



Finnish
Consulting
Group

Kouvolan maankäytön ra- kennemalli

RAPORTTI

Kouvolan kaupunki

6.5.2025

P52364

6.5.2025

Sisällys

1	JOHDANTO	3
2	SUUNNITTELUPROSESSI.....	4
3	SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	4
4	TAVOITTEISTO	32
5	TUTKITUT VAIHTOEHDOT ELI SKENAARIOT	36
6	RAKENNEMALLIN LINJARATKAISU	47
7	RAKENNEMALLIN SISÄLTÖ	58
8	RAKENNEMALLIN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI	72
	Liitteet	93

Liite 1. Väestön sijoittuminen vuoden 2023 tilanteessa

Liite 2. Väestön sijoittuminen vuoden 2023 tilanteessa

Liite 3. Skenaarioiden 1, 2 ja 3 vaikutustenarvioinnit SWOT-taulukoina

*FCG Finnish Consulting Group Oy ("FCG") on laatinut tämän raportin FCG:n asiakkaan ("Asiakas") toimeksiannon ja ohjeiden mukaisesti. Tämä raportti on laadittu FCG:n ja Asiakkaan välisen sopimuksen ehtojen mukaisesti. **FCG ei ole vastuussa tästä raportista tai sen käytöstä suhteessa mihinkään muuhun tahoon kuin Asiakkaaseen.***

Tämä raportti voi perustua kokonaan tai osaksi kolmansien osapuolten FCG:lle antamiin tietoihin tai julkisiin lähteisiin ja näin ollen tietoihin, joihin FCG:llä ei ole ollut vaikutusmahdollisuuksia. FCG toteaa nimenomaisesti, ettei sillä ole vastuuta sille annettujen virheellisten tai puutteellisten tietojen perusteella.

Kaikki oikeudet (mukaan lukien tekijänoikeudet) tähän raporttiin kuuluvat FCG:lle ennen hyväksytyn raportin luovuttamista asiakkaalle. Kun raportti ja muut asiakirjat on luovutettu asiakkaalle, siirtyvät kaikki oikeudet asiakkaan haltuun.

6.5.2025

1 JOHDANTO

Maankäytön rakennemalli on luonteeltaan strateginen suunnitelma, jolla pyritään pitkän aikavälin maankäytön kehittämiseen. Maankäytön rakennemallin laatimisen prosessin osana on käyty laaja-alaista, eri osapuolien välistä keskustelua periaateratkaisuista ja arvovalinnoista.

Kouvolan aiempi maankäytön rakennemalli on laadittu vuonna 2012 ja sen jälkeen monet asiat ovat muuttuneet aina elinkeinoelämän murroksista etätöiden muuttumiseen yleiseksi. Kaupungin maankäytön rakennemallin päivitys on näin muodostunut ajankohtaiseksi.

Kouvolan kaupungin rakennemalli on luonteeltaan kaupungin kehittämistavoitteet sisältävä alueidenkäytön kehityskuva, jossa pyritään pitkän aikavälin linjaratkaisujen tekemiseen. Kaupungin maankäytön kehitys hahmotetaan rakennemallissa yleispiirteisesti ja periaatetasoisesti. Rakennemallissa korostuvat yhdyskunnan rakenteelliset kysymykset, kuten keskus- ja taajamarakenne, aluerakenteen toimivuus, liikenteen kehittämisperiaatteet sekä yhdyskunnan viherrakenteen kehittäminen.

Kouvolan rakennemallissa tarkastellaan kaupunkia sekä kokonaisuutena että osa-alueina, joilla on toisistaan poikkeavat lähtökohdat ja olosuhteet. Rakennemallin laatimista on ohjannut myös se, että Kouvolan kaupunki muodostaa oman työssäkäyntialueensa, mutta pendelöintiä tapahtuu myös sekä Kouvolaan että Kouvolaista.

Kouvolan rakennemallilla ei ole alueidenkäyttölaisissa tarkoitettuja oikeusvaikutuksia. Rakennemallin kautta voidaan kuitenkin määrittää tavoitteita ja suuntaviivoja alueidenkäyttölain mukaiselle kaavoitukselle. Suunnittelualue kattaa Kouvolan kaupungin koko alueen.

Työtä on ohjannut Kouvolan kaupungin edustajana johtava yleiskaavoittaja Jani Arponen, ja työtä ovat kommentoineet työn eri vaiheissa Kouvolan kaupungin kaavoitusyksikön edustajat sekä yleiskaavoituksen ohjausryhmä. Konsulttina on toiminut Finnish Consulting Group (FCG), jossa työstä on vastannut projektipäällikkönä Heini-Sofia Iho (rakennemalli) ja väestö- ja työpaikkaennusteiden osalta Rasmus Aro. Paikkatietojen ja rakennemallin kartan osalta vastaavana asiantuntijana on toiminut Lia Vahtera (FCG). Työhön ovat lisäksi osallistuneet asiantuntijoina Jaana Myllyluoma, Saara Aavajoki, Ella Stark, Taina Tuominen, Elina Aydemir sekä Jan Tvrdy (FCG).

6.5.2025

2 SUUNNITTELUPROSESSI

Kouvolan rakennemallin päivitystyö on jakautunut kolmeen päävaiheeseen:

Vaihe 1) Työn aloitus: Koottiin lähtöaineisto ja laadittiin lähtökohta-analyysi.

Lähtökohta-analyysiin sisältyi mm. seuraavat:

- alueen maisemarakenne, maastonmuodot
- arvokkaat luontokohteet, vesistöt
- maankäyttö ja kaupunkirakenne
- liikenteen pääverkko

Vaihe 2) Maankäytön rakennemallien laatiminen – skenaariotarkastelu: Työn toisessa vaiheessa laadittiin työohjelman mukaisesti kolme skenaarioita erilaisten kehitysvaihtoehtojen ja -kulkujen hahmottamiseksi. Eri skenaarioiden osalta esitettiin aluerakenne, määriteltiin siihen liittyvät keskeiset teemat, kuten liikenneverkon periaatteet, siniviherverkko, viher- ja virkistysaluevaraukset, elinkeinoelämän alueet ja palvelut. Työvaiheeseen sisältyivät seuraavat:

- rakennemallin skenaarioiden karttojen laatiminen,
- luonnostasaisen rakennemalliselostuksen laatiminen, jossa kuvaus keskeisestä sisälöstä ja vaikutustenarviointi taulukkomuotoisena (sis. väestö- ja työpaikkaennusteet kullekin skenaariolle),
- rakennemallin oheismateriaaliksi koostettiin tarvittavat perustelevat aineistot,
- 11.12.2024 työpaja, jossa skenaariot sekä niitä perusteleva materiaali käytiin läpi sekä työpajassa ilmenneiden näkemysten koostaminen,
- karttakysely Kouvolan kaupungin verkkosivuilla skenaarioita koskevan palautteen saamiseksi.

Vaihe 3) Maankäytön rakennemallin laatiminen: Rakennemalli ja sitä tukeva tausta-aineisto viimeisteltiin. Väestö- ja työpaikkaennusteet päivitettiin viimeistellyn rakennemallin mukaiseksi.

3 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

Rakennemallin suunnittelun lähtökohtina ovat olleet seuraavat:

- Kouvolan kaupungin strategiset suunnitelmat ja päätökset,
- valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet,
- maakunnalliset suunnitelmat,
- Kouvolan kaupungin ominaispiirteet sekä

6.5.2025

- väestön ja työpaikkojen määrässä sekä sijoittumisessa tapahtuneet muutokset.

3.1 Ohjausvaikutus – yleisemmän suunnittelutason lähtökohdat ja tavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT)

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Maankäyttö- ja rakennuslain 24 §:n mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa. Valtioneuvosto päätti valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017 ja päätös tuli voimaan 1.4.2018. Päätöksellä valtioneuvosto korvasi vuonna 2000 tekemänsä ja 2008 tarkistamansa päätöksen valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet koskevat yhdyskuntarakennetta, liikkumista, elinympäristön laatua, luonto- ja kulttuuriperintöä sekä luonnonvarojen käyttöä ja energiahuoltoa.

Rakennemalli ratkaisuihin vastaa kokonaisuutena valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden sisältöihin, jotka on koottu viiden kattoteeman alle:

1. Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

- Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

2. Tehokas liikennejärjestelmä

- Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville

6.5.2025

matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

- Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteysien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.

3. Terve ja turvallinen elinympäristö

- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallintaa varmistetaan muutoin.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.
- Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys, tai riskit hallitaan muulla tavoin.
- Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset, kemikaaliratapihat ja vaarallisten aineiden kuljetusten järjestelyratapihat sijoitetaan riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista.
- Otetaan huomioon yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden tarpeet, erityisesti maanpuolustuksen ja rajavallvonnan tarpeet ja turvataan niille riittävät alueelliset kehittämisedellytykset ja toimintamahdollisuudet.

4. Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

- Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.
- Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.
- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.
- Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä. Huolehditaan maa- ja metsätalouden kannalta merkittävien yhtenäisten viljely- ja metsäalueiden sekä saamelaiskulttuurin ja -elinkeinojen kannalta merkittävien alueiden säilymisestä.

6.5.2025

5. Uusiutumiskykyinen energiahuolto

- Varaudutaan uusiutuvan energian tuotannon ja sen edellyttämien logististen ratkaisujen tarpeisiin. Tuulivoimalat sijoitetaan ensisijaisesti keskitetysti usean voimalan yksiköihin.
- Turvataan valtakunnallisen energiahuollon kannalta merkittävien voimajohtojen ja kaukokuljettamiseen tarvittavien kaasuputkien linjaukset ja niiden toteuttamismahdollisuudet. Voimajohtolinjauksissa hyödynnetään ensisijaisesti olemassa olevia johtokäytäviä.

Kaavatilanne

Kouvolassa on voimassa Kymenlaakson maakuntakaava 2040, joka hyväksyttiin maakunta-valtuustossa 15.6.2020. Maakuntakaava on lainvoimainen. Maakuntakaavassa Kouvolan alueelle on osoitettu laajalti muun muassa taajamatoimintojen aluetta sekä ns. valkoista aluetta eli maatalous- ja haja-asutuspainotteista aluetta. Huomattavat osuudet Kouvolan maa-alasta on maakuntakaavassa osoitettu myös puolustusvoimien alueiksi tai suojelualueiksi.

Kouvolan alueelle on laadittu sekä oikeusvaikutuksettomia että oikeusvaikutteisia osayleiskaavoja. Taajamissa yleiskaava on ohjeena asemakaavan laatimiselle ja muulle maankäytölle. Alueille, joille ei ole ollut tarkoituksenmukaista laatia asemakaavaa, on voitu laatia myös suoraan rakentamista ohjaava yleiskaava – nämä alueet ovat olleet suurimmaksi osaksi ranta-alueita.

Kouvolassa on runsaasti voimassa olevia asemakaavoja, jotka painottuvat Kouvolan keskustaajamaan, muihin kaupungin taajamiin sekä ranta-alueille (ranta-asemakaavat). Asemakaavat on laadittu muutamaa pientä poikkeusta lukuun ottamatta yleiskaavoitetuille alueille. Tällä hetkellä (2025) on käynnissä useampia asemakaava- ja ranta-asemakaavahankkeita sekä muutamia maankäytön yleissuunnitelmia (MYS).

Rakennemalli ei vaaranna maakuntakaavan, yleiskaavojen tai asemakaavojen toteuttamista toimiessaan kaavoitusta strategisella tasolla ohjaavana asiakirjana. Oikeusvaikutteisten kaavojen laadinta edellyttää kaavahierarkian sekä muiden kaavan laadinnan säädösten noudattamista alueidenkäyttölain mukaisesti.

Kaupunkistrategia 2032 ”Kouvola – Kaakkois-Suomen keskus”

Kouvolan arvot kaupunkistrategiassa ovat:

6.5.2025

Yhdessä: Meillä on vahva tahto yhteistyöhön kaikessa tekemisessä. Kaikkien mielpiteitä kuunnellaan ja arvostetaan. Osallistaminen on toimintatapamme. Erilaisuutta kunnioitetaan, ja se nähdään vahvuutena.

Kestävästi: Toimimme luotettavasti, turvallisesti ja luontoa kunnioittaen. Reagoimme vastuullisesti ja ketterästi niin oman toimintaympäristömme kuin maailman muutoksiin. Katsomme pidemmälle – rakennamme vakaata ja kestävää taloutta, yhteisöä ja ympäristöä.

Kehittäen: Tekemisessämme on eteenpäin menevä ote. Parannamme toimintaamme yhä sujuvammaksi palautteen perusteella. Meillä on yhteinen suunta ja seisomme päätöstemme takana. Kokeilemme rohkeasti uutta.

Kaupunkistrategiassa Kouvolan kasvukärjiksi on nimetty lapset, nuoret ja yritykset. Kasvukärkien pohjalta luodut yhteiset tavoitteet ovat:

1. Asuminen: Turvallinen kotipesä

Meillä voi elää itselleen sopivaa, hyvää ja aktiivista arkea. Kehitämme kaikille sopivia asumisen ratkaisuja.

- turvallinen arki
- toimivat ja saavutettavat palvelut
- sujuva liikkuminen ja maksuton joukkoliikenne
- luonto alkaa takapihalta
- mökkiasumista ympäri vuoden

2. Liikunta ja kulttuuri: Värikäs pelikenttä

Aktiivisten kaupunki on rikas ja monipuolinen lähtökohta elämälle.

- tasokas ja kiinnostava kulttuuritarjonta
- viihtyisä yhdessäolon keskusta
- tapahtumapaikkana koko kaupunki
- liikkuva elämäntapa, monipuoliset liikuntamahdollisuudet
- lasten ja nuorten laadukas harrastustoiminta
- urheilukaupunki
- yhdessä tekeminen ja mukaan ottaminen

3. Kestävä elämäntapa: Luonnollinen perusta

Jokainen voi hyvin ja kokee itsensä tärkeäksi osaksi yhteisöä. Luomme kestävää tulevaisuutta ja käänämme haasteet mahdollisuuksiksi.

- mielekäs ja merkityksellinen elämä
- perheiden hyvinvoinnin edistäminen

6.5.2025

- hyvinvoinnin ja varautumisen ratkaisut
- jatkuvasti kehittyvä lähi- ja luomuruokatuotanto
- alkutuotannosta maailman markkinoille
- kestävä ja ympärivuotinen matkailu
- edistysellinen bio- ja kiertotalous
- kohti hiilineutraaliutta kulkeva uusiutuvan energian kaupunki

4. Kasvatus ja opetus: Kaikkien kampus

Uutta luova, kaikille avoin ja eläväinen kaupunki tarjoaa parhaat lähtökohdat ja verkostot oppia.

- tulevaisuuden taitoja luovat päiväkodit ja koulut
- monimuotoista korkeakoulutusta ja urheiluun painottuva lukio
- työelämän tarpeisiin vastaava ja yrittäjyyteen kannustava koulutustarjonta
- kansainvälisesti verkottunut tutkimustyö
- yrittäjäystävällinen ja kasvava TKI-toiminta
- nuorten tulevaisuustaidot
- opiskelijaelämää tukeva kaupunkikeskusta
- edulliset ja laadukkaat opiskelija-asunnot

5. Työelämä: Moderni työmahdollisuuksien keskus

Laadukkaiden palveluiden, hyvän yhteistyön ja verkostojen avulla tarjoamme kaikille innostavia mahdollisuuksia ansaita, kehittyä ja löytää merkitystä elämään.

- sujuvat koulutus-, työllisyys- ja yrittäjyyspolut
- jatkuva oppiminen, työelämälähtöinen koulutus
- alueen tarpeita tukeva osaaminen
- rohkaiseva investointiympäristö yrityksille
- vahva nuorisotyöllisyys ja yrittäjyyteen kannustaminen
- koulutus- ja työperusteisen maahanmuuton edistäminen
- kansainvälistyvät yritykset ja uudet avaukset

6. Yrittäminen: Logistisesti keskellä kaikkea

Loistavat yhteydet ja lyömätön määrä mahdollisuuksia huippuluokan liiketoimintaan Suomessa ja kansainvälisesti.

- moderni logistiikan keskus ja Suomen suurin kuivasatama
- vetovoimainen kaupan ja elintarvikesektorin keskittymä
- edistyselliset energia- ja kiertotalousratkaisut
- osaamisen ja uuden liiketoiminnan kasvualusta
- laaja ja monipuolinen tonttivaranto

6.5.2025

- parhaat yrityspalvelut ja puitteet yrittää
- nopeiden raideyhteyksien edistäminen

Kouvola innovation Oy

Kouvola Innovation Oy (Kinno) on Kouvolan kaupungin kokonaan omistama elinkeinoyhtiö, jonka tavoitteena on Kouvolan elinvoimaisuuden vahvistaminen. Kinno kehittää yritystoiminnan edellytyksiä ja tukee yritysten syntymistä, sijoittumista ja kehittymistä alueelle. Kinnon strategiassa on neljä painopistettä:

- Logistiikka
- Energia
- Kiertotalous
- Elintarvikesektori

Rakennemallin tausta-aineistona on huomioitu Kinnon näkemykset koskien sekä Kouvolan nykytilannetta että tulevaisuuden tarpeita. Näkemyksiä on selvitetty muun muassa haastatteluin.

3.2 Ilmastotavoitteet

Suomen ilmastopolitiikan keskeinen pilari on kansallinen ilmastolaki. Ilmastolaissa on määritetty päästövähennystavoitteet: -60 % vuoteen 2030 mennessä, -80 % vuoteen 2040 mennessä ja -90 % (pyrkien kuitenkin -95 %) vuoteen 2050 mennessä, verrattuna vuoden 1990 tasoon. Lakiin on kirjattu, että Suomen on oltava hiilineutraali viimeistään vuonna 2035.

Euroopan unionin ilmasto- ja energialainsäädäntö koskee myös Suomea. EU on sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta.

Uusi ilmastolaki tuli voimaan 1.7.2022. Lain tavoitteena on osaltaan varmistaa ilmastotoimien oikeudenmukaisuus ja kestävä kehitys. Vaalikausittain on valmisteltu myös energia- ja ilmastostrategia, jossa käsitellään päästökauppa-sektorin lisäksi taakanjako- ja maankäyttösektoreita sekä energian huolto- ja toimintavarmuusasioita ja energiamarkkinoiden toimintaa. Strategian yhtenä tavoitteena on uusiutuvan energian tuotannon edistäminen. Petteri Orpon vuoden 2023 hallitusohjelman tavoitteena on, että Suomesta tulee puhtaan energian edelläkävijämaa. Suomi sitoutuu päästövähennystavoitteisiin ja etenee hiilineutraalisuustavoitteen kautta hiilinegatiivisuuteen.

Kymenlaakson maakuntakaavan 2040 yhtenä tavoitteena on kehittää ympäristön kannalta vastuullista yhdyskuntarakennetta sekä tukea luonnonvarojen kestäväää käyttöä ja yhdyskuntarakenteen ekotehokkuutta.

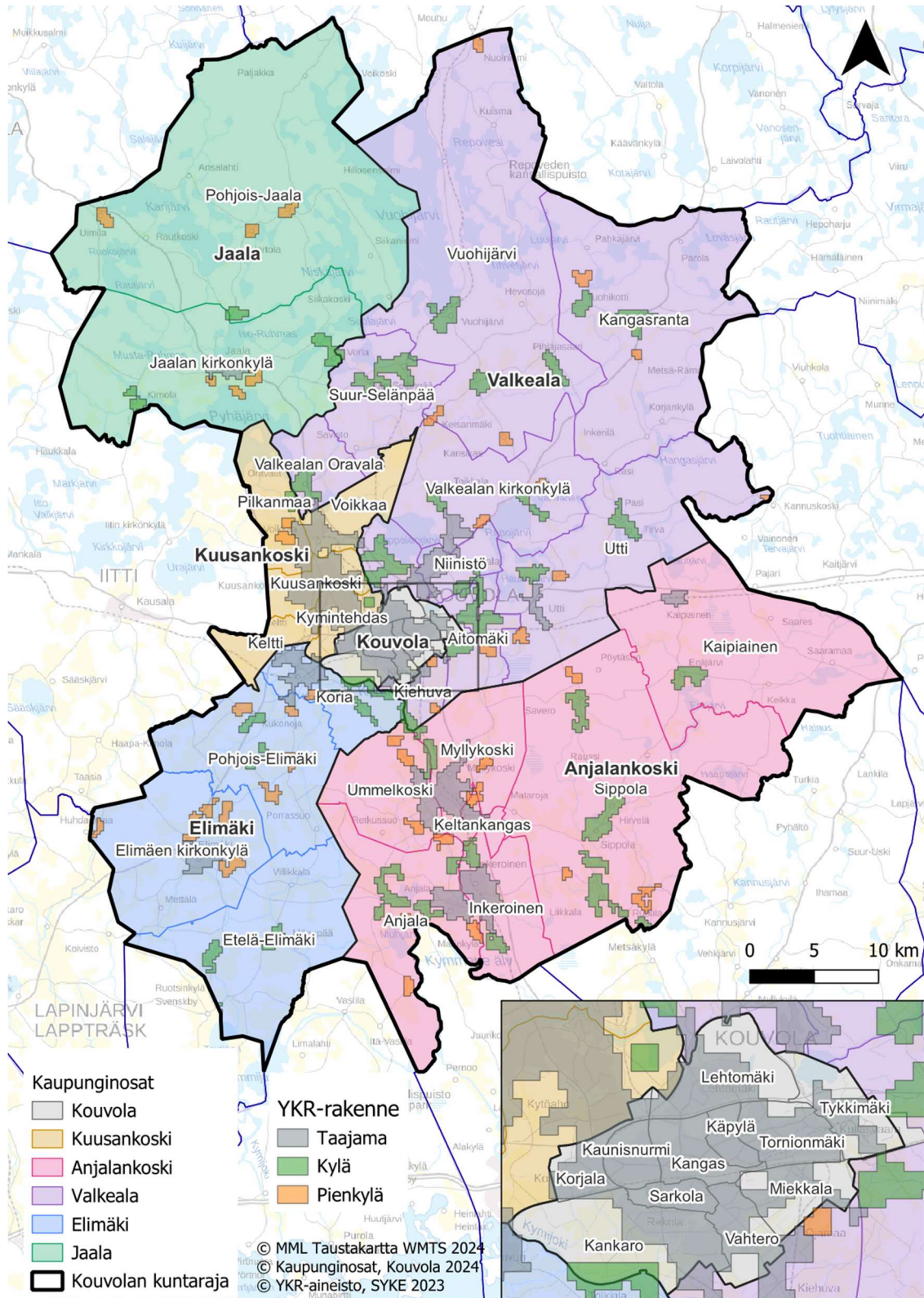
6.5.2025

Kymenlaakson maakunta on Hinku-maakuntana sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä 80 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 2007 tasosta. Tavoitteen mukaisesti päästöjen tulee laskea päästötasolle 328,8 ktCO₂e vuonna 2030. Maakunnassa on päivitetty *Hiilineutraali Kymenlaakso – tiekartta 2.0* vuonna 2023. Kouvola on myös kaupunkistrategiassaan sitoutunut olemaan kohti hiilineutraaliutta kulkeva uusiutuvan energian kaupunki. Kouvola on lisäksi tehty selvitys aurinkovoimalle potentiaalisista alueista sekä ohjeistus, jolla pyritään edistämään hyviä aurinkovoiman suunnittelukäytänteitä.

3.3 Maankäyttö- ja kaupunkirakenne

Kouvolan kaupunki on monikeskuksinen yhden suuren ja useamman pienen taajaman käsittävä kaupunki, jossa on myös runsaasti maaseudun kylä- ja muuta haja-asutusta. Suurin osa Kouvolan pinta-alasta on Suomen ympäristökeskuksen yhdyskuntarakenneluokituksessa (YKR-luokitus) maaseutuasutuksen aluetta. Suurimmat taajama-alueiksi luokitellut alueet ovat Kouvolan keskustaajama selkeästi suurimpana taajamana sekä Myllykoski ja Inkeroinen. Muita taajamia ovat Jaalan kirkonkylä, Valkealan kirkonkylä, Korja, Utti, Kaipainen ja Elimäen kirkonkylä. Kyliä ja pienkyliä sijoittuu Kouvolan kaupungin alueelle hajanaisesti. Väestö ja työpaikat sijoittuvat suurelta osin taajamiin, mutta myös kylä- ja haja-asutusta on kaupungin alueella laajalti. (Kuva 1, liitteet 1-2)

6.5.2025



Kuva 1. Kouvola'n kaupunginosat ja yhdyskuntarakenne

6.5.2025

3.4 Väestö ja työpaikat

3.4.1 Väestö

Väestönkehitystä on tarkasteltu rakennemallin taustaksi vuosien 2000 ja 2023 välisellä ajanjaksolla.

Vuonna 2023 Kouvolan väkiluku oli 78 880. Kouvolan väkiluku on ollut laskussa koko 2000-luvun ajan. Väkiluvun supistuminen on kiihtynyt erityisesti vuoden 2016 jälkeen. Kouvolan väkiluku on vähentynyt 12 670 henkilöllä (-13,8 %) vuodesta 2000 vuoteen 2023 ja 9 192 henkilöllä (-10,4 %) vuodesta 2010 vuoteen 2023.

Määrällinen väestön supistuminen on Kouvolassa koko maan nopeinta, ja myös suhteellinen supistuminen on suurinta suurten ja keskisuurten kaupunkien ryhmässä. Aiempi väestön supistuminen tuottaa huomattavan riskin myös tulevalle väestön supistumiselle ikärakenteen muutosten takia.

Kouvolan väestönkehityksen osatekijöitä ovat 2000-luvulla olleet:

- **Luonnollinen väestönlisäys** (syntyneet-kuolleet) on ollut Kouvolassa negatiivista koko tarkastelujakson (2000–2023) ajan. Luonnollinen väestönlisäys on heikentynyt merkittävästi tarkastelujakson aikana ja ollut erittäin negatiivista viimeisen neljän tarkasteluvuoden aikana.
- **Maan sisäisen muuttoliikkeen** (tulomuutto – lähtömuutto maan sisällä) merkitys on myös ollut Kouvolassa negatiivinen koko tarkastelujakson ajan. Kokonaisuudessaan vuosien 2000–2023 aikana kuntien välinen muuttoliike on ollut Kouvolassa merkittävin väestöä vähentävä tekijä; Kouvola on kärsinyt valtavia muuttotappioita etenkin Uudellemaalle.
- **Kansainvälinen muuttoliike** (maahanmuutto – maastamuutto) on ollut tarkastelujaksolla ainoa Kouvolan väestöä kasvattava tekijä. Kansainvälisestä muuttoliikkeestä saadut muuttovoitot ovat kuitenkin olleet suhteellisen maltillisia, vuoden 2023 merkittävää maahanmuuton muuttovoittoa lukuun ottamatta. Vuoden 2023 muuttovoittoja selittää kuitenkin ensisijaisesti ukrainalaisten pakolaisten vaikutus.

Ikärakenne

Lasten määrä on vähentynyt Kouvolassa koko tarkastelujakson ajan. Alle 15-vuotiaiden osuus koko väestöstä oli 12,3 % vuonna 2023. Kouvolan työikäisen väestön määrä on supistunut merkittävästi tarkastelujakson ajan. Vähennemistä selittää etenkin suurten ikäluokkien eläköityminen. Työikäisen väestön osuus (koko väestöstä) oli 57,5 prosenttia vuonna 2023. Eläkeikäisten (yli 64-vuotiaat) osuus väestöstä oli 30,1 prosenttia vuonna 2023.

6.5.2025

Eläkeikäisten määrä on kasvanut tarkastelujakson aikana. Eläkeläisten osuus väestöstä on seurausta etenkin suurten ikäluokkien siirtymisestä eläkeikään.

Luonnollinen väestönmuutos

Kouvolassa on 2020-luvulla syntynyt keskimäärin 479 lasta vuodessa. Syntyvyys on ollut Kouvolassa laskussa koko tarkastelujakson ajan. Kouvolassa on 2020-luvulla kuollut keskimäärin 1 175 henkilöä vuodessa. Kuolleiden määrä on vaihdellut Kouvolassa vuosittain, mutta pääasiassa pysynyt suhteellisen tasaisena tarkastelujakson aikana, kunnes lähtenyt pienen nouseen 2020-luvulla.

Vuonna 2023 Kouvolassa luonnollinen väestönlisäys oli -758 henkilöä ja 2020-luvulla keskimäärin vuotta kohden -696 henkilöä. Luonnollinen väestönlisäys on ollut negatiivista Kouvolassa koko tarkastelujakson ajan ja luonnollinen väestönvähentyminen on kiihtynyt selkeästi 2015 vuoden jälkeen. Tähän on vaikuttanut sekä syntyvyyden väheneminen että kuolleisuuden kasvu. Kouvolassa kuolee yli kaksi henkilöä jokaista syntynyttä kohden, mikä tuottaa huomattavan väestön supistuspaineen.

Kuntien välinen muuttoliike

Kouvola on kokenut kuntien välisestä muuttoliikkeestä koko tarkastelujakson ajan muuttotappiota. Muuttotappiot ovat vaihdelleet selkeästi vuosittain, heijastellen lähtö- ja tulo- muuton vaihteluita. Korkeimmillaan nettomuuton muuttotappiot ovat olleet vuosina 2017 (-763) ja 2019 (-639).

Satunnaisina vuosina Kouvola on saanut muutamista ikäryhmistä muuttovoittoa, mutta nämä ovat olleet hyvin maltillisia.

Kouvola on kärsinyt hyvin merkittäviä muuttotappiota 15–24-vuotiaiden ryhmässä. Muuttotappioiden määrä on vaihdellut vuosittain, ollen kuitenkin joka vuosi merkittävin muuttotappiota aiheuttava ikäryhmä. Vuosina 2020–2023 Kouvola on kokenut kyseisessä ikäryhmässä -1 097 henkilöä muuttotappiota. 25–34-vuotiaiden ryhmä on toinen ikäryhmä, jossa Kouvola on kokenut suuria muuttotappiota tarkastelujakson ajan. Koko tarkastelujakson aikana tässä ikäryhmässä on koettu -1 225 henkilöä muuttotappiota ja vuosien 2020–2023 aikana -136 henkilöä muuttotappiota. Muissa ikäryhmissä vuosittaiset muuttovoitot ja -tappiot ovat olleet suhteellisen maltillisia.

Maahan-, maasta- ja nettomaahanmuutto

Vuonna 2023 Kouvolaan muutti ulkomailta 625 henkilöä ja 2020-luvulla keskimäärin 345 henkilöä vuodessa. Maahanmuuton määrä tuplaantui vuonna 2023 aikaisempiin vuosiin verrattuna. Maahanmuuttojen määrä on vaihdellut vuosina 2000–2021, mutta keskimäärin määrät ovat pysyneet suhteellisen tasaisena – vuosina 2000–2009 Kouvolaan muutti keskimäärin 235 henkilöä vuodessa ja 2010–2019 keskimäärin 290 henkilöä vuodessa.

6.5.2025

Vuoden 2023 historiallisen suuri maahanmuuton määrän kasvu seuraa laajemmin koko maan kasvutrendiä. Muutosta selittää etenkin ukrainalaiset pakolaiset.

Maastamuuttojen määrä on pysynyt maahanmuuttoon verrattuna suhteellisen stabiilina, joskin vuositason vaihtelua on myös maastamuutossa. Maastamuuttojen merkitys Kouvolan väestönkehitykselle on kuitenkin suhteellisen hillitty, keskimäärin tarkastelujaksolla Kouvola on muuttanut ulkomaille 111 henkilöä vuodessa. Maastamuuttojen merkitys kuitenkin korostunee maahanmuuttajataustaisen väestön kasvun jatkuessa tulevaisuudessa.

Väestö pääasiallisen toiminnan mukaan

Vuonna 2022 Kouvola asui 31 371 työllistä henkilöä (39,5 % koko väestöstä). Työllisten määrä on laskenut Kouvola määrällisesti eniten tarkastelujakson aikana, yhteensä -5 800 henkilöä vuosina 2000–2022 ja -4 100 henkilöä vuosina 2010–2022. Työllisten osuus väestöstä on kuitenkin laskenut vain 1,1 %-yksikköä tarkastelujakson aikana.

Selkeä muutos on tapahtunut työttömien ja opiskelijoiden ryhmissä. Työttömien määrä on laskenut 2 800 henkilöllä (-42,4 %) ja opiskelijoiden määrä -1 520 henkilöllä (-24,2 %) vuosien 2000–2022 aikana.

3.4.2 Työllisyys ja pendelöinti

Työllisyyttä on tarkasteltu vuosien 2000 ja 2022 välillä.

Vuonna 2022 Kouvola 18–64-vuotiaiden työllisyysaste oli 71,1 prosenttia ja työttömyysaste 11,1 prosenttia. Kouvola työllisyysaste oli nousussa 2000-luvun alussa, kunnes kääntyi 2007 vuoden jälkeen laskuun. Työllisyysaste laski aina 2010-luvun puoleen väliin saakka, ja oli koko tarkastelujakson matalin vuonna 2015 (64,1 %). Tämän jälkeen työllisyysaste on lähtenyt selkeään nousuun, joskin se laski hetkellisesti vuonna 2020, mutta on tämän jälkeen kohonnut aikaisempaa korkeammalle tasolle. Korkeimmillaan Kouvola työllisyysaste oli tarkastelujaksolla vuonna 2023.

Työttömyysasteen kehityksen trendi vastaa työllisyysasteen kehitystä – korkeimmillaan Kouvola työttömyysaste on ollut vuonna 2015 (17,2 %) ja matalimmillaan vuosina 2007 (10,6 %), 2008 (10,7 %) ja 2022 (11,1 %).

Vuonna 2022 Kouvola oli 30 200 työpaikkaa. Työpaikkamäärä oli selkeässä laskussa tarkastelujakson alkuvaiheesta vuoteen 2016 saakka. Vuodesta 2007 vuoteen 2016 Kouvola työpaikkojen määrä laski 5 300 työpaikalla. Tämän jälkeen kehitys on selkeästi tasaantunut ja vaihdellut vuosittain.

6.5.2025

Suurin yksittäinen toimiala kaupungissa oli sosiaali- ja terveysterveyst, joiden alalla kaupungissa oli 5800 työpaikkaa (19,2 % kaikista työpaikoista). Terveys- ja sosiaalipalvelualan jälkeen eniten työpaikkoja sijaitsi teollisuuden (13,5 %) ja tukku- ja vähittäiskaupan (10,3 %) alalla. Vuosien 2010–2022 aikana eniten työpaikkoja on vähentynyt teollisuuden alalta (yhteensä -1 026 työpaikkaa). Myös rakentamisen (-682), tukku- ja vähittäiskaupan (-654) sekä maa-, metsä- ja kalatalouden (-506) aloilta on vähentynyt selkeä määrä työpaikkoja. Kouvolaan työpaikkamäärä on myös kasvanut muutamilla aloilla. Merkittävin kasvu on tapahtunut terveys- ja sosiaalipalveluiden alalla, yhteensä 398 työpaikalla.

