

10/10.02.04/2022 (vanha dnrno 4055/10.02.01/2018)

Tanttarin liittymä, kaava nro 07/004

ASEMAKAAVASELOSTUS, LUONNOS

Liittyy 23.1.2023 päivättyyn ja 24.2.2025 tarkistettuun asemakaavakarttaan.



KOUVOLAN KAUPUNKI
TEKNIikka JA YMPÄRISTÖ
KAAVOITUS 2025

Sisällys

| | |
|---|-----------|
| 1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT | 3 |
| 1.1. Tunnistetiedot | 3 |
| 1.2. Kaava-alueen sijainti..... | 3 |
| 1.3. Asemakaavan tarkoitus ja perustelut..... | 4 |
| 1.4. Asemakaavan liiteasiakirjat..... | 4 |
| 1.5. Kaavahankkeeseen liittyvät ja kaava-aluetta koskevat selvitykset ja suunnitelmat | 4 |
| 2. TIIVISTELMÄ | 5 |
| 3. LÄHTÖKOHDAT | 6 |
| 3.1. Selvitys suunnittelualueen oloista | 6 |
| 3.1.1. Alueen yleiskuvaus | 6 |
| 3.1.2. Kouvolan edunvalvontasuunnitelma | 7 |
| 3.1.3. Luonnonympäristö..... | 8 |
| 3.1.4. Ympäristöolosuhteet | 12 |
| 3.1.5. Liikenne..... | 15 |
| 3.1.6. Maanomistus..... | 18 |
| 3.2. Suunnittelutilanne | 18 |
| 4. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET | 24 |
| 4.1. Suunnittelun tarve | 24 |
| 4.2. Suunnittelun käynnistys ja sitä koskevat päätökset | 24 |
| 4.3. Osallistuminen ja yhteistyö..... | 24 |
| 4.3.1. Osalliset | 24 |
| 4.3.2. Vireilletulo ja osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyt..... | 25 |
| 4.4. Kaavaratkaisun perusteet | 25 |
| 4.4.1. Lausunnot, mielipiteet ja niiden huomioiminen | 25 |
| 5. ASEMAKAAVAN KUVAUS | 42 |
| 5.1. Kaavan rakenne..... | 42 |
| 5.1.1. Mitoitus | 42 |
| 5.2. Aluevaraukset | 42 |
| 5.3. Kaavan vaikutukset..... | 43 |
| 5.4. Kaavan suhde muuhun suunnitteluun | 51 |
| 5.4.1. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet | 51 |
| 5.4.2. Maakuntakaava..... | 53 |
| 5.4.3. Yleiskaava..... | 53 |
| 5.5. Ympäristön häiriötekijät..... | 53 |
| 5.6. Kaavamerkinnot ja -määräykset..... | 53 |
| 5.7. Nimistö..... | 54 |
| 6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS JA AJOITUS | 54 |

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1. Tunnistetiedot

Kunta KOUVOLAN KAUPUNKI
Alueen nimi Tanttarin liittymä, kaava nro 07/004
Kaava-alue Tanttarin alue, joka käsittää asemakaavattomia alueita ja kaavan muutosalueita.

Laatija: Kouvolan kaupunki, Tekniikka ja ympäristö, Kaavoitus

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 19.6.2018
Vireilletulo, ilmoitus kaupungin virallisissa ilmoituslehdissä 27.6.2018
Osallistumis- ja arviointisuunnitelman esittely 27.6.-24.8.2018

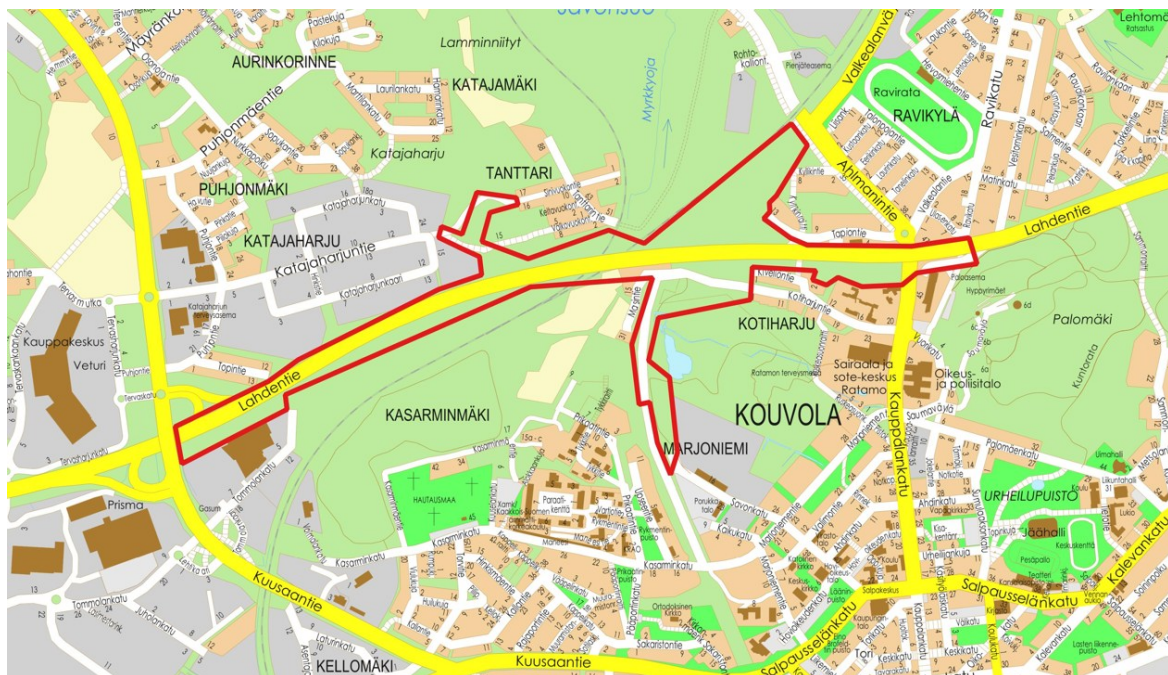
Valmisteluvaiheen ensimmäinen kuuleminen 25.1.-27.2.2023
kuulutus Kouvolan Sanomissa, sähköinen ilmoitustaulu
Valmisteluvaiheen toinen kuuleminen

Julkinen nähtävilläolo
Tekninen lautakunta
kuulutus Kouvolan Sanomissa, sähköinen ilmoitustaulu
Kaavaehdotus nähtävillä

Hyväksymiskäsittely
Tekninen lautakunta

1.2. Kaava-alueen sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Kouvolan ydinkeskustan pohjoispuolella valtatie 6 ja Tanttarin kohdalla. Suunnittelualue käsittää valtatiehen 6 rajautuvia alueita Kuusaantien ja Palomäen välillä. Alueen pinta-ala on noin 50 ha.



Kuva 1. Asemakaavaluonnoksen rajaus merkittynä punaisella rajauksella opaskartalle.

1.3. Asemakaavan tarkoitus ja perustelut

Kaavasuunnittelun tavoitteena on mahdollistaa valtatie 6 parantaminen Kuusaantien ja Palomäen välisellä alueella. Suunnitelmaratkaisuun liittyy valtatie parantaminen 2-ajorataiseksi tieksi, Tanntarin eritasoliittymä, Katajaharjuntien jatkaminen Valkealanväylälle sekä katuyhteys Kouvolan ydinkeskustan suuntaan.

1.4. Asemakaavan liiteasiakirjat

Liite 1. Ote voimassa olevasta asemakaavasta

Liite 2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, OAS

Liite 3. Asemakaavan seurantalomake – täydennetään ehdotusvaiheessa

Liite 4. Maanomistuskartta

Liite 5. Viranomaisneuvottelun muistio 4.10.2018

Liite 6. Vt6 yleiskartta (huom. kartta oheisaineistona, tie- ja katusuunnitelmilla on asemakaavasta itsenäinen hallinnollinen käsittely- ja hyväksymisprosessi)

Liite 7. Vt6 Keltti-Tanttari, Tiesuunnitelman luontoselvitys 2022

Liite 8. Valtatie 6 parantaminen Kouvolan kohdalla, Lahokaviosammalselvitys 2022

Liite 9. Liito-oravaselvitys 2023

Liite 10. Vt6 Savonsuon Natura-arviointi

Liite 11. Ympäristösuunnitelmakartta

1.5. Kaavahankkeeseen liittyvät ja kaava-aluetta koskevat selvitykset ja suunnitelmat

Luonto:

- Valtatie 6 parantaminen välillä Keltti–Tanttari, tiesuunnitelma. Tanntarin alueen liito-oravaselvitys 2023, Luontoselvitys Kotkansiipi, Petri Parkko
- VT 6 Keltti-Tanttari, Rakennusten ja siltojen lepakkotarkistukset, SitoWise 2023
- Valtatie 6 parantaminen Kouvolan kohdalla välillä Keltti - Tanttari tiesuunnitelma, Natura-arviointi, Savonsuon Natura 2000-alue, SitoWise Oy, 24.1.2024
- Valtatie 6 parantaminen Kouvolan kohdalla, Lahokaviosammalselvitys 2022, SitoWise Oy
- Vt6 Keltti-Tanttari, Tiesuunnitelman luontoselvitys 2022, Luontoselvitys Kotkansiipi, Petri Parkko 18.12.2022
- Kouvolan metsäsuunnitelmiin liittyvä luontoselvitys: Hinkismäki, Palomäki, Töröstinmäki, Lehtomäki ja Tanttari, Luontoselvitys Kotkansiipi, Petri Parkko, 2017.
- Savonsuon Natura-arviointi, Arvio valtatie 6 Kouvolan kohdan yleissuunnitelmassa esitettyjen tiejärjestelyjen vaikutuksesta Savonsuon Natura-alueeseen (FI0409001), Luontoselvitys Kotkansiipi, Petri Parkko / Sito Oy, 2015.
- Kymenlaakson maakunnallisesti arvokkaat lintualueet, Kymenlaakson Lintutieteellinen Yhdistys ry, 2015
- Vt 6 Hevossuo-Tykkimäki yleissuunnitelmaan liittyvä luontoselvitys, Luontoselvitys Kotkansiipi, Petri Parkko, 2014.
- Kasarminmäki-Ruskeasuo-Tanttari osayleiskaavan luontoselvitys, Luontoselvitys Kotkansiipi, Petri Parkko, 2012
- VT 6 Hevossuo-Tykkimäki ja VT 15 Jokela-Toikkala th Yleissuunnitelmaan liittyvät luontoinventoinnit 2011–2012, Luontoselvitys Kotkansiipi, Petri Parkko, 2012
- Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavan luontoselvitys, Luontoselvitys Kotkansiipi, Petri Parkko, 19.8.2012
- Kasarminmäki-Ruskeasuo-Tanttari osayleiskaavan hydrologinen selvitys, Kouvolan kaupunki, 2012
- Kasarminmäki-Ruskeasuo-Tanttari osayleiskaavan luontoselvitys 2012, Luontoselvitys Kotkansiipi, Petri Parkko, 31.12.2012
- Kouvolan Kasarminmäki-Ruskeasuo-Tanttari osayleiskaavan vaikutukset Natura 2000 -alueeseen Savonsuon tervalepikot FI0409001, Luontoselvitys Kotkansiipi, 2012

- VT 6 Hevossuo-Tykkimäki ja VT 15 Jokela-Toikkala th Yleissuunnitelmaan liittyvät luontoinventoinnit 2011–2012, Luontoselvitys Kotkansiipi, Petri Parkko 31.10.2012
- VT 6 Hevossuo-Tykkimäki yleissuunnitelmaan liittyvä luontoinventointi 2011, Luontoselvitys Kotkansiipi, Petri Parkko 15.12.2011
- Kouvolan Kotiharjun metsän liito-oravaselvitys, Luontoselvitys Kotkansiipi, Petri Parkko 29.4.2010
- Kouvolan arvokkaat luontokohteet 2008, Luontoselvitys Kotkansiipi, Petri Parkko 3.3.2009

Melu:

- Kouvolan kaupungin meluselvitys 2016, WSP Finland Oy, 31.3.2016
- Valtatien 6 parantaminen Kouvolan kohdalla: Yleissuunnitelma, meluvyöhykekartat, Sito / Kaakkois-Suomen ELY-keskus, 2015
- Valtatien 6 parantaminen Kouvolan kohdalla välillä Keltti-Tanttari, tiesuunnitelma, Meluselvitys, Sitowise 30.10.2023

Liikenne:

- Valtatien 6 parantaminen Kouvolan kohdalla : Yleissuunnitelma, Sito / Kaakkois-Suomen ELY-keskus, 2015
- Tiesuunnitelma ja tiesuunnitelmaselostus, Valtatien 6 parantaminen Kouvolan kohdalla välillä Keltti-Tanttari, Sitowise 2024

Kulttuuriympäristö:

- Kouvolan rakennetun ympäristön inventointi, Rurik Wasastjerna, 2009

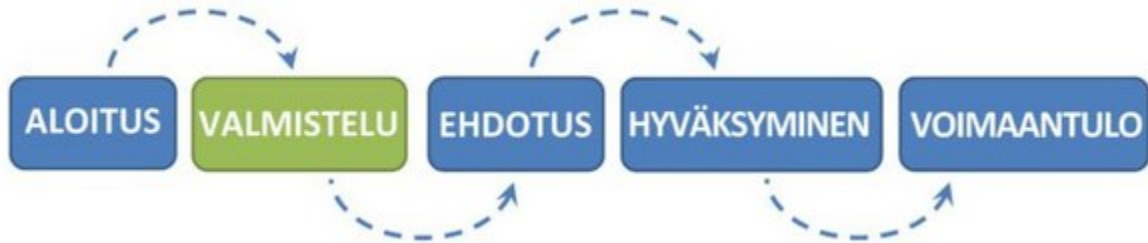
2. TIIVISTELMÄ

Asemakaavan muutos on tullut vireille Kouvolan kaupungin aloitteesta ja sitä laaditaan valtatie 6 parantamista varten. Asemakaavalla edistetään Tanttarin alueen liikennejärjestelyjen toteuttamisedellytyksiä. Kaavan laadinta on aikataulullisesti sidoksissa valtatie 6 suunnitteluun. Valtatie 6 on keskeinen osa Salpausselän liikennekäytävää ja kuuluu osana Euroopan komission päättämään Suomen kattavaan liikenneverkkoon (TEN-T). Suunnittelussa selvitetään hankkeen vaikutukset alueen luontoarvoihin ja pyritään lieventämään rakentamisesta aiheutuvia negatiivisia luontovaikutuksia.

Asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli tiedoksiantona teknisen lautakunnan kokouksessa 26.6.2018 § 156. Asemakaavan vireilletulosta oli kuulutus Kouvolan Sanomissa, kaupungin virallisilla ilmoitustauluilla ja internet-sivuilla 27.6.2018. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli julkisesti nähtävillä 27.6.-24.8.2018 välisenä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatu palaute vastineineen ovat kaavaselostuksen kappaleessa *4.4.1.Lausunnot, mielipiteet ja niiden huomioiminen*. Kaavoituksen aloitusvaiheessa järjestettiin MRL 66 §:n mukainen viranomaisneuvottelu sen aloitusvaiheessa.