Kouvolan työpaikkoihin pendelöi muista kunnista 4 250 henkilöä ja loput 25 900 alueella työssäkäyvää asuivat Kouvolassa. Kouvolassa asuvista työllisistä 25 600 työskenteli Kouvolassa ja 5 350 pendelöi muualle töihin vuonna 2022.

Tarkastelujakson aikana asuinkunnassaan työssäkäyvien määrä on ollut laskussa – vuodesta 2000 vuoteen 2022 asuinkunnassaan työssäkäyvien määrä on laskenut 7 600 henkilöllä ja vuodesta 2010 vuoteen 2022 se on laskenut 4 700 henkilöllä. Kouvolaan pendelöivien osuus on puolestaan ollut nousussa tarkastelujakson aikana – vuodesta 2000 vuoteen 2022 pendelöivien määrä on kasvanut 1 100 henkilöllä ja vuodesta 2010 vuoteen 2022 se on kasvanut 230 henkilöllä. Myös Kouvolaan ulospendelöivien osuus on ollut kasvussa. Vuodesta 2000 vuoteen 2022 ulospendelöivien määrä on kasvanut 1 750 henkilöllä ja vuosina 2010–2022 yhteensä 600 henkilöllä. Pendelöivien määrän kasvu on huomionarvoista suhteessa työllisten nopeaan vähenemiseen kaupungissa.

3.5 Elinkeinoelämä ja palvelut

Kouvolan palvelut ovat keskittyneet taajamien alueelle: Kouvolan keskustaan, Myllykoskelle ja Inkeröisiin. Harrastamiseen ja lapsiperheille suunnattuja palveluita sijaitsee myös muissa taajamissa ja osin kylissä. Päiväkoteja ja perusopetusta on tarjolla usealla alueella, ja kansalaisopistoilla on tiloja useissa eri paikoissa.

Elinkeinoelämän käyttöön vuoden 2024 tilanteessa kehitetyt ja kehitettävät alueet on poimittu maakuntakaavakartalta ja yleiskaavoilta sekä oikeusvaikutuksettomilta yleiskaavoilta valitsemalla todennäköisesti työpaikkoja sisältävät alueet aluevarausten perusteella. Työpaikat on poimittu Tilastokeskuksen ruututietokannasta (v. 2022). Elinkeinoelämän alueet keskittyvät pääasiassa hyville liikenteellisille sijainneille, lähelle asutusta. Elinkeinoelämän alueet sisältävät pääosan Kouvolan työpaikoista.

Työpaikkakeskittymät Kouvolassa sijaitsevat Kouvolan keskustaaajan alueella, Jaalan kirkonkylän alueella, Valkealassa, Utissa, Kaipiaisten asemanseudulla, Korialla, Myllykoskella, Elimäen kirkonkylällä ja Inkeröisissä.

6.5.2025

Eniten pieniä ja keskisuuria yrityksiä sijaitsee runsaasti yleiskaavojen elinkeinojen alueva-
rausten ulkopuolella.

3.6 Luonto- ja virkistysalueet

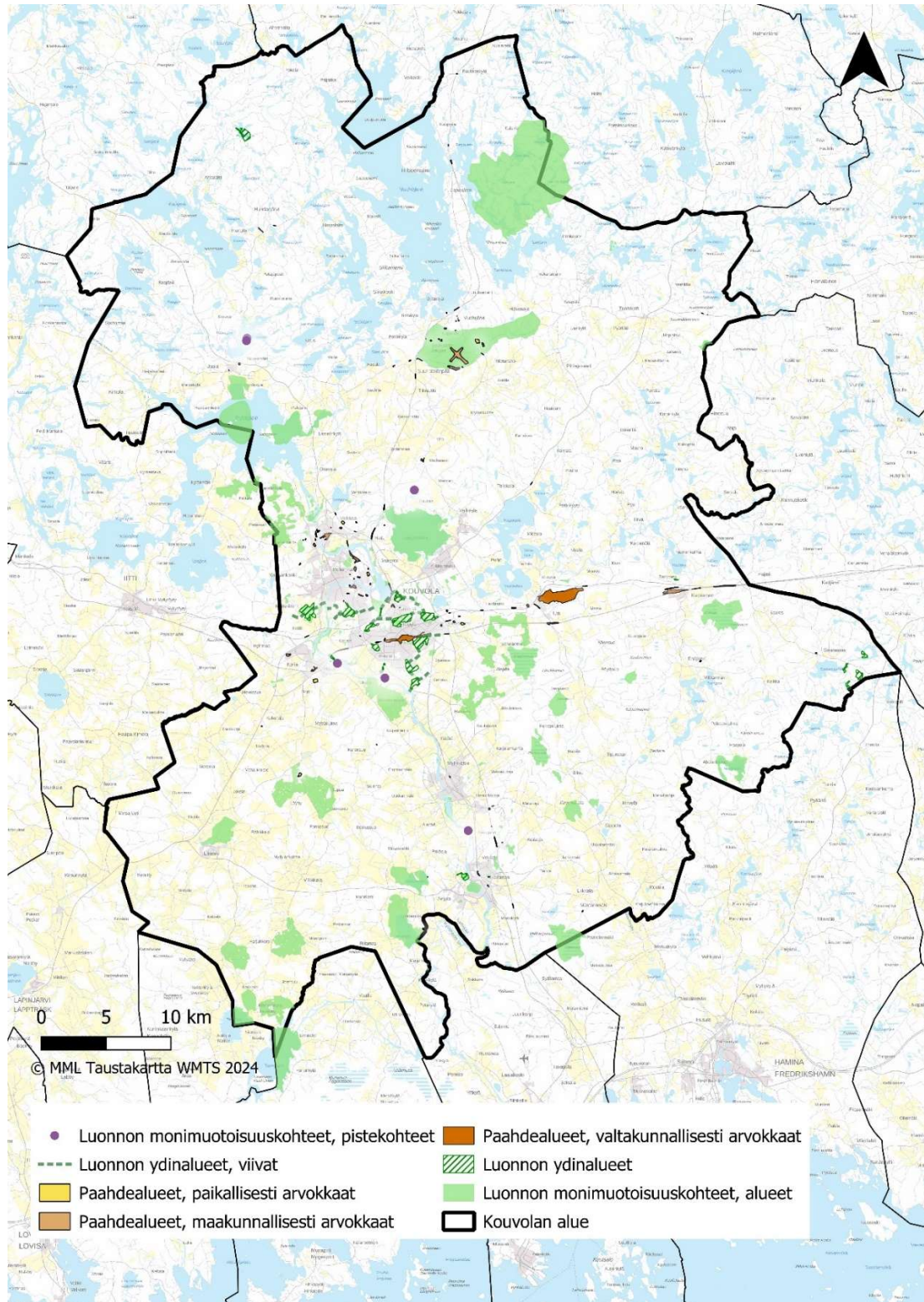
Kouvolassa on lukuisia luonnon monimuotoisuuden kannalta keskeisiä alueita sekä paahde-
alueita. Luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät alueet sijoittuvat eri alueille, luon-
non ydinalueet keskittyvät Kouvolan keskustan alueelle sekä muutaman kilometrin etäisyy-
delle keskustasta. Alueella on tunnistettu lukuisilla alueilla merkittäviä luontoarvoja. Mer-
kittäviä luontoarvoja on todettu esimerkiksi luonnon monimuotoisuusalueilla, mutta näitä
on myös erillisissä kohteissa. (Kuva 2)

Virkistykseen painopistealueilla Kouvolassa vesi on vahvasti läsnä oleva elementti. Virkistys-
alueet painottuvat kolmelle alueelle:

- Pohjoiseen Repoveden kansallispuiston alueelle, jossa vesistöt rikastuttavat maise-
maa ja virkistysreittiverkko mahdollistaa liikkumisen muun muassa pohjoiseen yli
kuntarajan sekä etelään keskustan suuntaan. Pohjois-Kouvolaan on merkitty Kymen-
laakson maakuntakaava 2040:ssä tunnistettuja kehitettäviä ylimaakunnallisia pyö-
räily- ja patikointireittejä sekä virkistysreittiverkkoa täydentäviä sini-viheryhteystar-
peita.
- Kouvolan keskustan, Kuusankosken ja Korian keskustojen muodostamalle alueelle
levittäytyen ensimmäisen Salpausselän molemmille puolille. Kattava pyöräily ja pa-
tikoinnin reittiverkko palvelee aluetta ja mahdollistaa liikkumisen pohjoiseen, ete-
lään, itään ja länteen - myös yli kuntarajojen. Käyrälampi ja Kuusanlampi sijoittuvat
Kymijoen ohessa keskustan läheisyyteen ja ovat keskeinen osa Kouvolan keskustan
alueen sini-viherverkkoa.
- Etelään Anjalankoskelle, Kymijoen ympäristöön muodostaen pienemmät keskitty-
mät Anjalan ja Ummeljoen taajamien ympärille. Taajamat yhdistää virkistysreitti
joen itäpuolella ja pyöräilyreitti joen länsipuolella. Reittiverkko palvelee aluetta poh-
joiseen, etelään, itään ja länteen.

Käyrälammen aluetta kehitetään rakennemallin laatimisen ajankohtana (2025) virkistys-
käyttöön, ja kyseessä on yksi Kouvolan kaupungin kärkikehityshankkeista. Aluetta on tarkoi-
tus kehittää entistä vetovoimaisemmaksi kohteeksi, jossa on tarjolla niin majoitusta kuin
monipuolisia liikunta- ja vapaa-ajan mahdollisuuksiakin, lähellä kaupungin keskustaa ja sen
palveluita. Tavoitteena on samalla luoda yrityksille uusia toiminta- ja työllistämismahdolli-
suuksia ja parantaa alueen palvelutarjontaa.

6.5.2025



Kuva 2. Kouvolan tunnistetut luontokohteet vuoden 2024 tilanteessa (aineistojen lähde: Kouvolan kaupungin paikkatietoaineistot 2024).

6.5.2025

3.7 Siniviherverkosto

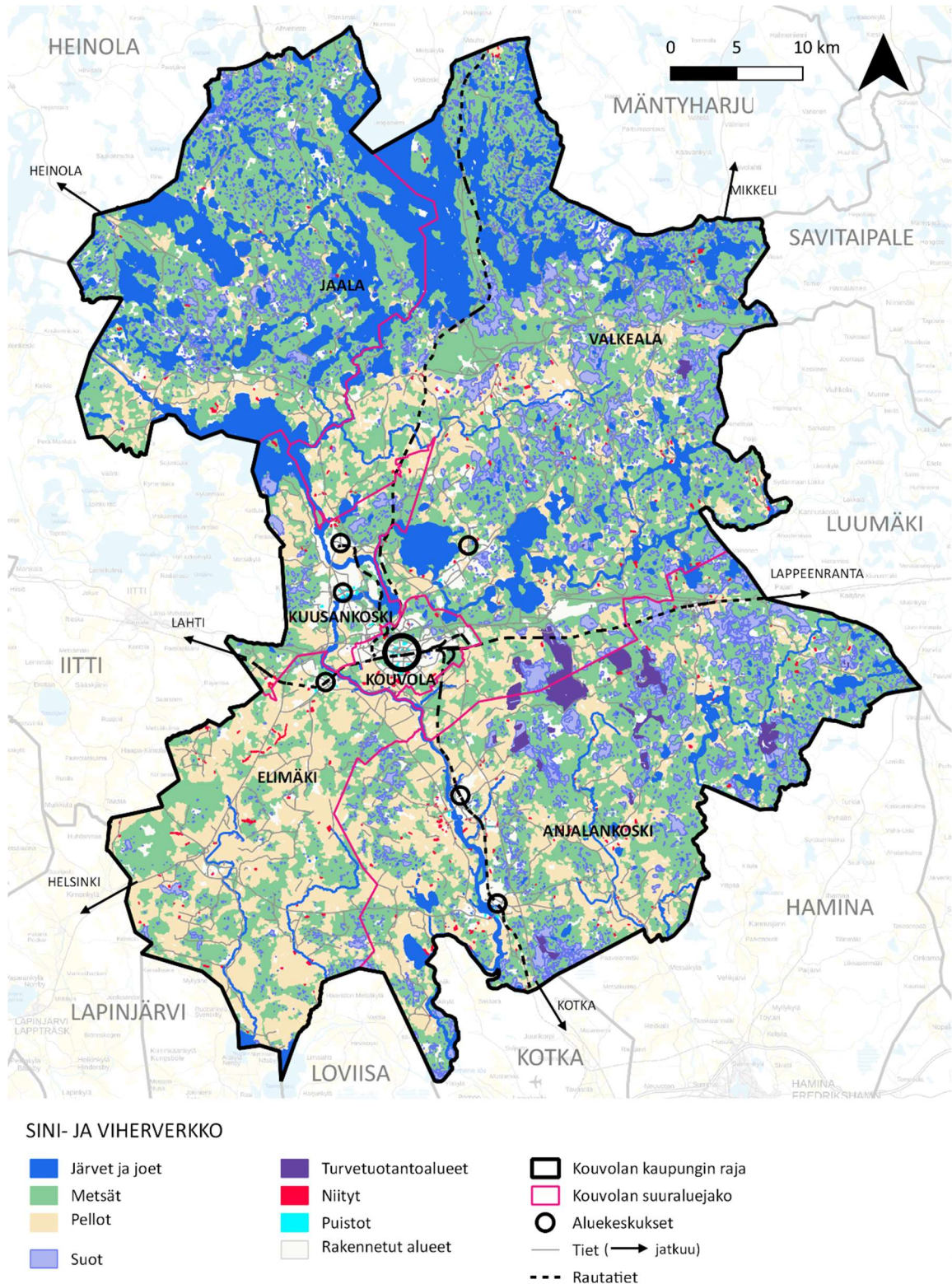
Siniviherverkolla viitataan tässä rakennemallissa siniverkon ja viherverkon muodostamaan kokonaisuuteen.

Kouvolan siniverkko koostuu vuoden 2025 tilanteessa järvistä, soista, puroista, ojista ja lamista. Kymijoki muodostaa vahvan pohjoiseteläsuuntaisen rungon kaupungin siniverkolle ja siihen laskevat myös lukuisat erikokoiset järvet. Kymijoki yhdistää järvet mereen. Kouvolan viherverkko puolestaan koostuu metsistä, soista, niityistä, pelloista ja puistoista. Niittyjen määrä on vähäinen ja ne painottuvat viljelyalueiden läheisyyteen. (Kuva 3)

Kouvolan pohjoisosan metsäinen järvisyys on sekä sini- että viherrakenteen osalta kaupungin edustavin alue: erityyppisiä vesialueita on runsaasti ja ne ovat pääosin ekologiselta tilaltaan hyväkuntoisia. Yhtenäisiä metsäalueita, joihin liittyy myös soita, on niin ikään paljon.

Pohjoisosaan on keskittynyt runsaasti luontoarvoja ja se on luonnon monimuotoisuuden kannalta tarkastelualueen merkittävin ja edustavin kokonaisuus. Luonnontilaiset alueet ovat myös kaikkein suotuisimpia eliöstön liikkumisen kannalta. Metsiä ja soita – myös pienempiä järviä – on runsaasti pohjoisosan lisäksi itäosassa, vaikka ei aivan yhtä laajoina, yhtenäisinä alueina. Kaupunkimaiset, tiiviisti rakennetut alueet aiheuttavat estevaikutusta tai paikoin katkaisevat yhteyksiä, jotka ovat luonnon monimuotoisuuden sekä ihmisten liikkumisen kannalta tärkeitä. Siniviherrakenteen suunnitelmallinen kehittäminen on siten osa kestävästä aluekehittämisestä ja kansalaisten terveellisestä tulevaisuudesta huolehtimista.

6.5.2025



Kuva 3. Kouvola siniviherverkosto vuoden 2024 tilanteessa (aineistojen lähde: Kouvola kaupungin paikkatietoaineistot 2024).

6.5.2025

3.8 Liikenteen pääverkko

Tie- ja katuverkko

Kouvolan alueella valtatiet 6 ja 12 sekä valtatie 15 Kouvola-Kotkaan kuuluvat maanteiden pääväyliin. Kyseiset tiet kuuluvat myös Euroopan laajuisen liikenneverkon TEN-T kattavaan verkkoon. Vuoden 2025 tilanteessa alueen tie- ja katuverkko on painottunut Kouvolaan keskustaan sekä taajamien alueelle. Kotka ja Lahti ovat saavutettavissa autolla alle tunnissa Kouvolaan keskustasta. Heinola ja Lappeenranta ovat noin tunnin ajomatkan päässä Kouvolaan keskustasta. Ajomatka Helsinkiin Kouvolaan keskustasta kestää noin 1 tunti ja 40 minuuttia. Maanteiden pääväylien ohella kaupungin päätaajamia ja suurimpia kyliä yhdistävät keskenään sekä pääväyliin tiheä seutu- ja yhdystieverkko. Edelleen tätä täydentää laaja yksityistieverkko haja-asutusalueilla. Asemakaavoitetuilla alueilla on laajasti kaupungin hallinnassa olevaa ja kunnossapitämää katuverkkoa. (Kuva 4)

Liikenneväylien kehittäminen maakuntakaavassa

Kymenlaakson maakuntakaavassa 2040 on Kouvolaan alueelle osoitettu liikenneverkon kehittämistä koskevia merkintöjä:

- Valtatie 6 välillä Keltti-Tykkimäki on osoitettu kehitettävänä moottoriliikennetienä ja muilla osuuksilla kehitettävänä valtatienä.
- Myös valtatie 15 Kouvola-Kotka ja valtatie 12 Keltti-Lahti on osoitettu kehitettävänä valtatienä.
- Kouvola-Kotka-rata sekä Kouvola-Kuopio-rata (Savon rata) on osoitettu kehitettävänä pääratoina.
- Rataverkon osalta uutena linjauksena on esitetty ohjeellinen Kouvola-Koskenkylä-rautatieteyhteys ja sen vaihtoehtoiset linjaukset. Kyseessä on suunnitteilla oleva Itä-rata pääkaupunkiseudulta Porvoon kautta Kouvolaan.

Kouvola on ainoa Euroopan laajuisen liikenteen ydinverkon (TEN-T eli Trans European Network – Transport) rautatie- ja maantieterminaalipaikkakunta Suomessa. Itärata sisältyy sen laajennettuun ydinverkkoon.

Rataverkko

Kouvolaan rautatieasemalle sijoittuu alueen raiteiden solmupiste. Rautatieasemalta lähtevät pääradat neljään ilmansuuntaan. Poikittaissuunnassa aluetta halkoo Karjalan rata (Lahti-Kouvola-Joensuu) ja etelän suuntaan Kotkan rata (Lahti-Kouvola-Kotka). Savon radan kautta liikenne suuntautuu Kouvolaan keskustaan suunnasta pohjoiseen (Kouvolaan Pieksämäelle ja aina Kajaanin kautta Ouluun). Matka Helsingistä Kouvolaan Lahden kautta junalla

6.5.2025

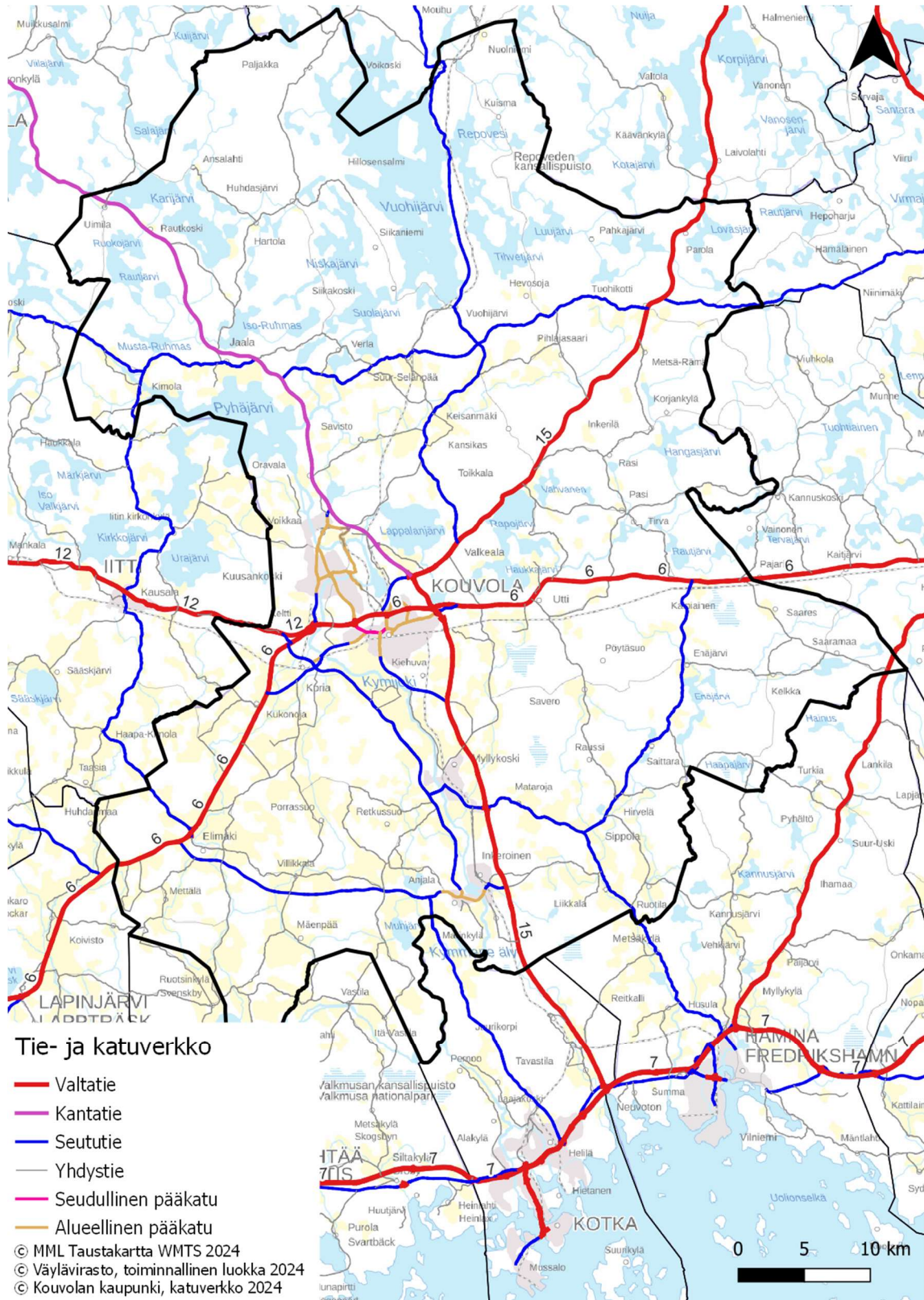
kestää nopeimmillaan vuoden 2025 tilanteessa 1 tunti 22 minuuttia. Kouvolasta johtaa myös teollisuusrata Kuusankoskelle.

Joukkoliikenne

Kouvolasta on henkilöjunaliikennettä Kotkaan sekä Lahden, Lappeenrannan ja Mikkelin suuntiin. Kouvolan ja Kotkan välinen liikenne on lähijunaliikennettä. Lahden suuntaan on sekä kauko- että lähijunaliikennettä. Lappeenrannan ja Mikkelin suunnan liikenne on kaukojunaliikennettä. Henkilöliikenteen käytössä olevia liikennepaikkoja Kouvolassa ovat Kouvolan asema, Korja, Myllykoski, Inkeroinen ja kesäaikaan Hillosensalmi Repovedellä.

Linja-autoliikennettä on vuoden 2025 tilanteessa tarjolla pääsääntöisesti tiheämmin asutuilla alueilla, ja linja-autoreitistö on Kouvolassa tältä osin kattava. Esimerkiksi Elimäeltä, Inkeroisista, Jaalasta, Sippolasta, Repoveden alueelta sekä Tuohikotista on mahdollista nousta linja-auton kyytiin. Alueella on sekä kaupungin sisäistä että kaukoliikenteen linja-autovuorojen tarjontaa. Tihein joukkoliikennetarjonta on ydinkaupungin sisällä välillä ydinkeskusta-Kuusankoski. Lisäksi ELY-keskus on mahdollistanut alueelle joukkoliikennettä välillä Kouvolan matkakeskus-Taavetti.

6.5.2025



Kuva 4. Tie- ja katuverkko vuoden 2024 tilanteessa.

6.5.2025

Väyläviraston tie- ja ratahankkeet ja suunnitelmakohteet sekä Kouvolan kaupungin katuverkon kehittämissuunnitelmat

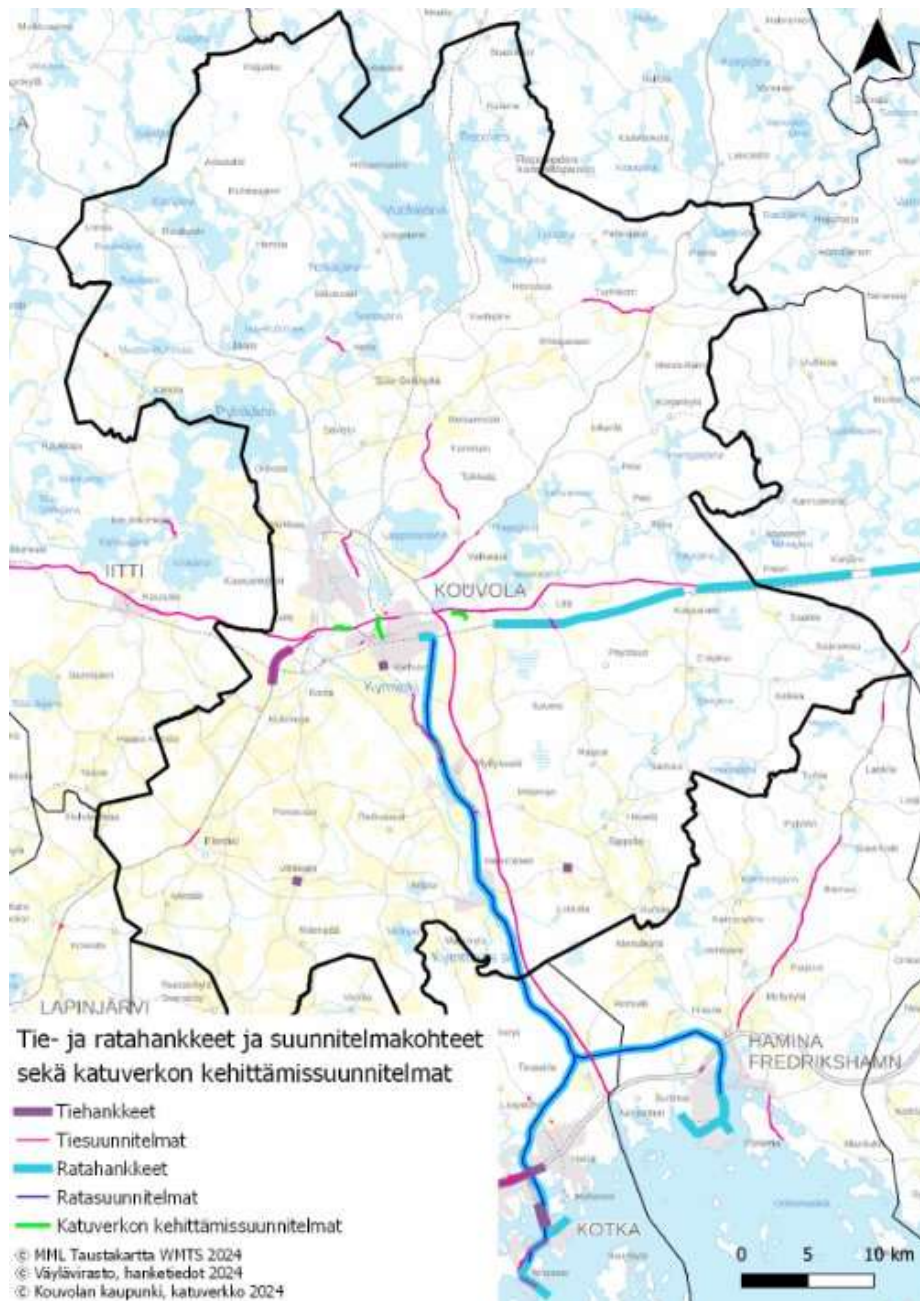
Vuoden 2025 alussa Väylävirastolla on käynnissä tai suunnitteluasteella Kouvolassa lukuisia tie- ja ratahankkeita (kuva 5).

- Valtatie 15 välillä Kotka–Kouvola on satamien ja suurteollisuuden kuljetusten sekä Kymenlaakson työmatkaliikenteen pääväylä, mutta nykyinen tie on paikoin ruuhkautunut ja turvallisuudeltaan puutteellinen. Hankkeen tavoitteena on parantaa Valtatietä 15 Kotkan Rantahaan ja Kouvolan välillä yhtenäiseksi ohituskaistajaksoilla, pääliittymien parantamisella sekä laajoilla tie- ja liittymäjärjestelyillä. Parannushankkeen 1. vaihe on saanut rahoituksen ja se käynnistyy arviolta vuonna 2026.
- Valtatie 6 on Kouvolassa vilkkaasti liikennöity valtatie, jota kuormittaa erityisesti raskaan liikenteen määrän kasvu. Liikenneturvaisuustilanne on kauttaaltaan heikko. Kouvolassa valtatie 6:n ympäristö on keskeistä taajama-aluetta ja sen maankäyttö on viime vuosina merkittävästi laajentunut ja tehostunut. Hankkeen tavoitteena on parantaa Valtatie 6 korkealuokkaiseksi valtatieksi Kukonojalta Tykkimäkeen noin 19 kilometrin matkalla tarvittavine tie-, katu- ja liittymäjärjestelyineen. Kukonojan ja Suviojan välillä valtatie rakennetaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi eritasoliittymineen ja Suviojalta Tykkimäkeen nelikaistaiseksi moottoriliikennetieksi. Valtatien pohjoispuolelle rakennetaan rinnakkaiskatu Puhjon Katajaharjuntieltä Tanttariin ja edelleen Valkealanväylälle Ahlmannintien liittymään. Aluevaraussuunnitelman mukaan maantietä 370 (Valkealanväylä) parannetaan nykyisellä paikallaan liittymäjärjestelyillä, puuttuvien osuuksien jalankulku- ja pyöräilyteillä sekä uusilla alikulkukäytävillä. Lisäksi melusuojuuksia lisätään.
- Valtatie 12 on Lahden ja Kouvolan välillä laatutasoltaan vaihteleva sekä sujuvuudeltaan ja liikenneturvaisuudeltaan huono. Hankkeen tavoitteena on parantaa Valtatie 12 vaihteittain laatutasoltaan yhtenäiseksi turvallisiksi tieksi. Hanke on käynnistymässä osittain vuonna 2025.
- Ratahankkeiden osalta Väylävirastolla on vuoden 2025 alun tilanteessa viimeistelyvaiheessa Kouvola–Kotka/Hamina-hanke. Kyseinen rataosuus on merkittävä TEN-T-verkon, Kouvolan sekä satamien (Kotka ja Hamina) välinen tavaraliikenteen väylä. Kouvolan ja Juurikorven väli on Suomen vilkkain tavaraliikenteen rataosuus ja rataosien kapasiteetin käyttöaste on korkea, mutta infra ei ole mahdollistanut aiemmin merkittävää junamäärän kasvua.
- Väylävirastolla on vuoden 2025 alussa rakenteilla myös Kouvola–Luumäki-ratahanke. Hankkeessa uusitaan Kouvola–Luumäki-rataosuudelta pohjoisen raiteen päällysrakennetta noin 40 kilometrin matkalta.

6.5.2025

- Kouvola-Kuopio-rataosuudelle suunnitellaan myös nopeudennoston edellyttämiä toimenpiteitä, mutta hanke on alkuvaiheessa.

Kouvolan kaupungin katuverkon kehittämissuunnitelmissa on syksyn 2024 tietojen mukaan kolme katukohdetta. Yksi kohteista on Kouvolan keskustan luoteispuolella, toinen Kullasvaaran alueella ja kolmas Tervaskankaan alueella.



Kuva 5. Tie- ja ratahankeiden sijainnit.

6.5.2025

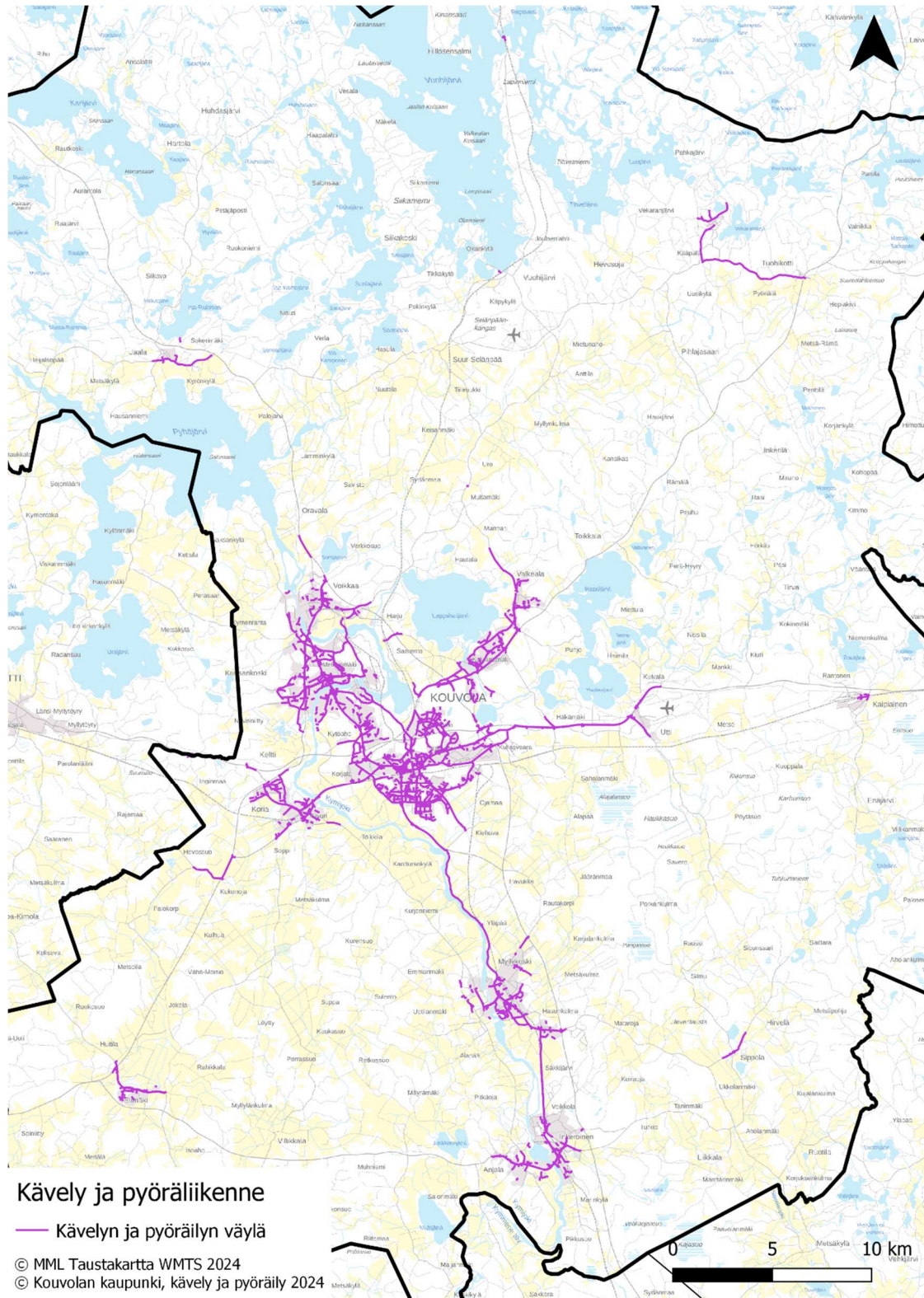
Vesiliikenne

Vesiliikenneväyliä Kouvolassa on Pyhäjärvellä sekä Vuohijärvellä ja Repovedellä. Pyhäjärvellä vesiliikenneväylä kulkee Voikkaalta Pyhäjärven ja Kimolan kanavan kautta yhdistäen Kouvolan Päijänteelle Heinolan, Lahden ja Jyväskylän suuntiin. Kimolan kanava sijaitsee Kouvolan luoteisosassa lähellä Kouvolan ja Iitin kuntarajaa. Kanava on avattu vesiliikenteelle vuonna 2020.

Kävely ja pyöräliikenne

Kouvolassa on kattava kävely- ja pyöräliikenteen verkosto (kuva 6). Kouvolassa on määriteltä myös pyöräliikenteen tavoiteverkko, johon kuuluvat pyöräliikenteen pääreitit, pyöräliikenteen aluereitit ja kehitettävät aluereitit. Pääreitit ovat Kouvolan kaupunkikeskustan ja muiden keskusten välisiä pyöräiteitä. Myös Uttiin on osoitettu pyöräliikenteen pääreitti. Aluereitit ovat kaupunginosien sekä muiden keskusten välisiä pyöräiteitä. Aluereitit yhdistävät myös pääreittejä tai ovat niiden jatkeina.

6.5.2025



Kuva 6. Kävelyn ja pyöräilyn verkko vuoden 2024 tilanteessa (aineistojen lähde: Kouvola kaupungin paikkatietoaineistot 2024).

6.5.2025

3.9 Maisema ja turvattavat arvot

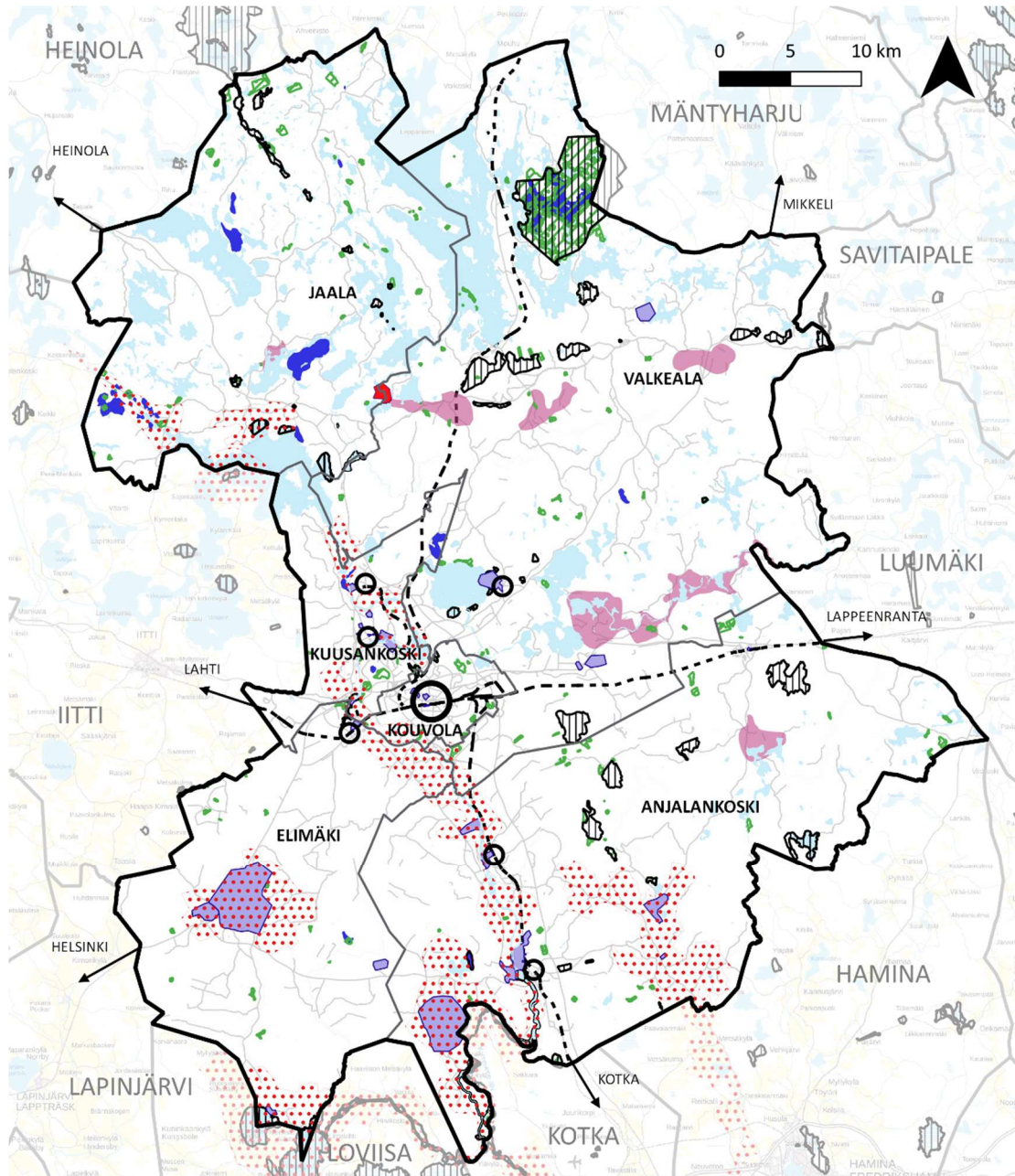
Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet painottuvat viljelyseudulle kaupungin eteläosiin. Osaan valtakunnallisesti arvokkaista maisema-alueista sisältyy myös valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristökohteita (RKY). Luonnon arvokohteet painottuvat kaupungin pohjoisiin osiin, vaikkakin pienialaisempia kohteita on myös Anjalan-koskella. (Kuva 7)

Salpausselät jakavat Kouvolan alueen maisemarakenteeltaan karkeasti kolmeen erityyyppiin vyöhykkeeseen:

- Toisen Salpausselän pohjoispuolella maisema on pienipiirteistä ja maaston korkeuserot suurimpia. Metsämaisemaa rikkovat lukuisat erikokoiset järvet ja vesipinnan määrä on merkittävä.
- Ensimmäisen ja toisen Salpausselän välinen vyöhyke on myös korkeussuhteiltaan erityisesti itäosastaan voimakaspiirteinen. Maisemaa leimaavat erityisesti pohjoisosasta mosaiikkimainen viljelymaisema ja etelässä maisemaa leimaavat lukuisat järvet sekä Kymijoki.
- Ensimmäisen Salpausselän eteläpuoli on korkokuvaltaan edellisiä loivapiirteisempi. Kymijoki jakaa alueen vielä kahtia niin, että länsipuoli on maastonmuodoiltaan tasaista viljelyseutua ja itäpuoli selvästi pienipiirteisempi metsäinen alueen osa, jonka maisemaa viljelyalueet ja järvet rikkovat.

Kouvolan keskusta ja ydinkaupunkialue sekä Utin ja Kaipaisten taajamat sijoittuvat pääosin ensimmäiselle Salpausselälle ja sen lähimaastoon.

6.5.2025



MAISEMAN ARVOKOhteet

- Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet
- Maakunnalliset maisema-alueet
- RKY-kohteet
- Maailmaperintökohde, Verlan puuhiomo ja pähvitiedas

- Natura 2000 -alue
- Luonnonsuojelualueet
- Arvokkaat kallioalueet

- Kouvola kaupungin raja
- Kouvola suuraluejako
- Aluekeskukset
- Rautatiet
- Tiet (→ jatkuu)
- Vesialueet

Kuva 7. Maiseman arvokohteet vuoden 2024 tilanteessa (aineistojen lähde: Kouvola kaupungin paikkatietoaineistot 2024 / Museovirasto 2024 / SYKE 2024).

6.5.2025

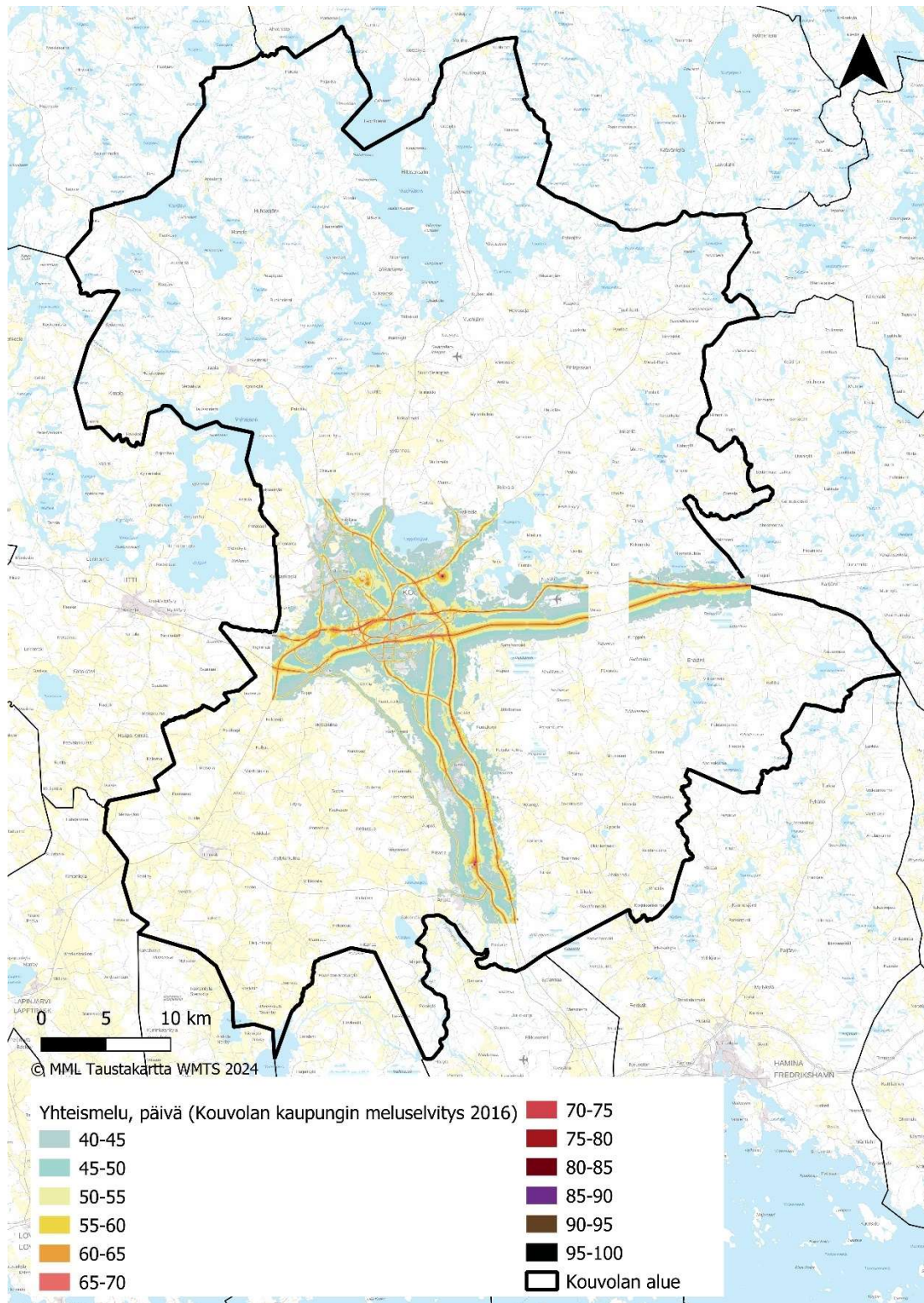
3.10 Melualueet

WSP on vuonna 2016 laatinut Kouvolan kaupungin alueelle meluselvityksen, jossa on laskennallisesti arvioitu kaupungin eri melulähteistä peräisin oleva melu vuoden 2016 tilanteessa. Aineistossa on huomioitu tie- ja raideliikennemelu sekä erilliskohteet, kuten ampu-maradat. Kouvolassa ei ole tapahtunut melun osalta merkittäviä muutoksia vuoden 2016 jälkeen eikä uudempaa selvitystä ole ollut saatavilla, joten vuoden 2016 selvitystä on hyödynnetty rakennemallin laatimisen tausta-aineistona.

Tieliikenteen osalta on huomioitu WSP:n vuonna 2016 laaditun selvityksen perusteella vilkkaimmat katu- ja tiekohteet. Aineistosta puuttuu kuitenkin osa kaduista ja teistä sekä teollisuuslaitoksista.

Vuoden 2016 tilanteessa tieliikenne aiheutti suurimman melualtistumisen ja suurin melun aiheuttaja yöaikaan alueella oli raideliikenne. Suurin osa Kouvolan keskustan asuinalueista jäi alle 50 dB melutason. (Kuva 8)

6.5.2025



Kuva 8. Yhteismelu päivällä vuoden 2016 tilanteessa (aineistojen lähde: Kouvolan kaupungin paikkatietoaineistot).

6.5.2025

3.11 Kunnallistekniikka

Kouvolassa kaupungin ylläpitämä kunnallistekniikan perusverkosto on keskittynyt erityisesti kaavoitettujen taajamien alueelle.

Kaukolämpöverkostoa on erityisesti ydinkaupunkialueella ja suurimmissa taajamissa. Sähkölinojen verkosto kattaa pääosan asutusta alueesta. Kouvolan Vesi ja Kymen Vesi ovat alueen toimijoita vesijohtoverkoston osalta. Lisäksi haja-asutusalueilla toimii lukuisia vesi-osuuskuntia. Kunnallistekninen verkosto on huomioitu rakennemallissa lähtötietona, mutta sitä ei esitetä rakennemallin kartalla tai liiteaineistoissa.

4 TAVOITTEISTO

Rakennemallityön tavoitteet määriteltiin syksyllä 2024 ja keskeisimmät tavoitteet liittyvät keskusten kehittämiseen, liikenteen kehittämiseen, elinkeinojen toimintaedellytysten parantamiseen, alueiden omaleimaisuuden vahvistamiseen sekä ilmastokestävän yhdyskuntarakenteen kehittämiseen. Rakennemallityön läpileikkaavana tavoitteena on sovittaa maankäytön ja liikennejärjestelmän ratkaisuja yhteen niin, että kaupungin hiilijalanjälkeä pienennetään. Yhdyskuntarakennetta suunnitellaan siten, että rakenne kokonaisuutena tukee infrastruktuurin, verkostojen ja palvelujen energia- ja kustannustehokasta käyttöä.

Tavoitteena on kehittää Kouvolan yhdyskuntarakennetta tasapainoisena kokonaisuutena, joka perustuu eri osa-alueiden luontaisiin edellytyksiin ja vetovoimatekijöihin. Kouvola on aluerakenteeltaan monipuolinen ja omaleimaisista osa-alueista muodostuva kaupunki. Rakennemallityön tavoitteena on hyödyntää alueiden vahvuudet ja ominaispiirteet.

Maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun tavoitteeksi asetettiin luoda edellytykset kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön lisäämiselle. Alueidenkäyttöä suunnitellaan siten, että osa-alueiden välillä olisi mahdollista liikkua joukkoliikennettä hyödyntäen. Palveluiden saatavuutta parannetaan ja liikkumisen tarvetta puolestaan vähennetään tiivistämällä hallitusti yhdyskuntarakennetta.

Elinkeinorakenteen ja teollisuuden rakennemuutos on mullistanut Kouvolan elinkeinoelämän toiminnan viimeisten vuosikymmenten aikana. Rakennemallityöllä pyritään luomaan maankäytölliset edellytykset monipuolisen elinkeinorakenteen kehittämiseksi. Lisäksi luodaan edellytyksiä kylien elinvoimaisuudelle ja vahvistetaan kaupungin vetovoimaa parantamalla elinympäristön laatua ja tuomalla esiin alueiden laatutekijöitä ja vahvuuksia. Tavoitteena on parantaa taajamien sekä yritysalueiden toimivuutta ja vetovoimaisuutta yleisellä tasolla.

6.5.2025

Rakennemallityöllä pyritään turvaamaan virkistys- ja luontoarvot sekä huomioimaan virkistysreitistö ja sen kehittämistarpeet. Kaupunkikeskusta, kyliä ja muita asuttuja alueita kehitetään ottaen huomioon mm. rakennetun kulttuuriympäristön, luonnon ja maiseman, palvelurakenteen sekä historian asettamat lähtökohdat ja mahdollisuudet.

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

Rakennemallityön kartan sisällöiksi määriteltiin työn kuluessa seuraavat teemat:

- tulevaisuuden kaupunki- ja aluerakenne ja niiden väliset yhteydet,
- kaupunkialueen (päätaajamavyöhyke) sekä taajamien/palvelukylien profiili tulevaisuudessa,
- liikennejärjestelmä arvioituine kehitystarpeineen,
- palvelukeskittymät,
- uusien elinkeinojen ja palveluiden kehitysvyöhykkeet,
- merkittävimmät luonto- ja virkistysalueet,
- tärkeimmät nykyiset ja tulevat siniviheryhteydet,
- merkittävimmät luonto- ja kulttuurimaisemavyöhykkeet
- sekä erityisalueet ja -reitit (esim. Puolustusvoimien käytössä olevat alueet).

Lisäksi yksityiskohtaisemmiksi tavoitteiksi esitettiin seuraavia:

- Asumisen eri muotojen mahdollistaminen ja sujuva arki
 - Mahdollistetaan keskustamainen asuminen, mutta lisäksi kyläalueiden kehittyminen monimuotoisina ja omaleimaisina asuinalueina.
 - Tiivistetään ja uudistetaan kaupunkikeskuksen yhdyskuntarakennetta.
 - Kehitetään sekoittuneita alueita, joilla palvelut ovat lähellä.
 - Tunnistetaan elinvoimaiset kylät tavoitevuotena 2050 ja esitetään ne rakennemallin kartalla.

6.5.2025

- Huomioidaan maaseutualueiden tarjoamat mahdollisuudet kakkosasumiseen ja loma-asumiseen.
- Alueiden omaleimaisuuden hyödyntäminen vetovoimatekijänä
 - Sijainti suhteessa pääkaupunkiseutuun
 - Hyvä logistinen sijainti ja liikenneyhteydet eri suuntiin
 - Kymijoki
 - Järviseutu
 - Aktiivinen maaseutu ja sen kulttuuriympäristö
 - Repoveden kansallispuisto, Verlan maailmanperintökohde, Mustilan arboretum, Ankkapurha
 - Teollisuus- ja varuskuntaperinne
- Uusia asuinalueita ei osoiteta, ellei väestökehitys edellytä tätä.
- Nykyisten elinkeinojen toimintamahdollisuuksia turvataan, mutta lisäksi uusien elinkeinojen sijoittuminen Kouvolaan mahdollistetaan.
 - Turvataan maaseudun ja kylien omiin vahvuuksiin perustuvien elinkeinojen toimintamahdollisuuksia.
- Esitetään rakennemallin kartalla, missä sijaitsevat kehittyvien elinkeinojen alueet.
 - Vahvistetaan keskeisimpiä yritysalueita ja tuetaan nykyisten yritysten toiminta- ja kasvuedellytyksiä.
 - Osoitetaan monipuolisia maankäyttömahdollisuuksia erityyppisille työpaikkatoiminnoille ja varaudutaan nopeasti muuttuviin tarpeisiin.
 - Tarjotaan elinkeinoelämälle hyviä sijainteja ja toimivat liikenneyhteydet.
 - Puhtaan siirtymän hankkeita pyritään edistämään niille toimiviksi katsotuilla sijainneilla.
 - Logistiikka- ja teollisuusalueet painopisteinä logistiikka, uusiutuva energia, kiertotalous ja elintarvikesektori sekä vihreiden investointien mahdollisuudet.
 - Varuskuntien ja Utin tukikohdan lentokentän kehittäminen

6.5.2025

- Sauma-alueet (marketalue sekä muu valtatie 6 kehityskäytävän vaikutus-alue)
 - Keskukset
- Liikenteen kehittämisen osalta painopiste pidetään nykyisen liikennejärjestelmän toimivuuden tehostamisessa ja erityisesti kestävien liikennemuotojen aseman parantamisessa.
- Liikenteen kehittämisen osalta painotetaan lisäksi ratkaisuja, jotka parantavat elinkeinoelämän kehittämisen edellytyksiä ja elinvoimaa, kuten kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen aseman vahvistamisessa ja liikenneturvallisuudessa.
- Lähiluontoon (sini- ja viheryhteydet) sekä muiden luontoalueiden varjeluun ja virkistysalueiden kehittämiseen kiinnitetään erityistä huomiota.
- Matkailun kehittämisessä niin luonto- kuin kulttuurikohteiden osalta on vielä käyttämättä potentiaalia.
 - Tuetaan matkailun toimintamahdollisuuksia.
 - Tunnistetaan kartalle matkailun merkittävät kohteet (esim. Repovesi, Verla, Tykkimäki–Käyrälampi).
 - Kimolan kanava
- Vältetään hukkainvestointeja esimerkiksi yhdyskuntarakenteen kehittämisen näkökulmasta.
 - Hyödynnetään olemassa olevia yhdyskuntateknisiä verkostoja mahdollisimman tehokkaasti ja taloudellisesti.
 - Tehostetaan olemassa olevan rakenteen (ml. palvelut, joukkoliikenne) käyttöä niin, että maankäyttö ja palvelut tukevat toisiaan.
 - Edistetään maankäytöllä olemassa olevien lähipalvelujen säilymistä ja kehittymistä.
 - Tiivistetään ja uudistetaan kaupunkikeskuksen yhdyskuntarakennetta.

6.5.2025

5 TUTKITUT VAIHTOEHDOT ELI SKENAARIOT

5.1 Skenaariovaiheen merkitys

Skenaariovaiheen tarkoituksena oli tutkia erilaisia periaatetason mahdollisuuksia Kouvolan maankäytön kehittämisessä. Vaihtoehdot edustavat erilaisia kaupungin vahvuuksia, joiden merkitystä rakenneratkaisujen lähtökohtana tutkittiin.

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

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

Skenaariovaiheen aikana kerätyn palautteen perusteella tehtiin linjaratkaisupäätös, jonka perusteella varsinainen rakennemalli laadittiin.

5.2 Skenaarioiden yhteiset ominaisuudet

Rakennemallin suunnittelua varten laadittiin kolme vaihtoehtoista skenaariota, joissa tutkittiin erilaisia aluerakenteen kehittämisen periaatepainotuksia.

Kaikissa skenaarioissa oli tavoitevuotena 2050 ja taustana identtiset lähtötiedot. Kaikissa skenaarioissa Kouvolan pohjoisosat nähtiin vapaa-ajan ja haja-asutuksen alueena, jonne sijoittuu erityisesti vapaa-ajan asutusta. Keski- ja itäosa nähtiin mosaiikkimaisena maaseutu-alueena ja etelä- ja lounaisosa viljely-, elinkeino- ja maisema-alueena, joille sijoittuu pienialaisia asutuskeskittymiä.

Salpausselät ja Puolustusvoimien alueet on esitetty kaikissa skenaarioissa identtisinä. Luonnonsuojelualueet ovat pääpiirteittäin yhteneväisiä kaikissa skenaarioissa. Myös valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ovat identtisiä.

6.5.2025

5.3 Rakennemallivaihtoehdot

5.3.1 Skenaariomerkintöjen kuvaus

Rakennemalliin on sisällytetty useita yhdyskuntarakenteeseen, elinkeinoihin, liikenteeseen, maankäytön suunnittelussa huomioitaviin tekijöihin sekä maisema-alueisiin liittyviä merkintöjä. Vaikka merkinnöissä on skenaariokohtaisia eroja, ovat merkintöjen kuvaukset pääosin yhtenäisiä skenaariosta riippumatta.

Kaikkien merkintöjen tarkemmat kuvaukset löytyvät lopullisen rakennemallin yhteydestä. Merkintöjen selitteet ovat pääosin pysyneet samana lopullisessa rakennemallissa. Alla on kuvattuna skenaariovaiheen omat merkinnät, joista on luovuttu lopulliseen rakennemalliin siirryttäessä ja selite, miksi merkinnästä on luovuttu. Skenaariokuvien yhteydessä näkyy kussakin skenaariossa käytetyt merkinnät.

Skenaariovaiheen merkintä	Kuvaus	Skenaario	Muutoksen syy
 Keskeinen taajama-rakenne	Alue, jolle keskitetään rakentamista. Alueella on kattavat peruspalvelut sekä joukkoliikenteen palveluita.	2	Yksi merkintä ohjaamaan keskeistä kaupunki- ja taajamarakennetta koettiin riittäväksi.
 Itäradan kehitysvyöhyke	Itäradan yhteys mahdollistaa Elimäen kirkonkylän ja sen lähialueen kehittämisen. Aluetta kehitetään alueen arvot ja ominaispiirteet huomioiden. Kehittämistä mahdollisesti rajoittavina tekijöitä ovat mm. maisema-arvot ja luonnonsuojelualueet. Alueen luonne ja kehittämisperiaatteet määritellään tarkemmassa suunnittelussa.	1	Merkintä laajentui 'pitkän aikavälin maankäytön kehittämisalueeksi', joka sisältää Elimäen Itäradan kehitysvyöhykkeen lisäksi myös Kiehuvan kehittämisalueen. Merkintää laajennettiin, sillä alueille tunnistettiin samantyyppisiä strategisia kehityssuuntia.
 Peruspalvelukeskus	Alueella on tarjolla peruspalveluita, kuten	1, 2, 3	Todettiin, että ydin-kaupunkia ja taajamia

6.5.2025

		päivittäistavarakauppaa ja työpaikkoja. Peruspalvelukeskuksia sijaitsee taajamissa ja palvelukyläalueilla.		osoittavat merkinnät sisältävät oletuksen peruspalvelujen tarjoamisesta ilman erillistä merkintää.
	Palvelualan keskittymä	Kouvolan keskusta on tunnistettu palvelualan keskittymäksi. Alueelta löytyy kaupungin paras palvelutarjonta ja palvelualan työpaikkoja.	1, 2, 3	P-merkintä korvattiin lopullisessa rakennemallissa C-merkinnällä.
	Logistiikan ja teollisuuden alue	Tunnistettu vahva logistiikan ja logistiikkariippuvaisen teollisuuden alue tai potentiaalinen uusi ja kehitettävä logistiikan hankealue. Näitä ovat mm. Tehola. Potentiaalisia alueita ovat tunnistaneet mm. Kinno, Kouvolan kaupunki ja FCG.	1, 2, 3	Aiemmin LT-merkinnällä esitetty Kouvolan RR-terminaali esitetään lopullisessa rakennemallissa omana 'logistiikan erikoisalue' -merkintänä.
	Vihreän siirtymän alue	Tunnistettu potentiaalinen vihreän siirtymän hankealue. Vihreän siirtymän hankkeisiin kuuluu mm. vihreä vety ja aurinkovoimahankeet sekä muu uusiokäyttö ja kestävyysriistotoiminta. Alueita ovat mm. Utin eteläpuoliset pelto- ja turvetuotantoalueet, Kullasvaara, Pokinpelto, Voikkaa, Punkkerimetsä, Keltakangas ja Inkeroinen. Potentiaalisia alueita ovat tunnistaneet	1, 2, 3	Rakennemallityön aikana tunnistettiin, että termi puhdas siirtymä kuvaa paremmin aiemmin vihreän siirtymän alueiksi merkittyjä kohteita. Merkinnän päivitettyssä selitteessä korostuvat puhdas siirtymä ja kiertotaloustoiminnot.

6.5.2025

		mm. Kinno, Kouvolan kaupunki ja FCG.		
	Elintarviketeollisuuden keskittymä	Tunnistettu potentiaalinen elintarviketeollisuuden hankealue. Näitä sijaitsee mm. Neliapilan Tervaskaassa ja Hiivurissa. Potentiaalisia alueita ovat tunnistaneet mm. Kinno, Kouvola kaupunki ja FCG.	1, 2	Teollisuuden merkin­töjä monipuolistettiin lopulliseen rakennemalliin. Tarvetta erityiselle elintarviketeollisuuden merkin­nälle ei enää nähty. Lopullisessa rakennemallissa elintarviketeollisuuden alueet on sisällytetty 'T'- ja 'T+'-merkintöihin.
	Kouvola rautatieasema	Kouvola päärautatieasema. Kouvola on yksi Suomen vilkkaimmista rautatien solmukohtista. Sieltä lähtee juna neljään ilmansuuntaan: Helsinkiin, Kotkaan, Mikkelin kautta Pieksämäelle ja Kuopioon sekä Luumäelle, josta rata haarautuu Lappeenrannan kautta Joensuuhun.	1, 2, 3	Lopullisessa rakennemallissa korostettiin Kouvola rautatieaseman yhteydessä sijaitsevaa matkakeskusta. Uusi merkintä 'Kouvola matkakeskus' kattaa myös Kouvola kauko- ja lähiliikenteen linja-autoaseman.
	Osavuotisen liikennöinnin juna-asema	Hillosensalmella sijaitseva pääosin kesäkaudella käytössä oleva juna-asema. Asema palvelee matkailuliikennettä Repoveden kansallispuistoon.	1, 2, 3	Rautateiden merkin­töjä yksinkertaistettiin lopulliseen rakennemalliin, eikä koettu tarvetta osoittaa osavuotista juna-asemaa.
	Juna-asema Itäradan varrella	Itäradan suunnitelmaan kuuluu uuden juna-aseman sijoittaminen Korialle. Asema täydentäisi	1	Aikaisempi skenaarion 1 merkintä laajeni kaikkiin potentiaalsiin rautateiden seisakevarauksiin.

6.5.2025

joukkoliikennekäytävän palveluverkkoa.

5.3.2 Skenaario 1: Tiivistyvän ydinkaupungin ja taajamien Kouvola

Tiivistyvän kehityksen skenaariossa Kouvolan väestö vähenee yhä, mutta vuosien 2000–2023 kehitykseen verrattuna vain vähän. Väestö ja palvelut keskittyvät erityisesti jo olemassa oleville taajama-alueille. Veto- ja pitovoiman on oletettu vahvistuvan yliopistotomien suurten ja keskisuurten kaupunkien tasolle. Skenaarioissa väestö vähenee 8 300–8 500 henkilöllä eli noin 11 prosentilla.

Asumisen ydinalue ja keskeinen kaupunkirakenne tiivistyy Kouvolan keskustan ympärille, sitä ympäröiville alueille Korialle, Kuusankoskelle, Voikkaalle ja Valkeala-Jokela-alueelle sekä Myllykoski-Ummeljoki- ja Inkeroinen-Anjala-alueille hyvien tieyhteyksien varsille Kotkan suuntaa ajatellen. Ydinkaupunkialue käsittää Kouvolan keskustan ja Kuusankosken taajama-alueet, taajamat Korialla, Voikkaalla, Valkeala-Jokela-alueella sekä Myllykoski-Ummeljoki- ja Inkeroinen-Anjala-alueilla. Pientaajama-alueita ovat Jaala, Elimäki, Utti ja Kaipiainen. Vapaa-ajan asumisen aluetta sijaitsee erityisesti kaupungin pohjoisosassa, joka on vapaa-ajan ja haja-asutuksen aluetta.

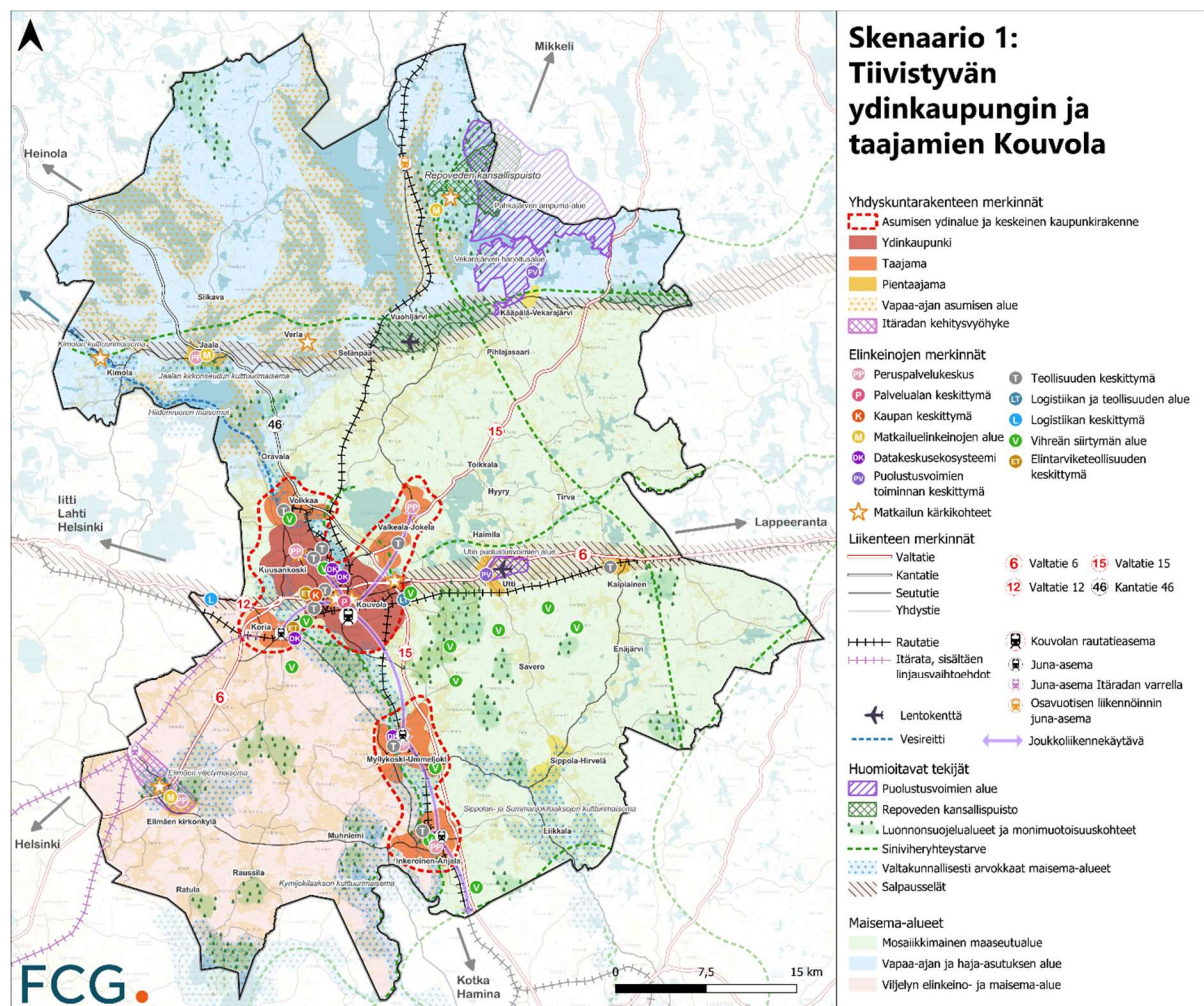
Tiivistyvän kehityksen skenaariossa elinvoimaisuus houkuttelee yrityksiä ja muuttajia. Kouvola on uusien yritysten näkökulmasta haluttu ja elinkeinoelämän alueita pyritään laajentamaan. Alueella on hyvä opiskelu- ja työpaikkatarjonta, joiden kautta nuoret saavat mahdollisuuden juurtua alueelle. Alueella toimii korkeakouluja ja muuta opetustarjontaa – kaupunkimaiset alueet palveluineen ja sijainti liikenteen solmukohtana muodostavat tilanteen, jossa alueelle on helppo saada esimerkiksi töihin Kouvolan ulkopuoleltakin.