Vireilletulon jälkeen kaavasuunnittelu oli pysähdyksissä, sillä asemakaavoitusta ei ollut mielekäästä jatkaa ilman rinnalla tapahtuvaa tiesuunnitelman laatimista. Vt6 on valtion maantie ja sen suunnittelusta vastaa Kaakkois-Suomen ELY-keskus. Tiesuunnitelma sai rahoituksen ja tiesuunnitelman laatiminen alkoi vuonna 2022, jolloin myös alueen asemakaavoitus aktivoitui uudelleen. Tiesuunnitelman ja asemakaavan laatiminen tapahtuvat rinnakkain ja suunnittelukysymyksiä koordinoidaan suunnittelun hankeryhmissä ja teemakokouksissa Kouvolan kaupungin kaavoituksen, ELY-keskuksen liikennevastuualueen, tiesuunnittelukonsultin (SitoWise Oy) sekä muiden asiantuntijoiden kesken. Tiesuunnitelman myötä syntyvä selvitys- ja suunnitelma-aineisto ovat olleet myös kaavoituksen käytettävissä.

Ensimmäistä kertaa Tanntarin liittymän asemakaavan luonnos oli nähtävillä 25.1.-27.2.2023. Sitten tiesuunnittelu ja sen vaatimat selvitykset ovat edenneet ja kaavasuunnittelun osalta on tullut tarve laajentaa asemakaavoitettavaa aluetta. Asemakaavan laajenemisen vuoksi päivitetty kaavuluonnos asetetaan nähtäville, jotta osallisille voidaan varata mahdollisuus ilmaista mielipiteensä kaavan valmisteluvaiheessa. Samaan aikaan tiesuunnitelma on valmistunut ja Kaakkois-Suomen ELY-keskus on asettanut sen nähtäville.



Alueidenkäyttölain 52 §:n mukaan asemakaavan hyväksyy kunnanvaltuusto. Valtuuston päätösvaltaa voidaan johtosäännössä siirtää kunnanhallitukselle. Kouvolan kaupunginvaltuusto on 10.5.2021 (§ 45) hyväksynyt 1.6.2021 voimaan tulleen hallintosäännön, jolla päätösvaltaa on siirretty tekniselle lautakunnalle. Hallintosäännön 29 §:n mukaan tekninen lautakunta päättää asemakaavojen ja asemakaavan muutosten hyväksymisestä. Tekninen lautakunta on siten 1.6.2021 alkaen päätösvaltainen asemakaavojen ja asemakaavan muutosten hyväksymistä koskevista asioista.

3. LÄHTÖKOHDAT

3.1. Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1. Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualueen kohdalla valtatie 6, Savon rata ja Kymintehtaiden raiteet risteävät. Suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitseva Tanntarin asuinkeskittymä on Kouvolan rakennetun ympäristön inventoinnissakin mainittu pienehkö, muusta kaupunkirakenteesta irrallaan oleva asumiskeskittymä. Alue on muodostunut pääosin 1930-50 –lukujen aikana maanomistajien myydessä tonttimaaksi sopivia palstoja mm. rautatieläisille, sotilaille ja Kymintehtaan työntekijöille.

Tanntarin alue on luontoarvoiltaan hyvin rikas, osittain johtuen mm. liikenneväylien aiheuttamista maankäytön rajoituksista, minkä takia alue on säilynyt rakentamattomana ja metsäisenä. Tanntarin alueella on liito-oravan elinympäristöjä. Suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsee Natura2000-verkostoon kuuluva Savonsuon tervalepikko.

Alueen kautta kulkee runsaasti kunnallisteknisiä johtoja. Suunnittelualueen länsilaidalle kulkee pohjois-etelä-suunnassa kaasulinja. Alueen poikki kulkee myös voimajohto.

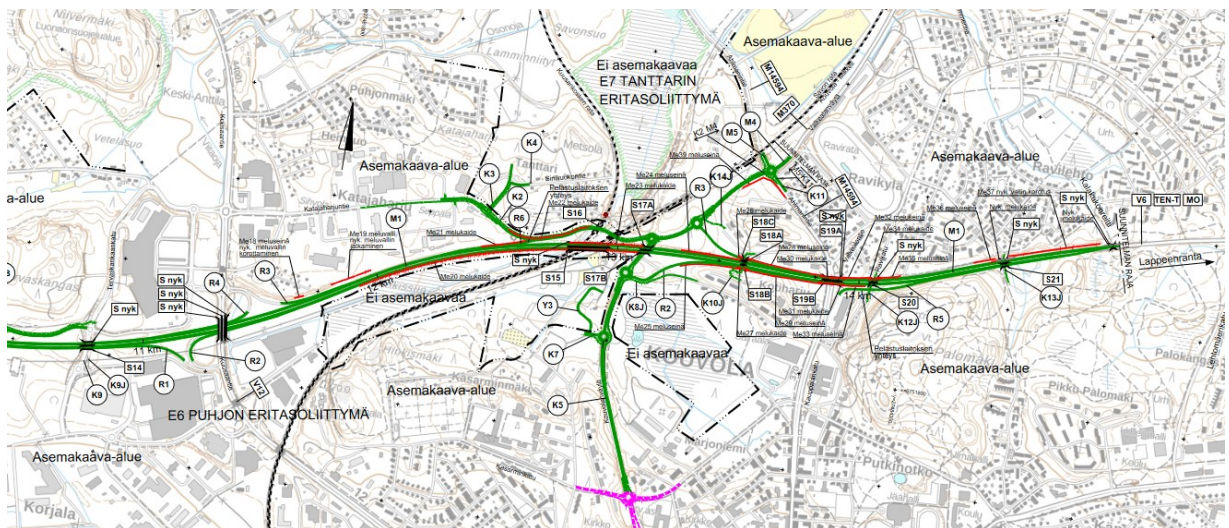
Valtatie 6 on suunnittelualueen kohdalla 1+1 -kaistainen moottoriliikennetie. Vuonna 2015 on valmistunut valtatie 6 parantamista koskeva yleissuunnitelma. Vuoden 2022 keväällä valtatie 6 tiesuunnitelman laatiminen välille Keltti-Tanntari alkoi. Tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä alueen liikennejärjestelyjen yksityiskohtainen toteuttamistapa on tarkentunut.



Kuva 2. Suunnittelualueita viistoilmakuvassa keskustan suunnasta kuvattuna.

Alla on esitetty yleiskartta Tanntarin alueen tiesuunnitelmasta. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen ohjauksessa olevan tiesuunnitelma on valmistunut vuoden 2025 aikana. Tiesuunnitelma ja asemakaava ovat omia hallinnollisia prosessejaan ja niitä laaditaan limittäin. Aikanaan hyväksyttäväksi etenevä valmis tiesuunnitelma ei saa olla ristiriidassa alueen asemakaavan kanssa.

Tiesuunnitelma käsittää valtatie 6 parantamisen 2-ajorataiseksi tieksi Keltistä Tanntariin. Niskalantielle ja Tanntariin tehdään uudet eritasoliittymät ja Tanntarista uusi sisääntulokatu Kouvolan keskustaan. Valtatie 6 pohjoispuolelle Niskalantieltä itään ja Tanntarista Puhjon suuntaan rakennetaan rinnakkaiskadut paikallista liikennettä varten. Nykyinen Kymijoen ylittävä Keltin silta peruskorjataan ja Kymijoen yli rakennetaan uusi silta toiselle ajoradalle ja jalankulku- ja pyöräilyväylälle. Hankkeessa parannetaan jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä sekä meluntorjuntaa. Tiesuunnitelmaan sisältyy uutena kohteena Tanntarin tasoristeyksen poisto.



Kuva 3. Yleiskartta valtatie 6 tiesuunnitelmaluonnoksesta 19.1.2023.

3.1.2. Kouvolan edunvalvontasuunnitelma

Valtatie 6 parantamisen varmistaminen yksi Kouvolan kaupungin tärkeimpiä liikennehankkeiden edunvalvontakohteita. Kaupungin edunvalvonnan tavoitteita valtatie 6:n osalta ovat:

- Kasvaneiden liikennemäärien myötä, valtatie 6 liikenteelliseksi ongelmiksi ovat nousseet liikenneturvattomuus, liikenteen huono välityskyky sekä valtatieverkkoon ja Kouvolan maankäytön yhteyksiin liittyvät puutteet.
- Liikenteen sujuvuuden parantaminen ja ruuhkautumisen estäminen.
- Liikenneturvallisuuden huomattava parantaminen.
- Päätieverkon jatkuvuuden ja selkeyden sekä Kouvolan keskustan ja valtatieverkon välisten yhteyksien parantaminen.
- Kouvolan kaupungin osakeskusten välisten yhteyksien parantaminen
- Kehittyvän maankäytön edellyttämien liikenneyhteyksien parantaminen.
- Kevyen liikenteen yhteyksien turvallisuuden ja yhteistarpeiden parantaminen.
- Liikenteen aiheuttamien melu-, terveys- ja ympäristöhaittojen vähentäminen ja lieventäminen.

3.1.3. Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

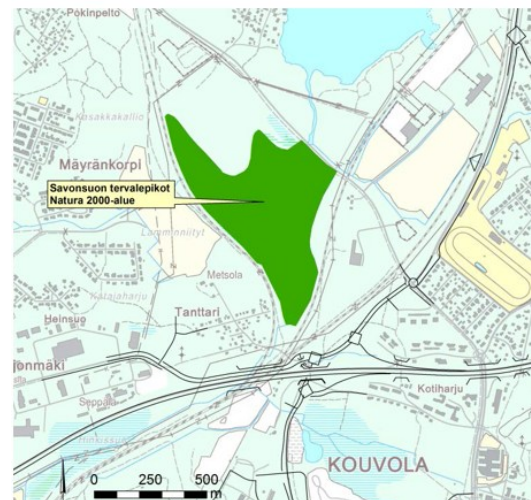
Maisemaa hallitsevat alueen liikenneväylät, rautatiet ja valtatie siltoineen.

Luonnonolot ja kasvillisuus

Tanttarin alueen luonnonoloja on arvioitu useissa luontoselvityksissä koskien alueen yleiskaavoja ja valtatie 6 suunnitelmia.

Liito-orava elää varttuneissa, kuusivaltaisissa metsissä, joissa kasvaa sekapuustona lehtipuita, haapaa, koivua ja leppää. Tanttarin alueella esiintyy liito-oravaa, metsäiset alueet ovat lajille otollista varttunutta sekametsää isoine kuusineen. Suunnittelualue on pysynyt metsäisenä ja rakentumattomana ja alue toimii myös liito-oravien kauttakulkualueena kuutostien eteläpuolelta Savonsuon suuntaan.

Suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsee Natura2000-verkoston kuuluva Savonsuon tervaleppikko. Savonsuo on lähes luonnontilainen tervaleppäluhta, mikä on suotyyppinä Suomessa erittäin harvinainen. Savonsuon kasvilajistossa on harvinaisia kasveja, kuten lehtopalsami ja sisämaassa harvinainen punakoiso. Alue on liito-oravan elinalue. Savonsuon suojeluperusteina on mainittu luontodirektiivin luontotyypit humuspitoiset järvet (3610) ja metsäluhdet (9080, priorisoitu). Savonsuo on myös luonnonsuojelualue ja se kuuluu soidensuojeluohjelmaan.



Kuva 4. Kuvassa Savonsuon Natura-alueen rajausta.

Kasarminmäki-Ruskeasuo-Tanttari osayleiskaavan yhteydessä laaditussa hydrologisessa selvityksessä on todettu, että Savonsuon veden pinnan korkeus riippuu suurelta osin Kuusaanlammen (Kymijoki) pinnan korkeudesta. Etelästä virtaa oja Myrkköjojan kautta Savonsuolle.

Luonnonsuojelulain 65 §:n mukaan, jos hanke tai suunnitelma joko yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa todennäköisesti merkittävästi heikentää valtioneuvoston Natura 2000 -verkoston ehdottaman tai verkostoon sisällytetyn alueen niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000

-verkostoon, hankkeen toteuttajan tai suunnitelman laatijan on asianmukaisella tavalla arvioitava nämä vaikutukset.

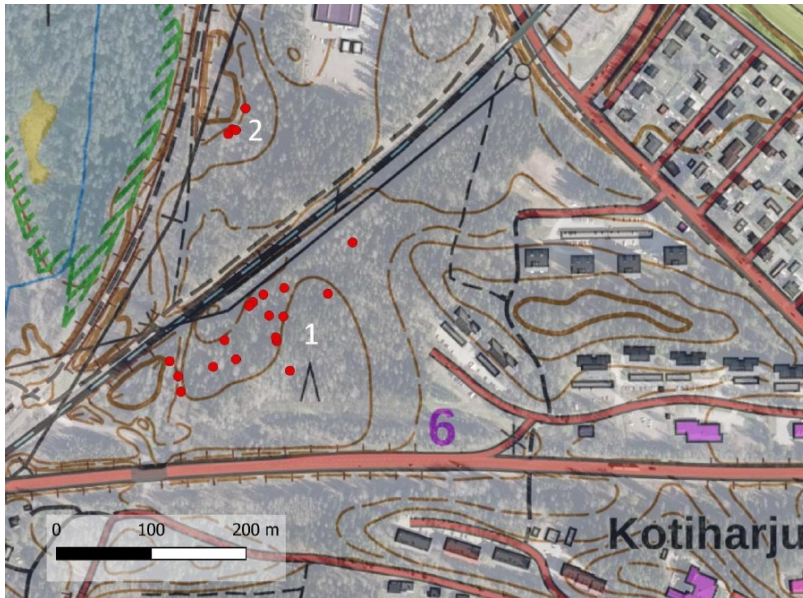
Kartoituskaudella 2022 Tanntarin alueelle on tehty luontoselvitys (Vt6 Keltti-Tanttari, Tiesuunnitelman luontoselvitys 2022, Luontoselvitys Kotkansiipi). Luontoselvityksessä selvitettiin myös liito-oravan kulkuyhteyksiä, uhanalaisten hyönteislajien elinympäristöjä ja ravintokasveja sekä haitallisten vieraslajien esiintymiä. Keväällä 2022 alueelta löytyi radan varrelta paljon liito-oravan papanoita sekä lisääntymis- ja levähdyspaikaksi tulkittu kolohaapa. Vuonna 2022 papanoita löytyi selvästi vähemmän kuin vuoden 2014 kartoituksessa. Aikaisemmissa selvityksessä todetut liito-oravan elinalueet tulee kuitenkin huomioida suunnittelussa. Liito-orava on lyhytikäinen ja se katoaa esiintymisalueiltaan, mikäli puustoiset yhteydet lajille soveltuvien elinympäristöjen väliltä poistetaan.

Liito-oravatilannetta tarkasteltiin uudelleen keväällä 2023 (Valtatien 6 parantaminen välillä Keltti–Tanttari, tiesuunnitelma. Tanntarin alueen liito-oravaselvitys 2023, Luontoselvitys Kotkansiipi). Tuolloin lajista tehtiin havaintoja vain valtatie pohjoispuolella. Selvityksen mukaan liito-oravakanta on Kasarminmäen, Savonsuon ja Tanntarin alueella taantunut. Selvityksen mukaan liito-oravakannan taantuminen voi johtua monista eri syistä, osittain kannanvaihteluista, mutta myös sopivien ruokailupuiden määrä alueella on vähentynyt merkittävästi radanvarsihakkuiden takia.

Rautatien viereiset alueet ovat paahdeympäristöjä, josta löytyi kultapiiskua, joka on erittäin uhanalaisen kulopussikoin toukkien ravintokasvi. Rautatiealikulun ympäristöstä löytyi myös kukkivia purtojuuria, joka on useille suojeltaville hyönteislajeille tärkeä kasvi.