Elinkeinoelämä kehittyy pääsääntöisesti nykyisillä sijainneillaan: sijainnit ovat toimivia ja kasautumisetujen myötä nykyisten toimijoiden läheisyyteen hakeutuu myös uusia toimijoita. Vihreän siirtymän alueita on esitetty skenaariossa useita, ja ne sijoittuvat mm. keskeisen kaupunkirakenteen alueelle, Utin eteläpuolelle, ja Hyötyvirran alueelle.

Matkailun kärkikohteet sijaitsevat Kouvolassa sekä Elimäellä. Datakeskusekosysteemejä sijoittuu tiivistyvän kehityksen skenaariossa Myllykoski-Ummeljoki-alueelle ja Korialle. Varuskuntatoiminnan alueet sijoittuvat Vekaranjärven alueelle ja Uttiin. Peruspalvelukeskuksia sijaitsee Kuusankoskella, Valkeala-Jokela-alueella, Elimäellä, Myllykoski-Ummeljoen alueella ja Inkeroinen-Anjala-alueella. Peruspalvelukeskittymistä löytyvät peruspalvelut, kuten päivittäistavarakauppa ja työpaikkoja.

6.5.2025

Joukkoliikennejärjestelmä on tiivistyvän kehityksen skenaariossa toimiva ja taajamissa kilpailukykyinen yksityisautoiluun nähden. Tiivistyvän kehityksen skenaariossa Itärata toteutuu, ja joukkoliikennekäytäviä sijoittuu aluekeskusten välille, eli Kouvolasta Korialle, Kuu-sankoskelle, Valkealaan sekä Kotkan suuntaan. Elimäen kirkonkylän länsipuolelle esitetään asemavaraus Itäradalle, ja sen ympärille Itäradan kehittämisvyöhyke. Asemavarauksen kohdalta kohti Kouvolan keskustaa on esitetty keskenään vaihtoehtoiset ratalinjaukset.



Kuva 9. Skenaario 1: Tiivistyvän ydinkaupungin ja taajamien Kouvola

6.5.2025

5.3.3 Skenaario 2: Kylien ja pientaajamien Kouvola

Kylien ja pientaajamien Kouvola-skenaariossa väestö jakautuu tasaisemmin eri alueille ja hajakenttä on yleistä. Taajama-alueet supistuvat ja yhdyskuntarakenteen hajautuu. Rakentamista tapahtuu muun muassa kylätalojen lähellä, rannoilla ja kylissä. Tarpeen mukaan kylissä kuntainfraa laajennetaan, uusia palvelurakennuksia rakennetaan ja vanhoja ylläpidetään. Väestönkehitys jatkuu entisellään. Skenaarioissa väestö vähenee 8 300–8 500 henkilöllä eli noin 11 prosentilla. Kaupunki saa muuttovoittoja, mutta nämä eivät riitä kompensoimaan kuolleiden enemmyyttä.

Kouvola on Kylien ja pientaajamien Kouvola -skenaariossa, eli ns. hajautuvan kehityksen skenaariossa uusien yritysten näkökulmasta haluttu ja elinkeinoelämän alueita pyritään laajentamaan. Palvelualan keskittymä sijaitsee Kouvolassa, joka on myös ydinkaupunkialuetta, ja peruspalvelukeskus Kuusankoskella, joka on taajamaa. Nämä yhdessä muodostavat asutuksen ydinalueen ja keskeisen kaupunkirakenteen.

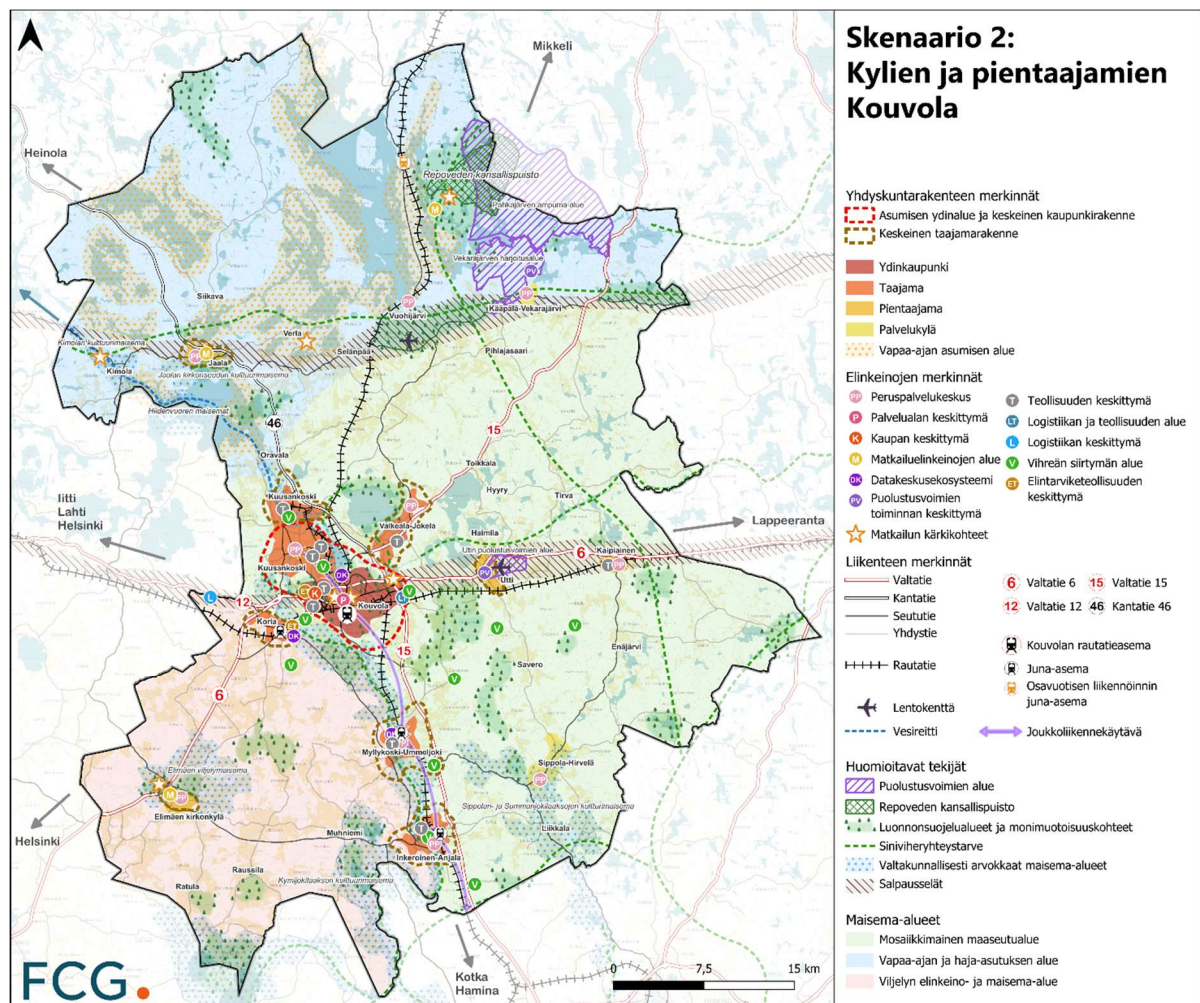
Muita peruspalvelukeskuksia sijaitsee Jaalassa, Voikkaalla, Valkeala-Jokela-alueella, Korialla, Elimäellä, Myllykoski-Ummeljoki-alueella, Inkeroinen-Anjala-alueella ja Utissa. Nämä alueet ovat keskeisen taajamarakenteen aluetta. Peruspalvelukylät sijaitsevat lisäksi vielä Vuohijärvellä, Kaipiaisissa, Kääpälä-Vekaranjärvi-alueella ja Sippola-Hirvelä-alueella. Yhdyskuntarakenteen on siis selvästi hajautunut. Kylien elinvoima nousee kylien omasta aktiivisuudesta.

Vihreän siirtymän alueet, datakeskusekosysteemit ja varuskuntatoiminnan alueet ovat samat kuin ensimmäisessä skenaariossa. Matkailun kärkikohteita on Elimäellä, Kouvolassa, Kimolassa, Verlassa sekä Repoveden kansallispuistossa.

Työpaikat ja arjessa tarvittavat palvelut sijaitsevat osalle asukkaista kaukana, ja tämän vuoksi kunta tarjoaa lisäpalveluna koulukyytejä, kotisairaanhoidon tai kodinhoitopalveluita. Erilaiset sähköiset palvelut tukevat kylien palveluja.

Kylien ja pientaajamien Kouvola -skenaariossa joukkoliikennekäytävä suuntautuu Kouvolaan Kuusankoskelle ja Kotkan ja Haminan suuntaan. Liikkuminen perustuukin suurelta osin koko kaupungin aluetta arvioiden yksityisautoiluun, mutta Kouvolan keskustassa, keskustan lähialueilla, Inkeröissä ja Myllykoskella joukkoliikenne on yhä melko hyvä. Myös kestäväillä kulkumuodoilla on mahdollista liikkua em. alueilla.

6.5.2025



Kuva 10. Skenaario 2: Kyliden ja pientaajamien Kouvola

6.5.2025

5.3.4 Skenaario 3: Supistuva Kouvola

Supistuvan kehityksen skenaariossa Kouvolan heikko väestönkehitys jatkuu. Väestö vähenee, ja asutut alueet jopa supistuvat – asumista kehitetään nykyisillä alueilla. Skenaariossa Kouvolassa on yksi pääkeskus ja peruspalvelukeskuksia. Kouvola ja Kuusankoski muodostavat asumisen ydinalueen ja keskeisen kaupunkirakenteen alueen.

Kouvolan keskusta on supistuvan kehityksen skenaariossa edelleen ydinkaupunkialuetta, Kuusankoski, Valkeala-Jokela, Myllykoski-Ummeljoki ja Inkeroinen-Anjala taajama-alueita. Pientaajama-alueita on Elimäellä, Korialla ja Utissa, palvelukyliä Kaipiaisissa ja Jaalassa.

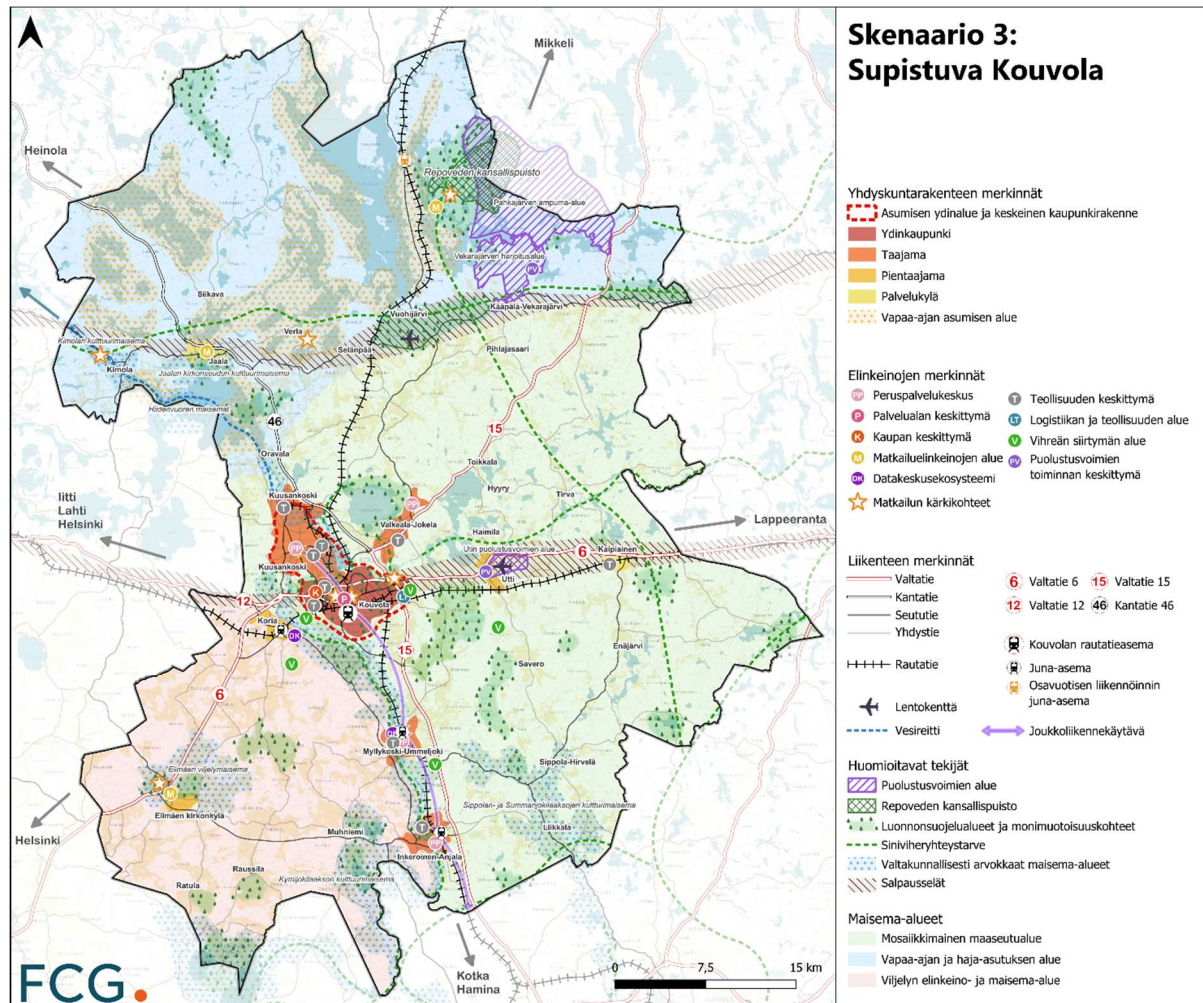
Utissa ja Kääpälä-Vekarajärvi-alueella sijaitsee Puolustusvoimien toiminnan keskittymät. Matkailun kärkikohteita sijaitsee Elimäellä, Kouvolassa, Kimolassa, Verlassa sekä Repoveden kansallispuistossa. Datakeskusekosysteemit sijaitsevat Korialla sekä Myllykoski-Ummeljoki-alueella, ja vihreän siirtymän alueet Utin eteläpuolella, Kouvolan itäpuolella, Kouvolan ja Korian välillä ja Korian eteläpuolella sekä Myllykoski-Ummeljoen ja Inkeroinen-Anjala-alueen välillä.

Alueen elinvoimaisuutta yritetään kehittää ja ylläpitää nykyisillä toimiviksi todetuilla sijainneilla. Elinkeinojen osalta tärkeää on houkutella uusia yrityksiä, jotta saadaan tuloja ja työperäistä muuttoa. Uusia elinkeinoja ja tulotapoja, kuten uusiutuva energia, pyritään tunnistamaan kuntatalouden ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi.

Asukasmäärän vähentyessä veronmaksajien määrä vähenee ja veropohjan heiketessä esimerkiksi katuja on silti yhä ylläpidettävä ja palveluita tarjottava. Palvelutarjonta ja paikallinen joukkoliikenne supistuvat talouden heiketessä jonkin verran kaikkialla, sillä taloudellinen tilanne ei riitä näiden ylläpitämiseen laadukkaina. Kokonaisuus johtaa kuntatalouden heikkenemiseen ja velkaantumiseen.

Supistuva väestöpohja johtaa joukkoliikenteen tarjonnan heikkenemiseen – joukkoliikenne edellyttää joukkoja. Joukkoliikennekäytävä suuntautuu Kouvolasta Kuusankoskelle ja Kotkan ja Haminan suuntaan. Yksityisautoilusta tulee entistä suosittuampi tapa liikkua.

6.5.2025



Kuva 11. Skenaario 3: Supistuva Kouvola.

6.5.2025

5.4 Rakennemallivaihtoehtojen vaikutusten arviointi -skenaariot

Skenaarioiden vaikutukset on arvioitu asiantuntija-arviona teemoittain ja vaikutustenarvioinnin osana laaditut SWOT-analyysit on esitetty erillisellä liitteellä (liite 3). Alla olevassa yhteenvetotaulukossa on koostettu erikseen teemoittain positiivisiksi (+) ja negatiivisiksi (-) katsottujen vaikutusten kokonaismäärä. Positiivisina erottuvat teemat on esitetty vihreinä, negatiiviset vaikutukset punaisella, neutraalit keltaisina. Skenaario 1 ja 2 katsottiin positiivisempia vaikutuksia tuottavaksi kuin skenaario 3. (Liite 3, SWOT-taulukot)

Taulukko 1. Skenaarioiden vaikutukset.

Vaikutukset:	Skenaario 1. Tiivisty- vän ydinkaupungin ja taajamien Kouvola	Skenaario 2. Pien- taajamien ja kylien Kouvola	Skenaario 3. Supis- tuva Kouvola
Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön	+++++++ --	++ -----	-----
Maa- ja kalliopere- rään, veteen, il- maan ja ilmastoon	+/-	+/-	+/-
Kasvi- ja eläinlajei- hin, luonnon moni- muotoisuuteen ja luonnonvaroihin	---	+/-	+/-
Alue- ja yhdyskun- tarakenteeseen, yh- dyskunta- ja ener- giatalouteen sekä liikenteeseen	+++++++ ----	+++ -----	+ -----
Kaupunkikuvaan, maisemaan, kult- tuuriperintöön ja rakennettuun ym- päristöön	++ -	---	---
Elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.	+/-	++	-----

6.5.2025

6 RAKENNEMALLIN LINJARATKAISU

Rakennemallivaihtoehtoja käsiteltiin syksyn 2024 aikana hankkeen ohjausryhmässä ja työpajassa 11.12.2024. Rakennemallin pohjaksi laadittiin kolme skenaariota väestö- ja työpaikkaennusteineen, joita käsiteltiin työpajassa. Skenaariot vietiin nähtäville ja kommentoitaviksi Kouvolan kaupungin verkkosivuille 20.1. – 9.2.2025 väliseksi ajaksi. Palautetta saatiin runsaasti (liite 5). Saadun palautteen pohjalta laadittiin ohjausryhmän kommentoinnin avustuksella synteesi lopullisen rakennemallin kartaksi. Lopullinen rakennemalli sisältää piirteitä sekä skenaarioista 1 ja 2. Rakennemallin tueksi on tuotettu väestö- ja työpaikkaennusteet.

Linjaratkaisu perustui seuraavien eri vaihtoehtojen keskeisiin suunnitteluperiaatteisiin:

- Skenaario 1. Tiivistyvän ydinkaupungin ja taajamien Kouvola.
 - Skenaariosta poimittiin lähtökohtina tiiviimmin asuttujen alueiden sekä elinkeinoelämän sijainnit. Myös liikenteen ratkaisut huomioitiin.
- Skenaario 2. Kylien ja pientaajamien Kouvola
 - Skenaariosta poimittiin lähtökohtina kylien verkosto sekä elinkeinoelämän sijainnit. Myös liikenteen ratkaisut huomioitiin.

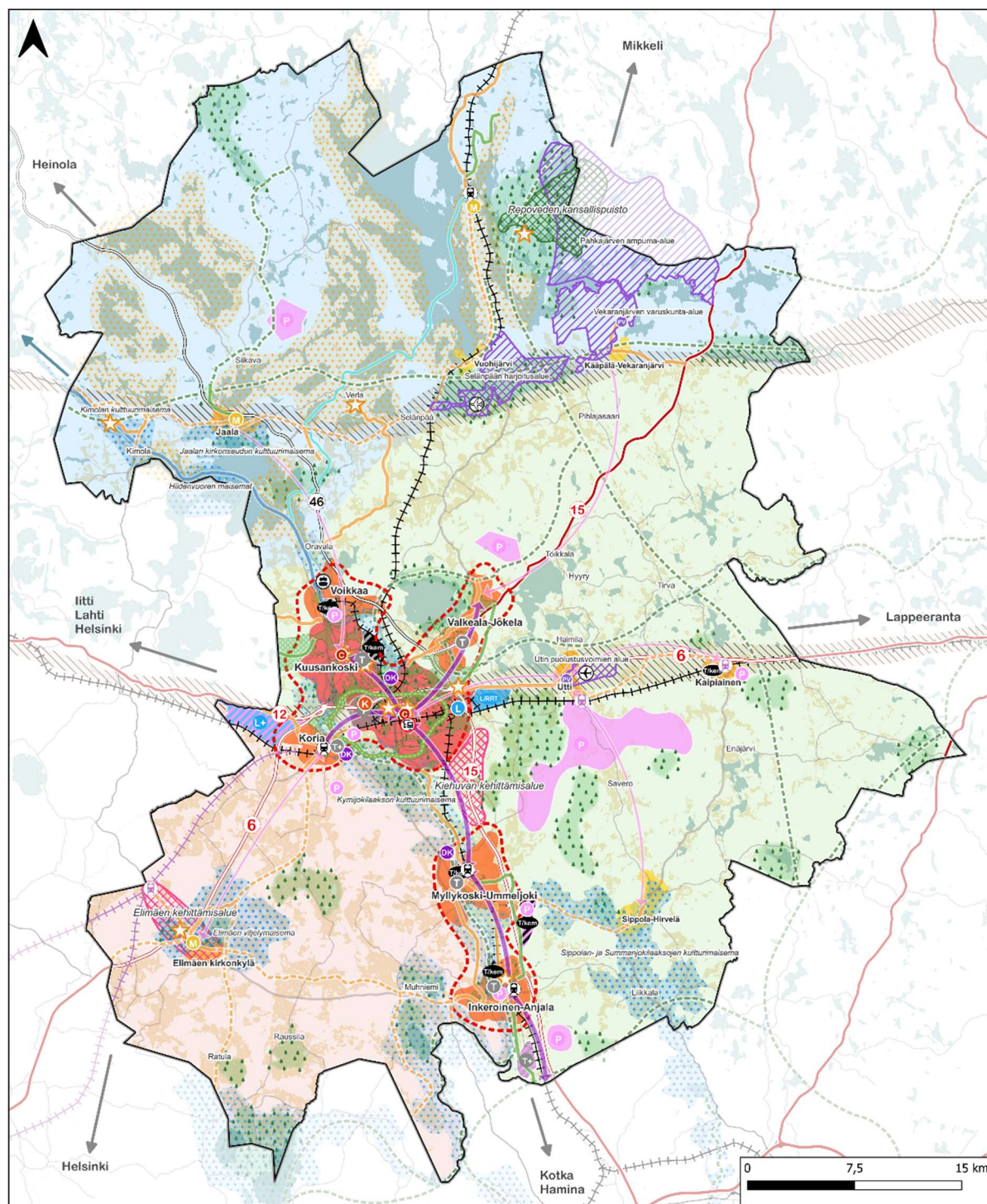
Rakennemallin laatimisen lähtökohtana pidetään nykyistä aluerakennetta ja sen kehittämistä ja siten rakennemallin linjaratkaisuksi muodostui yhdistelmä skenaarioita 1 ja 2. Keskeisenä ratkaisuna on ollut, että luonnon kannalta keskeisille alueille ei ohjata uutta rakentamista.

Kuten vuonna 2012 laaditussa rakennemallissa, myös tässä rakennemallin päivitystyössä taajamien kehittämisen periaatteena on ollut keskusten vahvistaminen, tiivistäminen ja täydennysrakentaminen tarkoituksenmukaisesti, kysyntää vastaavasti sekä palvelurakenteen säilyttäminen mahdollisimman kattavana. Näin hyödynnetään nykyinen infrastruktuuri mahdollisimman tehokkaasti ja taloudellisesti, vähennetään liikkumistarvetta sekä parannetaan kaupungin eko- ja energiatehokkuutta.

Alueita on profiloitu alueellisiin erityispiirteisiin tukeutuen.

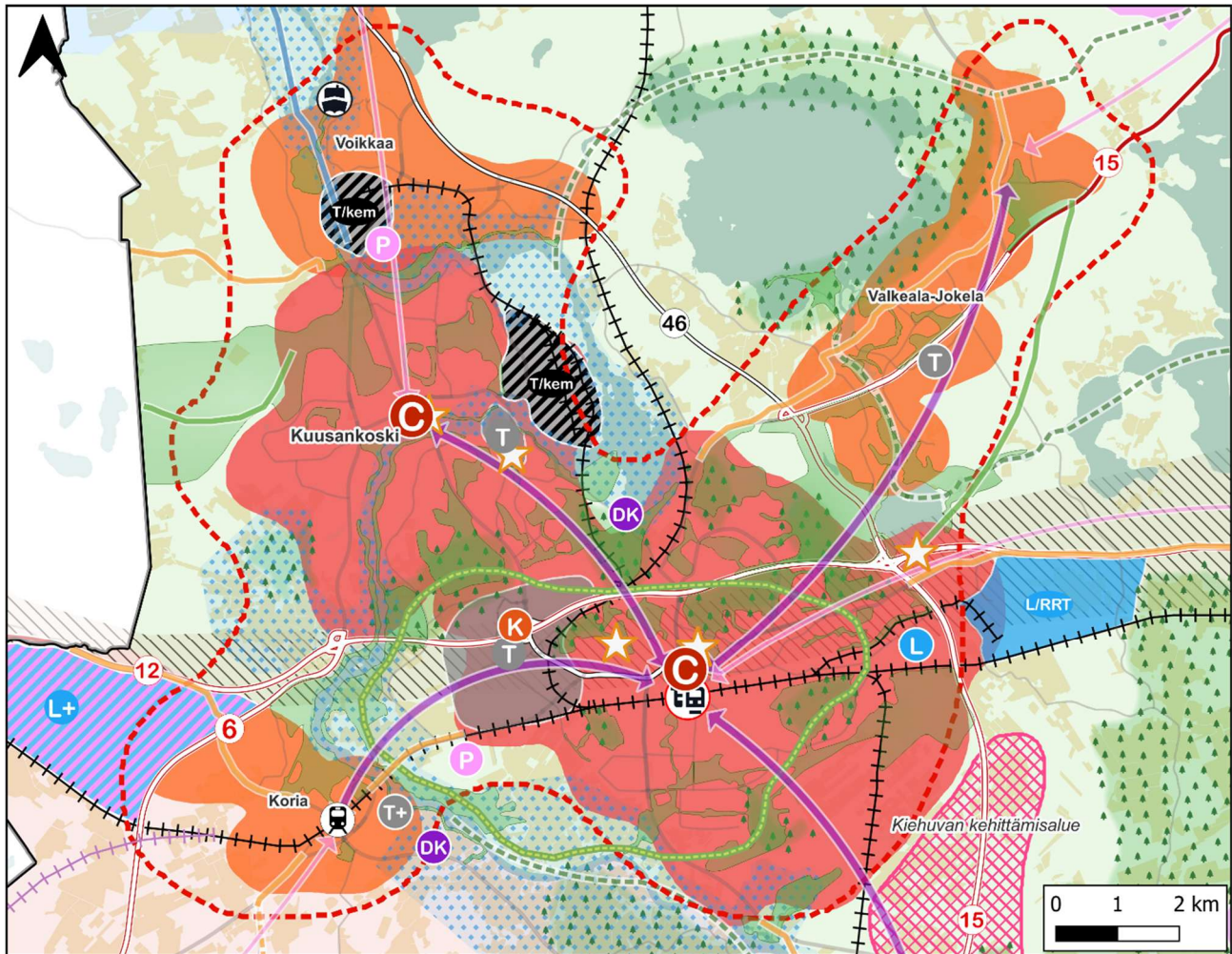
Maaseutua kehitetään Kouvolan tärkeänä voimavarana, hyödyntämällä maaseudun ja Kymijoen sekä alueen luontokohteiden ja muiden matkailun kärkikohteiden tarjoamat mahdollisuudet yrittämisen, asumisen, matkailun ja virkistystyksen kehittämiseksi. Maaseudun elinkelpoisuutta tuetaan ylläpitämällä ja kehittämällä infrastruktuurin ja palveluverkoston perusrakenteet. Elinkeinojen kehittäminen mahdollistetaan koko Kouvolan laajuudelta ja

lisäksi esimerkiksi puhtaan siirtymän hankkeille esitetään rakennemallin kartalla potentiaalisia sijainteja.

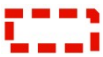


Kuva 12. Rakennemallin lopullinen linjaratkaisu.

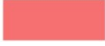
6.5.2025



Kuva 13. Rakennemallin linjaratkaisu, Kouvolan keskustaajaman lähikuva.

Merkintä	Kuvaus	
Yhdyskuntarakenteen merkinnät		
	Asumisen ydinalue ja keskeinen kaupunkirakenne	Alue, joka toimii Kouvolan keskeisenä taajama-alueena ja jonne suuri osa asumisesta ja palveluista sijoittuu. Alueella on kattava palvelutarjonta ja hyvä joukkoliikenteen palvelutaso.
	Pitkän aikavälin maankäytön kehittämisalue	Yhdyskuntarakenteen pitkän aikavälin laajenemisalue, jonka kehittämistä ja

6.5.2025

		kehityssuuntia tutkitaan tarkemman suunnittelun keinoin.
	Ydinkaupunki	Alueella on tiivis kaupunkimainen rakenne. Palvelutarjonta sekä joukkoliikenneyhteydet ovat Kouvolan parasta tasoa. Ydinkaupunki kattaa Kouvolan ja Kuusankosken alueet ja aluerajaus mukailee YKR-taajamarajausta. YKR-taajamalla tarkoitetaan vähintään 200 asukkaan taajaan rakennettua aluetta, jossa huomioidaan asukasluvun lisäksi rakennusten lukumäärä, kerrosala ja keskittyneisyys. Ydinkaupunki on Kouvolan keskeisin taajamarakenne.
	Taajama	Taajamat ovat tiiviisti yhteydessä ydinalueeseen sekä lisäksi ne muodostavat omia toiminnallisia alueita palveluineen. Taajamia ovat Valkeala-Jokela, Voikkaa, Korja, Myllykoski-Ummeljoki sekä Inkeroinen-Anjala. Aluerajaukset mukailevat YKR-taajamarajausta. YKR-taajamalla tarkoitetaan vähintään 200 asukkaan taajaan rakennettua aluetta, jossa huomioidaan asukasluvun lisäksi rakennusten lukumäärä, kerrosala ja keskittyneisyys.
	Pientaajama	Pientaajamat ovat pieniä aluekeskuksia, joihin keskittyy joitakin palveluita. Pientaajamia ovat Elimäen kirkonkylä, Jaala, Utti ja Kaipainen. Aluerajaukset mukailevat YKR-taajamarajausta. YKR-taajamalla tarkoitetaan vähintään 200 asukkaan taajaan rakennettua aluetta, jossa huomioidaan asukasluvun lisäksi rakennusten lukumäärä, kerrosala ja keskittyneisyys.
	Palvelukylä	Palvelukylät ovat taajamarakenteen ulkopuolisia keskuksia, joissa on joitakin kysyntään perustuvia palveluita kuten koulu. Palvelukylä ovat Sippola-Hirvelä,

6.5.2025

		Vuohijärvi ja Kääpälä-Vekaranjärvi. Palvelukyläksi on valittu YKR-kylä-alueita, joissa sijaitsee koulu. YKR-kylällä tarkoitetaan yli 39 asukkaan asutuskeskittymiä eli kyliä.
	Vapaa-ajan asumiseen painottuva alue	Vapaa-ajan asumisen alueet ovat alueita, joilla on huomattava määrä vapaa-ajan asuntoja. Näillä alueilla on yli puolet Kouvolan vapaa-ajan asunnoista, ja alueen rannoilla on pääosin voimassa ranta-yleis- tai ranta-asemakaava.
Elinkeinojen merkinnät		
	Keskustatoimintojen alue	Kouvolan ja Kuusankosken keskustat on tunnistettu keskustatoimintojen keskittymiksi. Alueilta löytyy toimisto-, liike-, palvelu-, majoitus- ja hallintorakennuksia.
	Kaupan keskittymä	Kaupan keskittymäksi on tunnistettu Neliapilan alue Valtatie 6:n varressa Kouvolan keskustan kupeessa. Neliapila-alue koostuu Tervaskankaasta, Katajajarjusta, Tommolasta ja Korjalasta. Alueella sijaitsee nykyisin Kauppakeskus Veturi ja vähittäiskaupan suuryksiköitä.
	Matkailuelinkeinojen alue	Matkailuelinkeinojen paikoiksi on tunnistettu erityisesti nykyisiä ja potentiaalisia matkailupalveluiden ja paikalliselinkeinojen alueita. Näitä sijaitsee Repoveden kansallispuiston kupeessa, Jaalassa sekä Elimäen kirkonkylällä.
	Teollisuuden keskittymä	Tunnistettu vahva ja kehitettävä teollisuusalue. Keskittymiä on Korjalassa, Kuusaan-niemellä, Jokelassa, Ummeljoki-Myllykoskella ja Inkeröisissä. Potentiaalisia alueita ovat tunnistaneet mm. Kinno, Kouvolan kaupunki ja FCG.