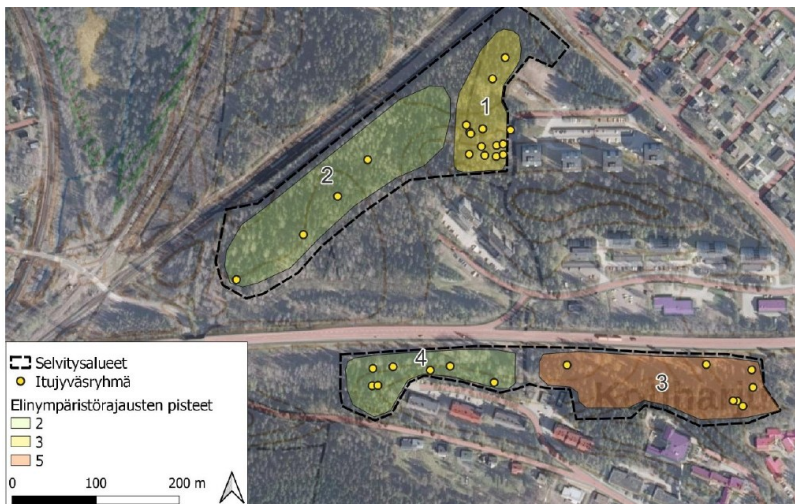


Kuva 5. Otteet vuoden 2022 luontoselvityksestä. Vasemmalla liito-oravan elinalue (1) ja liito-oravalle sopivat metsät ja arvokkaat elinympäristöt (2 ja 3). Oikeanpuoleisessa kuvassa kulopussikoin toukkien löytöpaikka 1 ja uhanalaisten hyönteislajien ravintokasvien kasvupaikat 2–6.



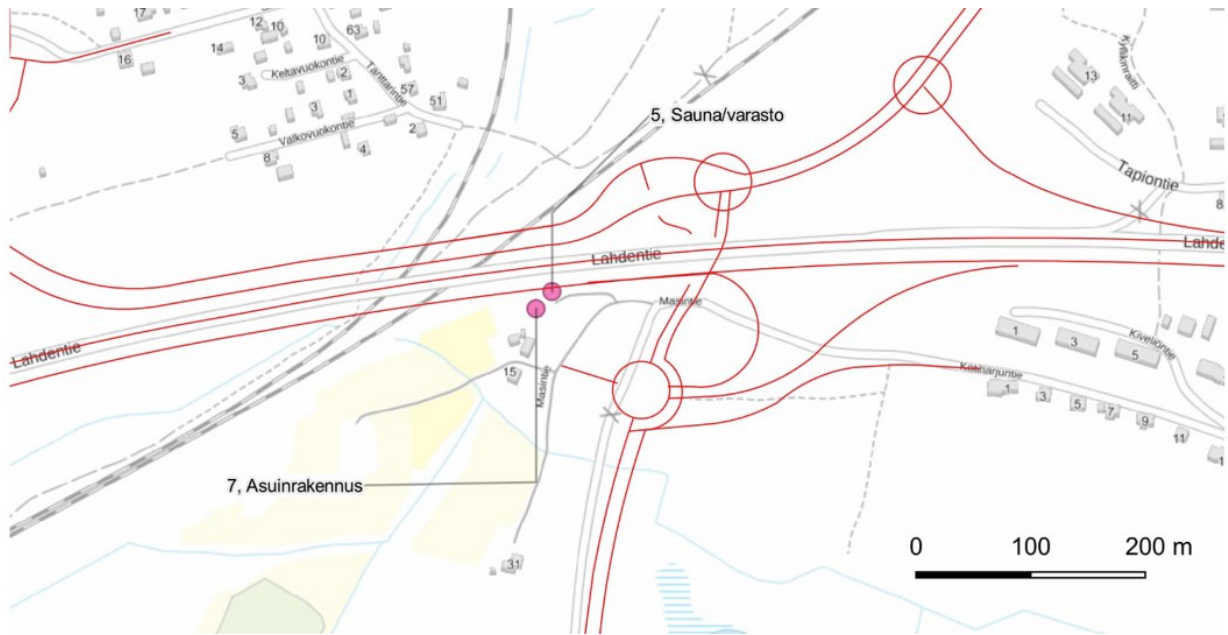
Kuva 6. Liito-oravan papanahavainnot keväällä 2023.

Tanttarin alueelle on laadittu luontoselvityksen lisäksi erillinen laho-kaviosammalselvitys. Selvityksen tarkoituksena oli selvittää lahoaviosammalten esiintyminen nykyistä tietä ympäröivillä, laho-kaviosammalle soveltuviksi tunnistetuilla metsäalueilla. Maastokartoituksissa ei havaittu itiöpesäkkeitä. Itujyväryhmiä havaittiin yhteensä 32 kannolta tai maapuulta. Selvityksessä elinympäristöjä pisteytettiin laadullisesti ja pisteytykseen vaikutti mm. havaittujen itiöpesäkkeellisten lahopuuyksiköiden määrä, esiintymäalueen koko, itiöpesäkkeiden määrä, muiden lähistöllä sijaitsevien esiintymäalueiden ja suojelualueiden läheisyys. Lahokaviosammalten kannalta edustavin alue sijoittuu valtatie 6 eteläpuolelle.



Kuva 7. Ote laho-kaviosammalselvityksestä.

Tiesuunnitelman yhteydessä on tarkistettu suunnitelma-alueen siltojen ja rakennusten lepakkotilanne (VT 6 Keltti-Tanttari, Rakennusten ja siltojen lepakkotarkistukset, SitoWise 2023). Tämän asemakaavan alueella on kaksi tarkistettua rakennusta, sauna/varistorakennus ja päärakennus. Selvityksen mukaan rakennukset tarkastettiin ulkoisesti tutkimalla visuaalisesti lepakoiden pääsy ylä- tai alarakenteisiin. Selvityksessä todetaan, että sauna/varistorakennuksessa ei ole lepakoiden päivä- tai talvehtimispaikkoja. Päärakennus ei ulkoisen tarkistuksen perusteella tarjoa pääsyä välikattoon ja siten rakennuksessa ei ole lepakoiden päivä- tai talvehtimispiiloja.



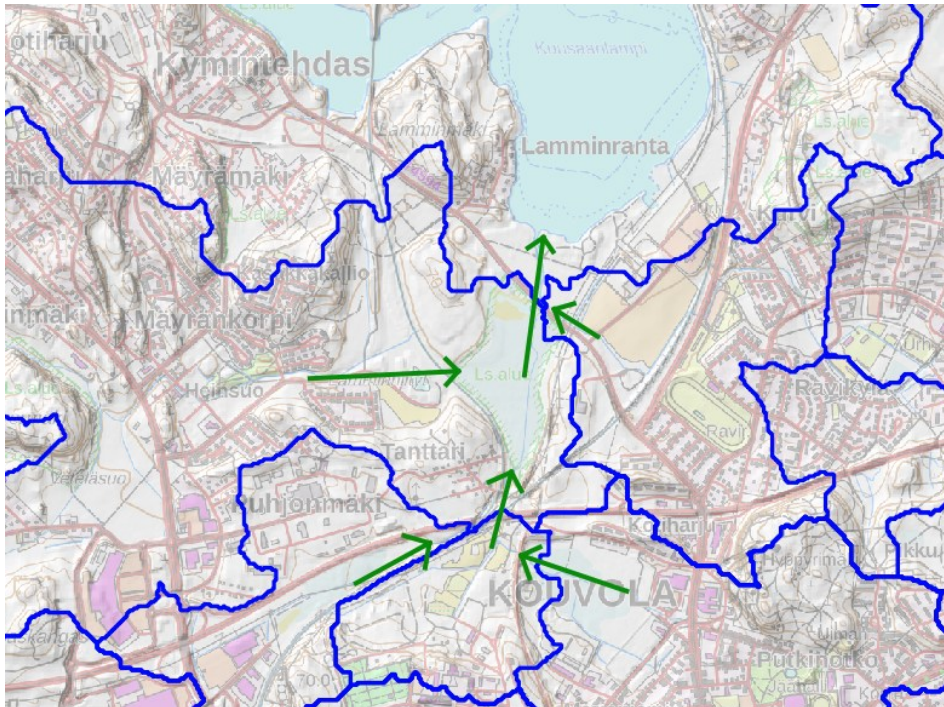
Kuva 8. Ote lepakkoselvityksestä, Tanttarin liittymän asemakaava-alueella tarkistetut rakennukset.

Maaperä ja rakennettavuus

Suunnittelualue sijoittuu Salpausselän reunamuodostumalle. Alueen maaperä on GTK:n maaperäkarttojen perusteella suurimmaksi osaksi hiesua ja hiekkamoreenia.

Vesitalous ja hulevedet

Suunnittelualue ei sijaitse pohjavesialueella. Suunnittelualueen valumavedet kulkevat purkavat Myrkköjojan kautta pohjoiseen Kymijokeen.



Kuva 9. Valuma-alueet (sininen raja) ja virtaussuunnat (vihreät nuolet). Valuma-alueiden havainnollistamisessa on käytetty SYKE:n PUROHELMi-hankkeen mukaisia pienten virtavesien uomien valuma-alueita sekä Metsäkeskuksen, Metsähallituksen ja Otso-metsäpalveluiden tuottamaa pintavesien virtausmallia.

3.1.4. Ympäristöolosuhteet

Asuminen ja väestö

Kaavoitettavalla alueella ei ole asutusta, mutta kaava-alue rajautuu Kouvolan keskustaajamaan. Lähin asutus sijaitsee välittömästi kaava-alueen pohjoispuolella. Tanttarin alueella on haja-asutusluonteista asutusta ja alueella on vireillä asemakaavan laatiminen.

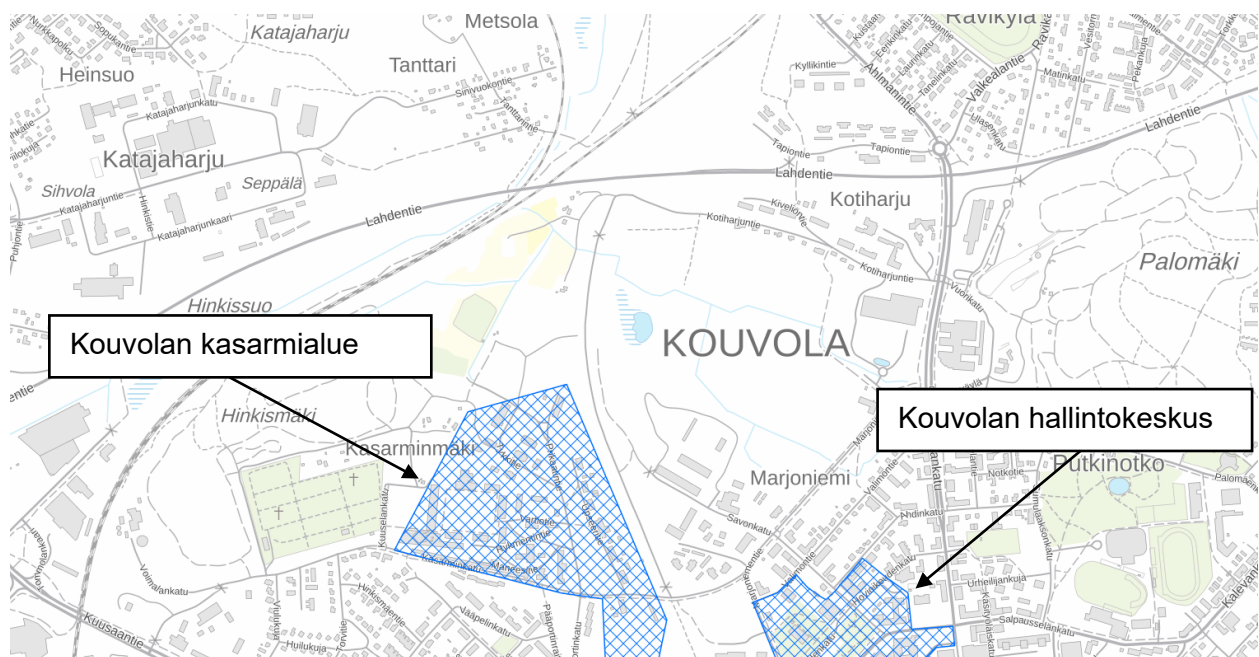
Muinaismuistot ja -jäännökset

Kaavoitettavalla alueella ei ole tiedossa olevia muinaismuistolain (295/63) mukaisia kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muuta arkeologista kulttuuriperintöä. Alueella ei ole tiedossa olevia kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia, kohteita tai alueita.

Rakennettu kulttuuriympäristö

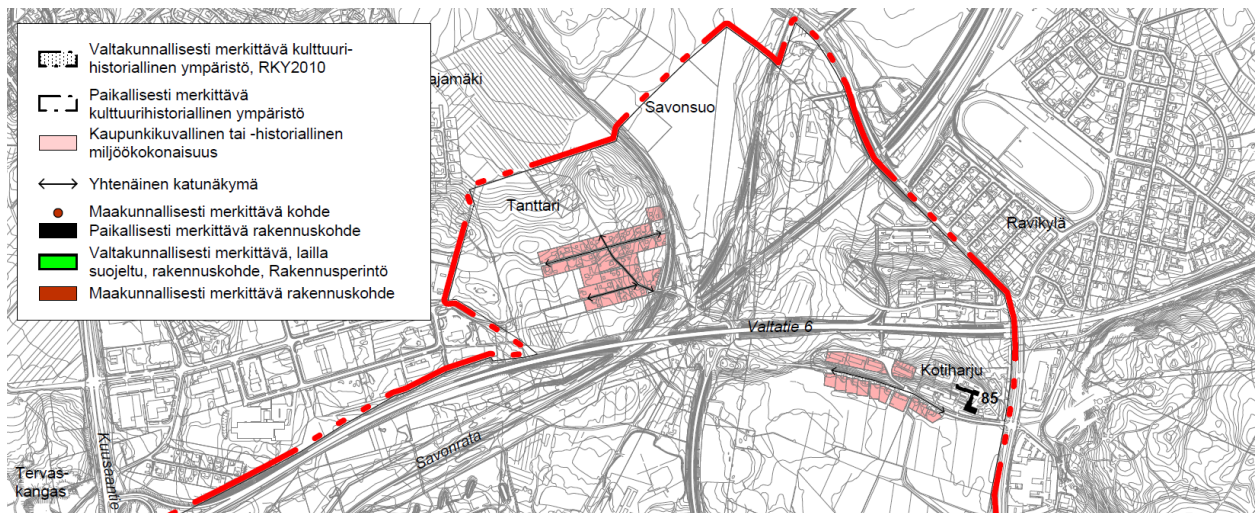
Suunnittelualueella sijaitsee yksi rakennuspaikka. Alueen rakennettua ympäristöä ovat valtatie 6, rautatiet ja Tanttartie sekä aluetta halkovat voimajohdot.

Lähimmillään valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisen inventoinnin RKY-alue sijoittuu suunnittelualueen eteläpuolelle Kasarminmäelle. Kouvolan kasarmialue on yksi venäläisten 1910-luvulla rakentamista rautatieyhteyksien tuntumaan sijoitetuista tiilikasarmialueista. Kasarmialueen rakennuskanta on pääosin alkuperäistä.



Kuva 10. Suunnittelualueen lähimmät valtakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY).

Suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitseva Tanttarin asuinkeittymä on Kouvolan rakennetun ympäristön inventoinnissakin mainittu pienehkö, muusta kaupunkirakenteesta irrallaan oleva asumiskeskittymä. Alue on muodostunut pääosin 1930-50 –lukujen aikana maanomistajien myydessä tonttimaaksi sopivia palstoja mm. rautatieläisille, sotilaille ja Kymintehtaan työntekijöille.