6.5.2025

	Monipuolinen puhtaaseen siirtymään painottuva teollisuusalue	Tunnistettu vahva sekä kehitettävä monipuolista teollisuutta mahdollistava puhtaaseen siirtymään painottuva teollisuusalue. Alueita ovat Hiivuri ja Inkeröisten eteläpuolella sijaitseva Pikkusuo / Suosillanmäki.
	Teollisuus- ja varastoalue, jolle saa sijoittaa kemikaalilaitoksia	Tunnistettu vahva sekä kehitettävä teollisuus- ja varastorakennusten alue, jolla on / jolle saa sijoittaa merkittävän, vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen. Laitoksen sijoitusedellytyksenä on huomioitava myös sijoituspaikan ympäristön nykyinen ja tuleva maankäyttö. Alueita ovat Voikkaa, Kuusaanniemi, Kaipainen, Myllykoski-Ummeljoki ja Inkeröisten tehdasalue.
	Puhtaaseen siirtymään painottuva teollisuus- ja varastoalue, jolle saa sijoittaa kemikaalilaitoksia	Tunnistettu vahva sekä kehitettävä puhtaaseen siirtymään painottuva teollisuus- ja varastorakennusten alue, jolle saa sijoittaa merkittävän, vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen. Laitoksen sijoitusedellytyksenä on huomioitava myös sijoituspaikan ympäristön nykyinen ja tuleva maankäyttö. Tunnistettu kehitettävä alue on Hyötyvirran alue.
	Puhtaan siirtymän alue	Tunnistettu potentiaalinen puhtaan siirtymän hankealue. Puhtaan siirtymän hankkeisiin kuuluvat mm. vihreä vety-, aurinkovoima- ja tuulivoimahankkeet sekä kiertotaloushankkeet. Alueille soveltuvia kiertotaloushankkeita ovat mm. ympäristön kunnostus-, kierrätys- ja jätehuoltotoiminta. Hankkeiden sijoittumisessa tulee huomioida alueen nykyinen asutus ja elinkeinot, sekä varjella alueen luonto- ja virkistyskohteita. Tunnistettuja alueita ovat Utin eteläpuoliset pelto- ja turvetuotantoalueet, Voikkaa, Korian lähellä Punkkerimetsä ja

6.5.2025

		Koihainaho, Hyötyvirta, Inkeroinen sekä Inkeroinen eteläpuolinen Vehkaojansuon alue. Kymenlaakson maakuntakaavassa 2040 tunnistettuja tuulivoimaloiden alueita sijaitsee Jaalan pohjoispuolella Petäjäpostin lähellä sekä Toikkalan ja Mannarin välisillä pelloilla. Potentiaalisia alueita ovat tunnistaneet mm. Kinno, Kouvola kaupunki ja FCG.
	Datakeskusekosysteemi	Tunnistettu potentiaalinen datakeskus-hanke tai potentiaalinen datakeskusekosysteemin alue. Näitä ovat Myllykoski-Ummeljoki, Hiivuri, Savontalo ja Savonsuo. Potentiaalisia alueita ovat tunnistaneet Kinno, Kouvola kaupunki ja FCG.
	Logistiikan keskittymä	Tunnistettu vahva logistiikka-alue tai potentiaalinen uusi logistiikan hankealue. Alueeksi on tunnistettu Teholan-Kullasvaaran alue.
	Logistiikan erikoisalue / RR-terminaali	Kouvolan rautatie-maantieterminaalin logistiikan erikoisalue. RR-terminaali on Suomen ainut yhdistetty rautatie- ja maantieterminaalina ja kuivasatama. Suomen ainoa Euroopan TEN-T liikenteen ydinverkolle sijoittuva rautatie- ja maantieterminaalina rinnastuu kansainväliseltä merkittävyydeltään kotimaan suuriin satamiin.
	Puhtaaseen siirtymään painottuva logistiikka- ja teollisuusalue	Alueelle sijoittuu pääasiassa logistiikkaa ja logistiikkaan tukeutuvia toimintoja. Alueelle on mahdollista sijoittaa myös muita suuria tontteja vaativia toimintoja ja puhtaan siirtymän toimintoja. Alueella on huomioitava myös Kymenlaakson toimintojen kehittyminen. Alueeksi on tunnistettu Miehonkankaan-Suviojan yritysalue.

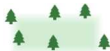
6.5.2025

	Puolustusvoimien toiminnan keskittymä	Puolustusvoimien toiminnan keskuksat Kouvolassa: Utti ja Vekaranjärvi.
	Matkailun kärkikohteet	Matkailun vetovoimaisimmat ja tärkeimmät kohteet. Näitä ovat mm. Kouvolan keskustan kärkitapahtumapaikat (Rykmentipuisto ja Patterikenttä sekä Urheilupuisto), Kuusankoskitalo, Kymin ruukki, Tykkimäen huvipuisto ja Käyrälammen alue, Kimolan kanava, Verlan tehdasmuseo, Repoveden kansallispuisto, Arboretum Mustila sekä Inkeröisten Alvar Aalto-kohteet.
Liikenteen merkinnät		
	Valtatie	Kouvolan maantieliikenteen tärkeimmät tiet. Palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä.
	Kantatie	Täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä.
	Seututie	Palvelevat seutukuntien liikennettä ja liitvät näitä valta- ja kantateihin.
	Yhdystie	Muut maantiet, jotka eivät kuulu edellä mainittuihin tieluokkiin.
	Kehitettävä valtatieosuus	Valtatieosuudet, joille on tiedossa tai suunnitteilla kehittämishankkeita. Kehitettäviä valtateitä ovat valtatiet 6 ja 12 kokonaisuudessaan ja valtatie 15 Kouvolan etelärajalta Valkealaan asti.
	Vesireitti	Vesireitti Voikkaalta Kimolan kanavan kautta yhdistää Kymijoen Päijänteelle. Merkinnällä osoitetaan ensisijaisesti veneilyn runkoväylä.
	Rautatie	Kouvolan henkilö- ja tavaraliikenteen rautatieyhteydet.

6.5.2025

++++	Itärata – sisältäen linjausvaihtoehdot	Itärata on uusi nopea ratahanke pääkau- punkiseudulta Itä-Suomeen. Rakennemalli- kartalla on esitetty hankkeen molemmat linjausvaihtoehdot Kouvolan alueella.
	Kouvolan matkakeskus	Kouvolan matkakeskus. Matkakeskuksen yhteydessä toimivat Kouvolan päärautatie- asema ja kauko- ja lähiliikenteen bussi- asema. Kouvolan matkakeskus ja rautatie- asema on yksi Suomen vilkkaimmista rau- tatien solmukohdista.
	Rautatieasema	Kouvolassa sijaitsevat muut henkilöliiken- teen käytössä olevat rautatieasemat (Ko- ria, Myllykoski, Inkeroinen, Hillosensalmi). Asemat Koriolla, Myllykoskella ja Inkeroi- sissa ovat osa joukkoliikennekäytävän lii- kenneverkkoa.
	Rautatien seisakevaraus	Tulevaisuuden seisakevaraukset Itäradan varrella Elimäen länsipuolella sekä Karjalan radan varrella Utissa ja Kaipiaisissa.
	Lentokenttä	Pääosin puolustusvoimien käytössä oleva lentoasema Utissa.
	Kehitettävä lentokenttä	Kouvolan Seudun Ilmailuyhdistys ry:n (KILY) Selänpään lentokenttä Valkealassa. Lentokentän kehittämisedellytykset var- mistetaan tulevaisuudessa.
↔	Joukkoliikennekäytävä	Joukkoliikennekäytävä yhdistää Kouvolan keskeisen kaupunkirakenteen sekä tär- keimmät taajamat jatkuen Kotkan suun- taan. Joukkoliikennekäytävä muodostaa joukkoliikenteen ydinrakenteen, jossa pal- velutaso on korkea ja pendelöinti alueiden välillä onnistuu helposti.
↔	Joukkoliikenteen päälinja	Joukkoliikenteen päälinjat yhdistävät kes- keisiä kaupunkirakenteen osia. palvelutaso päälinjoilla on matalampi kuin

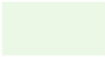
6.5.2025

		joukkoliikennekäytävässä, mutta liikenne on kuitenkin säännöllistä. Päälinjat yhdistävät Jaalan, Kääpälä-Vekaranjärven, Elimäen kirkonkylän, Utin, Kaipiaisen ja Sippola-Hirvelän Kouvolan keskeisen kaupunkirakenteen palveluihin.
Huomioitavat tekijät		
	Repoveden kansallispuisto	Repoveden kansallispuisto on suuri yhtenäinen luonnonsuojelualue, jossa on virkistyskäyttöön merkittyjä reittejä, luontopolkuja ja tulentekopaikkoja. Osa kansallispuiston alueesta sijaitsee Pahkajärven ampuma-alueen liikkumiskieltoalueella.
	Taajamien virkistysalueet	Keskeisen kaupunkirakenteen sisälle ja välittömään yhteyteen liittyvät virkistys-aluekokonaisuudet.
	Luonnonsuojelualueet ja luonnon monimuotoisuuskohteet	Luonnonsuojelualueiksi on korostettu Natura 2000-verkostoon kuuluvat alueet sekä merkittävimmät yksityiset ja valtion omistamat luonnonsuojelualueet. Huomioituna on myös Kouvolan kaupungin tunnistamat luonnon monimuotoisuuskohteet.
	Salpausselät	Salpausselät ovat viime jääkauden loppuvaiheessa syntyneitä reunamuodostumia. Salpausselät ovat tärkeä maisemallinen ominaispiirre Kouvolla. Niitä on Kouvossa hyödynnetty myös esimerkiksi liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen. Salpausselät ovat myös huomattava pohjavesialue.
	Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (VAMA)	Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (VAMA) ovat Suomen maaseudun edustavimpia kulttuurimaisemia, joiden arvo perustuu monimuotoiseen kulttuuri-vaikutteiseen luontoon, hoidettuun viljelymaisemaan ja perinteiseen

6.5.2025

		rakennuskantaan. Mukana on myös metsätalouden maisematyyppejä sekä historiallisesti ja maisemallisesti huomattavia maisemanähtävyyksiä.
	Puolustusvoimien alue	Merkinnällä on osoitettu Puolustusvoimien käytössä olevia alueita. Näitä ovat Utin varuskunta-alue ja lentokenttä, Vekaranjärven varuskunta-alue, Pahkajärven ampuma-alue sekä Selänpään harjoitusalue. Näillä sotilasalueilla liikkuminen on luvanvaraista tai kiellettyä.
	Ydinkaupungin viherkehä	Ydinkaupungin viherkehäksi on merkitty kaupungin ydinaluetta ympäröivä ja sitä muihin virkistysreitteihin ja -alueisiin yhdistävä virkistysreitti- ja aluekokonaisuus.
	Kävelyn ja pyöräilyn reitti	Kävelyn ja pyöräilyn olemassa oleva reitti.
	Virkistysreitti	Olemassa olevat paikalliset ja maakunnalliset virkistysreitit, jotka yhdistävät keskeisiä taajama-alueista viher- ja luontoalueisiin ja viher- ja luontoalueita toisiinsa.
	Kävelyn ja pyöräilyn yhteystarve	Tarvemerkintä tunnistetulle reittiyhteydelle kaupunkirakenteen eri osien välillä. Osa yhteyksistä on maakuntakaavassa osoitettuja reittejä tai reittitarpeita.
	Siniviheryhteystarve	Kouvolan sisäiset ja kaupunkia naapurikuntiin yhdistävät paikallisesti ja maakunnallisesti merkittävät siniviheryhteystarpeet ja -reitit. Näiden säilymistä ja toteutumista on huomioitava tavalla, joka kattaa alueiden ja reittien lähiympäristön maisema-arvot, arvokkaiden luontokohteiden säilymisen ja lajiston liikkumismahdollisuudet.
	Melontareitti	Paikallisesti merkittävä ylläpidetty melontareittiyhteys.

6.5.2025

Maisema-alueet		
	Mosaiikkimainen maaseutu- alue	Alue on toiminnallisesti ja maisemallisesti metsien ja vesistöjen rytmittämää maaseutua. Alueelle sijoittuu maaseutumaista asumista ja vapaa-ajan asumista. Salpausselät halkovat aluetta.
	Vapaa-ajan ja haja-asutuksen alue	Alueen ominaispiirteenä on järvisyys ja vapaa-ajan asuminen. Alueelle sijoittuu 70 % Kouvolan vapaa-ajan asunnoista ja sen elinkeinot ovat kausipainotteisia. Alueelle sijoittuu Repoveden kansallispuisto, Verlan tehdasmuseo sekä Kimolan kanavan kautta kulkeva vesireitti.
	Viljelyn elinkeino- ja maisema-alue	Alueella on etelärannikon viljelyseuduille ominaisia maisema-arvoja kuten Elimäen viljelymaisema sekä Kymijokilaakson kulttuurimaisemat. Alue on elinkeinoiltaan maatalousvaltainen.

7 RAKENNEMALLIN SISÄLTÖ

Rakennemallissa on tehty kokonaistarkastelu Kouvolan aluerakenteesta tavoitevuotena 2050. Rakennemalli on laadittu pyrkimyksenä hyödyntää mahdollisimman hyvin olemassa oleva alue- ja yhdyskuntarakenne, kestävät liikkumismuodot sekä alueellisesti tasapainoinen ja toteuttamiskelpoinen palvelukeskusverkko. Rakennemallilla korostetaan keskeisen kaupunkialueen ja sen ydinalueen sekä liikenneyhteyksien merkitystä tulevaisuuden Kouvolaan. Lisäksi alueelle on esitetty vuoden 2025 tunnistettuja nykyisiä sekä kehittyviä vahvoja vetovoimatekijöitä aina matkailun kärkikohteista melontareitteihin.

Rakennemallissa on huomioitu alueen elinvoimaisuuden ja houkuttelevuuden edistäminen osoittamalla keskukset, muut taajamat ja palvelukylät, työpaikka-alueet sekä asumisen ydinalue ja keskeinen kaupunkirakenne. Keskeinen rakennemallin laatimisen periaate on ollut Kouvolan eri alueiden vahvuuksien korostaminen. Rakennemalliratkaisulla pyritään parantamaan Kouvolan asemaa kaupunkien välisessä kilpailussa.

6.5.2025

7.1 Keskus- ja palveluverkko

Kouvolan kaupunkimaisesti rakennettu ydinalue muodostaa selkeän kaupunkikeskuksen, kaupunkitaajaman. Kaupunkitaajamassa asutaan, käydään töissä, asioidaan ja kulutetaan vapaa-aikaa. Kaupunkitaajama palvelee koko kaupungin aluetta ja se on osoitettu rakennemallin kartalla ydinkaupunki-merkinnällä. Kouvolan pääkeskus sijaitsee Kouvolan keskustassa sekä Kuusankoskella (keskustatoimintojen alue, pistemäinen C). Alueilta löytyy toimisto-, liike-, palvelu-, majoitus- ja hallintorakennuksia.

Kaupunkitaajamaa reunustavat taajama-alueet kurkottaen Voikkaan, Korian ja Valkeala-Jokelan alueelle. Etelässä kaupunkitaajama rajautuu maisema-arvoja sisältävään virkistyskäyttöön osoitettuun alueeseen.

Kouvolan keskus- ja palveluverkko on tunnistettavissa pistemäisinä sekä aluemaisina kohteina rakennemallin kartalla. Keskusten sijainnit ovat likimäärin samoja kuin vuoden 2025 tilanteessa: keskeisenä tavoitteena on ollut hyödyntää olemassa olevaa infrastruktuuria ja sijoittaa palvelut liikenteen solmukohtiin sekä lähelle asutusta.

Rakennemallin kartalla merkittävimmäksi kaupan keskittymäksi on tunnistettu Neliapilan alue Valtatie 6:n varressa Kouvolan keskustan kupeessa. Neliapila-alue koostuu Tervaskaasta, Katajaharjusta, Tommolasta ja Korjalasta. Alueella sijaitsee vuoden 2025 tilanteessa Kauppakeskus Veturi ja vähittäiskaupan suuryksiköitä. Näiden yksiköiden on oletettu kehittyvän ja vahvistuvan entisestään tulevaisuudessa perustuen alueen sijaintiin suhteessa liikenneyhteyksiin sekä asuinalueisiin.

Palveluita on saatavilla keskustatoimintojen ja kaupan alueen lisäksi taajama-alueilta, kylistä sekä matkailuun liittyviltä alueilta. On oletettavaa, että esimerkiksi kylissä, joissa väestö supistuu, supistuu myös palvelutarjonta ainakin osittain: ilman kysyntää palveluiden ylläpitäminen on usein kannattamatonta. Palvelutarjonnan vähentyessä palvelujen puuttumista voidaan pyrkiä kompensoimaan esimerkiksi liikkuvilla palveluilla, kuten kirjastoautoin, kotisairaanhoidon sekä kausittain tai osan viikosta tarjolla olevien palveluiden avulla. Sopivia sijainteja väliaikaisille tai osan viikosta tarjolla oleville palveluille voi löytyä esimerkiksi kylien keskustoista. Mahdollisten lapsiperheiden tarvitsemat koulukyydit ovat myös tarpeen.

Matkailuelinkeinojen paikoiksi on tunnistettu erityisesti potentiaalisia matkailupalveluiden ja paikalliselinkeinojen alueita. Näitä sijaitsee Repoveden kansallispuiston kupeessa, Jaalassa sekä Elimäen kirkonkylällä.

6.5.2025

7.2 Kouvolan kehitettävä ydinalue

Kouvolan keskeinen kehitettävä ydinalue on esitetty rakennemallin kartalla *asumisen ydinalue ja keskeinen kaupunkirakenne*-merkinnällä. Alue ulottuu Kouvolan keskustan, Myllykosken, Inkeröisen, Voikkaan ja Valkeala-Jokelan alueille. Aluetta tiivistetään harkitusti ja mahdollinen täydennysrakentaminen keskitetään pääasiassa tälle alueelle: alue on täydennysrakentamisen kannalta ihanteellinen, sillä se on jo vuoden 2025 tilanteessa suurelta osin rakennettu, alueella on hyvät joukkoliikenneyhteydet sekä palvelut ovat helposti saavutettavissa. Väestön keskittäminen tälle alueelle tukee jo entuudestaan kattavan palvelutarjonnan kehittämistä sekä hyvän joukkoliikenteen palvelutason parantamista. Alueelle sijoittuu sekä ydinkaupunki- että taajama-alueita, jotka kytkeytyvät toisiinsa joukkoliikennekäytävin. Alue rajautuu maaseutumaisiin alueisiin.

7.3 Asuminen ja väestökehitys

Rakennemallin ratkaisussa asuminen painottuu taajama-alueille. Kouvolan keskusta, Voikkaa, Koria ja Valkeala-Jokela muodostavat yhdessä asumisen ydinalueen ja keskeisen kaupunkirakenteen alueen. Myllykoski ja Inkeroinen muodostavat niin vuoden 2025 kuin vuoden 2050 tilanteessakin oman asumisen ydinalueen ja keskeisen kaupunkirakenteen alueen. Taajamien väliin jää maisema-arvoja sisältävä kokonaisuus, joten esimerkiksi alueiden yhteen kasvu tiiviinä taajamamaisena alueena ei ole mahdollinen.

Kouvolan väestön ennakkoidaan väestöennusteen perusteella pienentyvän hieman alle 70 000 asukkaan vuoteen 2050 mennessä (liite 5). Ennakoitua väestön vähenemistä selittää kaupungin nopeasti laskenut syntyvyys ja ikääntyvä väestö. Koska kuolleita on koko tarkastelujakson huomattavasti syntyneitä enemmän, kaupungin väestö vähenee, vaikka Kouvola saisi aiemmasta poiketen merkityksellisiä muuttovoittoja. Ennustejakson aikana Kouvolan odotetaankin saavan vuonna 2025 laaditun väestö- ja työpaikkaennusteen perusteella kohutuullista muuttovoittoa muusta maasta ja ulkomailta yhteenlaskettuna (liite 5).

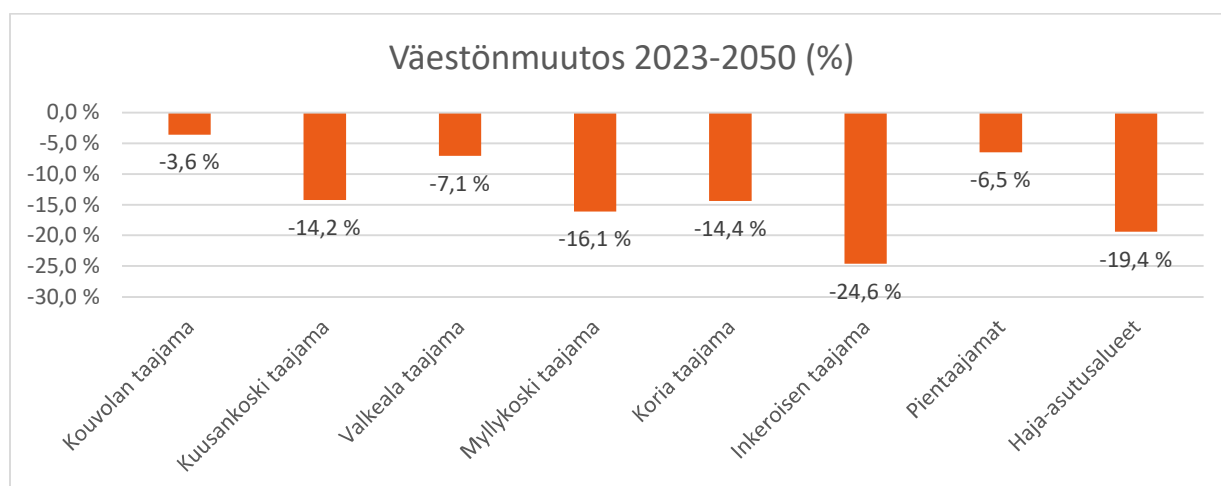
Kouvolan sisällä väestökehityksen erot ovat ennustejakson aikana suuret menneen kehityksen tavoin. Kouvolan, Valkealan ja Kuusankosken suuralueilla väestön kehitys on muuta kaupunkia vahvempaa, sillä alue saa merkittävää muuttovoittoa muualta Kouvolasta sekä ulkomailta. Nämä tekijät ylläpitävät Kouvolan ydinkaupunkialueen maltillista kehitystä: taajaman väestö vähenee noin 3,5 prosentilla vuoteen 2050 mennessä, vuositasolla muutos on marginaalinen. Maltillisen kehityksen seurauksena Kouvolan ydinkaupunkialueen osuus koko kaupungin väestöstä kasvaa merkittävästi: vuonna 2050 yli 40 prosenttia kaupungin väestöstä asuisi ennusteen perusteella Kouvolan ydinkaupunkialueella.

6.5.2025

Kaupungin muissa taajamissa väestönkehitys on selvästi haasteellisempaa. Valkealan taajaman väestöpohja kehittyy tästä ryhmästä hillityimmin, mutta muissa taajamissa väestön väheneminen on huomattavaa etenkin iäkkään väestön ja muuttotappioiden takia. Näiden alueiden väestöllinen osuus koko Kouvolan väestöstä laskee, Valkealaa lukuun ottamatta.

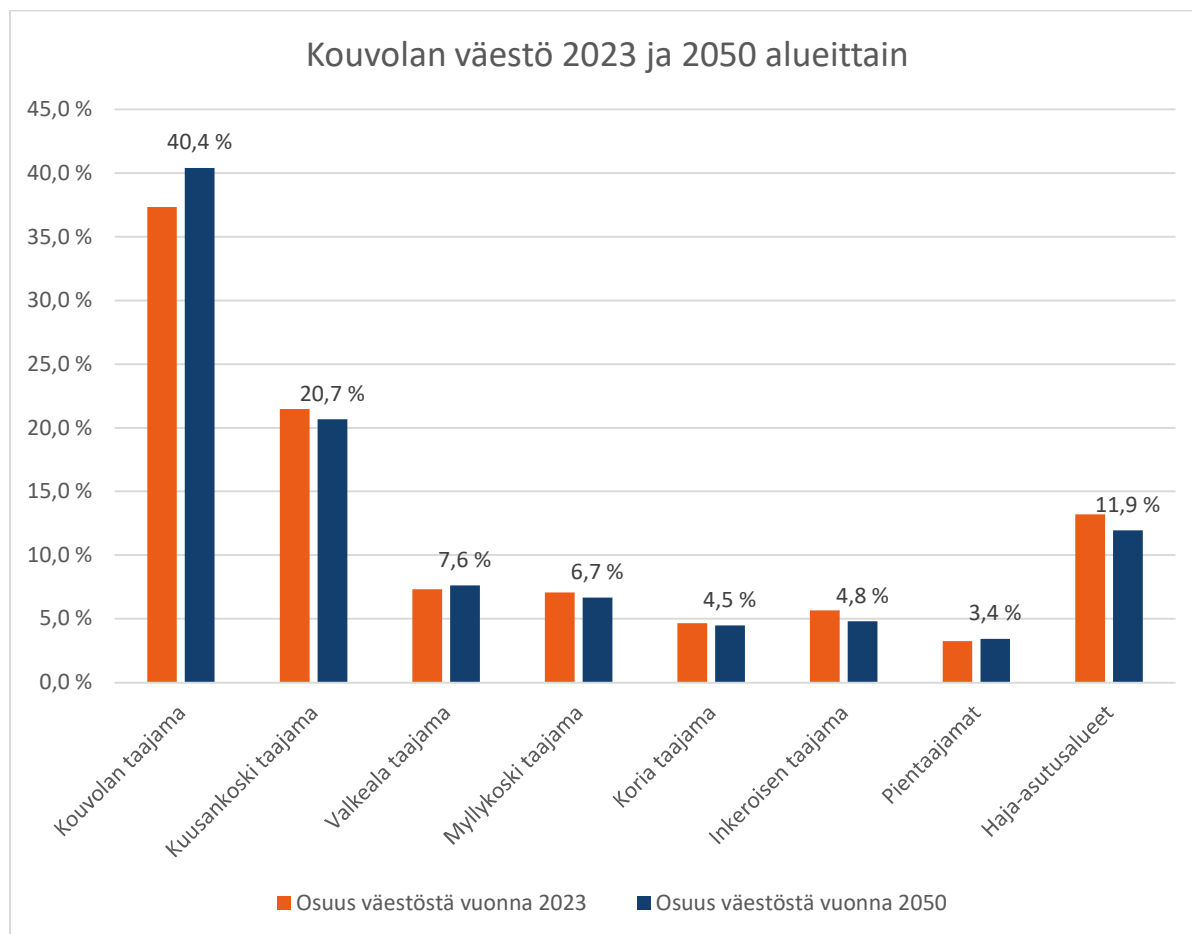
Kaupungin pientaajamien kehitys on taas kohtuullisen hillittyä, joskin tämä vaatii kohtuullisen palvelutason säilymistä pientaajamissa. Pientaajamien väestöpohja vähenee kuitenkin merkityksellisesti, etenkin kuolleiden enemmyyden takia. Osuus kaupungin väestöstä säilyy taas nykyistä vastaavana.

Haja-asutusalueilla väestökehitys jää erityisen heikoksi, alueen iäkkään väestörakenteen ja merkittävien kaupungin sisällä kärsittyjen muuttotappioiden takia. Tämän lisäksi etenkin maahanmuutto haja-asutusalueille on erittäin vähäistä, vähentäen kasvun mahdollisuuksia. Haja-asutusalueilla asuvien kouvolaisten määrä laskeekin ennustejakson aikana merkittävästi. (Kuvat 14-15)



Kuva 14. Kouvolan eri alueiden ennakoitu väestökehitys 2024–2040.

6.5.2025

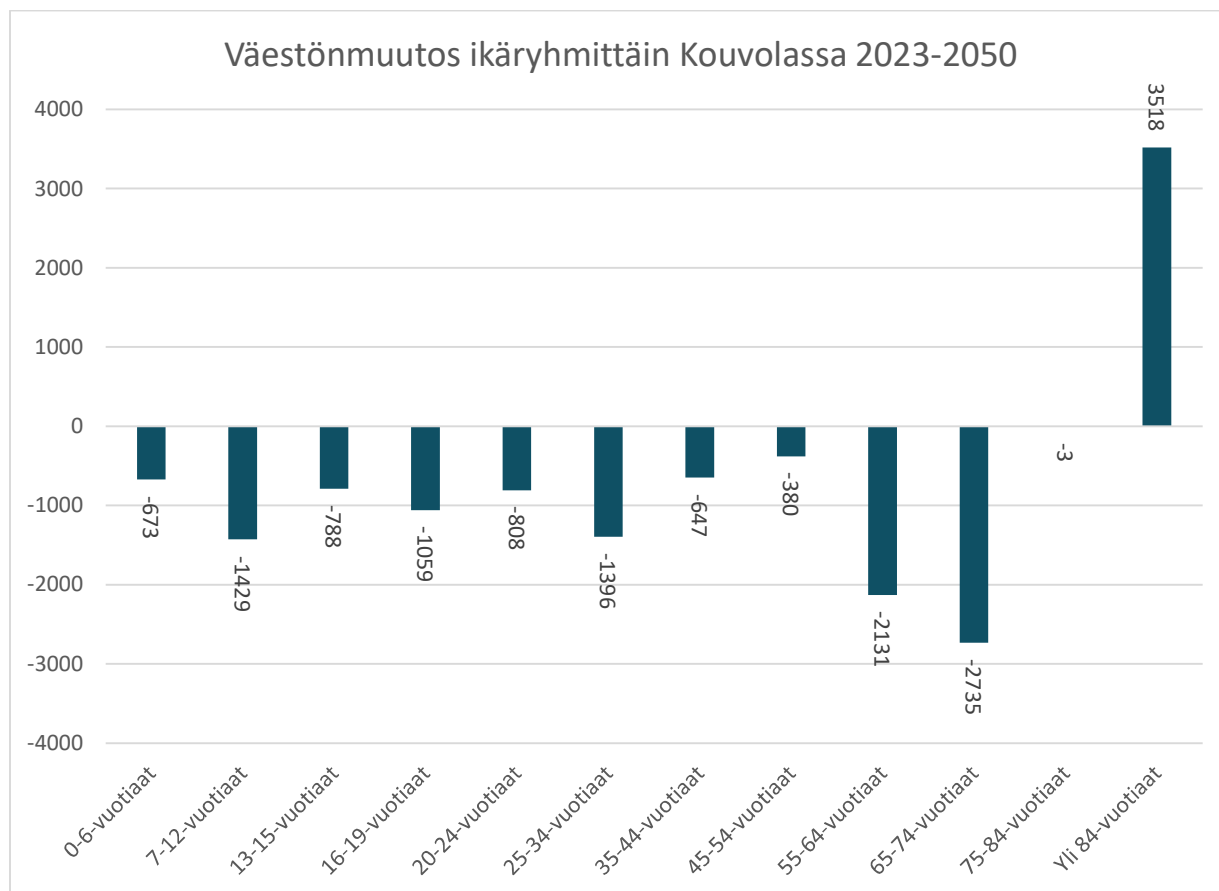


Kuva 15. Kouvolan eri alueiden osuus kaupungin väestöstä vuonna 2023 ja 2050. Taajama-alueet sisältävät myös välitöntä ympäröivää haja-asutusaluetta.

Kaupungin väestö myös ikääntyy vuoteen 2050 mennessä nopeasti. Lasten määrä vähenee syntyvyyden nopean laskun takia ja työikäisten määrä vähenee etenkin eläkeikään siirtyvien suurten ikäkohorttien vaikutuksesta. Eläkeikäisen väestön määrä sen sijaan kasvaa: vuonna 2050 kaupungin asukkaista 35 prosenttia on eläkeiässä (vuonna 2023 osuus oli 30 prosenttia). Väestön ikääntyminen koskettaa muutostrendinä kaikkia Kouvolan alueita, joskin määrällinen kasvupaine on suurinta ydinkaupunkialueella. (Kuva 16)

Etenkin yli 84-vuotiaiden määrä kasvaa kaupungissa hyvin nopeasti. Tämän ikäryhmän huomattava kasvu tuottaa painetta myös asumiselle ja asuntotuotannolle, sillä merkittävä osa ikääntyvän väestön määrän kasvusta koskee nykyisin pientaloissa sekä haja-asutusalueilla asuvien ryhmää. Tässä ryhmässä voi syntyä merkittävää tarvetta muuttaa lähemmäs palveluita saavutettavampiin asumisen muotoihin. Huomionarvoisesti myös hyvinvointialueen palveluiden sijoittumiseen liittyvät ratkaisut voivat vaikuttaa merkittävästi tulevan iäkkään väestön asuinpaikkavalintoihin.

6.5.2025

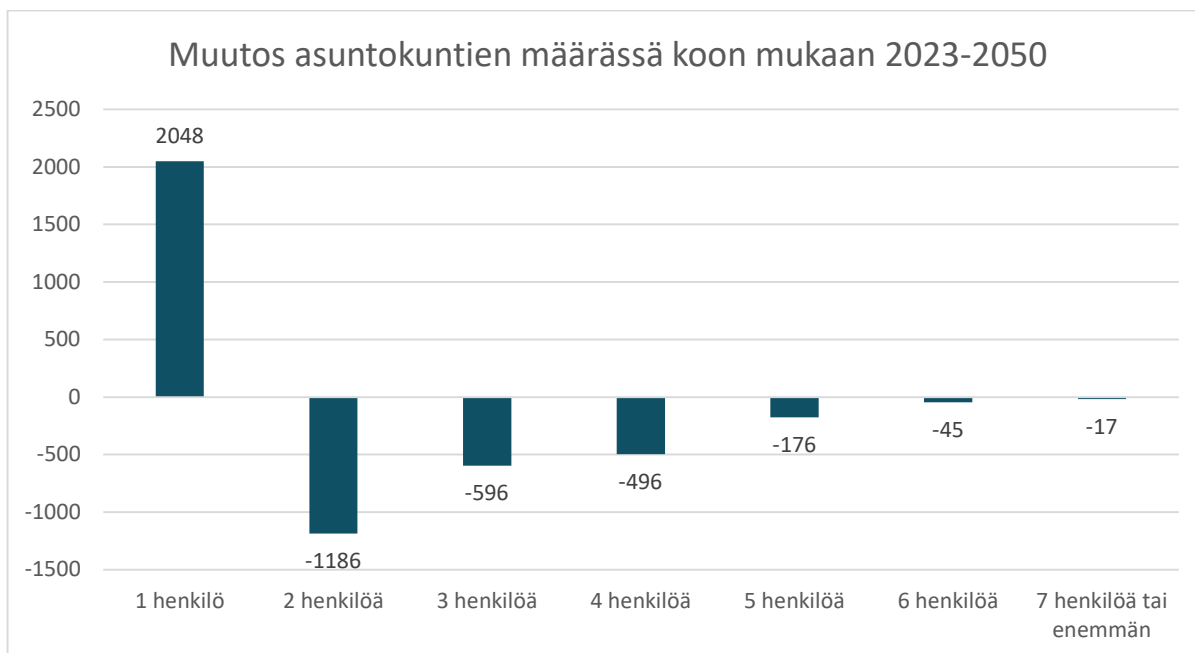


Kuva 16. Kouvolan ikäryhmittäinen ennakoitu väestönmuutos 2023–2050.

Pelkkä väestönmuutos yksin ei kerro asuntorakentamisen tarvetta, sillä asuntorakentamista tehdään asutokunnille. Asutokunnat ja väestö eivät kehity täsmälleen samaa tahtia, sillä asutokuntien kokorakenteessa voi tapahtua suuriakin muutoksia. Aiemmalla vuosikymmenelle (2010-luvulla) asutokuntien keskikoko pienentyi merkittävästi, minkä seurauksena asutokuntien määrä väheni Kouvolassa huomattavasti vähemmän (myös suhteellisesti) kuin väestön määrä.

Myös ennustejakson aikana asutokuntien kehitys on väestöä huomattavasti hillitympää. Vaikka väestö vähenee 11 prosentilla vuoteen 2050 mennessä, asutokuntien määrä vähenee vain alle 2 prosentilla. Asutokuntien rakenteessa tapahtuu sen sijaan suuri muutos: yhden henkilön asutokuntien määrä kasvaa merkittävästi, kun taas tätä suuremmat asutokunnat vähenevät merkittävästi. Etenkin iäkkäiden yksin asuvien määrä kasvaa nopeasti väestön ikääntymisen seurauksena. Tämän lisäksi muutokset esimerkiksi avio- ja avoliittojen muodostuksessa ja pituudessa korostavat yksinasuvien osuuden ja määrän kasvua.