Kuva 11. Ote Kouvolan rakennetun ympäristön inventoinnista (Rurik Wasastjerna, 2009)



Kuva 12. Ilmakuva Tanttarin alueelta vuodelta 1953 (Lähde: Maanmittauslaitoksen ilmakuva-aineisto).



Kuva 13. Kaava-alueella oleva rakennuspaikka.

Palvelut ja työpaikat

Kaava-alue sijaitsee Kouvolan keskustan pohjoispuolella. Kaava-alueella ei sijaitse palveluita. Kouvolan keskustan palvelut sijaitsevat suunnittelualueen eteläpuolella ja Tervaskankaan kaupalliset palvelut sen länsipuolella.

Tekninen huolto

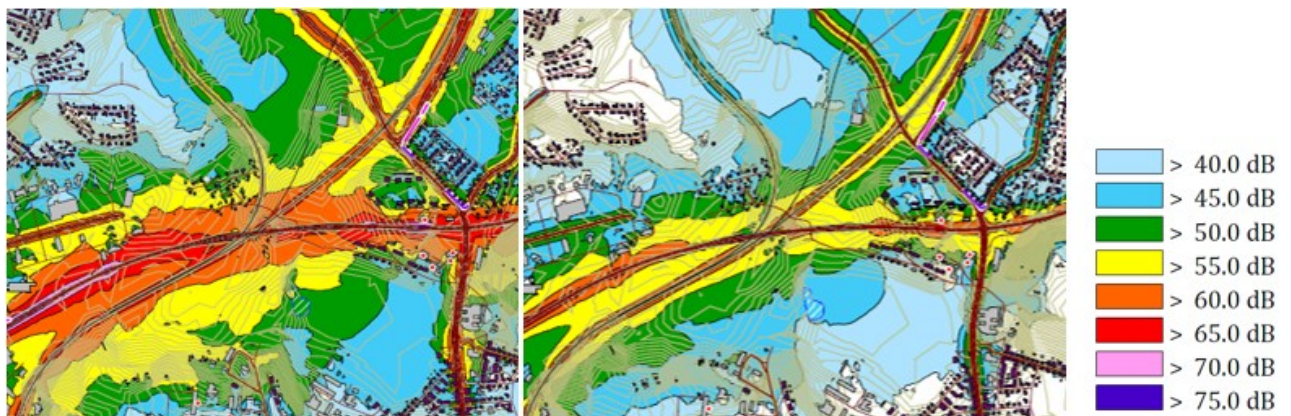
Alueen läpi kulkee yhdyskuntateknisiä järjestelmiä. Suunnittelualueella tai sen välittömässä läheisyydessä kulkee kaukolämpölinjoja, sähköjohtoja, vesi- ja hulevesijohtoja sekä puhelin ja data-kaapeleita. Merkittävimmät johdot ovat alueen länsiosassa sijaitseva korkeapaineinen maakaasun siirtoputki sekä pohjois-eteläsuuntaisesti aluetta halkovat KSS Verkon omistamat 110 kV:n voimajohdot.

Maakaasuputkisto aiheuttaa rajoitteita alueen käytölle. Putkiston läheisyydessä tulee noudattaa valtioneuvoston asetusta 551/2009 maakaasun käsittelyn turvallisuudesta.

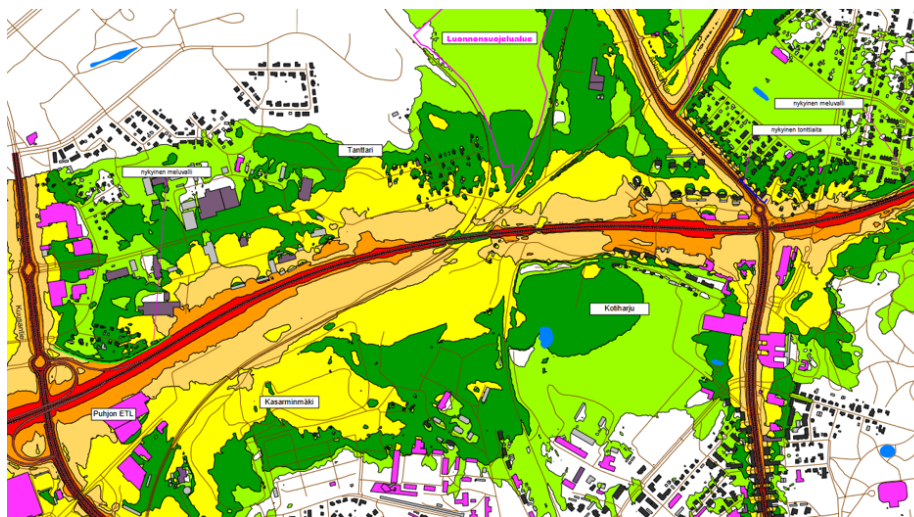
Ympäristöhäiriöt

Melu

Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaan asumiseen käytettävillä alueilla on ohjeena, että melutaso ei saa vanhoilla asuinalueilla ylittää ulkona melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22-7) 50 dB. Uusilla asumiseen osoitettavilla alueilla käytetään yöohjearvoa (klo 22-7) 45 dB. Kouvolan kaupungin alueella olevaa liikennemelua on tutkinut Kouvolan kaupungin ohjauksessa WSP Finland Oy vuonna 2016. Valtatie 6 liikennemelun nykytilannetta ja ennustetilannetta on tutkittu valtatie yleissuunnitelmassa vuonna 2015 sekä tiesuunnitelman meluselvityksessä. Suunnittelualueella melua aiheuttavat nykytilanteessa suuret liikenneväylät: valtatie 6, Savon rata ja Kuusankosken rata. Ohessa on esitetty otteet Kouvolan meluselvityksestä vuodelta 2016 sekä valtatie 6 tiesuunnitelman meluselvityksestä.



Kuva 14. Otteet Kouvolan kaupungin meluselvityksestä päivä- ja yöajan keskiäänitasoilla.



Päiväajan keskiäänitaso
 $L_{Aeq, 7-22}$
 (laskentakorkeus: 2 m)

- > 45 dB
- > 50 dB
- > 55 dB
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB

Kuva 15. Ote valtatie 6 tiesuunnitelman meluselvityksestä, melun nykytilanne.

Runkomelu

Runkomelulla tarkoitetaan maaperän kautta rakennukseen siirtyvää värähtelyä, joka muuttuu ääneksi. Kiskon ja junan pyörien tai tienpinnan ja renkaiden kosketuksesta aiheutuva värähtely siirtyy maaperän kautta väylän läheisten rakennusten perustuksiin ja etenee perustuksien kautta rakennuksen runkorakenteisiin ja sitä kautta huonetiloihin. VTT:n laatimassa esiselvityksessä *Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi* (VTT tiedotteita 2468) on annettu suosituksia runkomelutason raja-arvoiksi. Suositukset ovat asuinhuoneistoille ovat L_{prm} 30/35 dB.

Tärinä

Tärinä leviää liikenneväylistä maaperän kautta maaperän kautta rakennuksiin. Tärinän syntymiseen vaikuttavat mm. liikennöivän kaluston kunto, paino ja nopeus, maaperä, väylän rakenne ja perustamistapa sekä väylän kunto, kuten epätasaisuudet. Liikennetärinä ulottuu kauimmaksi hienorakeisissa pehmeissä maalajeissa kuten savessa tai siltissä. Pienin liikennetärinä aiheutuu karkearakenteisissa kivennäismaalajeissa (sora, hiekka) ja moreenimaalajeissa sekä kalliossa. VTT:n on antanut suosituksensa värähtelyluokituksesta (*Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta, VTT:n tiedotteita 2278*). Suosituksena on, että asuinhuoneistoissa vanhoilla asuinalueilla pyritään pääsemään tärinän osalta arvoon $\leq 0,60$ mm/s ja uusilla asuinalueilla arvoon $\leq 0,30$ mm/s.

Virkistysalueet

Alueella sijaitsee pienialaisia asemakaavassa puistoksi merkittyjä alueita. Alueen läpi kuljetaan pyöräillen ja kävellen Tanttarintien kautta. Kouvolan keskustan suunnasta tuleva käytöstä poistettu ratapenkki toimii myös kevyen liikenteen kulkuyhteytenä. Myös Savonsuota voidaan käyttää virkistysalueena.

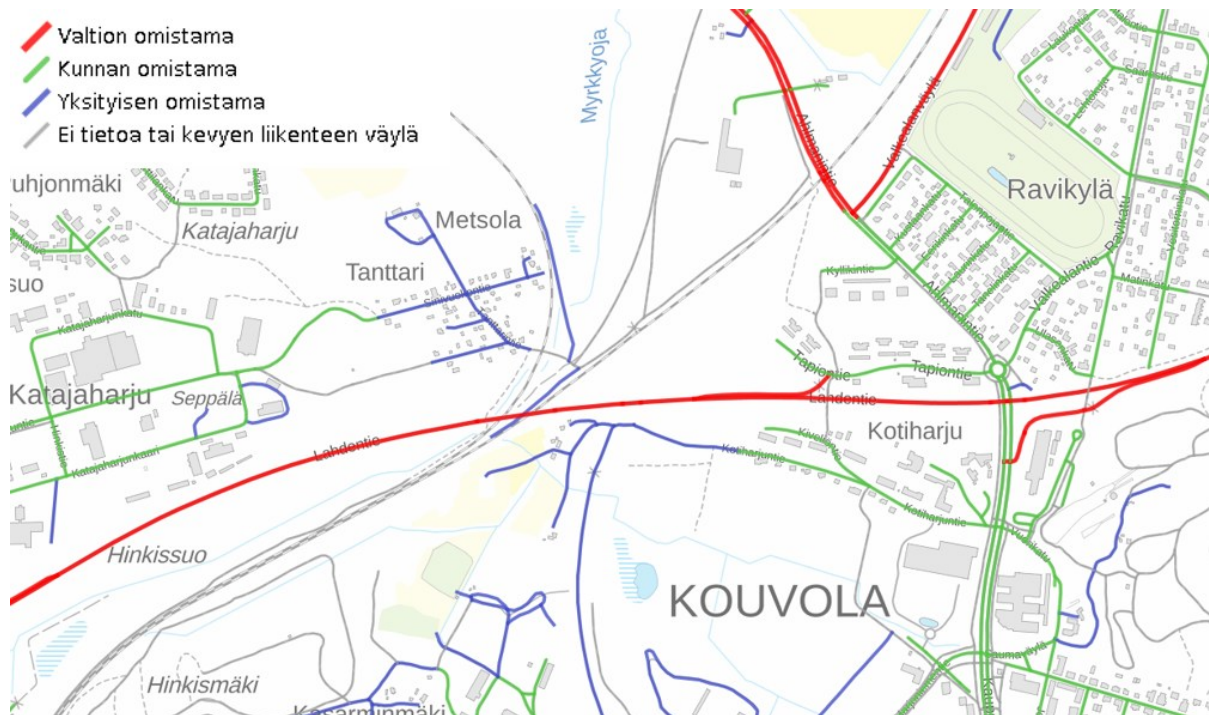
3.1.5. Liikenne

Kaava-alue sijaitsee Savon radan, Kuusankosken radan ja valtatie 6:n risteämäkohdassa. Savonradan ja Kuusankosken radan välissä kulkee käytöstä poistettu Kuusaanlammen rata. Kulku rautateiden yli on mahdollista kevyelle liikenteelle, mutta ajoneuvoliikenne on katkaistu. Kotiharjuntie on kaupungin katu. Maanteiden lisäksi Tanttarin alueella on yksityisiä tiekuntia.

Valtatie 6 on vilkasliikenteinen ja huomattava osa liikenteestä on pitkämatkaista. Valtatiellä 6 on keskeinen rooli Kouvolan seudun liikennejärjestelmässä alueen maankäyttöä sekä seudullista että paikallista liikennettä palvelevana väylänä. Kouvolan pääliittymän (Puhjon eritasoliittymä) alueella on seudun suurin kauppakeskittymä, joka lisää liikennettä valtatiellä ja ruuhkauttaa

liittymiä. Tieverkon jäsentelyssä on puutteita ja valtatieliikennettä kulkee osittain alemman tason tie- ja katuverkossa. Valtatie ei täytä tällä hetkellä päätteille asetettuja vaatimuksia. Väyläviraston liikennelaskentojen mukaan Tanttarin kohdalla valtatie 6 keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) vuonna 2021 oli 8872 ajoneuvoa vuorokaudessa (ajon./vrk). Koilliseen suuntautuvan Valkealanväylän keskimääräinen vuorokausiliikenne oli 6719 ajon./vrk.

Väylävirasto on käynnistänyt Kouvola-Kuopio rataosuuden peruskorjausta sekä kehittämistoimenpiteitä koskevan selvityksen ja hankearvioinnin laadinnan. Työn tavoitteena on esisuunnitelmatasoisesti selvittää rataosuudella tarpeelliset kehityskohteet sekä esittää ehdotus toimenpidepoluksi yhdessä peruskorjauksen kanssa.



Kuva 16. Alueen ajoneuvoliikenteen väylien hallinnolliset luokat (Lähde: Digiroad-aineisto).

Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T

Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T tavoitteena on mahdollistaa tavaroiden ja henkilöiden saumaton, turvallinen ja kestävä liikkuminen kaikkialla Euroopan unionissa sekä luoda saumattomat liikenneyhteydet naapurimaiden kanssa. Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T edistää Euroopan unionin talouskasvua ja kilpailukykyä sekä vahvistaa unionin taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta varmistamalla kaikkien unionin alueiden saavutettavuus ja yhteenliitettävyys. Valtatie 6 kuuluu TEN-T kattavaan verkkoon.

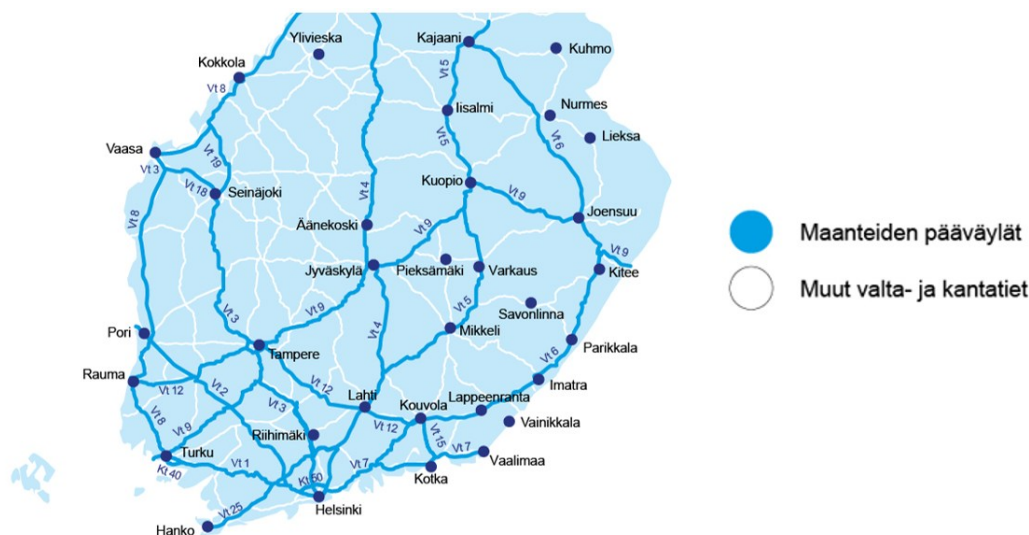
Euroopan laajuinen liikenneverkko Suomessa
Alustava sopimus 19.12.2023



Kuva 17. Oikealla kuvassa Euroopan laajuinen liikenneverkko Suomessa (Lähde: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/euroopan-laajuinen-liikenneverkko-ten-t>)

Pääväyläverkko

Maanteiden ja rautateiden valtakunnallisesti merkittävät pääväylät on määritetty Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella 1.1.2019. Väyläviraston mukaan pääväylät yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuksat ja solmukohtat, ja ne palvelevat erityisesti pitkien etäisyyksien työmatkaliikennettä sekä elinkeinoelämän tavarakuljetuksia. Kaikkiin maakuntakeskuksiin ulottuu maanteiden ja rautateiden pääväylä. Valtatie 6 Kouvolan kohdalla kuuluu maanteiden pääväyliin.



Kuva 18. Maanteiden pääväylät (Lähde: <https://vayla.fi/vaylista/liikennejarjestelma/paavaylaverkko>)

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne12) ja väyläverkon investointiohjelma

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoituksena on lisätä liikennepolitiikan pitkäjänteisyyttä. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tullaan esittämään liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristöä koskeva analyysi, visio liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050 asti ja liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskevat tavoitteet. Liikenne12-suunnitelman päivitys on käynnissä.

Väylävirasto on laatinut osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman. Investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät liikenneinfrahankkeet. Investointiohjelma päivitetään vuosittain.

Vt6 Kouvolan kohdan parantaminen ei tällä hetkellä kuulu väyläverkon investointiohjelmaan. Väyläosuus on kuitenkin huomioitu tärkeimpien investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden hankkeiden joukossa. Hanke on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa ja hanke parantaa liikenteen sujuvuutta ja nostaa väylän palvelutasoa.

Lähteet: Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu: <https://vayla.fi/suunnittelu-rakentaminen/valtakunnallinen-liikennejarjestelmasuunnittelu>

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025–2032:
<https://www.doria.fi/handle/10024/188738>

Eurooppatieverkosto

Liikenne- ja viestintäministeriön tiedotteen 29.5.2024 mukaan Suomi aikoo esittää E16-tien jatkamista Suomen puolelle Euroopan talouskomission tieliikenteen työryhmälle. Eurooppatiet ovat Euroopan valtioita yhdistäviä maanteitä, jotka ovat merkitty E-merkein. Eurooppateistä sovitaan valtioiden välisessä AGR-sopimuksessa (Eurooppalainen sopimus kansainvälisistä pääliikenneväylistä). Nykytilanteessa Eurooppatie E16 alkaa Pohjois-Irlannista ja jatkuu Iso-Britannian kautta Norjaan ja edelleen Ruotsiin Gävleen. Ehdotuksen mukaisesti E16-tietä jatkettaisiin Suomen puolelle Raumalle ja siitä edelleen Tampereen, Lahden ja Kouvolan kautta Kotkaan. Kouvolan alueella ehdotettu E16-reitti kulkisi valtateiden 12, 6 ja 15 kautta Lahden suunnalta kohti Kotkaa. Eurooppatien 16 laajentaminen tukisi liikenne- ja viestintäministerin mukaan vahvistaisi yhteyksiä länteen tiivistämällä entisestään Suomen ja Ruotsin välistä yhteistyötä ja korostamalla satamien roolia. Lisäksi muutos painottaisi Suomen sisäisen itä-länsi-suuntaisen liikenteen merkitystä.



Kuva 19. Esitys E16-tien jatkamisesta Suomeen.

Kaakkois-Suomen liikennestrategia

Kaakkois-Suomen liikennestrategiaan on kuvattu ne maakuntien sisäisiin ja ulkoihin yhteyksiin sekä liikennepalveluihin liittyvät toimenpiteet, joilla on valtakunnallista merkitystä. Tanttarin eritasoliittymä on osa Vt6 Kouvolan kohdan 1. vaiheen suunnitelmaa, joka on yksi Kaakkois-Suomen liikennestrategian kärkitoimenpiteistä. Kaakkois-Suomen liikennestrategia on luettavissa verkkosivuilla:

<https://storymaps.arcgis.com/collections/c40bee44db804ccb9c7f651214cecd6?item=1>

Kymenlaakson liikennestrategia

Kymenlaakson liikennestrategia on päivitetty vuonna 2024 ja Kymenlaakson liiton maakuntahallitus on hyväksynyt strategian 18.3.2024. Vt6 Kouvolan kohta kuuluu Kymenlaakson liikennestrategian infrakohteisiin. Kymenlaakson liikennestrategia on luettavissa verkkosivuilla:

<https://storymaps.arcgis.com/collections/8beb25caea48477199818a1ff60e886f?item=1>

3.1.6. Maanomistus

Alueen maanomistus on hajanainen. Kouvolan kaupunki omistaa liikenneväyliin ja asuinalueisiin rajautuvia alueita. Maantie- ja rautatiealueet ovat valtion omistuksessa. Maanomistus on esitetty liitteessä 4.

3.2. Suunnittelutilanne

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Alueidenkäyttötavoitteiden tehtävänä on:

- varmistaa valtakunnallisesti merkittävien seikkojen huomioon ottaminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa,
- auttaa saavuttamaan maankäyttö- ja rakennuslain ja alueidenkäytön suunnittelun tavoitteet, joista tärkeimmät ovat hyvä elinympäristö ja kestävä kehitys,
- toimia kaavoituksen ennakoivan ja vuorovaikutteisen viranomaistyön välineenä valtakunnallisesti merkittävissä alueidenkäytön kysymyksissä sekä
- edistää kansainvälisten sopimusten täytäntöönpanoa Suomessa.

Maankäyttö- ja rakennuslain 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. Valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin kuuluvat seuraavat kokonaisuudet:

- Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- Tehokas liikennejärjestelmä
- Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
- Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
- Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Kymenlaakson maakuntakaava 2040

Kymenlaakson maakuntakaava 2040 on hyväksytty maakuntavaltuustossa 15.6.2020. maakuntakaavassa valtatie 6 on merkitty *kehitettäväksi moottori- tai moottoriliikennetieksi* (mo_s), johon kuuluu suunnitelmääräys: *Maankäytön suunnittelulla ei saa estää varauksen myöhempää suunnittelua ja toteuttamista. Yksityiskohtaisessa maankäytön suunnittelussa tulee varautua siihen, että väylälle pääsy tapahtuu järjestettyjen liittymien kautta.* Tanttarin kohdalla on merkintä *suunnitellusta eritasoliittymästä* (etl_s).

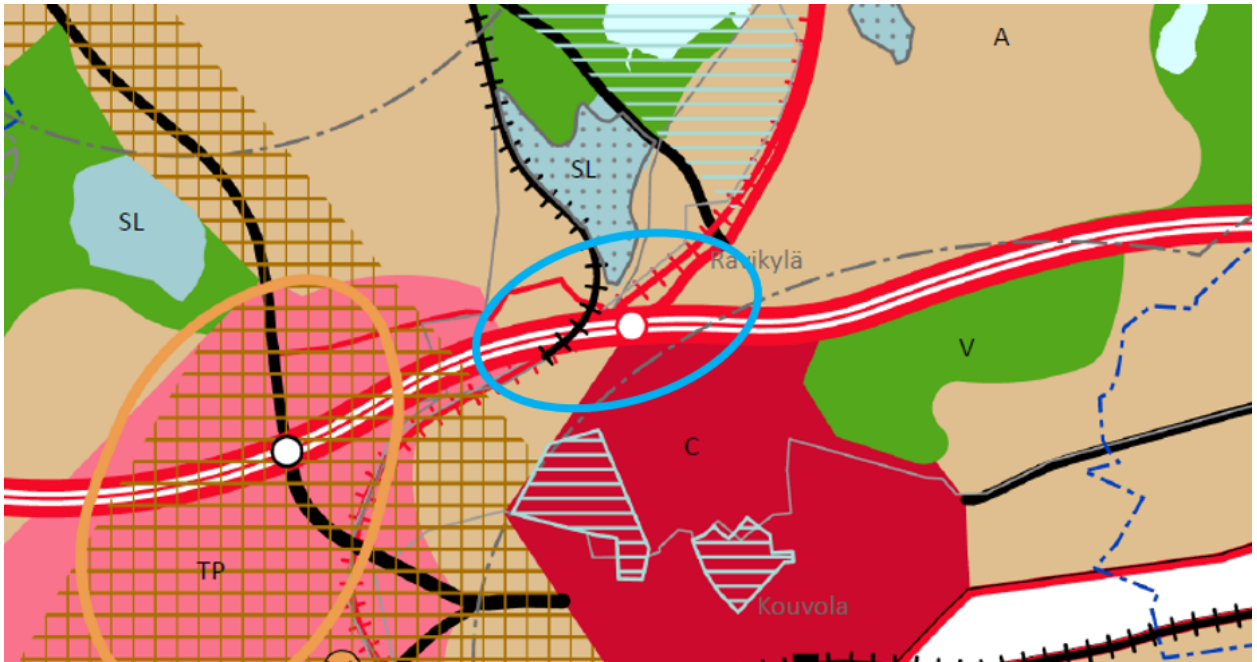
Tanttari-Katajajarju rinnakkaistie on merkitty Kataharjun päädyssä *suunnitelluksi tai kehitettäväksi yhdystieksi* (yt_s) ja idässä Ravikylän suunnalla *suunnitelluksi seututieksi tai pääkaduksi* (st_s). Alueen poikki risteää kaksi rautatietä: *kehitettäväksi pääradaksi* (rp_s) merkitty Kouvola-Kuopio (Savon rata) rautatie ja *pääradaksi* (rp) merkitty Kouvola-Kuusankoski teollisuuden ratayhteys.

Aluetta halkoo Valkeala-Keltti *pääsähkölinja* (z), Kouvolan taajama-alueen *pääkaasulinja* (k) sekä Kouvola-Kaipainen *siirtoviemäri* (jv). Kaava-alueen eteläisin osa kuuluu Seveso III -direktiivin mukaisen kemikaalilaitoksen *konsultointivyohtykkeeseen* (sev).

Alue kuuluu maakuntakaavan *taajamatoimintojen alueen* (A) piiriin. Valtatien eteläpuolelta alkaa Kouvolan *keskustatoimintojen alue* (C). Kaava-alue rajautuu lännessä Korjalan *työpaikka-alueeseen* (TP). Kaava-alue rajautuu Savonsuon Natura-alueeseen, joka on merkitty *luonnonsuojelualueeksi* (SL) ja *Natura 2000 -verkostoon kuuluvaksi tai ehdotetuksi alueeksi* (nat).

Maakuntakaavassa on lisäksi rantoja, yhtenäisen rantaviivan säästämistä, vaelluskalavesistöjä, Kymijoen tulva-aluetta, tuulivoiman ja puolustusvoimien toimintaedellytyksien huomioimista, uusituvia energioita, vähittäiskaupan suuryksiköjä, Natura 2000-verkostoon, muinaisjäänneksiin ja kestävien liikkumistapojen edistämiseen liittyviä koko maakuntakaava-aluetta koskevia suunnitelmääräyksiä.

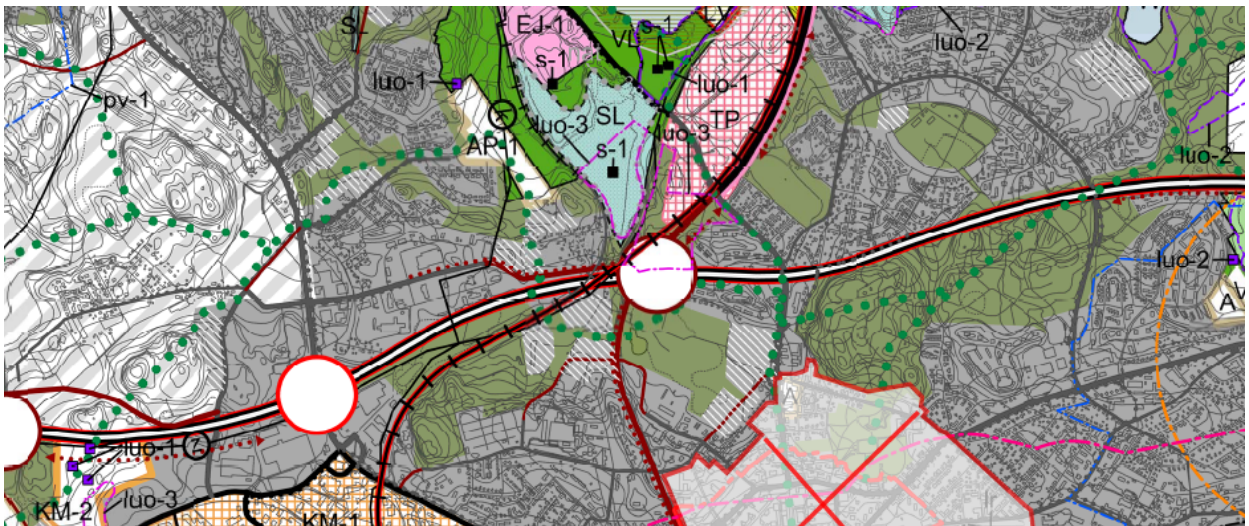
Kymenlaakson liitto on aloittanut Elinvoimainen ja sopeutuva Kymenlaakso -vaihemmaakuntakaavan 2060 valmistelun.



Kuva 20. Ote Kymenlaakson maakuntakaavasta 2040. Asemakaavoitettavan alueen likimääräinen sijainti on esitetty sinisellä soikiolla.

Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaava

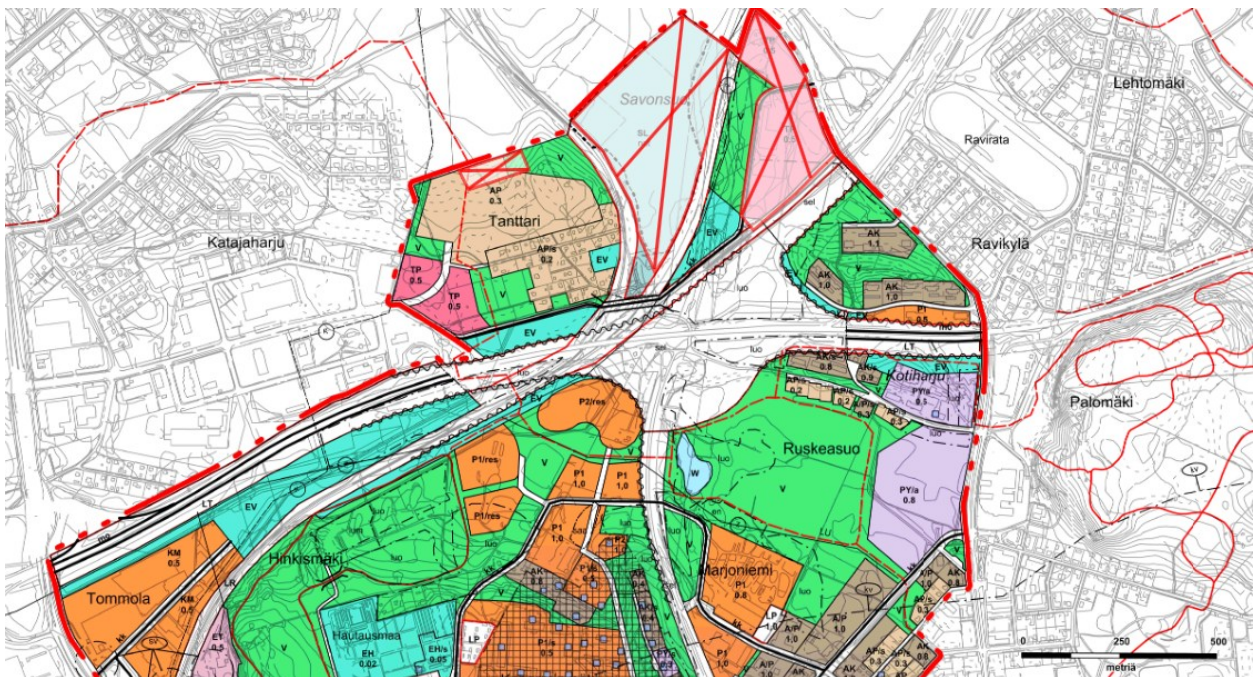
Tanttarin aluetta koskee Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaava (lv. 6.1.2016). Valtatie 6 on merkitty *merkittävästi parannettavaksi tieksi*. Suunnitellun eritasoliittymän kohdalle on merkitty *uusi eritasoliittymä*. Valkealanväylän ja Katajaharjuntien välinen yhteys ja yhteys Kouvolan keskustan suuntaan on merkitty *uudeksi ohjeelliseksi tie-/katulinjaukseksi*. Savonranta on merkitty *merkittävästi parannettavaksi pääradaksi* ja teollisuusraide *pääradaksi*. Alueen luontoarvoja on merkitty kaavaan aluerajauksella *luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue* (luo-3). Tanttarin alueen pohjoispuolelle on merkitty asemakaavoitettavaksi tarkoitettu pientalovaltainen asuinalue (AP-1). Tanttarin alueen länsipuolella kulkee pohjois-etelä-suuntaisesti *maakaasun siirtoputki* (k).