6.5.2025



Kuva 17. Asuntokuntien mallinnettu kehitys 2023–2050

Kuvassa 18 on kuvattu laskennallista asuntotuotannon tarvetta eri Kouvolan alueilla väestöennusteen ja asuntokuntien kehitysennusteen perusteella. Huomionarvoisesti luvuissa ei ole huomioitu asuntojen poistumaa, joka tuottaa asuntotuotannon tarvetta kaikille alueille. Arviota ei tule lukea eksaktina, vaan suuntaa antavana laskelmana. Arvio huomioi väestönmuutoksen lisäksi asuntokuntien määrän ja rakenteen muutoksen.

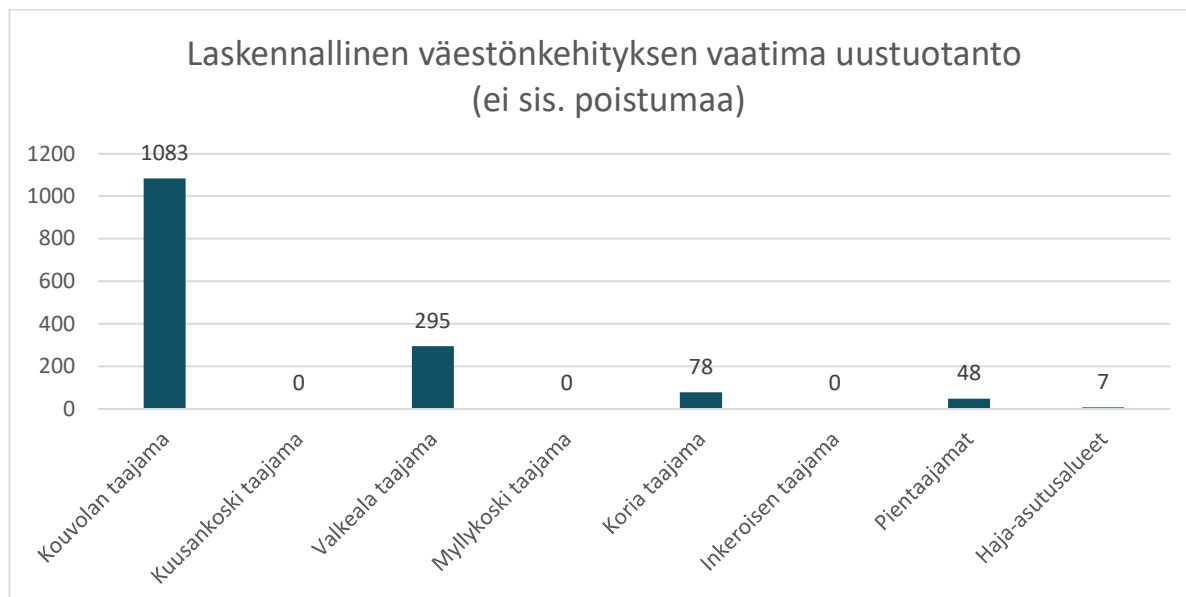
Kaupungissa on ennakoidun kehityksen perusteella tarve noin 1 500 uuden asunnon tuotannolle ilman poistuman vaikutusta vuosien 2023–2050 aikana, vaikka kaupungin väestö vähenee. Vuotta kohden tuotannon tarve olisi noin 60 asuntoa, mikä on hieman edeltävän kymmenvuoden toteumaa vähemmän, mutta samaa luokkaa poistuman kanssa. Uuden tuotannon tarve painottuu merkittävästi iäkkäälle väestölle sopiviin asumisen ratkaisuihin nopeasti kasvavan iäkkään väestönosan takia.

Tuotantotarve painottuu vahvasti Kouvolan ydinkaupunkialueelle, alueen muuta kaupunkia vahvemman väestönkehityksen, alueelle kohdistuvan maahanmuuton sekä alueelle kohdistuvan kaupungin sisäisen muuttoliikkeen takia. Asuntotuotannon tarpeesta noin 70 prosenttia kohdistuu ydinkaupunkialueelle (ilman poistuman vaikutusta).

Merkittävää uuden asuntotuotannon tarvetta on myös Valkealan taajamassa, alueen muuta kuntaa vahvemman väestönkehityksen takia. Valkealan osuus selittää noin viidenneksen uudistuotannon tarpeesta. Muutamissa muissa taajamissa on maltillista asuntotuotannon

6.5.2025

tarvetta ilman poistuman vaikutusta, mutta osassa taajamia laskennallista tuotannon tarvetta ei juuri ole.



Kuva 18. Laskennallinen asuntotuotannon tarve Kouvola eri alueilla vuosien 2023–2050 aikana. Mukana ei ole poistuman vaikutusta.

Poistuma tuottaa kuitenkin asuntotuotannon tarvetta kaikille alueille, mutta tarkka poistuman vaikutus asuntotuotannon tarpeeseen voi vaihdella merkittävästi. Kokonaisuudessaan eriävän väestönkehityksen todellisuuden takia myös asuntotuotannon tarpeen pisteet eriytyvät merkittävästi kaupungissa.

7.4 Työpaikka-alueet

Rakennemallin ratkaisussa työpaikka-alueet painottuvat taajama-alueille sekä näiden läheisyyteen, liikenteellisesti keskeisille sijainneille. Työpaikka-alueiden odotetaan säilyvän pitkälti nykyisillä sijainneillaan, laajentuen mahdollisuuksien mukaan. Tämä liittyy siihen, että kyseiset sijainnit ovat jo käytännössä osoittautuneet hyviksi niin saavutettavuuden kuin asiakasvirtojenkin näkökulmasta.

Uusia työpaikka-alueita muodostuu pääasiassa vain jo vuoden 2025 tilanteessa olemassa olevien työpaikka-alueiden läheisyyteen, asumisen ydinalue ja keskeinen kaupunkirakenteen alue- merkinnän alueelle tai kyseisen merkinnän lähialueelle. Puhtaan siirtymän hankkeet poikkeavat kuitenkin ennen mainitusta - nämä sijoittuvat kauemmas asumisesta ja sijainneille, joilla ei ole havaittu esimerkiksi merkittäviä luontoarvoja. Myös T/kem-alueet sijaitsevat asumisen ydinalue ja keskeinen kaupunkirakenteen alue- merkinnän alueella tai kyseisen merkinnän lähialueella. T/kem-alueiden sijainnit perustuvat voimassa olevan

6.5.2025

maakuntakaavan ratkaisuihin sekä alueilla jo toimivien yritysten sijainteihin - olemassa olevien yritysten toimintamahdollisuudet on pyritty turvaamaan rakennemallin ratkaisussa. Hyötyvirran T/kem-alueella ei ole esitetty maakuntakaavan ratkaisussa (maakuntakaavassa merkinnät T ja EJ), mutta kyseisellä alueella on elinkeinoelämän toimintaa ja alue on yleiskaavoitettu elinkeinoelämän tarpeisiin jo vuonna 2003.

Kouvolan tulevaa työpaikkojen määrää mallinnettiin työpaikkaennusteen avulla. Työpaikka-kehityksen ennusteessa on huomioitu aiempi kehitystrendi eri aloilla, ennakoidun väestömuutoksen vaikutus palveluihin sekä alueelle kaavailut investoinnit ja näiden välilliset vaikutukset. Mallinnus huomioi myös Kotka-Haminan seudulle kaavailtujen investointien välilliset vaikutukset Kouvolaan. Huomionarvoisesti työpaikkamäärien ennusteisiin liittyy merkittävää epävarmuutta, joten tuloksia tulee lukea suuntaa antavana vuoden 2024 parhailla tiedoilla tehtynä mallinnuksena.

Väestökehityksestä poiketen työpaikkojen määrän ennakoidaan kasvavan maltillisesti Kouvolaan, mallissa työpaikkojen määrä kasvaa vuoteen 2050 mennessä hieman alle 500:lla. Tämän kasvun realisoituminen vaatii merkittävää työllisyysasteen kasvua kaupungissa, sillä työikäinen väestö vähenee samanaikaisesti merkittävästi.

Työpaikkojen määrän ennakoidaan kasvavan etenkin palvelualoilla, joissa mm. väestön ikääntyminen vaikuttaa osaan työpaikkojen määrän kasvusta. Palvelualan työpaikkojen odotetaan keskittyvän tulevaisuudessa taajamiin ja liikenteen solmukohtiin: näillä alueilla on suurin kysyntä ja hyvä saavutettavuus. (Kuva 19)

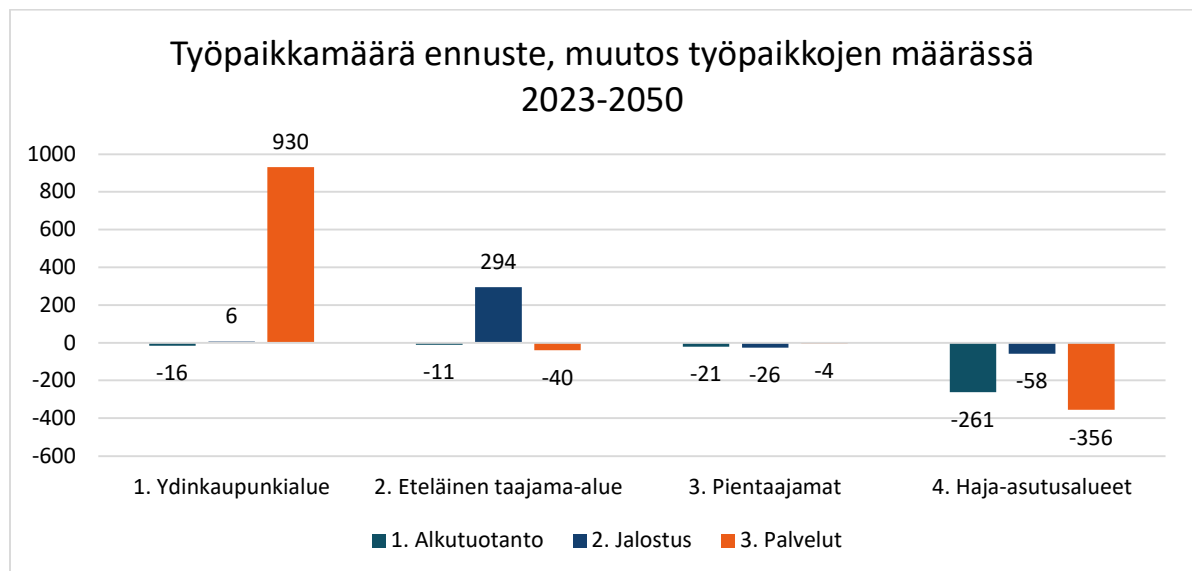
Jalostavan sektorin työpaikoissa ennakoidaan tapahtuvan hillittyä kasvua, mutta tähän liittyy erityistä epävarmuutta: yksittäinen iso investointi tai toiminnan päättyminen alueella voi kääntää ennakoidun kehityskuvan. Jalostavan sektorin työpaikkojen odotetaan keskittyvän tulevaisuudessa hyvälle liikenteellisille sijainneille, erityisesti valtateiden läheisyyteen. Alkutuotannon työpaikkakehitys jää taas erittäin negatiiviseksi, sillä etenkin maataloudessa eläköityvien osuus alan toimijoista on hyvin suuri, mikä johtaa yleensä tilakoon kasvuun. Alkutuotanto painottuu erityisesti Elimäen alueelle, jolla maaperä ja olosuhteet maatalouden harjoittamiselle ovat oivalliset. Huomionarvoisesti työpaikkojen määrän vähentyminen ei tarkoita alkutuotannossa välttämättä tuotannon sekä arvonlisäyksen laskua, vaan enemmän toiminnan tehostumista.

Ennakoitu työpaikkakehitys on alueellisesti epätasaista. Palvelualojen työpaikkojen määrän kasvu painottuu kysynnän vuoksi ydinkaupunkialueelle: alueella on vahvempi väestökehitys ja nopeasti kasvava iäkkään väestön ryhmä. Kouvolan ja Kuusankosken taajamien alueella myös logistiikan alan painoarvon oletetaan kasvavan: Kouvolan kaupunkitaajaman sijainti Kymenlaakson satamia, Itä-Suomea sekä Päijät-Hämettä ja Uttamaata yhdistävänä raideliikenteen solmukohtana takaa alueen logistisen merkityksen säilymisen ja todennäköisen kasvun myös tulevaisuudessa. (Kuva 20)

6.5.2025

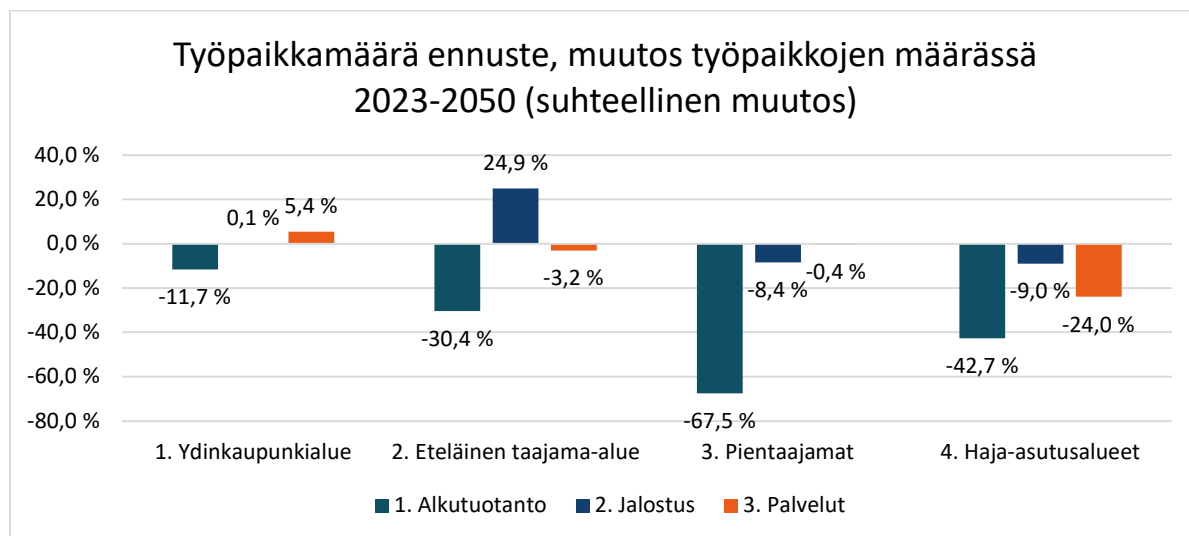
Muissa taajamissa palvelualojen työpaikkakehityksen ennakoidaan olevan luonteeltaan ”säilyttävää”; alueilla ei tapahdu merkityksellistä kasvua tai laskua. Tämä kuitenkin edellyttää etenkin pientaajamissa palveluiden säilyttämistä. Haja-asutusalueilla palvelualojen työpaikkakehitys jää taas merkittävän negatiiviseksi ylipäättään hyvin nopeasti vähenevän väestöpohjan takia.

Jalostuksessa merkityksellistä kasvua ennakoidaan tapahtuvan lähinnä eteläisten taajamien alueella (Inkeroinen ja Myllykoski), joskin myös ydinkaupunkialueella tapahtuu säilyttävää kehitystä (huomionarvoisesti säilyttävä kehitys ei tarkoita kaikkien nykyisten toimintojen säilymistä, vaan nykyisen työpaikkojen määrällisen tason ylläpitävää uudistavaa kehitystä). Muualla kaupungissa jalostuksen työpaikkojen ennakoidaan vähenevän, mm. pienten yritysten yrittäjien eläköitymisten myötä.



Kuva 19. Ennakoitu muutos työpaikkojen määrässä vuosien 2023-2050 aikana eri alueilla

6.5.2025



Kuva 20. Ennakoitu suhteellinen muutos työpaikkojen määrässä vuosien 2023-2050 aikana eri alueilla

Alkutuotannon työpaikkakehitys uhkaa jäädä kaikilla alueilla erittäin negatiiviseksi, joskin merkitystä työpaikkarakenteen näkökulmasta tällä on lähinnä haja-asutusalueilla. Etenkin maatalouden toimintojen luonteen vuoksi (kilpailun pakottama tehostuminen, kasvava tila-
koko; molemmat ilmiöt ovat myös kansallisia) on hyvin epätodennäköistä nähdä edes hillit-
tyä supistumista alkutuotannon toimialalla.

Ennakoitu työpaikkakehitys johtaisi työpaikkojen maltilliseen keskittymiseen. Vuonna 2050 noin neljä viidestä kaupungin työpaikasta sijaitsee ydinkaupunkialueella (Kouvola, Kuusan-
koski, Korja, Valkeala), etenkin palvelualan työpaikkojen keskittymisen myötä. Etenkin Kou-
volan ja Kuusankosken alueista muodostuu entistä vahvempi palveluiden ja logistiikan kes-
kus, jota rakennemallin linjaratkaisut tukevat (mm. Korian logistiikka-alue). Samalla alue säi-
lyy teollisuuden keskittymänä mm. Kuusankosken ja Voikkaan teollisuusalueiden takia.

Eteläisten taajamien painoarvo teollisuudessa keskittymänä kasvaa ennustejakson aikana. Tätä tu-
kevat alueen teollisuuden keskittymät sekä puhtaan siirtymän alueet, jotka painottuvat Kar-
jalan radan eteläpuoliselle alueelle. Palveluiden painoarvo taas laskee alueella, odotetun vä-
estön nopean vähenemisen seurauksena.

Kaupungin pientaajamien painoarvo työpaikoissa laskee hieman, mutta etenkin palveluiden
painoarvo säilyy nykyistä vastaavana. Julkisten palveluiden lisäksi (etenkin palvelukylissä)
tätä tukevat osassa pientaajamia esimerkiksi matkailuun liittyvien palveluiden oletettu pai-
noarvon kasvu (mm. matkailuelinkeinoalueet Jaalassa ja Elimäellä).

6.5.2025

Erityisesti haja-asutusalueen painoarvo työpaikoissa laskee nopeasti alkutuotannon työllistävän merkityksen myötä. Haja-asutusalueilla on laajoja vihreään siirtymään liittyviä alueita, jotka tuovat realisoituessaan merkittäviä investointeja näille alueille esimerkiksi aurinkovoimapuistojen muodossa, mutta näillä investoinneilla arvioidaan olevan vain vähäinen vaikutus pysyviin työpaikkoihin. Matkailuelinkeinojen puitteissa voi syntyä myös haja-asutusalueelle kohtuullisesti työpaikkoja. Puolustusvoimien toiminta tulee olemaan Kouvolassa myös tulevaisuudessa merkittävää, ja näiden toimintojen suhteellinen painoarvo haja-asutusalueilla kasvaa.

7.5 Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja keskusten vahvistaminen

Rakennemalli ohjaa tiivistämään jo rakennettuja taajama-alueita, joilla joukkoliikenteen käyttömahdollisuudet ovat vähintään kohtuulliset. Kyseisillä alueilla on hyvät edellytykset tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän ylläpitämiseen myös tulevaisuudessa ja alueille keskittyvä väestö tukee mahdollisuutta kehittää joukkoliikennejärjestelmää nykytilanteesta kohti vuotta 2050. Erityisesti Kouvolan keskustalla on hyvät mahdollisuudet kehittyä entistä kaupunkimaisemmaksi ja monipuolisemmaksi.

Kouvolan matkakeskuksen, rautatieasemien (Myllykoski-Ummeljoki ja Inkeroinen-Anjala) ja rautatieseisakkeiden ympäristöt (Elimäki, Kaipiainen ja Utti) saattavat kehittyä nykyistä tehokkaammin hyödynnetyiksi, mikäli junaliikenteen määrä kasvaa ja liikenne Itäradalla käynnistyy. Myös muiden joukkoliikennekäytävien varsilla on vastaavaa potentiaalia. Näillä alueilla voi olla tehokasta pyrkiä elävöittämään kaupunkikuvaa erilaisin asumisen muodoin aina tehokkaasti rakennetuista kaupunkipientalojen kortteleista korkeisiin maamerkkeinä toimiviin rakennuksiin. Tärkeää täydennysrakentamisen suunnittelussa on huomioida alueen ominaispiirteet sekä vallitseva mittakaava.

Elimäen alue on esitetty rakennemallin kartalla muista seisakkeista ja rautatieasemista poikkeavalla merkinnällä. Elimäelle on esitetty kehittämisalue, jonka toteutuminen riippuu mahdollisen Itäradan varren rautatieliikennepaikan tai seisakkeen toteutumisesta. Itäradan ja liikennepaikan toteutuessa tällä voidaan arvioida olevan vahva vaikutus Elimäen alueen kehitykseen, ja alueelle voi muodostua uutta potentiaalia.

Pitkällä aikavälillä ja erityisesti elinkeinoelämän kehittyessä suotuisasti on odotettavissa Kouvolan keskustan ja Myllykosken väliin sijoittuvan Kiehuva-alueen potentiaalisen kasvua. Kiehuva-alue on esitetty rakennemallissa Elimäen tapaan pitkän aikavälin kehittämisalueena. Alueella on hyvät liikenneyhteydet ja houkutteleva sijainti eri verkostojen risteyksessä. Kiehuva-alueen kehittämisalue on lähtökohtaisesti työpaikka- ja virkistyspainotteista aluetta: väestöennusteet eivät tue asuinalueiden merkittävää laajentamista, ja asuinalueiden laajentamisesta pidättäytyminen on myös rakennemallin tavoitteiden mukaista. Mikäli

6.5.2025

väestökehitys ja kysyntä esimerkiksi työpaikkamäärän kasvaessa edellyttävät asuntorakentamisen sijoittamista alueelle, alueen houkuttelevuutta sekä virkistysarvojen säilymistä voi pyrkiä lisäämään. Alueen kehittäminen edellyttää joka tapauksessa tarkempaa suunnittelua.

Samaan aikaan kun väestömäärä koko Kouvolan tasolla vähenee ja taajama-alueet sekä liikenteen solmukohtien läheisyyteen sijoittuvat alueet tiivistyvät, erityisesti haja-asutusalueen väestö supistuu, ja palveluiden järjestäminen vaatii uudenlaisia ratkaisuja kysynnän vähäisyyden vuoksi. Rakennusten jäädessä tyhjilleen voi muodostua autioituvia alueita. Samalla kuitenkin osa vakituksessa asuinkäytössä olleista asunnoista voi siirtyä osa-aika- tai loma-asutokäyttöön.

On oletettavaa, ettei kylissä tai pientaajamissa ole rakennemallin tavoitevuoden 2050 tilanteessa enää tarjolla yhtä kattavia palveluita ja vastaavaa elinvoimaa kuin vuoden 2023 tilanteessa. Rakennemallin kartalla olevien kylien ja pientaajamien odotetaan kuitenkin säilyttävän suppeahko palvelutarjonta. Tämä kehitys on odotettavissa jo ilman rakennemallin ratkaisua: väestö vähenee Kouvolassa yleisellä tasolla ja väestön väheneminen on rakennemallin väestöennusteen mukana nopeampaa haja-asutusalueella kuin taajamissa jo luonnollisen väestökehityksen näkökulmasta (liite 5).

7.6 Liikennejärjestelmän kehittäminen

Liikenteen osalta rakennemallin tavoitevuoteen 2050 mennessä on arvioitu, että liikenne Itäradalla käynnistyy. Itärata sisältyy Euroopan laajuisen liikenneverkon TEN-T laajennettuun ydinverkkoon. Itäradan sijoittuminen alueelle sekä muut ratojen kehittämishankkeet voivat lisätä Kouvolan kilpailukykyä pitkällä aikavälillä: alueen saavutettavuuden paraneminen raiteiden avulla voi mahdollistaa uusien yritysten sijoittumisen alueelle, nostaa kiinteistöjen arvoa ja toisaalta helpottaa pendelöintiä. Raideliikenteen käynnistyminen on pitkällä aikataulilla maankäyttöä tukeva ja sitova ratkaisu verrattuna esimerkiksi linja-autoliikenteen reittien kehittämiseen, sillä raideliikenne on investointina kallis ja yleisesti asemien sijoittaminen nostaa kiinteistöjen arvoa asemien läheisyydessä.

Rautateiden lisäksi merkittävää osaa Kouvolan keskustan läpi sijoittuvista valtateista kehitetään. Kouvolan alueella sijaitsevat valtatie 6 ja 12 sekä valtatie 15 Kouvolasta Kotkaan kuluvat maanteiden pääväyliin. Kyseiset tiet kuuluvat myös Euroopan laajuisen liikenneverkon TEN-T kattavaan verkkoon ja erityisesti valtatie 15 läheisyydessä sijaitsee työpaikka-alueita. Valtateiden kehittäminen parantaa rakennemallin kartalla esitettyjen työpaikka-alueiden kilpailukykyä saavutettavuuden paranemisen myötä.

Kymenlaakson maakuntakaavassa 2040 on Kouvolan alueelle osoitettu liikenneverkon kehittämistä koskevia tavoitteita ja nämä on huomioitu rakennemallin ratkaisuisissa. Valtatie 6

6.5.2025

välillä Keltti-Tykkimäki on osoitettu kehitettävänä moottoriliikennetienä ja muilla osuuksilla kehitettävänä valtatie. Myös Valtatie 12 Keltti-Lahti ja valtatie 15 Kouvola-Kotka on osoitettu kehitettävänä valtatie ja näiden osalta suunnittelu on jo niin pitkällä, että rakentaminen käynnistyy vuosien 2025–2026 aikana. Kokonaisuudessaan Kouvolan saavutettavuus paranee rakennemallissa esitettyjen liikenteen ratkaisujen myötä, sillä maankäyttö on sijoitettu erityisesti kehittyvien liikenneyhteyksien varsille, jolloin maankäytöstä ja liikenneverkostosta muodostuu toisiaan tukeva kokonaisuus.

Linja-autoverkosto kattaa rakennemallin tavoitetilanteessa vuonna 2050 tiiviimmin asutut alueet, painottuen palvelemaan ydinkaupungin ja taajamien alueilla sekä näiden väleillä liikuvia. Linja-autoverkosto toimii myös raideliikenteen syöttäjänä.

Kävelyn ja pyöräilyn verkosto kattaa jo nykytilanteessa taajama-alueet melko hyvin. Rakennemallin tavoitevuoteen 2050 mennessä tavoitteena on parantaa kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä ja yhteydet on osoitettu rakennemallin kartalla yhteystarpeina. Yhteystarpeet on esitetty erityisesti taajamien välille ja ydinkaupunkialueelta kaupungin muihin osiin. Rakennemallin kartalla ei oteta kantaa taajama-alueiden sisäisiin tarkempiin ratkaisuihin, joskin rakennemallia laadittaessa on ollut tiedossa, että Kouvolan taajama-alueilla tehdään jatkuvaa kävely- ja pyöräteiden kehittämistä. Tavoitteena on kasvattaa kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuutta, jota myös rakennemallin mukainen maankäyttö tukee.

7.7 Virkistys ja virkistysreitit

Kouvolan alueella on monipuolinen virkistysverkko. Virkistystä on kuvattu merkinnöillä taajamien virkistysalueet, ydinkaupungin viherkehä, virkistysreitti ja siniviheryhteystarve. Virkistystä tukevia merkintöjä ovat luonnonsuojelualueet ja luonnon monimuotoisuuskohteet, valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet sekä Repoveden kansallispuisto.

Taajamarakenteen sisään jäävät tärkeimmät virkistysalueet on osoitettu merkinnällä taajamien virkistysalueet. Nämä virkistysalueet ovat pääosin lähialueiden asukkaiden käytössä ja niiden ylläpitotarpeissa tulee huomioida asutuksen käyttöpaine ja asukasrakenne.

Virkistysreitit ydinkaupungin alueella muodostavat ydinkaupungin viherkehän. Viherkehä tukeutuu ydinkaupungin alueella sijaitseviin taajamien virkistysalueisiin sekä luonnonsuojelualueisiin ja luonnon monimuotoisuuskohteisiin. Ydinkaupungin ulkopuolella viherkehä kulkee Kymijokilaakson valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella. Viherkehä on Kouvolan keskeisen kaupunkirakenteen merkittävin ylläpidettävä virkistysverkoston kokonaisuus. Luonnonsuojelualueista ja luonnon monimuotoisuuskohteista osa on tärkeitä lähivirkistyskannalta, mutta kyseisillä alueilla kulkua on ohjattava jatkosuunnittelun keinoin, jotta luontoarvot eivät vaarannu.

6.5.2025

Rakennemallissa osoitetut virkistysreitit ovat olemassa olevia kehitettäviä yhdistäviä reittejä taajamien välillä, taajamista luonto- ja virkistysalueille sekä virkistys- ja luontoalueiden välillä. Virkistysreitti voi olla luonteeltaan myös siniverkostoa (melonta) tai matkailua tukeva.

Siniviheryhteystarve -merkinnällä on osoitettu niin virkistysalue- kuin ekologiseen verkostoon liittyviä osittain olemassa olevia ja pääosin tavoitteellisia yhteyksiä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava siniviheryhteyksien säilyminen ja edistettävä niiden toteutumista tavalla, joka huomioi alueen maisema-arvot, arvokkaiden luontokohteiden säilymisen ja lajiston liikkumismahdollisuudet. Siniviheryhteystarpeet ovat pääosin maakunnallisia.

Repoveden kansallispuisto on kansallisesti tärkeä virkistyskohde, joka palvelee myös matkailua.

8 RAKENNEMALLIN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Vaikutusten arvioinnin tavoitteena on tuottaa tietoa ja sitä kautta luoda edellytyksiä erityisesti hyvälle suunnitteluratkaisulle ja päätöksenteon tueksi jatkosuunnitteluun. Lisäksi vaikutusten arvioinnin kautta voidaan minimoida mahdollisia haittavaikutuksia.

Rakennemallin vaikutuksia on avattu eri teemoja koskien sekä taulukkomuotoisena sisältäen sanallisen arvion sekä merkittävyyden arvioinnin. Taulukkomuotoinen vaikutustenarviointi on tehty Maankäyttö- ja rakennuslain teemoja mukaillen (MRL 1 §), kaavojen tapaan, rakennemallin mahdollisen toteuttamisen **keskeisiä, merkittäviä vaikutuksia** liittyen

- ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön;
- maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon;
- kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin;
- alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen;
- kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön;
- elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.

Rakennemallia varten ei ole tehty erillisiä selvityksiä. Suunnitteluratkaisut perustuvat Kouvolan kaupungin toimittamiin lähtöaineistoihin sekä avoimista lähteistä koostettuihin aineistoihin sekä näiden pohjalta tehtyihin paikkatietoanalyysiin.

6.5.2025

Kokonaisuudessaan rakennemallin merkittävimmät vaikutukset muodostuvat alue- ja yhdyskuntarakenteen tiivistämis- ja täydentämistavoitteiden kautta. Alue- ja yhdyskuntarakenteen tukeutumisella olemassa olevaan rakenteeseen on lukuisia positiivisia vaikutuksia niin liikkumisen, ympäristön, talouden kuin ihmisten elinolojen kannalta. Samaan aikaan negatiivisia vaikutuksia voi kohdistua esimerkiksi haja-asutusalueen palvelutarjontaan, jonka vahvistaminen tai edes pitäminen ennallaan voi olla väestönkehityksen myötä haasteellista, ja johon tarvitaan uudenlaisia ratkaisuja.

8.1 Ihmisten elinolot ja elinympäristö

Ihmisten elinoloihin kohdistuu vaikutuksia erityisesti yhdyskuntarakenteen ja liikenteen muutosten kautta: nämä vaikuttavat muun muassa palvelujen saatavuuteen, joukkoliikenteen hyödyntämisen mahdollisuuksiin, virkistysalueiden kehittämismahdollisuuksiin ja elinkeinoihin. Rakennemalli mahdollistaa väestön sijoittumisen edellyttämän, monipuolisen asuntotuotannon. Riittävä, houkutteleva asuntokanta houkuttelee myös työvoimaa mahdollistaen yritysten elinvoimaisuuden.

Rakennemallin ratkaisut mahdollistavat sujuvan arjen yhä useammalle: taajamien ja kaupunkimaisen ympäristön tiivistäminen ja kehittäminen tukevat tehokkaan ja toimivan liikennejärjestelmän vahvistamista ja siten parantavat asumisen, työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuutta. Vapaa-ajan asuminen on mahdollista ja oletettavasti suosittua myös rakennemallin tavoitevuoden (2050) tilanteessa. Rakennemalli luo edellytyksiä myös vapaa-ajan asumisen kehittämiselle turvaamalla alueen kyläverkostoa, joka on tärkeä vapaa-ajan asujien kannalta. Kylissä asuminen on yhä tulevaisuudessa mahdollista ja Kouvola muodostuu profiililtaan kaupungiksi, joka tarjoaa asumisen ratkaisuja vastaten jokaiseen elämäntilanteeseen ja moninasiin toiveisiin.

Sosiaalisen segregaation näkökulmasta mahdollisten havaittujen haasteiden lieventäminen mahdollistuu taajamien tiivistämisen ja uudistamisen kautta. Toisaalta, jotta uusia haasteita ei muodostuisi, alueiden tiivistämisessä on huomioitava jatkosuunnittelussa asuntokannan monimuotoisten hallintamuotojen sijoittuminen sekoittuneesti sekä huomioitava esimerkiksi palveluiden, virkistysalueiden ja joukkoliikenneyhteyksien sijainnit suhteessa tiivistettävään alueeseen.

Yhdyskuntarakenteen keskittyessä rakennemallin mukaisesti jo rakennetuille alueille säästyy rakentamatonta maata luontoalueina ja ekosysteemipalveluille. Samalla taajama-alueet kehittyvät todennäköisesti paikoitellen nykyistä kaupunkimaisemmiksi ja säilyvät elinvoimaisina. Rakennemallissa osoitetut viherrakenteen ratkaisut sekä arvoalueiden turvaaminen lisäävät asuinympäristöjen viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta. Viihtyisät elinympäristöt

6.5.2025

tuottavat yleisesti hyvinvointia asukkaille sekä vaikuttavat positiivisesti kiinteistöjen arvoihin.

Samaan aikaan kun taajamat tiivistyvät, supistuu haja-asutusalue sekä kylien palvelutarjonta. Väestön väheneminen haja-asutusalueella heikentää lähtökohtaisesti kysyntää, jolloin myös palvelutarjonta ja palveluiden saavutettavuus heikkenee. Palveluiden mahdollista puutetta on kompensoitu rakennemallissa mahdollistamalla toimivat kevyen liikenteen reitit ja joukkoliikenteen yhteydet. Lisäksi asumista haja-asutusalueilla voidaan tukea esimerkiksi palveluliikenteen avulla sekä varmistaa liikkuvien palveluiden toimivuus.

Matkailualueiden ja -palvelujen kehittyminen tukee paikallisia asukkaita monipuolistamalla alueen vapaa-ajan palvelutarjontaa ja virkistysmahdollisuuksia.