Kuva 21. Ote Kouvolan kaupungin keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavasta.

Kasarminmäki-Ruskeasuo-Tanttari osayleiskaavan tarkistus

Alueella on voimassa 5.8.2013 lainvoiman saanut oikeusvaikutteinen Kasarminmäki-Ruskeasuo-Tanttari osayleiskaava. Valtatie 6 on merkitty *yleisen tien alueeksi* (LT). Tarkemmin valtatie on merkitty *moottori- tai moottoriliikennetieksi* (mo). Liittymäalue on merkitty *selvitysalueeksi* (sel), alueen yksityiskohtainen käyttö selviää tie- ja katusuunnittelun yhteydessä ja alueen maankäytöllä ei saa heikentää Natura-alueen suojeluarvoja. Alueen luontoarvoja on merkitty kaavakartalle *luo*-merkinnällä (luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokas alue). Valtatien ja asuinalueiden väliin on merkitty *meluntorjuntatarpeita ja suojaviheralueita* (EV). Kasarminmäki-Ruskeasuo-Tanttari osayleiskaavan liikennealueiden merkinnät on tehty vuoden 1996 valtatie 6 yleissuunnitelman perusteella. Vuonna 2015 valtatielle on laadittu uusi yleissuunnitelma, jota on valmisteltu samanaikaisesti Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavan kanssa. Yleiskaavaan on merkitty Valkealanväylän ja Katajaharjuntien yhdistävä katuyhteys ja katuyhteys Tanttarin liittymästä etelään kohti Kouvolan keskustaa.



Kuva 22. Ote Kasarminmäki-Ruskeasuo-Tanttari osayleiskaavan tarkistuksesta.

Asemakaava

Suunnittelualue on pääosin asemakaavatonta aluetta. Suunnittelualueen itä- ja länsiosassa on asemakaavoittua aluetta. Valtatie 6 on merkitty *kauttakulku-, sisääntulo- ja ohitustieksi vierisuoja- ja näkemäalueineen* (LT). Suunnittelualue koskee myös mm. puistoalueita (P- ja PL-alueet), suojaviher- ja katualueita.



Kuva 23. Ote ajantasaisesta asemakaavatilanteesta. Kavasuunnittelualue rajattu punaisella viivalla. Nyt suunniteltava alue on suurelta osin asemakaavatonta.

Ympäristövaikutusten arviointi (YVA)

Hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettely on suoritettu vuonna 1996 (valtatie 6 rakentaminen moottoritieksi välillä Hevossuo–Tykkimäki). Vuonna 1995 valmistunut YVA-selostus on voimassa, koska uusia merkittäviä tielinjauksia ja/tai muita kohteita ei sisälly hankkeeseen. Hankkeen tarkoituksena on kehittää valtatie 6 Hevossuon ja Tykkimäen välistä osuutta Kouvolan seudun pääväylänä sekä osana merkittävää valtakunnallista yhteyttä. Yhteysviranomaisen lausunnossa arviointiselostuksesta on todettu mm.:

”Ympäristövaikutusselvityksessä ei ole tullut esiin sellaisia vaikutuksia, jotka olisivat erityisenä esteenä hankkeen toteuttamiselle.” Hankkeesta on vastannut Kaakkois-Suomen tiepiiri ja yhteysviranomaisena on toiminut Kaakkois-Suomen ympäristökeskus.

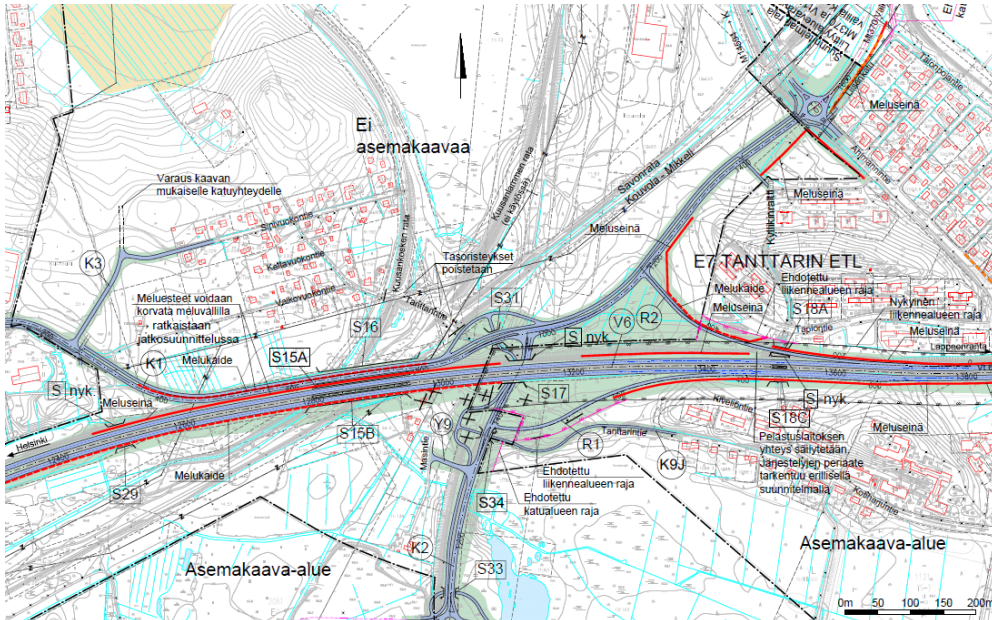
Valtatien 6 parantaminen Kouvolan kohdalla, yleissuunnitelma

Valtatien 6 tiesuunnitelma Keltti-Tanttari perustuu vuonna 2015 valmistuneen valtatie yleissuunnitelman ratkaisuihin. Yleissuunnitelmaraportissa Tanttarin alueen yleissuunnittelun aikaista suunnitteluprosessia ja vaihtoehtojen vertailuja on kuvattu seuraavasti:

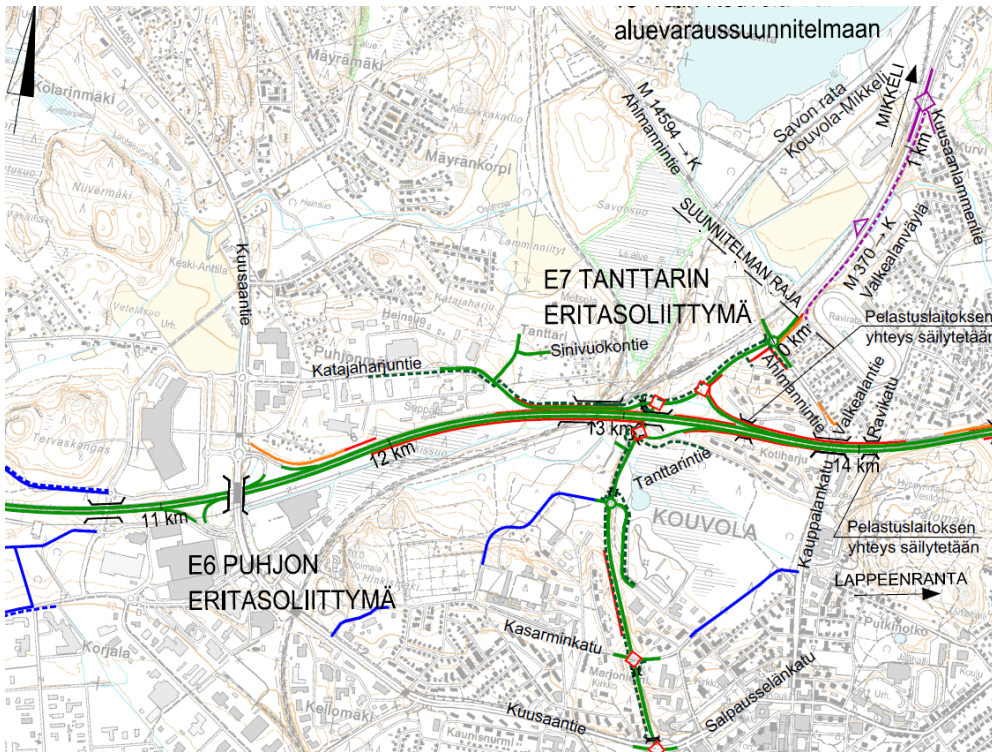
Kouvolan keskustan kohdalla tutkittiin useita uusia liittymä- ja katujärjestelyvaihtoehtoja. Tutkittavana oli eritasoliittymä valtatie molempiin suuntiin, suuntaisliittymä länteen, suuntaisliittymä itään sekä valtatie ja kadun risteys ilman liittymää. Pitkämatkaisen liikenteen ja kuljetusten suuntautumisen perusteella todettiin, että ei ole tarpeita muuttaa valtatieverkkoa Kouvolan kohdalla. Etelästä (valtatie 6) ja lännestä (valtatie 12) valtatielle 15 Mikkelin suuntaan ei ole merkittävää liikenteellistä tarvetta uudelle liittymälle Tanttarin kohdalle. Kyseisen suunnan valtakunnallinen liikenne on suhteellisen vähäistä ja sille on selkeä reitti Käyrälammen eritasoliittymän kautta.

Tanttarissa valtatie 6 jatkosuunnittelun pohjaksi valittiin vaihtoehto, jossa on valtatielle 6 suuntaisliittymä itään päin. Lisäksi järjestelyyn sisältyy uusi katuyhteys Puhjon Katajaharjuntieltä Valkealanväylälle (maantie 370) sekä Kouvolan keskustaan uusi sisääntulokatu valtatieltä Kymenlaaksontielle. Ratkaisu vastaa parhaiten pitkänmatkaiselle ja paikalliselle liikenteelle

asetettuihin tavoitteisiin sekä pyrkimykseen päätieverkon yhtenäisestä palvelutasosta. Paikalliselle liikenteelle muodostuu Valkealasta ja Kouvolan pohjoisosista sujuva katuyhteys Puhjon kaupalliseen keskittymään valtatie pohjoispuolelle. Päätieverkko kuormittuu tasaisesti ja pitkämatkainen valtatieliikenne ei siirry rinnakkaiselle tie- ja katuverkolle. Uusi keskustan sisään tulokatu Kymenlaaksontien päähän ja itäsuunnan rampit sujuvoittavat idästä ja pohjoisesta keskustaan saapuvaa liikennettä ja vähentävät merkittävästi liikennettä keskustassa Kauppalankadulla ja Kuusaantiellä. Vaihtoehto on myös vaiheittain toteuttamisen kannalta paras.



Kuva 24. Ote valtatie 6 yleissuunnitelmasta Tanttarin kohdalla.



Kuva 25. Ote valtatie 6 yleissuunnitelmasta Tanttarin kohdalla.

Rakennusjärjestys

Kaupunginvaltuusto on 8.2.2021 hyväksynyt Kouvolan kaupungin rakennusjärjestyksen. Rakennusjärjestyksen uudistaminen on käynnissä.

Pohjakartta

Pohjakartta on AKL 54 a §:n mukainen.

4. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1. Suunnittelun tarve

Kaavasuunnittelu on käynnistetty valtatie 6 sekä kaupungin sisäisten liikenneyhteyksien järjestämiseksi.

4.2. Suunnittelun käynnistys ja sitä koskevat päätökset

Asemakaavan laatiminen on käynnistetty Kouvolan kaupungin aloitteesta vuonna 2018. Asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma merkittiin teknisen lautakunnan tiedoksi.

4.3. Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1. Osalliset

- Suunnittelualan ja lähialueiden kiinteistöjen omistajat sekä haltijat
- Kaakkois-Suomen ELY-keskus
- Kymenlaakson liitto
- Väylävirasto
- Kymenlaakson museo
- Kymenlaakson pelastuslaitos
- Gasgrid Finland Oy
- Fingrid Oyj
- Kouvolan Vesi Oy
- KSS Lämpö Oy ja KSS Verkko Oy
- Elisa Oy ja TeliaSonera Finland Oyj

Alueen mahdolliset muut toimijat ja yhdistykset kuten:

- Tanttariin tiekunta
- Luonnonsuojeluyhdistykset: Suomen luonnonsuojeluliiton Kymenlaakson piiri ry, Pohjois-Kymen luonto ry

Neuvottelut ja kokoukset

Vt6 suunnittelun hankeryhmä

Kaakkois-Suomen ELY-keskus on perustanut Vt6 Keltti-Tanttari tiesuunnitelman laatimista varten hankeryhmän, johon kuuluu ELY-keskuksen lisäksi mm. tiesuunnittelukonsultti (SitoWise) ja Kouvolan kaupunki. Hankeryhmä kokoontuu tasaisin väliajoin. Ryhmässä

keskustellaan tiesuunnittelukysymyksistä ja kaavoitukseen liittyvistä asioista. Hankeryhmän lisäksi tiesuunnitelmaan liittyen on järjestetty erilaisia teemakokouksia, joissa käsitellään myös kaavoitusta.

Viranomaisneuvottelu, Kaakkois-Suomen ELY-keskus 4.10.2018

Asemakaavatyöstä järjestettiin maankäyttö- ja rakennuslain 66 § mukainen viranomaisneuvottelu kaavoituksen aloitusvaiheessa 4.10.2018. Paikalla viranomaisneuvottelussa oli edustajia Kouvolan kaupungilta, Kaakkois-Suomen ELY-keskukselta, Museovirastolta, Kymenlaakson museolta, Kymenlaakson pelastuslaitokselta ja Kymenlaakson liitolta.

Kaavaprosessin jatkosuunnittelun aikana järjestetään tarvittaessa uusi viranomaisneuvottelu tai viranomaisten työneuvottelu.

4.3.2. Vireilletulo ja osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyt

Asemakaavan vireille tulosta, osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolosta kuulutettiin 27.6.2018 Kouvolan Sanomissa sekä kaupungin ilmoitustaululla.

Kouvolan kaupungin kaavoitus on ollut edustettuna valtatie 6 suunnittelun maastokävelyllä ja työpajassa 4.10.2022.