Kouvolan uudessa yleiskaavassa on mielekästä valita suunnittelualueeksi vähintään asuminen ydinalueen ja keskeisen taajamarakenteen alue sekä näihin kytkeytyvien, alueita reunustavien virkistysalueiden verkosto. Lisäksi voi olla tarkoituksenmukaista ulottaa yleiskaava kattamaan ratojen varsialueet, jotta seisakkeiden lähialueiden kehittäminen tulee huomioiduksi jatkosuunnittelussa.

8.2 Maa- ja kallioperä, vesi, ilma ja ilmasto

Maa- ja kallioperään kohdistuvat vaikutukset ovat paikallisia ja suurelta osin rakentamiseen liittyviä. Tavoitteena on pääosin tiivistää jo olevia taajamia ja näin ollen vaikutusten ei odoteta kohdistuvan laajalle, esimerkiksi luonnonvaraiselle alueelle.

Junaliikenteen mahdollisen kasvun myötä maaperän tärinä voi maaperän koostumuksen mukaan voimistua ja olla tiheämmin ilmenevää junaraiteiden läheisyydessä. Samaan aikaan pääosa nykyisten ratojen varsista on jo suunniteltu siitä lähtökohdasta, että alueella on junaliikennettä, jolloin rakennusten sijoittelussa sekä perustustavan valitsemisessa on tullut huomioida raideliikenteen vaikutukset. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän voidaan arvioida kasvavan erityisesti Itäradan vaikutusalueella, sillä alueella ei nykyisellään ole raideliikennettä. Raideliikenteestä aiheutuvan melun määrä voi myös kasvaa Itäradan rakentumisen myötä, mutta myös mikäli esimerkiksi junaliikenteen määrä kasvaa merkittävästi. Vaikutusten tarkempi selvittäminen on tärkeä näkökulma ja huomioitava jatkosuunnittelussa.

Väestömäärän väheneminen yleisellä tasolla vähentää autoliikennettä sekä haja-asutusalueella, kylissä että taajamissa. Asukkaiden tekemien kotiperäisten matkojen määrä vaihtelee Ympäristöministeriön *Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa* -oppaan mukaan eri alueilla asukasta kohden 1,7:n ja 2,8 matkan välillä alueryhmän mukaan. Matkojen määräistä 2,8 edustaa maaseutumaista aluetta, 1,7 matkaa taajama-aluetta. Näin ollen maa-seudulla vähenevä asuminen vähentää autoilua merkittävämmiin.

6.5.2025

Kouvolan haja-asutusalueella yksityisautoilu on suosituin liikennemuoto vuoden 2025 tilanteessa. Kokonaisuudessaan automatkojen absoluuttinen määrä vähenee kohti rakennemallin tavoitevuotta 2050 väestön vähentyessä erityisesti haja-asutusalueella – vaikka esimerkiksi palveluiden hyödyntämisen vuoksi kuljetut matkat saattaisivat olla rakennemallin ratkaisujen myötä haja-asutusalueella asuvan näkökulmasta aiempaa pidempiä, vähenee liikenne haja-asutusalueen väestön vähenemisen vuoksi. Samaan aikaan yhdyskuntarakenteen ja asumisen painottuminen joukkoliikenteen palveluiden läheisyyteen vähentää oletettavasti yksityisautolla ajettujen ajokilometrien määrää kokonaisuudessaan: kun väestö sijoittuu aiempaa selvemmin taajamiin, palveluiden lähelle, ovat kuljetut matkat aiempaa lyhyempiä. Samalla pyöräily ja kävely saattavat muodostua aiempaa houkuttelevammiksi tavoiksi liikua.

Autoliikenteen vähentäminen vaikuttaa yleisellä tasolla ilmanlaatuun sekä ilmastoon positiivisesti, sillä pölyn ja pakokaasujen määrä vähenee. Autoliikenteen sähköistymisen myötä pakokaasujen määrän odotetaan lisäksi vähenevän, mutta teiden pinnoista sekä renkaista irtoaa liikenteen sähköistymisestä huolimatta yhä tulevaisuudessakin ilmanlaatua heikentäviä hiukkasia. Tieverkoston ylläpitäminen tuottaa myös päästöjä. Asumisen ratkaisujen ja muiden toimintojen ollessa myös keskitettynä taajamiin, mahdollistuu esimerkiksi kunnallistekniikan, kuten kaukolämpöverkoston kehittäminen ja uusien katualueiden maltillinen laajentaminen, joilla on myös vaikutuksia päästöihin niin rakentamisen kuin ylläpidon näkökulmasta. Olemassa olevien kunnallisteknisten ratkaisujen hyödyntäminen vaikuttaa myös positiivisesti kunnallistalouteen: jokainen uusi rakennettu katumetri tuottaa välittömiä sekä välillisiä kuluja.

Tieliikenteen kehittämisellä ei ole oletettavasti muita kuin lieviä paikallisia vaikutuksia maa- ja kallioperään, sillä rakennemallissa ei esitetä esimerkiksi uusia väyliä. Myöskään elinkeinoelämän kehittämisellä ei oleteta olevan merkittäviä vaikutuksia maa- ja kallioperään. Mikäli Kouvolan alueelle kuitenkin esitettäisiin esimerkiksi uusia väyliä tai laajoja elinkeinoelämän hankkeita, tulee näiden suunnittelun ja mahdollisten kaavamuutosten yhteydessä arvioida ympäristövaikutukset erikseen.

Vesistöihin voi kohdistua vaikutuksia, jotka pääsääntöisesti liittyvät rakentamisaikaisiin pitoisuuksien kasvuun sekä esimerkiksi hulevesien mahdolliseen lisääntymiseen. Hulevesien lisääntyminen erityisesti pienvesien ja virtavesien, kuten Kymijoen läheisyydessä voi johtaa vedenlaadun heikkenemiseen ja sitä kautta vaikuttaa kasvillisuuteen sekä vesieliöihin. Mikäli puhtaan siirtymän alueille sijoitettaisiin esimerkiksi laajoja aurinkovoimaloita, olisi myös näillä vaikutus pintavesien valuntaan. Jotta negatiiviselta kehitykseltä vältyttäisiin, tulee hulevesien paikalliseen viivyttämiseen varata tilaa. Lisäksi vesistöjen ympäristöissä tulisi säilyttää rakentamaton, kasvillisuutta sisältävä vyöhyke.

6.5.2025

Merkittävä osa Kouvolasta on pohjaveden muodostumisaluetta. Pohjaveden muodostumisen alue painottuu Salpausselkien alueelle. Rakennemallin kartalla on esitetty jo pohjavesialueella sijaitsevat toiminnot, mutta näiden lisäksi uutta, pohjaveden laadulle mahdollisesti riskejä aiheuttavaa toimintaa ei ole mielekästä sijoittaa kyseisille alueille. Tämä rajoittaa muun muassa teollisuuden kehittämistä pohjavesialueilla ja niiden välittömässä läheisyydessä. Pohjaveden muodostumisalueiden yhteyteen voi olla tarpeen osoittaa suojavyöhykkeitä kunkin alueen toiminnon mukaan.

Lisääntyvällä matkailulla voi olla omat vaikutuksensa. Matkailijoiden liikkuminen luonnonympäristössä voi kuluttaa maa- ja kallioperää. Matkailu lisää lisäksi liikenteen ja matkailusidonnaisten toimintojen hiilidioksidipäästöjä.

Ilmastonmuutoksen myötä sään ääri-ilmiöt, kuten rankkasateet, oletettavasti yleistyvät. Rakennemallin ratkaisut mahdollistavat ilmastovaikutusten hillitsemisen mm. tiivistämisen ja täydentämisen, liikkumistarpeen vähentämisen ja viherrakenteen vahvistamisen kautta. Erityisesti tiivistyvillä alueilla on jatkosuunnittelussa tärkeää pohtia sademäärien kasvuun sopeutumisen näkökulmasta pintamateriaalien läpäisevyyttä sekä lämpösaarekeilmiön näkökulmasta esimerkiksi mahdollisuutta edistää kaupunkivihreän määrän kasvattamista. Katupuilla sekä muilla istutuksilla ja vettä läpäisevillä pintamateriaaleilla voidaan vaikuttaa veden kierron ja lämpösaarekeilmiön lisäksi esimerkiksi eroosioon: kasvillisuus sitoo maan pintakerroksia ja vähäisempi pintavalunta on eroosion kannalta positiivinen asia. Kasvillisuus sekä sille varattavat alueet sitovat myös pölyä ja vähentävät melua, joten kasvillisuudella voidaan katsoa olevan välillisesti positiivisia vaikutuksia myös ilmanlaatuun. Kouvolan keskusta-alueen tuntumaan osoitettu viherkehä mahdollistaa lämpösaarekeilmiön vähentämisen sekä tasapainottaa hulevesien hallintaa. Viherkehä on merkittävältä osin kasvipeitteinen alue, joka mahdollistaa esimerkiksi varjostavien puiden sijoittamisen alueelle sekä hulevesien imeyttämisen.

Ilmastonmuutoksen torjuminen ja siihen sopeutuminen kytkeytyy myös elinkeinoelämään, erityisesti maatalouteen ja matkailuun. Rakennemallin kartalla ei ole osoitettu maatalousvaltaisille alueille merkittävää rakentamista tai uusia rakenteita kehittämisvyöhykkeitä ja tiettyjä elinkeinoalueita lukuun ottamatta. Ilmaston lämmetessä on oletettavaa, että kasvu-kausista muodostuu aiemmin totuttua pidempiä, mikä voi vaikuttaa positiivisesti esimerkiksi satoihin. Samaan aikaan kuitenkin kasvitaudit sekä aiemmin meillä harvinaiset hyönteisten aiheuttamat tuhot voivat muodostua riskeiksi, joista aiheutuu maatalousyrittäjille kuluja.

Matkailun osalta on mahdollista, että kotimaanmatkailusta muodostuu tulevaisuudessa aiempaa suositumpaa: esimerkiksi Etelä-Euroopan kesät muuttuvat oletettavasti tukalamiksi ja maastopalot voivat yleistyä, jolloin lomakausina kotimaanmatkailusta saattaa muodostua aiempaa houkuttelevampaa. Myös asennemuutoksilla on vaikutusta ja

6.5.2025

ilmastotietoisuus voi vähentää lentomatkustamisen mielekkyyttä. Kokonaisuudessaan ilmastomuutoksella saattaa olla positiivisia vaikutuksia matkailuelinkeinoon Kouvolan sekä koko Suomen mittakaavassa.

Huomioiden ilmastomuutoksen torjunnan ja siihen sopeutumisen läpileikkaavuus, on ilmastomuutoksen torjuntaan ja siihen sopeutumiseen erityisen tärkeää kiinnittää huomiota jatkosuunnittelun ratkaisuihin – pieniltä vaikuttavilla yksittäisillä ratkaisuilla on lopulta suuri merkitys.

8.3 Kasvi- ja eläinlajit, luonnon monimuotoisuus ja luonnonvarat

Kouvolan alueen ollessa suhteellisen väljästi rakentunut ja rakennemallin ohjatessa tiivistämään yhdyskuntarakennetta ja laajentamaan elinkeinoelämän alueita harkitusti, rakentamattomat alueet säilyvät tulevaisuudessakin laajoina sekä viheralueet asuinalueilta helposti saavutettavina. Laajoille yhtenäisille virkistysalueille, luonnonsuojelualueille tai luonnon monimuotoisuuskohteiden alueille ei osoiteta uutta maankäyttöä. Sen sijaan rakennemallin avulla pyritään turvaamaan laajat yhtenäiset viheralueet, viheryhteyksien säilyminen sekä mahdollistamaan näin myös kasvi- ja eläinlajien sekä luonnon monimuotoisuuden ja luonnonvarojen säilyminen. Laajojen yhtenäisten virkistysalueiden lisäksi myös pienemmillä alueilla sekä aluekokonaisuuksilla on vaikutusta luonnon monimuotoisuuteen. Kouvolan keskustan alueelle osoitettu viherkehä tukee alueen luontoarvojen säilymistä, sillä viherkehän muodostaessa alueiden jatkumon, mahdollistuu eläinten liikkuminen alueelta toiselle. Viherkehä myös kytkeytyy laajempiin alueisiin, jolloin se voi toimia myös eläinten liikkumista laajemmin mahdollistavana käytävänä.

Luontoarvojen turvaamiseksi arvoalueet on huomioitu osana rakennemallin kartan laatimista ja alueet on esitetty laajoina kokonaisuuksina. Kaikki luontoarvoja sisältävät alueet eivät näy rakennemallin kartalla eriteltyinä kartan mittakaavan vuoksi.

Rakennettujen alueiden tiivistämisellä ja täydentämisellä sekä mahdollisella tonttien laajentamisella voi olla vaikutuksia kaupunkiekologiaan ja paikallisten luontoalueiden säilymiseen. Yhdyskuntarakenteen sisälle sijoittuvien viheralueiden osalta on riski, että nämä supistuvat tai näiden laatu heikkenee, mikäli kyseisille alueille kohdistuu tiivistämisspainetta tai alueiden käyttäjämäärät kasvavat merkittävästi.

Riskejä rakentamiseen ottamiselle ja kulutuksen kasvulle voidaan vähentää, mikäli eritellään virkistysalueet, jotka sisältävät luontoarvoja, kulun ohjaamiseen panostetaan osana jatkosuunnittelua ja mikäli alueet osoitetaan asemakaavoin virkistyskäyttöön. Yleis- ja asemakaavamuutosten yhteydessä virkistysalueiden säilymiseen kannattaakin kiinnittää huomiota. Samoin alueiden kehittämisessä on tärkeä huomioida ekologisten käytävien säilyminen kasvipeitteisinä, puustoisina käytävinä, jotta nämä säilyvät aidosti eläinlajien

6.5.2025

liikkumista mahdollistavina. Sekä olevat että potentiaaliset siniviheryhteydet on esitetty rakennemallin kartalla. Lajien liikkumisen mahdollisuus luonnon ydinalueiden välillä on turvattu. Käytävien turvaaminen yleis- ja asemakaavatasolla on keskeistä käytävien olemassaolon turvaamisen kannalta.

Kouvolan läpi virtaavaan Kymijokeen (keskeinen sinirakenteen osa) saattaa kohdistua taajama-alueiden täydennysrakentamisen vuoksi vaikutuksia, sillä kaupunkirakenne painottuu joen ympärille. Kasvava väestö joen läheisyydessä lisää virkistyskäyttöpainetta ja ranta-alueiden osalta on tärkeää panostaa kulun ohjaamiseen. Ranta-alueiden reittien parantaminen voi kuitenkin olla myös kaupunkikuvaa ja alueiden viihtyisyyttä parantava toimenpide. Eri-tyisesti vapaa-ajan rakentamista sijoittuu myös Kouvolan lukuisten vesistöjen ympäristöihin, minkä toiminnan vaikutukset on huomioitava ja mahdolliset haitat estettävä.

Luonnon arvokohteiden sekä vesistöjen yhteyteen on tarpeellista osoittaa suojavyöhykkeitä, jotka osoitetaan jatkosuunnittelussa toiminnon sekä arvokohteen tai vesistön laatu tapauskohtaisesti huomioiden.

8.4 Alue- ja yhdyskuntarakenne, yhdyskunta- ja energiatalous sekä liikenne

Kouvolan kaupunki on osa Kymenlaakson maakuntaa kattaen huomattavan osan maakunnasta niin pinta-alan kuin väestönsäkin puolesta. Rakennemalliratkaisu ylläpitää ja tietyiltä osin (esim. elinkeinot) vahvistaa Kouvolan asemaa maakunnan keskuksena.

Aluerakenteella tarkoitetaan maakuntaa, maakunnan osaa tai koko maata. Aluerakenteessa merkittäviä toimintoja ovat alueella sijaitsevien erikokoisten yhdyskuntien tarpeisiin ja alueen kehittämisen tavoitteisiin liittyvät toiminnot, joita voivat olla esimerkiksi asuminen, palvelut, virkistys ja elinkeinoelämä sekä näihin liittyvä liikenne ja energiaverkostot. Tässä vaikutustenarvioinnissa on otettu kantaa maakunnan tason vaikutuksiin.

Rakennemallin ratkaisut mahdollistavat kestävä aluerakenteen osoittaen tulevaisuuden tärkeimmät kehityssuunnat ja painopisteet. Rakennemallissa esitetty aluerakenne tukeutuu kestävästi nykyiseen liikennejärjestelmään muodostuen pääosin rautateiden sekä keskeisen tieverkoston solmupisteisiin. Maankäyttö on ohjattu rakennemallissa pääosin olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen, hyvin saavutettaville alueille, ja näin on luotu maankäyttö ja joukkoliikenne yhteensovittaen edellytyksiä yhdyskuntarakenteen tiivistämiselle, täydentämiselle sekä kestävien liikkumisratkaisujen hyödyntämiselle.

Rakennemallilla on joitakin vaikutuksia Kymenlaakson maakunnan aluerakenteeseen. Asumisen ja palveluiden osalta rakennemallin vaikutukset painottuvat pääosin taajama-alueille sekä näiden läheisyyteen, joita tiivistetään harkitusti. Taajama-alueilla ja niiden läheisyydessä kaupunkirakenteen odotetaan tiivistyvän, mikä mahdollistaa kattavan

6.5.2025

palvelutarjonnan, joka voi houkutella käyttäjiä myös Kouvolan ulkopuolelta. Kun väestömäärän odotetaan tulevaisuudessa kokonaismäärällisesti supistuvan jo ilman rakennemallin ratkaisuja, ovat rakennemallin vaikutukset esimerkiksi haja-asutusalueiden asumista ja palveluja koskevaan aluerakenteeseen samaan aikaan lopulta melko vähäisiä. Virkistysalueiden osalta Kymijoen alue, Kimolan kanava, vesireitit sekä Repoveden alue voivat muuttua pitkällä aikavälillä aiempaa houkuttelevimmiksi kohteiksi, erityisesti mikäli matkailutoimintaa kehitetään.

Elinkeinoelämän sekä liikenteen kehittyminen voivat vaikuttaa aluerakenteeseen joiltain osin, sillä kehittyvät elinkeinoelämän alueet voivat houkutella uusia yrityksiä ja investoinnit puolestaan voivat mahdollistaa alueiden kehittämisen, mukaan lukien liikenne- ja energia-verkostojen parantamisen. Yksittäisten uusien suurten toimijoiden sijoittumisella Kouvolan alueelle voi siten olla välillisesti vaikutuksia myös muihin maakunnan alueisiin, sillä yritykset houkuttelevat työntekijöitä ja lisäksi paikallinen energiatuotanto voi vaikuttaa houkuttelevana teollisuuden toimijoiden näkökulmasta. Kokonaisuutena voi syntyä itseään ruokkiva positiivinen kierre kasautumisetuineen. Itärata voi vaikuttaa myös alueiden välisiin suhteisiin lisäten erityisesti Kouvolan keskustan, mutta myös tiettyjen paikalliskeskusten kuten Elimäen, merkitystä maakunnan tasolla.

Pääpaino yhdyskuntarakenteen sijoittumisessa on vuoden 2025 alue- ja taajamarakenteen mukaisilla alueilla sekä näiden läheisyydessä. Merkittäviä alueidenkäytön muutoksia voi kuitenkin kohdistua paikoitellen myös muualle, erityisesti rakennemallissa osoitettujen uusien raideliikenteen seisakkeiden lähiympäristöön, kuten Elimäelle, jossa Itäradan liikenteen aloittaminen voisi luoda alueelle uutta maankäytön potentiaalia, sekä uusille elinkeinoelämän, kuten puhtaan siirtymän, alueille.

Yhdyskuntarakenteella tarkoitetaan työssäkäyntialueen, kaupunkiseudun, kaupungin, kaupunginosan tai muun taajaman sisäistä rakennetta.

Yhdyskuntarakenteen osalta maankäytön ja palveluiden painottuminen rakennemallin mukaisille asumisen ydinalueille ja keskeiselle kaupunkirakenteen alueelle hillitsee hajarakentamisen tarvetta. Samalla virkistysalueita on mahdollista säilyttää rakentamattomina. Virkistysalueet ovat vuoden 2050 tilanteessa hyvin saavutettavissa kaikilta taajama-alueilta.

Asumisen ydinaluetta ja keskeistä kaupunkirakenteen aluetta ympäröi laaja viheralueista koostuva kehysalue sekä maaseutumainen alue. Maaseutumaiselle alueelle sijoittuu pientaajamiksi luokiteltuja kyliä sekä palvelukyliä. Osan vuoden 2025 tilanteen kylistä arvioidaan olevan elinvoimaisia pitkälle tulevaisuuteen ja kyseiset kylät on esitetty rakennemallin kartalla.

Kouvolan pohjoisosiin sijoittuu merkittävä määrä vapaa-ajan asumista, jonka kannalta kylien sijainti alueella on keskeistä, sillä nämä palveluineen palvelevat alueella osan vuodesta

6.5.2025

asuvia. Vapaa-ajan asuminen voi luoda potentiaalia monipaikkaisen asumisen yleistymisen myötä myös jatkuvampaan oleskeluun ja asumiseen tällä alueella. Vakituisten tai kausittaisen asukkaiden määrän kasvu voi saada aikaan positiivista kehitystä alueen palveluissa, mutta toisaalta luoda haasteita kuntatalouteen, mikäli kunnallisia palveluita tarjotaan näillä alueilla laajemmin. Kaikkiaan asumisen monipaikkaisuuden kehitykseen liittyy kuitenkin merkittäviä epävarmuustekijöitä, ja näin ollen rakennemalliratkaisussa on näillä alueilla pidädytty vapaa-ajan asumisessa.

Kouvolan ominaispiirteensä on vesistöjen läheisyyteen sijoittuva rakentaminen ja tämä piirre ilmenee myös rakennemallin kartalla erityisesti vapaa-ajan asumisen merkinnällä esitettyä erityisesti kaupungin pohjoisosissa. Ranta-alueilla rakentamista on Kouvolassa ohjattu perinteisesti kaavoituksella, eikä rakennemalli suoraan mahdollista esimerkiksi rakentamisen lisäämistä ranta-alueilla. Rakennemallin ratkaisun perusteella ranta-alueita on mahdollista hyödyntää yhä tulevaisuudessa erityisesti vapaa-ajan asumisen tarpeisiin, mutta tarkemmat rakentamisen volyymit ja sijainnit tulee määrittää jatkosuunnittelussa.

Taajama-alueen tiivistyessä taajama-alueella asuvien mahdollisuudet hyviin palveluihin sekä korkeatasoiseen joukkoliikenteeseen paranevat. Maatalouselinkeinoja sisältävät alueet säilyvät myös vuoteen 2050 maaseutuvaltaisina. Maatalousvaltaisena viljelyalueena korostuu erityisesti Elimäen alue, jonka kehittämiseen Itäradan sijoittuminen alueelle saattaa vaikuttaa joiltakin osin: seisakevarauksen ympäristössä maankäyttö voi tulevaisuudessa olla vuoden 2025 tilanteeseen nähden intensiivisempää erityisesti pitkän aikavälin maankäytön kehittämisalueella.

Työpaikka-alueet keskittyvät pitkälti niille sijainneille, joilla työpaikkoja on jo vuoden 2025 tilanteessa tai kyseisten sijaintien lähelle. Kyseiset sijainnit ovat monin paikoin saavutettavissa joukkoliikenteellä tai muutoin liikenteelliseltä saavutettavuudeltaan hyviä ja lähellä taajamia. Uudet rakennemallin kartalla esitetyt elinkeinoelämän alueet painottuvat pääsääntöisesti puhtaaseen siirtymään, jotka eivät kuitenkaan välttämättä synnytä suurta määrää uusia työpaikkoja. Alueiden jatkosuunnittelussa tulee myös määritellä tarkemmin niiden rakennetta työpaikkalukumäärineen; mahdollisuudet myös työpaikkaintensiivisempiin toimintoihin tulee säilyttää, mutta tällaisten alueiden tulisi mahdollisuuksien mukaan nivoutua olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja olla esimerkiksi kestävin kulkumuidoin saavutettavissa.

Yhdyskunta- ja energiatalous. Rakennemalli ohjaa ja turvaa yhdyskunta- ja energiatalouden toimintaa sekä toimivuutta. Tehokkaasti järjestetty yhdyskunta- ja energiatalous turvaa puolestaan kehityksen edellytyksiä. Useissa tapauksissa mahdolliset uudet elinkeinoelämän toimijat voivat olla velvollisia osallistumaan esimerkiksi käyttämiensä liittymien rakentamisen tai parantamisen kustannuksiin, jolloin elinkeinoelämän kehittämiseen liittyvät kustannukset eivät kohdistu esimerkiksi yksin kaupungille tai valtiolle.

6.5.2025

Kyläalueilla ja haja-asutusalueilla asutus vähenee luontaisen väestökehityksen eli kuolleisuuden enemmyyden vuoksi, ja sitä myötä alue- ja palvelurakenne supistuvat näillä alueilla. Kehityksellä voi olla kauaskantoisia vaikutuksia muun muassa yhdyskuntatalouteen: tieverkostoa on taantuvasta kehityksestä huolimatta ylläpidettävä ja alueella tulevaisuudessa asuville on tarjottava lakisääteisiä kunnallisia palveluita.

Kunnallistekniikan sijoituessa jo vuoden 2025 tilanteessa rakennemallissa esitetyille asumisen ydinalueille ja keskeisen kaupunkirakenteen alueelle, voi jo olevaa kunnallistekniikan verkostoa hyödyntää kyseisten alueiden kehittämisessä. Asumisen keskittäminen mahdollistaa esimerkiksi yhä useamman liittymisen kaukolämpöverkostoon. Tiivistyvä aluerakenne vähentää myös liikkumisen tarvetta ja mahdollistaa kestävien kulkumuotojen käytön yhä useammalle.

Liikenne. Rakennemallin kartalla on esitetty liikenneverkko ja rakennemallin mittakaava huomioiden liikenteeseen liittyvien vaikutusten voidaan arvioida kohdistuvan merkittävimmän raideliikenteeseen sekä joukkoliikenteen hyödyntämisen mahdollisuuksiin. Tieliikenteen osalta rakennemallissa esitetyt ratkaisut perustuvat jo tehtyihin tai vireillä oleviin kehittämissuunnitelmiin, jotka toteutuessaan parantavat Kouvolan saavutettavuutta.

Itärata sekä asemavaraus Elimäen kylän lähellä luovat kehittämispotentiaalia. Seisakkeiden esittäminen luo näkyviä tulevaisuuteen – mikäli muodostuu tarve ja mahdollisuus kehittää maankäyttöä Elimäellä, Utin tai Kaipiaisen seisakkeiden ympäristöissä, on näihin varauduttu jo rakennemallin kautta osoittamalla alueille yhdyskuntarakenteen sijaintia osoittavat merkinnät. Liikenneratkaisut vaikuttavat usein jo ennen toteutumistaan maan hinnan/maanvuokran kehitykseen niiden varrella ja ohjaavat sitä kautta muuta maankäytön suunnittelua. Joukkoliikenteen kehittäminen, joukkoliikenteen reittien kytkeytyminen Kouvolan matkakeskukseen sekä seisakkeisiin lisäävät todennäköisyyttä sille, että rakenteen tiivistyminen erityisesti joukkoliikenteen solmukohdissa realisoituu.

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja kannattavuutta yleisellä tasolla. Rakennemallin kartalla esitetyt joukkoliikenteen ratkaisut (joukkoliikennekäytävät sekä rautatieasemat) mahdollistavat keskeisten alueiden välillä liikkumisen ilman yksityisautoa. Toisaalta joukkoliikennettä voi olla entistäkin vaikeampaa järjestää haja-asutusalueille. Väestön vähentyessä joukkoliikenteen ylläpitäminen muodostuu aiempaa kannattamattomammaksi eikä joukkoliikenteen kehittämiseen ole siten välttämättä taloudellisia mahdollisuuksia. Toisaalta haja-asutusalueet ovat jo vuoden 2025 tilanteessa pääsääntöisesti yksityisautoilultaisia alueita, ja joukkoliikenteen puutetta on mahdollista kompensoida esimerkiksi kutsupohjaisin järjestelmin.

Joukkoliikenteen kehittäminen parantaa joukkoliikenteen laatutasoa ja laadukas joukkoliikenne puolestaan houkuttelee matkustajia. Yhdyskuntarakenteen kehittäminen laukaisee usein joukkoliikenteen kehittämistä ajatellen positiivisen kierteen joukkoliikenteen

6.5.2025

kulikutapaosuuden kehittämisen näkökulmasta. Joukkoliikenteen verkoston saatavuus ja korkea käyttöaste puolestaan lisäävät energiatehokkuutta, vähentävät ruuhkia ja siten liikenteen päästöjä ja ilmansaasteita. Samalla tiivis yhdyskuntarakenne mahdollistaa useammalle kävely- ja pyöräilyetäisyyden arjen palveluiden osalta ja vaikuttaa välillisesti kansanterveyteen. Erityisesti lapsiperheiden ja nuorten aikuisten sekä ikääntyneiden kannalta lyhyet etäisyydet sekä kaupunkiympäristön käveltävyys ovat myös tärkeitä vetovoimatekijöitä: mahdollisuus liikkua itsenäisesti ilman autoa on näille ryhmille tärkeä teema. Rakennemallissa esitetty kävelyn ja pyöräilyn reitistö tukee kestävien kulkumuotojen kulikutapaosuuden kasvua ja samalla tukee käveltävyyden kehittämistä.

Kehitettävät väylät kytkevät ja yhdistävät alueita aiempaa tehokkaammin toisiinsa. Mikäli uusien junaseisakkeiden yhteyteen sijoitetaan toimivat liityntäpysäköintialueet ja junaliikenne muutenkin kehittyä suotuisasti, voi Kouvolan ulkopuolelle kohdistuva henkilöautoliikenteen määrä supistua. Yksityisautoilun vähentyessä ja väylien palvelutason parantuessa voi tavaraliikenteen kuljetusten järjestäminen muuttua aiempaa sujuvammaksi.

8.5 Kaupunkikuva, maisema, kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö

Rakennemallissa sekä sen liiteaineistoissa on osoitettu keskeisimmät arvot, jotka on tarpeen turvata. Näihin kuuluu esimerkiksi kulttuuriympäristö-, maisema- ja muut suojelualueet. Maiseman arvoja sisältävien alueiden mahdollisessa kehittämisessä on huomioitava alueiden arvot. Arvoalueiden sijoittuminen asettaa rajoitteita kyseisten alueiden kehittämiselle sekä arvoalueille sijoitettavalle toiminnalle, mutta myös toiminnalle, joka sijaitsee arvoalueiden lähellä. Esimerkiksi arvokkaiden maisema-alueiden yhteyteen voi olla tarpeellista esittää puskurivyöhykkeitä, jotta arvot säilyvät.

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja täydentäminen muuttavat kaupunkikuvaa, maisemaa sekä ympäristöä kokonaisuutena erityisesti tiivistyvällä asumisen ydinalueella ja keskeisen kaupunkirakenteen alueella. Vuoden 2025 tilanteessa jo todetut arvot tulee lähtökohtaisesti turvata tuleville sukupolville ja ne on siten huomioitava alueiden kehittämisessä.

Kaupunkikuvan kehittämisessä uuden rakentamisen sovittaminen vanhaan rakenteeseen vaatii usein tasapainottelua sekä monialaista yhteistyötä onnistuneiden lopputulosten saavuttamiseksi. Arvokohteiden kehittämisen osalta on useimmiten tarpeen tehdä yhteistyötä esimerkiksi alueellisen vastuumuseon kanssa. Toisaalta ajallisesti kerrostuneet ympäristöt muodostavat houkuttelevia kävely-ympäristöjä ja voivat olla pitkällä aikavälillä rikkaus. Kulttuuriympäristöt, maisema-alueet ja näihin kytkeytyvien reittien ja virkistysalueiden turvaaminen voivat tuoda seuduille myös taloudellisia hyötyjä samalla vahvistaen alueiden identiteettiä ja vetovoimaisuutta: alueiden avulla voidaan houkutella uusia asukkaita sekä esimerkiksi matkailualan yrittäjiä.

6.5.2025

Erityisesti Kouvolan matkakeskuksen alueella ja keskustassa sekä Myllykoskella ja Inkeröissä on oletettavaa, että kaupunkikuva kehittyy nykyistä urbaanimmaksi. Samankaltainen kehitys on mahdollista raideliikenteen seisakkeiden läheisyydessä, mikäli maankäytön kehitys voimistuu esimerkiksi lisääntyneen raideliikenteen tai Itäradan käyttöönoton vuoksi. Erityisesti hyvillä liikenteellisillä sijainneilla olevat vanhat teollisuusalueet voivat uudistua sekä esimerkiksi osittain muuntua uusien elinkeinojen käyttöön. Tämä voi elävöittää kaupunkikuvaa. Lisäksi uudet elinkeinoelämän alueet voivat muuttaa kaupunkikuvaa tai alueen ilmettä erityisesti jos nämä sijoittuvat haja-asutusalueelle. Yksityisen maanomistuksen ollessa kyseessä ovat kiinteistöjen kehittämistoiveet lähtöisin kiinteistönomistajasta. Kaupungilla on kuitenkin kaavoituksen kautta keskeinen rooli tulevan kaupunkikuvan määrittämisessä.

8.6 Elinkeinoelämä ja kilpailun kehittyminen

Elinkeinoelämän ja kilpailun kehittymisen osalta vaikutuksia muodostuu erityisesti yhdyskuntarakenteen tiivistymisen kautta. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen asumisen ydinalueella ja keskeisen kaupunkirakenteen alueella tukee työvoiman saatavuutta kyseisten alueiden lähellä sijaitsevilla elinkeinoelämän alueilla. Rakennemallissa esitettyjen uusien toimintojen sijoittumisen mahdollistuminen vaikuttaa myös positiivisesti elinkeinoelämän kehittymiseen.

Rakennemallin mahdollistama tiivis yhdyskuntarakenne yhdessä ydinkaupunkialueen hyvän ja yhä kehittyvän saavutettavuuden kanssa luovat kasautumiseen perustuvia taloudellisia tuottavuusetuja ja edellytyksiä palveluiden ja työpaikkojen monipuoliselle tarjonnalle. Toisaalta jotkin rakennemallissa esitetyistä elinkeinoelämän kehittämistä edistävästä merkinnöistä voivat vaatia myös investointeja yhdyskuntatekniikkaan. Kustannukset voivat kohdistua valtiolle, kunnalle tai muulle toimijalle. Esimerkiksi puhtaan siirtymän hankkeet voivat rakentamisvaiheessa edellyttää runsaasti kuljetuksia, joiden vuoksi liittymiä saattaa olla tarve rakentaa lisää tai parantaa. Lisäksi vihreän siirtymän hankkeiden rakentaminen voi synnyttää runsaasti väliaikaisesti työpaikkoja ja toisaalta edistää elinvoimaisuutta myös pitkällä aikavälillä.