4.4. Kaavaratkaisun perusteet

4.4.1. Lausunnot, mielipiteet ja niiden huomioiminen

Asemakaavan vireilletulo sekä kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävillä olo

Asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on laadittu 19.6.2018. Asemakaavan vireille tulosta, osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolosta kuulutettiin 27.6.2018 Kouvolan Sanomissa sekä kaupungin ilmoitustaululla. Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä tutustumista ja mielipiteiden esittämistä varten 27.6.-24.8.2018 Kouvolan kaupungin Tekniikka- ja ympäristöalolla sekä kaavahankkeen verkkosivuilla osoitteessa: www.kouvola.fi/tanttarinliittyma. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan voi tutustua koko kaavaprosessin ajan ja se on saatavilla kaavahankkeen verkkosivuilla. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa voidaan täydentää kaavatyön edetessä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon aikana annettiin palautetta. Palautteiden tiivistelmät ovat vastineineen listattuna alla.

Lausunnot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta:

Kaakkois-Suomen ELY-keskus:

Päivitykset

Luontovaikutusten arviointia varten alueella on tarpeen päivittää yleiskaavoitusta varten tehdyt luontoselvitykset ja lisäksi tehdä asemakaavojen yhteisvaikutusten arviointi Savonsuon Natura 2000-alueeseen.

Kaavoitus ja tiesuunnittelu

Kaavahankkeet kytkeytyvät vahvasti valtatie 6 parantamishankkeeseen. Tien parantamisesta vuonna 2015 valmistunut yleissuunnitelma on parhaillaan hyväksymismenettelyssä Liikennevirastossa. Hyväksymispäätös annetaan syksyn 2018 aikana.

ELY-keskus on esittänyt Liikennevirastolle valtatie 6 ensimmäisen vaiheen (Keltti-Kullasvaara) kehittämishankkeen tiesuunnittelua rahoitettavaksi vuosina 2018-2020. Hankkeeseen sisältyvät mm. Tanntarin alueelle suunnitellut yleissuunnitelman mukaiset toimenpiteet. Suunnittelurahoituksen myöntäminen ja tiesuunnittelun käynnistyminen ovat käytännössä edellytys OAS:ssa esitetyille kaavahankkeiden etenemisen tavoiteaikatauluille, sillä kyseisten alueiden kaavoitusprosesseja ei ole mielekäästä viedä eteenpäin ilman rinnalla tapahtuvaa yksityiskohtaisempaa tiejärjestelyjen suunnittelua. Liikennevirasto päättää suunnittelurahoituksen myöntämisestä myöhemmin syksyn 2018 aikana.

Yhteydenpito

Kaava-alueen luonnonsuojelu- ja tiensuunnittelukysymyksistä johtuen KASELY pitää tarpeellisenä viranomaisneuvottelun/viranomaisten välisen neuvottelun/työneuvottelun järjestämisen kaavaprosessin myöhäisemmässä vaiheessa.

Vastine: Kaavasunnittelua ei ollut tarkoituksenmukaista jatkaa ennen rinnalla tapahtuvaa tiesuunnittelua. Tiesuunnitelman laatiminen alkoi vuonna 2022, jolloin kaavasunnittelukin aktivoitui uudelleen. Tiesuunnitelma-alue kattaa valtatie 6 välillä Keltti-Tantari ja suunnitelmakokonaisuuteen kuuluu myös katuina osoitettavia väyliä. Tiesuunnitelmasta vastaa Kaakkois-Suomen ELY-keskus ja tiesuunnitelmaa laatii konsulttiyhtiö SitoWise Oy. Tiesuunnitelman ja tämän asemakaavan laatimista on koordinoitu tiesuunnittelun hankeryhmässä ja projektin erillisissä teemakokouksissa. Tiesuunnitelma-aineisto on kaavasunnittelun käytettävissä.

Asemakaavasta järjestettiin aloitusvaiheessa viranomaisneuvottelu 4.10.2018. Uusia viranomaisneuvotteluita tai viranomaisten työneuvotteluita järjestetään tarpeen mukaan ja niiden tarpeen voi ilmaista lausuntojen yhteydessä.

ELY-keskus toi lausunnossaan esiin tarpeen päivittää aluetta koskevat luontoselvitykset sekä tehdä asemakaavojen yhteisvaikutusten arviointi Savonsuon Natura-alueeseen. Luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen arviointi hankkeen vaikutuksista tulee tehdä, mikäli suunnitelma joko yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa todennäköisesti merkittävästi heikentää Natura-alueen luonnonarvoja. Tanntarin alueella asemakaavan tavoitteena on edistää valtatie 6 yleissuunnitelmien mukaisten ratkaisujen toteuttamisedellytyksiä. Tiesuunnitelmaa varten on laadittu tuore luontoselvitys kartoituskaudella 2022 ja se on ollut myös kaavoituksen käytettävissä. Mahdollinen Natura-arviointi toteutetaan myöhemmin tiesuunnitelmaratkaisujen tarkentuessa, jolloin se on myös kaavoituksen käytettävissä.

Liikennevirasto (nyk. Väylävirasto): Liikennevirasto on tutustunut osallistumis- ja arviointisuunnitelmiin ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Suunnittelualueet sijaitsevat Kouvolan ydinkeskustan pohjoispuolella, valtatie 6 ja rautateiden risteämäkohdassa. Savon rata ja valtatie 6 sijoittuvat Tanntarin liittymän suunnittelualueelle. Vastaavasti Kuusankosken rata sijoittuu Tanntarin asuinalueen suunnittelualueen itäpuolelle. Tämän hetkisen suunnittelualueen rajauksen perusteella Kuusankosken rata rajautuu Tanntarin asuinalueen kaavan ulkopuolelle.

Alla olevat huomiot kohdistuvat ensisijaisesti Tanntarin asuinalueen rakentamismääräyksiin. Mainitut seikat tulee huomioida kaavoituksessa ja tarpeen mukaan liittää kaavamääräyksiin. Tanntarin liittymän kaavamerkinnot toteutetaan ensisijaisesti maantien suunnitteluratkaisujen mukaisesti.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

Liikennevirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on tapauskohtaisesti otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinätorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Melun osalta kaavoituksessa on noudatettava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melun ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan *Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa* (2/2013) mukaisesti (sisätiloissa hetkellinen maksimimelu yöaikaan alle 45 dB AFmax). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta. Runkomelun osalta on noudatettava VTT:n laatiman esiselvityksen *Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi* (VTT tiedotteita 2468) suositusta runkomelutason raja-arvosta (L_{pr}m) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).

Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot.

Asuinkortteleiden osalta kaavoituksessa tulee noudattaa VTT:n selvityksen *Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta* (VTT tiedotteita 2278) mukaisia suosituksia tärinästä. Suositusten mukaan uudella asuinalueella asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää arvoa 0,30 mm/s eikä vanhalla asuinalueella arvoa 0,60 mm/s. Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut: *Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa* (VTT working papers 50, Espoo 2006), *Ohjeita liikennetärinän arviointiin* (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja *Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi* (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Julkaisuissa on annettu tärinään liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä internetistä osoitteesta: <http://www.vtt.fi/publications/index.jsp>

Liikennevirasto muistuttaa, että kaavoitettaessa raideliikenteen läheisyyteen uutta toimintaa, joka tarvitsee melunsuojausta, kunta tai muu rakennushankkeesta vastaava vastaa meluntorjunnan kustannuksista (Suositus kunnan ja Ratahallintokeskuksen yhteistyön periaatteista ja kustannusvastuusta, Kuntaliitto 2008).

Suojapuusto

Ratalain 37 § 2 momentin mukaisesti ” Radanpitäjällä on tie- tai rautatieliikenteen turvallisuuden sitä vaatiessa oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta tai rajoittaa kasvillisuuden korkeutta. Ratalain 37 § mukainen rautatien suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle raiteen keskiliinjasta.

Rautatien suoja-alueelle saa istuttaa matalakasvuista, joka ei täysikasvuisena muodosta vaaraa rataturvallisuudelle. Puuston tulee olla ensisijaisesti havupuustoa.

Lisäraidevaraukset

Savon rata on kaavahankkeen kohdalla nykyisin yksiraiteinen. Ratahallintokeskuksen (nyk. Liikennevirasto) johtoryhmän vuonna 2009 tekemän linjauksen mukaisesti rataosalla tulee pitkällä tähtäimellä varautua yhteen lisäraiteeseen (yhteensä kaksi raidetta). Raiteen tarkkaa sijoittumista nykyisen raiteen viereen ei ole selvitetty. Lisäksi Kuusankosken rata vaatii mahdollisesti oman raiteen, mutta tältä osin asiaa ei ole selvitetty.

Lisäraidevaraukset ovat pitkän aikavälin varauksia, joiden toteuttamisaikataulu ei ole tiedossa ja joista ei ole yksityiskohtaisia suunnitelmia. Rautatien läheisyyteen sijoittuvissa asemakaavoissa on turvattava lisäraiteiden toteuttamisedellytykset tulevaisuudessa. Kaikki lisäraiteiden toteutusvaihtoehdot mahdollistaan toteuttamaan nykyisen rautatien suoja-alueen sisällä (30 metriä ulomman raiteen keskilinjasta). Siten kaavoituksessa riittää, että rautatien suoja-alue jätetään rakentamattomaksi.

Liikennevirastolla ei ole muuta huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmista. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Vastine: Melu, runkomelu ja tärinä ovat asumismukavuutta heikentäviä ympäristöhäiriöitä, joten ne käsitellään osana Tanntarin asuinalueen asemakaavaa.

Asemakaavassa rautateille on varattu 30 metrin suoja-alue. Alue on merkitty asemakaavakartalle rautatien suoja-alueena (ras). Alueelle ei saa rakentaa. Pitkän aikavälin lisäraidevarauksen tarvitsema tila on turvattu suoja-alueen merkinnällä. On huomioitava, että radan suoja-alue ei anna absoluuttista oikeutta puuston poistamiseen esim. siinä tapauksessa, että alueella olisi liito-oravan elinympäristön kannalta olennaista puustoa. Tanntarin alue on liito-oravan elinympäristöä ja alueen metsät on merkitty suojaviheralueeksi, jolla ympäristö tulee säilyttää (EV/s). Käytännössä puiden poisto ei välttämättä voi alueella olla kovin laajamittaista ja puuston poistamisessa tulee käyttää huolellista suunnittelua ja asiantuntijuutta. Lisäksi on huomattava, että puuston poistaminen asemakaava-alueella vaatii maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen maisematyöluvan.

Museovirasto: Kaava-alueelta ei ole tiedossa muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäänneksiä tai muuta arkeologista kulttuuriperintöä. Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta ei tarvita lisäselvityksiä.

Vastine: Museoviraston lausunto kirjataan tiedoksi. Sikäli kun Museovirastolla ei ollut aihetta esittää lisäselvityksien tarpeita eikä kaavahankkeesta muutoin ollut lausuttavaa, kaavahankkeen myöhemmissä vaiheissa ei lähetetä lausuntopyyntöjä Museovirastolle.

Kymenlaakson museo: Kymenlaakson museolla ei ole huomautettavaa Tanntarin liittymän asemakaavahankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Vastine: Kymenlaakson museon lausunto kirjataan tiedoksi.

Kymenlaakson pelastuslaitos: Pelastuslaitos pitää kaavahanketta ja sen mahdollistamia valtatieparantamista nelikaistaiseksi moottoritieksi, eritasoliittymää, Katajaharjuntien ja Valkealanväylän yhdistämistä sekä katuyhteyttä keskustan suuntaan tärkeänä.

Alueella sijaitsee hälytysajoneuvojen liittymä valtatielle 6 länteen päin ja liittymä on nykyisillä tiesuunnitelmilla tärkeää säilyttää.

Vastine: Kaavaluonnoksella mahdollistetaan em. liikennejärjestelyjen toteuttaminen. Hälytysajoneuvojen liittymä valtatielle on yksi tiesuunnittelun

suunnittelukysymyksistä. Yhteys on tarkoitus toteuttaa ja suunnittelun tässä vaiheessa toteutukselle on esitetty useita vaihtoehtoja. Toteutustapa ja reitti varmentuu tiesuunnittelun edetessä.

Kouvolan Vesi Oy: Tanntarin liittymän aloitusvaiheeseen Kouvolan Vedellä ei ole lausuttavaa, mutta valmisteluvaiheessa arvioimme tilanteen uudestaan.

Vastine: Kouvolan Vesi Oy:n palaute merkitään tiedoksi. Kouvolan Vesi Oy:lle lähetetään lausuntopyyntö asemakaavan valmisteluvaiheessa.

Gasum Oy (huom. kaasun siirtoverkkoa hallinnoi nykyään Gasgrid Oyj): Gasum Oy on tutustunut hankkeeseen. Gasumin korkeapaineinen maakaasun siirtoputkisto sijaitsee liitekartan mukaisesti suunnittelualueella.

Kaasuputkisto rajoittaa alueen maankäyttöä Vna:n asetuksen 551/2009 maakaasun käsittelyn turvallisuudesta mukaisesti. Kaasuputken aiheuttamat rajoitukset rakentamiselle sekä liikenneväylien suunnittelulle on otettava huomioon niin, ettei asetuksen vastainen rakentaminen ole mahdollista.

Gasum pyytää että kaavaan tehtäisiin varaus maakaasuputkea varten ja maakaasusta aiheutuvat rajoitukset merkittäisiin kaavamääräyksiin, esim. "Rakentaminen ja muu toiminta maakaasuputken läheisyydessä on rajoitettua asetuksen 551/2009 mukaisesti".

Kun liikennesuunnittelu etenee, pyydämme olemaan yhteydessä hyvissä ajoin ennen hankkeen toteuttamista. Lisätietoja lausunnoista ja maankäytön rajoituksista sekä lausuntojen antajista löytyy kotisivuiltamme.

Gasum Oy:n lausunnon liitteinä oli johtokartta alueelta sekä ote valtioneuvoston asetuksesta maakaasun käsittelyn turvallisuudesta (551/2009).

Vastine: Korkeapaineinen maakaasun siirtoputkisto on huomioitu kaavaluonnoksessa. Putkiston läheisyydessä toimiseen liittyvät rajoitteet on kirjattu kaavan yleismääräyksiin. Valtatien parantamisen suunnittelusta vastaa Kaakkois-Suomen ELY-keskus.

Telia: Telialla on alueella maanvaraista kaapeliverkkoa. Suunnittelussa syytä varautua kaapeli-siirtoihin. Telian ajantasaiset kaapelikartat saa www.verkkoselvitys.fi kautta. Johtoalueiden merkitseminen ei ole välttämättä tarpeen, koska kaapeleita joudutaan siirtämään kuitenkin liikennejärjestelyjen tieltä pois.

Telian palautteen yhteydessä oli johtokartta alueelta.

Vastine: Kaavan mukaisten liikennejärjestelyjen toteuttaminen aiheuttanee useita kaapelisiirtoja. Telian lausunto kirjataan tiedoksi.

Kymenlaakson liitto: Kymenlaakson liitto ei jätä lausuntoa OAS:sta.

Fingrid Oyj: Asemakaava-alueilla ei ole Fingridin voimajohtoja, joten yhtiöllä ei ole tarvetta lausua kaavoituksen lähtökohdista.

Vastine: Lausunto merkitään tiedoksi.

Tanntarin tiekunta: Huom. Tanntarin tiekunta käsitteli alueen asemakaavoitusta kokouksessaan 8.8.2018. Tiekuunnan palaute katsotaan koskevan sekä Tanntarin liittymän (07/004) asemakaavaa sekä Tanntarin asuinalueen asemakaavaa (11/005). Tiekuunta lähetti palautteenaan kokouksen pöytäkirjan, josta kaavoitusta koskevat osiot on kirjattu mielipiteeksi:

”Ehdotuksia kevyen liikenteen väylän jatkosta

Keskustelun aluksi todettiin yksimielisesti, että Tanttarin alue on viihtyisä ja vetovoimainen asuinalue sekä monelle tärkeä ulkoilualue. Liikenteen katkaiseminen nykyistä reittiä pitkin Kouvolan keskustan suuntaan haittaa alueen arkipäiväistä elämää lisäten merkittävästi matkaa kaupungin keskustaan ja edelleen lisäten mm. lapsiperheiden kustannuksia ja ikääntyvän väestön palveluntarpeita. Kustannusten lisääntyminen kohdistuu sekä asukkaille että yhteiskunnalle.