Kouvolan keskustassa keskustamaisen ympäristön kehittäminen tukee alueen elinvoimaisuutta kokonaisuudessaan. Työpaikkojen määrän odotetaan kasvavan palveluiden ja jalostuksen alalla. Puhtaan siirtymän hankkeiden myötä alue voi houkutella myös muita uudenlaisia toimijoita. Puhtaan siirtymän hankkeet, kuten aurinkovoimalat, voivat edellyttää laajojen alueiden hyödyntämistä ja hankkeiden vaikutukset on arvioitava erikseen osana kunkin hankkeen kaava- tai lupaprosessia.

6.5.2025

Elimäen ja Kiehuvan pitkän aikavälin maankäytön kehittämisaalueet on osoitettu rakennemallin kartalla tulevaisuuden reservialueina. Kyseisten alueiden kehittäminen on ajankohdasta vasta kun alueille on tunnistettu uudenlaista maankäyttöpotentiaalia esimerkiksi liikenneyhteyksien ja elinkeinojen kehittymisen kautta. Erityisesti Elimäen osalta alueen kehittäminen kytkeytyy liikenteen kehittämiseen: alueen potentiaalin oletetaan kasvavan vasta Itäradan rakentamispäätöksen myötä. Ilman liikenteen kehittämishankkeisiin kytkeytymistä hajauttaisi erityisesti Elimäelle sijoitettu uusi maankäyttö yhdyskuntarakennetta.

Palveluiden ja yritysten keskittyessä voi haja-asutusalueiden sekä pienempien taajamien sekä kylien kehitys olla tulevaisuudessa heikkoa. Vähenevä väestöpohja vähentää kysyntää ja tästä seuraten yrityskanta voi kääntyä laskuun asiakasvirtojen sekä työvoiman tarjonnan heikentyessä. Esimerkiksi yrityskannan hallintaan kaupungilla on vain vähän keinoja - yrityksiä voi tukea lähinnä mahdollistamalla monipuolinen tonttitarjonta logistisesti toimivilla sijainneilla. Samaan aikaan riittävä tonttitarjonta tulisi varmistaa myös asuntorakentamiselle, jotta potentiaalisille työntekijöille olisi saatavilla asuntoja.

Tuotannon ja logistiikan kaltaiset runsaita liikennemääriä tuottavat toiminnot on pyritty ohjaamaan rakennemallissa sijainneille, joilla raskaan liikenteen vaikutukset eivät aiheuta suuria vaikutuksia muulle maankäytölle, kuten asumiselle. On oletettavaa, että yritysten elinvoimaisuuden kasvaessa liikennevirrat erityisesti tuotannon ja logistiikkatoimintojen osalta kasvavat raskaan liikenteen osalta. Samalla nämä alueet ovat myös merkittäviä työllistäjiä, ja työmatkaliikenteen kasvu asettaa vaatimuksia tieverkoston ja pysäköinnin lisäksi joukko liikenteen palvelutarjonnalle. Mahdollisille kemikaalilaitoksille (T-kem) on esitetty omat sijaintinsa pääsääntöisesti taajamien reunamille. Esittämällä sijainnit rakennemallitasolla mahdollistetaan kemikaalilaitosten sijoittamisen jatkosuunnittelu esimerkiksi yleiskaavojen kautta ja tuetaan elinkeinoelämän monipuolisuutta.

Maailmantilanteen epävarmuuden, teollisuuden murroksen ja mahdollisten puhtaan siirtymän hankkeiden myötä joidenkin elinkeinoelämän alojen elinvoimaisuuden voidaan arvioida vahvistuvan. Esimerkiksi Puolustusvoimien toiminnan sijoittuminen Kouvolaan voi tuoda olemassaolollaan elinvoimaa ja toimeliaisuutta. Puolustusvoimien toimintojen lähi-alueille sijoittuvat uudet rautatieasemat sekä kaksi lentokenttää (Utti, Kaipainen, Selänpää), joista Selänpään lentokenttä on esitetty erityisesti kehittyvänä, varmistavat Puolustusvoimien alueiden monipuolisen käytön ja kehittämisen potentiaalin. Toisaalta puhtaan siirtymän hankkeet voivat edistää myös muiden uusien elinkeinojen sijoittumista Kouvolaan alueelle. Ekosysteemien ja teollisten symbioosien syntyminen puhtaan siirtymän investointien ympärille voi puolestaan moninkertaistaa näiden vaikutukset elinkeinoihin ja aluetalouteen.

Matkailuelinkeino saattaa tulevaisuudessa kasvaa Kouvolaan sekä koko Suomen alueella ilmastomuutoksen muuttaessa mahdollisesti Etelä-Euroopan lomakohteiden olosuhteita

6.5.2025

aiempaa tukalammiksi. Matkailulla on merkittäviä kerrannaisvaikutuksia, sillä yksi matkailueuro tuo Visit Finlandin vuonna 2025 laatiman selvityksen mukaan arviolta 78 senttiä muille matkailusidonnaisille toimialoille. Rakennemallissa matkailun kärkikohteet on esitetty kartalla, ja nämä voivat kasvattaa alueiden elinvoimaa. Rakennemallin kautta ei voida ohjata matkailun palvelujen sisältöjä, mutta esittämällä sijainnit likimääräisinä rakennemallin kartalla voidaan edistää alueiden kehittämistä myös jatkosuunnittelussa. Merkityillä alueilla on jo vuoden 2025 tilanteessa matkailuun liittyvää toimintaa. Tulevaisuudessa vuoden 2025 tilanteeseen nähden suosituimmiksi saattavat muodostua esimerkiksi luontoretkeily, elämys- ja erityiskohteiden matkailu, sekä muu kotimaanmatkailu. Luontomatkailu mahdollistaa vähintään kausiluontoisten uusien työpaikkojen syntymisen myös maaseutualueelle ja kyliin.

Taulukko 2. Rakennemallin vaikutukset taulukoituina.

Taulukon skaala on seuraava:

- -/+ ei vaikutusta
- -/ + vähäinen negatiivinen tai positiivinen
- --/ ++ kohtalainen negatiivinen tai positiivinen
- ---/ +++ suuri negatiivinen tai positiivinen
- ----/ ++++ erittäin suuri negatiivinen tai positiivinen

Rakennemallin vaikutusten arviointi

Arvioitava teema	Merkittävimmät vaikutukset	Vaikutuksen merkittävyys	Lisätietoja
Vaikutukset ihmisten elinoloihin, terveyteen ja elinympäristöön sekä sosiaaliset vaikutukset (esim. viihtyvyys ja hyvinvointi)	- Palveluiden ja joukkoliikenteen keskittyminen heikentää haja-asutusalueella asuvien mahdollisuutta helposti saavutettaviin palveluihin ja joukkoliikenteen käyttöön. Toisaalta nämä alueet ovat jo nykytilanteessa pääsääntöisesti yksityisautoilun alueita. - Taajama-alueen tiivistyessä taajama-alueella asuvien mahdollisuudet hyviin palveluihin sekä korkeatasoiseen joukkoliikenteeseen paranevat.	-- +++	Kokonaisuudessaan taajaman ja kylien/ haja-asutusalueen erot kärjistyvät. Taajamissa palvelut ja hyvä elämänlaatu ovat todennäköisesti kaikkien saavutettavissa, muulla alueella elinolot voivat heiketä.

6.5.2025

	- Kouvolan alueen ollessa suhteellisen väljästi rakentunut, viheralueet säilyvät yhä saavutettavina eri alueilta. - Työpaikat ja kehittyvät yritysalueet keskittyvät pitkälti niille sijainneille, joilla työpaikkoja jo on. Kyseiset sijainnit ovat saavutettavuudeltaan hyviä ja lähellä taajamia. - Uudet yritysalueet keskittyvät hyvälle liikenteellisille sijainneille, joilla ei ole vuoden 2025 tilanteessa todettu arvokkaita luontoarvoja. - Tiivis taajamarakenne mahdollistaa ko. alueella asuville mahdollisuuden liikkua arjessaan kävellen ja pyörällä, mikä voi vaikuttaa asukkaiden terveyteen ja sitä kautta välillisesti kuntatalouteen. - Lapsiperheiden, eläkeläisten ja nuorten aikuisten kannalta lyhyet etäisyydet sekä käveltävyys ovat tärkeitä: mahdollisuus liikkua itsenäisesti ilman autoa on näille ryhmille tärkeä teema.	+++ ++ +++ ++ ++	Heikentyvää palvelutarjontaa voidaan pyrkiä kompensoimaan esimerkiksi liikkuvien palveluin.
Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon	- Maa- ja kallioperään ei ole tunnistettu kohdistuvan merkittäviä laajoille alueille kohdistuvia vaikutuksia. Vaikutukset ovat paikallisia ja liittyvät rakentamiseen ja esimerkiksi raideliikenteen määrän mahdolliseen kasvuun tai käynnistymiseen. - Kymijokeen (keskeinen sinirakenteen osa) ratkaisulla saattaa olla vaikutusta esim. valunnan myötä, mikäli mahdollisia negatiivisia vaikutuksia ei pystytä	- -	Matkailun ja virkistysalueilla liikkumisen vaikutuksia maa- ja kallioperän kulumiseen voi rajoittaa opastuksella sekä rajoittamalla alueella kulkemista merkityille reiteille.

6.5.2025

	vähentämään jatkosuunnittelussa, koska kaupunkirakenne osittain painottuu joen ympärille. • Pohjavesialueille ei osoiteta uusia, niitä vaarantavia toimintoja. • Hulevesien hallinta voi muodostaa riskejä Kouvolan keskustassa, mikäli alue tiivistyy ja hulevesien hallinnasta ei huolehdita. • Mikäli puhtaan siirtymän alueille sijoitettaisiin esimerkiksi laajoja aurinkovoimaloita, olisi myös näillä vaikutus pintavesien valuntaan. • Rakennemallin ratkaisut tukevat ilmastokestävää näkökulmaa mahdollistamalla suurelle osalle kaupunkilaisista joukko liikenteen käytön ja lyhyet etäisyyden palveluihin sekä virkistysalueiden kytkeytyvyyden. • Ilmastonmuutoksen myötä sään ääri-ilmiöt, kuten rankkasateet, oletettavasti yleistyvät. Rakennemallin ratkaisut mahdollistavat ilmastovaikutusten hillitsemisen mm. tiivistämisen ja täydentämisen mahdollistamisen, liikkumistarpeen vähentämisen ja viherrakenteen vahvistamisen kautta. Erityisesti tiivistyvillä alueilla on jatkosuunnittelussa tärkeää pohtia sademäärien kasvuun sopeutumisen näkökulmasta pintamateriaalien läpäisevyyttä sekä lämpösaarekeilmiön näkökulmasta esimerkiksi mahdollisuutta edistää kaupunkivihreän määrän kasvattamista.	+/- +/- + - +/-	Matkailun hiilijalanjälkeä voi pienentää edistämällä vähähiilistä liikkumista alueella, kehittämällä joukko liikennettä sekä tukemalla yrityksiä vastuullisuuden kehittämisessä.
--	---	--	---

6.5.2025

	Matkailijoiden liikkuminen luonnonympäristössä voi kuluttaa maa- ja kallioperää ja matkailu lisätä liikenteen ja matkailusidonnaisten toimintojen hiilidioksidipäästöjä.	-	
Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin	- Mittakaavasta johtuen yksittäisiin lajeihin liittyen ei ole mahdollista tunnistaa vaikutuksia. - Taajamien sisälle sijoittuvat viheralueet voivat supistua, mikäli kyseisille alueille kohdistuu täydennysrakentamispainetta. Täydennysrakentaminen tulee negatiivisten vaikutusten vähentämiseksi suhteuttaa kunkin alueen lähtötilanteeseen sopivaksi. - Keskustan luonnonsuojelualueiden arvot voivat heikentyä. - Ekologiset käytävät eri suuntiin vaarassa heikentyä täydennysrakennettavilla alueilla, mikäli niiden toimivuutta ei varmisteta osana jatkosuunnittelua. - Laajat uudet yritysalueet voivat vaikuttaa luonnon monimuotoisuuden esimerkiksi ekologisten käytävien heikkenemisen kautta, mikäli toimivuutta ei varmisteta osana jatkosuunnittelua. - Matkailijoiden liikkuminen luonnonympäristössä voi	+/- - - - +/- -	Kymijoen veden laatu saattaa heikentyä ja sitä kautta myös monien eliöiden elinolosuhteet ellei hulevesien hallinnasta huolehdita: valunnan mukana jokeen päätyvät ravinteet sekä mahdolliset myrkylliset päästöt heikentävät veden laatua sekä pitkällä aikavälillä muuttavat elinolosuhteita Rakennemallissa eri toimintoille osoitetut alueet painottuvat pääosin jo vuoden 2025 tilanteessa rakennetuille tai muutoin käytössä oleville alueille. Uusien toimintojen sijoittelussa (esim. yritysalueet) luontoon

6.5.2025

	heikentää luonnon monimuotoisuutta ja häiritä eläimistöä.		kohdistuvia vaikutuksia voidaan jatkosuunnittelussa vähentää esimerkiksi varmistamalla ekologisten käytävien riittävä leveys ja pyrkimällä säästämään puusto. Matkailun vaikutuksia ympäröivään luontoon voidaan lieventää opastuksen, reittien kehittämisen ja merkitsemisen avulla.
Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen	- Kaupunkimaisesti rakennettu alue keskittyy vain pienelle osalle Kouvolan kaupunkia. - Yhdyskuntarakenne tiivistyy jo rakennetuilla alueilla. - Aluerakenne tukeutuu kestävästi nykyiseen liikennejärjestelmään muodostuen raiteiden ympärille. - Itärata sekä asemavaraus Elimäen kirkonkylän lähellä luovat kehittämispotentiaalia sekä Elimäen alueelle, mutta myös koko Kouvolan näkökulmasta. Elimäellä kehittämiseen vaikuttaa kuitenkin maisema-arvot. - Kyläalueilla ja haja-asutusalueilla asutus vähenee ja sitä myötä alue- ja palvelurakenne	+++ +++ ++ +++ --- -/+	

6.5.2025

	supistuu ko. alueilla. Palveluja tarjoavien kylien määrä yleisellä tasolla vähenee. • Vapaa-ajan asutus keskittyy nykyisille sijainneilleen ja saavutettavissa oleviin palveluihin voi liittyä vähäisiä muutoksia. • Maankäyttö tiivistyy ja tukeutuu nykyiseen liikennejärjestelmään. • Maankäytön kehittäminen joukkoliikennekäytävien varrella luo edellytyksiä vahvistaa joukkoliikenneyhteyksiä. • Lähipalvelut keskeisen kaupunkirakenteen alueella ovat saavutettavissa kävelen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä. • Lähipalveluiden heikkeneminen kylissä johtaa siihen, että palveluja haetaan kauempaa. • Itäradan toteutuminen vahvistaa Kouvolan ratayhteyksiä ja lyhentää matka-aikaa pääkaupunkiseudulle. • Kouvolan keskusta-alueelle keskittyminen toisi mahdollisesti osalla alueista vaatimuksia vahvistaa kuntateknistä infraa, mikä tosin loisi myös ainakin hetkellisesti työpaikkoja: lisääntyvän liikenteen vuoksi esimerkiksi liikennejärjestelyjä saatetaan joutua muokkaamaan. • Kunnallistekniikan sijoituksessa jo vuoden 2025 tilanteessa rakennemallissa esitetyille asumisen ydinalueille ja keskeisen kaupunkirakenteen alueelle, voi jo olevaa kunnallistekniikan verkostoa hyödyntää kyseisten alueiden kehittämisessä.	+ + ++ ++ ++ ++ ++	
--	---	---	--

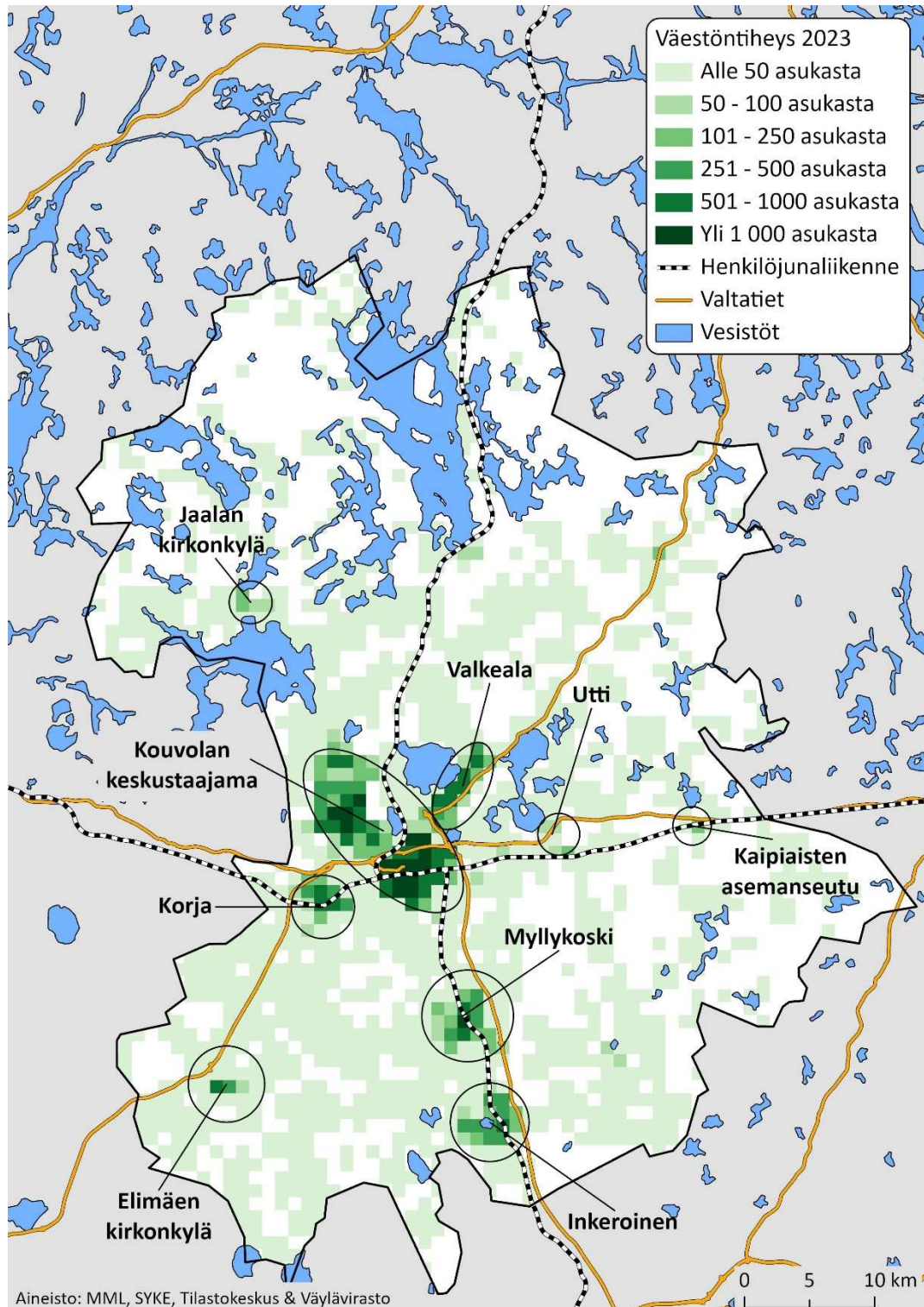
6.5.2025

	Kuntatalouden näkökulmasta on hyvä asia, mikäli yhdyskuntateknistä verkostoa ei ole tarpeen laajentaa merkittävästi: esimerkiksi jokainen rakennettu katumetri tuottaa kustannuksia niin rakentamis- kuin ylläpito-vaiheessa. Puhtaan siirtymän hankkeet voivat mahdollistaa paikallisen energiatuotannon.	+	
Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön	- Alueiden kehittäminen sekä uusien yritysalueiden sijoittaminen alueelle voivat pahimmillaan peittää alueen arvot alleen tai toisaalta vaihtoehtoisesti tarkoittaa viihtyisyyden parantamista ja kulttuurimaiseman arvojen nostamista esille aluerakenteessa: tämä riippuu uusien toimintojen yhteensovittamisesta alueen arvoihin. Kaupunkikuvan kehittymisen tarkempi ohjaaminen tapahtuu jatkosuunnittelun kautta. - Rakennemallissa osoitetut taajamat painottuvat jo vuoden 2025 tilanteessa rakennetulle alueelle ja mahdollisesti näivetyillä kyläkeskuksilla on negatiivinen vaikutus kulttuurimaisemaan.	++ -	
Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.	- Työpaikkojen määrä kasvaa. Työpaikkojen odotetaan kasvavan palveluiden ja jalostuksen alalla sekä puhtaan siirtymän investointien myötä. - Haja-asutusalueiden sekä pienempien taajamien ja kylien kehitys olisi yhä hyvin heikkoa,	++ --	

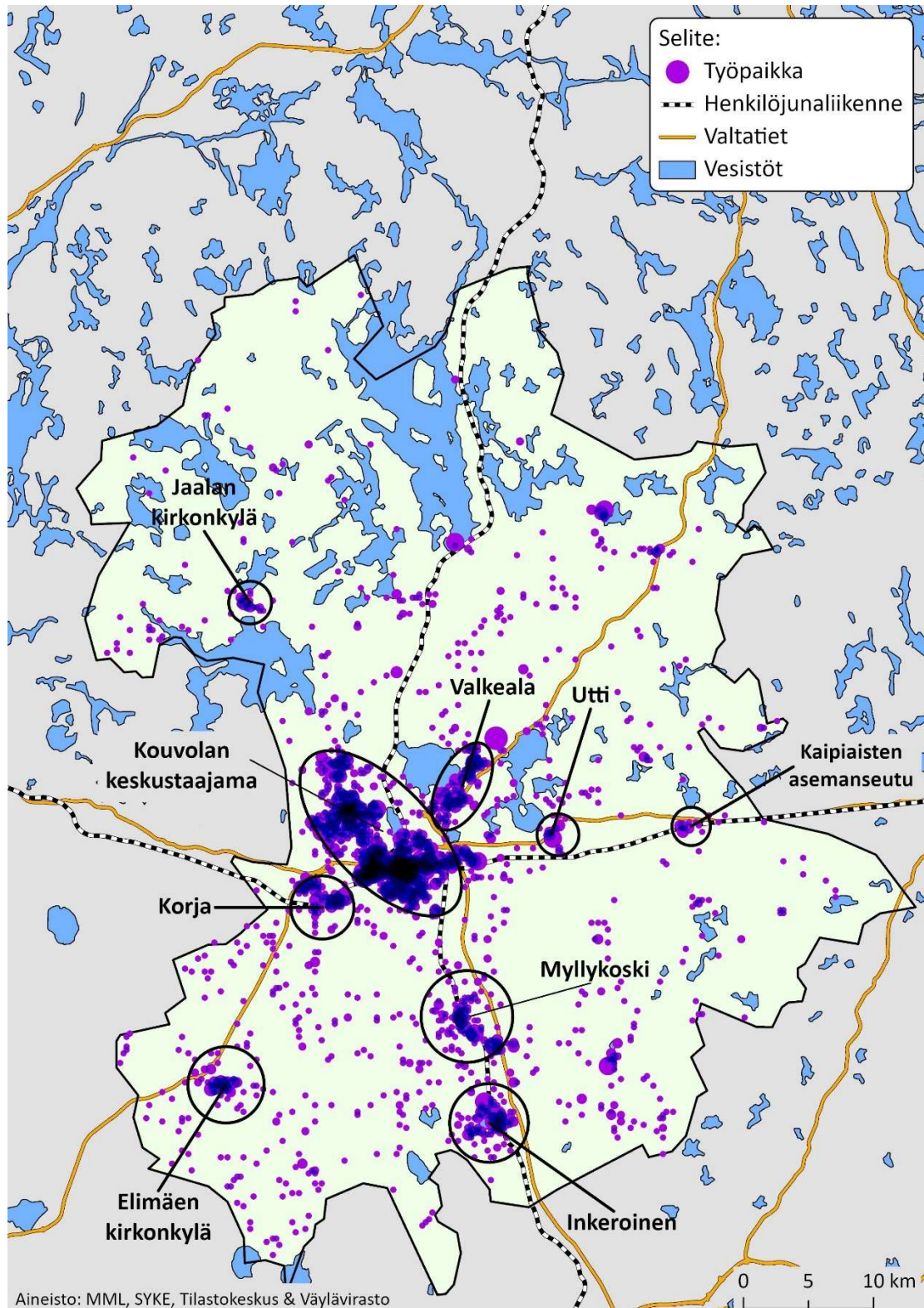
6.5.2025

Liitteet

Liite 1. Väestön sijoittuminen vuoden 2023 tilanteessa.



6.5.2025

Liite 2. Työpaikkojen sijoittuminen vuoden 2023 tilanteessa.

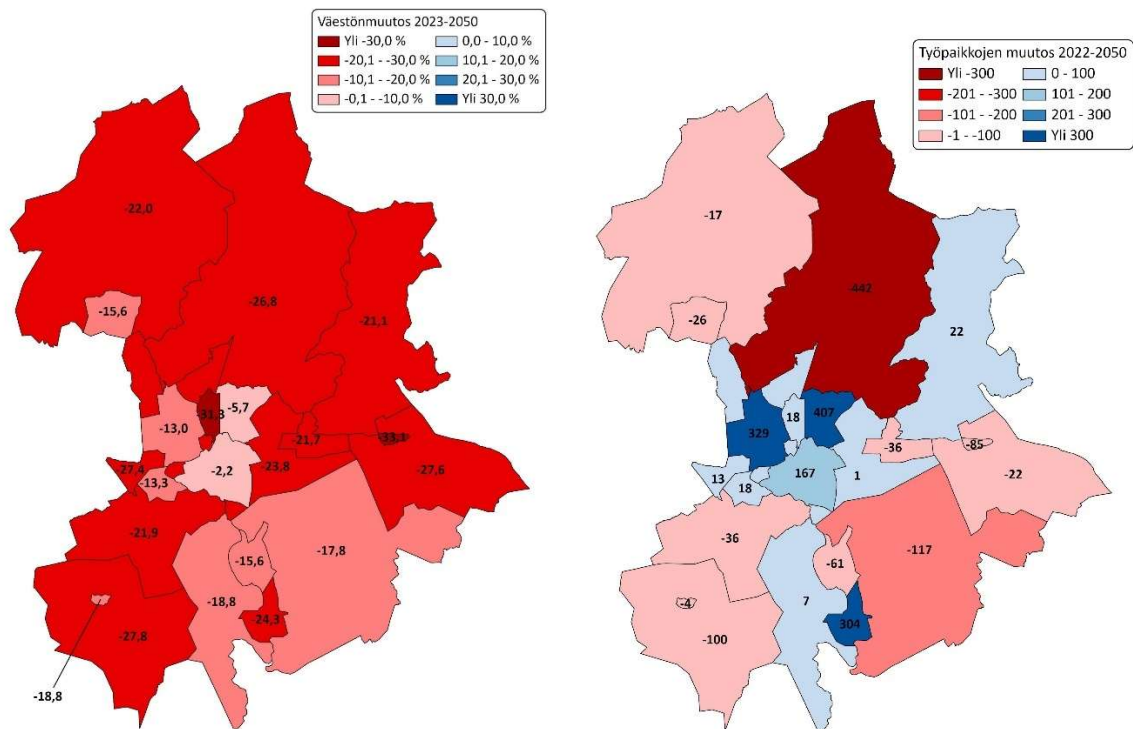
6.5.2025

Liite 3. Skenaarioiden 1, 2 ja 3 vaikutustenarvioinnit SWOT-taulukoina

Taulukko 1. Skenaario 1. Tiivistyvän ydinkaupungin ja taajamien Kouvola. Keskeisimmät vaikutukset.

Vahvuudet	Heikkoudet
- Väestön keskittyessä nykyisille alueille, ei kuntateknisen infran verkostoa ole tarvetta laajentaa merkittävästi. - Elinvoiman pysyessä yllä, kuntatalous mahdollistaa palvelujen ja teknisen verkoston ylläpitämisen. - Maankäytön tiivistyminen ja tukeutuminen nykyiseen liikennejärjestelmään sekä keskittyminen joukkoliikennekäytävien varrelle. Lähipalveluiden saavuttaminen kestävillä kulkumuodoilla keskeisen kaupunkirakenteen alueella. - Luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävin aluekokonaisuus alue säilyy nykyisellään.	- Kylien supistuessa niiden joukkoliikenteen edellytykset heikkenevät. - Palveluiden keskittyessä sinne missä asukkaat ovat, voi palvelutarjonta supistua tai paikoitellen jopa poistua kylistä. - Keskustan luonnonsuojelualueet vaarassa tuhoutua ja ekologiset käytävät eri suuntiin vaarassa katketa.
Mahdollisuudet	Uhat
- Joukkoliikennedyhteyksien vahvistaminen ja kävely- ja pyöräily-yhteyksien kehittäminen keskeisen kaupunkirakenteen alueella. - Kulttuurimaiseman arvoja ja RKY-kohteita voidaan nostaa esiin maisemassa ja rantaa niistä vahvempi imagotekijä alueelle. Luontomatkailun kehittäminen on mahdollista. - Asumisen osalta on mahdollista tarjota erilaisia asumisen muotoja – keskusta-asumisesta mökkeilyyn. - Vapaa-ajan asuminen on yhä vetovoimaista.	- Lähipalveluiden heikkeneminen kylissä johtaa siihen, että palveluja haetaan kauempaa. - Kymijoen varren kulttuurimaisema sekä lounaisosan laajat viljelymaisemat ovat vaarassa muuttua. - Keskustan luonnonsuojelualueet ovat vaarassa tuhoutua ja Kymijoen veden laatu heikentyä.

6.5.2025

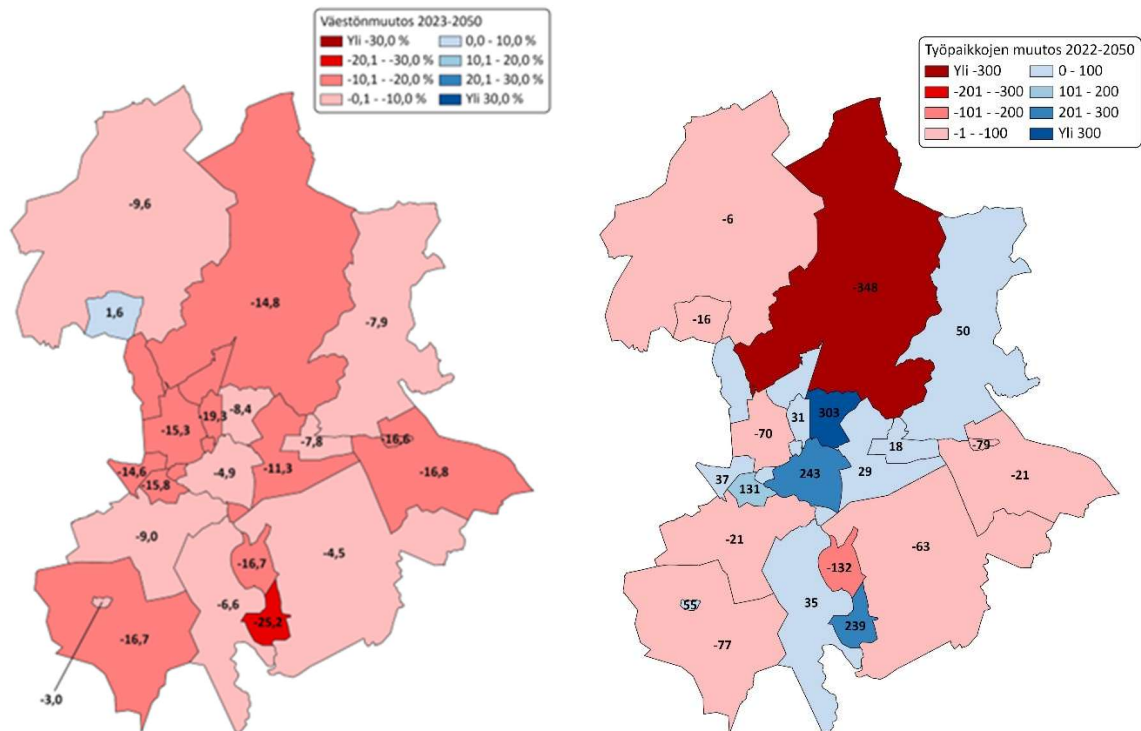


6.5.2025

Taulukko 2. Skenaario 2. Kylien ja pientaajamien Kouvola. Keskeisimmät vaikutukset.

Vahvuudet	Heikkoudet
- Lähipalvelut saavutettavissa kävellen ja pyöräillen osassa aluetta - Kylämiljööt säilyvät elävänä ja rakennukset käytössä	- Yhdyskuntarakenteen laajeneminen ja hajautuminen edellyttää uuden infran toteuttamista ja nostaa ylläpitokuluja. - Ei ole välttämättä mahdollista, että kaikkia kyliä ja keskuksia voidaan kehittää niin, että ne säilyvät/kehittyvät imagoltaan riittävän vetovoimaisina ja samalla kuitenkin kunnioittaa kohteisiin liittyviä arvoja.
Mahdollisuudet	Uhat
- Asumisen osalta on mahdollista tarjota erilaisia asumisen muotoja – keskusta-asumisesta mökkeilyyn. - Kävely- ja pyöräily-yhteyksien kehittäminen keskeisen kaupunkirakenteen alueella ja kylissä - Luontomatkailun kehittäminen luonnon ja maiseman arvojen ehdoilla voi myös vaikuttaa positiivisesti kaupungin imagoon.	- Hajautuva yhdyskuntarakenne voi lisätä yksityisautoilua ja liikennesuoritetta, jos joukkoliikenteen palvelutaso jää heikoksi - Kymijoen varren ja Elimäen kk:n alueen maiseman arvojen muuttuminen, Pyhäjärven alueella matkailun negatiiviset vaikutukset luontoon ja maisemaan - Sosiaalinen segregatio vahvistuu: maahanmuutto keskittyy lähinnä Kouvolan keskustaan ja sen lähelle. - Kuntatalous kärsii: palvelutarjontaa on oltava lukuisissa pisteissä sekä toimitettava sinne, missä ihmiset asuvat, mikä lisää kuluja.

6.5.2025



6.5.2025

Taulukko 3. Skenaario 3. Supistuva Kouvola. Keskeisimmät vaikutukset.

Vahvuudet	Heikkoudet
- Tukeutuminen nykyiseen liikennejärjestelmään - Luontoarvot ja luonnon monimuotoisuus säilyvät, mikäli matkailu/mökkeily ei lisäännä runsaasti kaupungin pohjoisosassa	- Joukkoliikenteen edellytykset heikkenevät - Voi vaikuttaa viljelyn jatkumiseen, kyläalueet autioituvat
Mahdollisuudet	Uhat
- Kävely- ja pyöräily-yhteyksien kehittäminen keskeisen kaupunkirakenteen alueella - Luontomatkailun kehittäminen	- Palveluita joudutaan hakemaan kauempaa, mikä lisää yksityisautoilua ja liikennesuoritetta - Infran ylläpidon taso heikkenee - Kulttuuriympäristön arvot heikkenevät, maisema yksipuolistuu, pellot vähitellen pusi-koituvat (pitkät näkymät ja maiseman arvot katoavat näkyvistä)

6.5.2025