Kokouksessa käytiin laajaa keskustelua eri vaihtoehdoista. Yksimielisesti päätettiin esittää, että tunnelimahdollisuudet (sekä/tai ylikulkumahdollisuudet) myös ajoneuvoliikenteelle tulee selvittää perin pohjin tavoitteena säilyttää nykyisenkaltainen yhteys kaupungin keskustaan. Sen lisäksi päätettiin esittää seuraavia vaihtoehtoja kevyenliikenteen väylille:

1. Tunneli tai ylikulkusilta Sinivuokontien päästä kevyelle liikenteelle (tehtaanrata).
2. Tunneli tai ylikulkusilta Savonradan yli kevyelle liikenteelle, nykyisen väylän läheisyyteen.
3. Ylikulkusilta Savonradan yli kallioleikkauksen kohdalta kevyelle liikenteelle.

Teiden ja väylien jatkoehdotuksia

Ensisijaisesti päätettiin esittää selvitettäväksi tunnelivaihtoehtoja. Ajoneuvoliikenteen siirtäminen ns. Katajajarjun kautta koettiin arkea hankaloittavaksi asiaksi ja kustannuksia lisääväksi liikenteen suuntautuessa pääasiassa Kouvolan suuntaan.

Lisäksi päätettiin pyytää selvitystä Tanttarin alueen pihakatualue mahdollisuuksista.”

Vastine: Tanttarin alueen kaavoituksen ja tiesuunnittelun liikennejärjestelyt perustuvat vuonna 2015 laadittuun yleissuunnitelmaan ”Valtatien 6 parantaminen Kouvolan kohdalla”. Suunnitelman on laatinut Kaakkois-Suomen ELY-keskus. Kaupunki on osallistunut yleissuunnitelman laadintaan ja suunnitelmassa on esitetty katuyhteys myös keskustan suuntaan. Kaavaluonnoksessa on esitetty ratkaisu, joka mahdollistaa sujuvan liikenteen Tanttaresta myös keskustan suuntaan. Yleissuunnitelman ratkaisussa rautateiden yli rakennettaisiin silta, jonka kautta ajoneuvo- sekä kevyt liikenne pääsisi kulkemaan. Asemakaavalla on esitetty ratkaisu, joka mahdollistaa liikenneyhteyksien toteuttamisen, mutta kaavalla ei päätetä toteutuksen aikataulusta. Kaduista on laadittava asemakaavan mukaiset katusuunnitelmat.

Rautateiden ali rakennettavia tunneleita ei pidetä teknistaloudellisesti mahdollisina ratkaisuin.

Tanttarin asuinalueella koskeva palaute käsitellään Tanttarin asuinalueen kaavan (kaava nro 11/005) laatimisen yhteydessä.

Suomen luonnonsuojeluliiton Kymenlaakson piiri ry:

Yleisesti:

Tanttarin liittymän kaavalle on perusteensa Kouvolan keskeisen kaupunkialueen maapolitiikassa ja logistiikassa, mutta on valitettavaa, että sen seurauksena Kouvolan arvokkaimpiin luontokohteisiin lukeutuva Savonsuon tervalepikkojen Natura-alue (FI0409001) joutuu yhä ahtaammalle. Kaavan ohjaamalla maankäytöllä on todennäköisesti myös vaikutus liito-oravakantaan suunnittelualueen sisällä sekä sen ulkopuolella.

Osallisuus:

Osallisten luettelossa ei mainittu lainkaan luontojärjestöjä, kuten Suomen luonnonsuojeluliiton Kymenlaakson piiri ry:tä tai Suomen luonnonsuojeluliiton paikallisyhdistys Pohjois-Kymen

Luonto ry:tä. Näin, vaikka osallistumis- ja arviointisuunnitelman sivulla kaksi todetaan, että ”Tanttarin alue on luontoarvoiltaan hyvin rikas. –”

Luontoarvot:

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa mainitaan, että suunnittelualueen rajausta tulee tarkentumaan, mutta jo nyt on selvää, että suunnittelualue sijoittuu Kouvolan oloissa merkittävälle luonnon monimuotoisuuden vyöhykkeelle.

Suunnittelun edetessä on syytä huomioida maankäytön vaikutus alueen luontoarvoihin, kuten liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin, sekä lajin liikkumiseen. Lajin kulkuyhteydet tulee säilyttää.

Kyse ei ole pelkästään suunnittelualueen liito-oravakannasta, vaan alue on merkittävä koko Kouvolan keskeisen kaupunkialueen liito-oraville suunnittelualueen ympärillä: lännessä VT6 varsi ja Kasarminmäki, etelässä Ruskeasuon, idässä VT6 varsi ja Palomäki, pohjoisessa Rohtokallio, Savonsuo ja Kymijoen rantavyöhyke. Kaikilla noilla alueilla esiintyy liito-oravaa. Erityisesti kulkuyhteys pohjois-eteläsuunnassa yli VT6 sekä uuden Katajajarjun ja Valkealanväylän yhdistävän tien ylitse on tärkeä.

VT6 leventäminen nelikaistaiseksi moottoritieksi ei sisälly käsillä olevaan suunnitteluun, mutta liito-oravan yhteystarpeen ratkaisemista ei voi jättää pelkästään VT6 koskevaan suunnittelun yhteyteen.

Liito-oravan esiintyminen kertoo alueen metsänrakenteesta, sekä lahoppuun esiintymisestä. Kaavoituksen tässä vaiheessa mielipiteen esittäjälle ei ole tarjolla tuoretta tietoa muista selvitetystä luontoarvoista tai siitä, onko niillä maankäyttöä ohjaavaa merkitystä.

Maankäytön muutoksen vaikutukset Savonsuon Natura-alueeseen tulee arvioida erikseen.

Pinta- ja pienvedet:

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja sen liitekartasta ei käy ilmi, miten Myrkköjojan latvaosuus eli lännessä tuleva haara Hinkissuon – Kasarminmäen suunnalta, sekä etelästä tuleva haara Ruskeasuolta ja Paskolammesta huomioidaan suunnittelussa. Pienvesi ulottuu alajuoksullaan Savonsuon tervalepikoiden Natura-alueelle/ UPM-Kymmene Oyj:n Savonsuon luonnonsuojelualueelle.

Onko kaavan osoittamalla muuttavalla maankäytöllä vaikutusta pienveden uomiin, veden tilaan tai alapuoliseen Natura-alueeseen/luonnonsuojelualueeseen, ovat seikkoja, jotka ovat tarpeellista huomioida suunnittelun edetessä.

Myrkköjojan idän suunnasta VT6 pohjoispuolella laskevan pienveden (mahdollisesti noro) asema maankäytön muutoksessa tulee myös arvioida.

Kouvolan kaupungilla on käytössä Myrkköjojan eteläiseen latvahaaraan liittyvä hydrologinen selvitys Kasarminmäki-Ruskeasuon-Tanttarin osayleiskaavoituksen peruina vuodelta 2012. Selvityksessä tosin tarkasteltiin hulevesien hallintaa Ruskeasuon ja Paskolammen yläpuolella, eikä sen perusteella selviä, kohdistuuko Myrkköjojan latvoihin muutoksia Tanttarin liittymän suunnittelun ja sen vaatimien toimenpiteiden johdosta.

Hydrologisen selvityksen yhteydessä ehdotettiin, että Savonsuon tervalepikoiden vesitalouden säilyttämisen varmistamiseksi rakennetaan säädettävä patokaivo ”Tanttarin eteläpuolelle”. Laajeneva ja lisääntyvä tiestö, sen käyttö ja huolto, kuten suolaus sekä hulevesien ohjaus tulee myös huomioida arvioitaessa kaavan vaikutusta suunnittelualueen luontoon.

Muuta:

Mahdollisiin onnettomuustilanteisiin varautuminen alueen halki kulkevilla VT6:lla sekä rautateillä on kaavoituksen keinoin hankalaa ja kenties mahdotonta. On silti selvää Savonsuon Natura-alueeseen kohdistuu enemmän riskejä käsillä olevan kaavan seurauksena.

Vastine: Luonnonsuojeluyhdistykset on lisätty osallisten listaan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja kaavaselostukseen. Alueen luontoarvoja on kartoitettu jo valtatie 6 yleissuunnitelman laatimisen aikaan ja nyt kartoituskaudelle 2022 alueelle on tehty uusi luontoselvitys. Kuten Suomen luonnonsuojeluliiton Kymenlaakson piiri ry:n lausunnossa on todettu, alue on liito-oravan elinpiirin kannalta keskeistä aluetta. Viheryhteystarpeet ovat yksi keskeinen suunnittelukysymys alueen kaavoituksessa ja tiesuunnittelussa, joiden suunnittelu on vielä kesken. Vireillä olevassa tiesuunnittelussa valtatie 6 on tarkoitus parantaa nelikaistaiseksi moottoriliikennetieksi.

Savonsuon Natura-alueelle tehdään tarvittaessa erillinen Natura-arviointi. Arviointia ei ole vielä tiesuunnitelman ja kaavan luonnosvaiheessa tehty suunnittelun keskeneräisyyden takia. Palautteessa mainitussa hydrologisessa selvityksessä todetaan, että Savonsuon pinta on Kymijoen pinnan tasolla, ja siten Savonsuon vesitaloutteen vaikuttaa eniten Kymijoen pinnan korkeus. Patokaivo on tarpeellista rakentaa, mikäli vesiä ohjautuisi Savonsuolle siten, että sen luontoarvot vaarantuisivat.

Kirjallisen palautteen lisäksi suunnittelualueen asukkaat ovat kyselleet osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon aikaan kaavasunnittelusta tietoja puhelimitse sekä käymällä paikan päällä Tekniikka- ja ympäristötalolla. Tiedustelut ovat koskeneet pääasiassa liikennejärjestelyjä sekä kysyjän oman tontin asioita. Vastauksena on kerrottu, että suunnittelu on vasta alkuvaiheessa ja kaavaluonnos asetetaan erikseen nähtäville. Tässä vaiheessa on voitu esitellä kaavasunnittelun tavoitteita sekä kaavoituksen lähtötietona toimivaa valtatie 6:n yleissuunnitelmaa.

Asemakaavaluonnoksen nähtävilläolo

Asemakaavan valmisteluvaiheen aineisto oli ensimmäistä kertaa nähtävillä tutustumista ja mielipiteiden antamista varten 25.1.-27.2.2023 välisenä aikana. Samalla valmisteluaineistosta pyydettiin lausunnot asianomaisilta viranomaisilta ja muilta toimijoilta. Kaavahankkeen aineistot olivat nähtävillä kaavahankkeen verkkosivulla sekä Kouvolan Kaupungintalon infopisteessä (Torikatu 10).

Tiesuunnitelmaan liittyviä kaavoitusasioita on esitelty myös tiesuunnitelman työpajassa 16.2.2023, joka järjestettiin Kouvotalalla (Varuskuntakatu 11, Kouvola). Tilaisuudessa esiteltiin tarkentuneita tiesuunnitelmien luonnoksia mukaan lukien meluntorjunnan periaatteet ja keskustellaan suunnitteluratkaisusta karttojen äärellä. Siellä oli mahdollisuus keskustella myös suunnitelmaan liittyvästä asemakaavoituksesta kaavoittajan kanssa. Tilaisuus oli avoin kaikille alueen asukkaille, maanomistajille ja muille asiasta kiinnostuneille. Työpajasta tiedotettiin Kouvolan kaupungin verkkosivuilla 9.2.2023.

Lausunnot ja mielipiteet:

Kaakkois-Suomen ELY-keskus:

Kaavan tavoite

Kaavatyön tavoitteena on mahdollistaa valtatie 6 yleissuunnitelman mukaisten liikennejärjestelyiden toteuttaminen Tanntarin alueen kohdalla. Yleissuunnitelman ratkaisuun liittyy valtatie 6:n parantaminen nelikaistaiseksi moottoritieksi, eritasoliittymä, Katajajarjuntien ja Valkealanväylän yhdistäminen sekä katuyhteys Kouvolan keskustan suuntaan.

Kaavatyö ja tiesuunnitelma

Kouvolan kaupunki on laatinut Tanntarin liittymäalueen asemakaavaa ja asemakaavan muutosta limittäin Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen ohjauksessa laadittavan Keltti-Tanttari - tiesuunnitelman kanssa. Asemakaavan ja tiesuunnitelman laadinta ovat erillisiä, hallinnollisia prosessejaan, jotka tässä ovat edenneet rinnakkain.

Valmis tiesuunnitelma ei saa olla ristiriidassa alueen asemakaavan kanssa.

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

17 § (13.7.2018/572) Tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimiseksi.

Tiesuunnitelman saatua rahoituksen tiesuunnitelman laatiminen alkoi vuonna 2022, jolloin myös Tanntarin liittymäalueen v. 2018 alkanut asemakaavoitus aktivoitui uudelleen. Tiesuunnitelman ja asemakaavan laatiminen tapahtuvat rinnakkain ja suunnittelukysymyksiä koordinoidaan suunnittelun hankeryhmissä ja teemakokouksissa Kouvolan kaupungin kaavoituksen, ELY-keskuksen liikennevastuualueen, tiesuunnittelukonsultin (SitoWise Oy) sekä muiden asiantuntijoiden kesken. Tiesuunnitelman myötä syntyvä selvitys- ja suunnitelma-aineisto on myös kaavoituksen käytettävissä.

Ohjaava kaavoitus

Asemakaavan maankäyttö perustuu ohjaavaan kaavoitukseen.

Alueella on voimassa 5.8.2013 lainvoiman saanut oikeusvaikutteinen Kasarminmäki-Ruskeasuo-Tanttari osayleiskaava. Valtatie 6 on merkitty yleisen tien alueeksi (LT). Liittymäalue on merkitty selvitysalueeksi (sel). Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavassa valtatie 6 on merkitty merkittävästi parannettavaksi tieksi. Tanntarin alueelle suunnitellun eritasoliittymän kohdalle on merkitty uusi eritasoliittymä.

Ohjaavat kaavat osoittavat Valkealanväylän ja Katajaharjuntien välisen yhteyden. Yhteys Kouvolan keskustan suuntaan on merkitty uudeksi ohjeelliseksi tie-/katulinjaukseksi.

Yleisiä havaintoja suunnittelualueesta

Suunnittelualue jää lähellä olevan RKY-alueen ulkopuolelle. (Kouvolan kasarmialue)

Asemakaavassa on osoitettu yleisen tien aluetta LT, suojaviheraluetta EV sekä katualuetta. Asemakaavalla ei osoiteta rakennusoikeutta.

Luonto

Liito-oravan esiintymistä on selvitetty kaava-alueella ainoastaan kahdesti (2014 ja 2022). Vaikka ekologinen tieto on puutteellista, selvitysten ja metsiköiden rakennepiirteiden perusteella kaava-alueen metsäiset osat ovat liito-oravien elinympäristöä. Luonnonsuojelulain 49 §:n nojalla liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan hävittäminen ja heikentäminen on kielletty. EU:n oikeuskäytännön mukaan lisääntymispaikan käsite kattaa myös lajin lisääntymiselle tarpeellisen lisääntymispaikkojen ympäristön. Liito-oravien osalta lisääntymiselle tarpeellinen lähiympäristö käsittää lähes kokonaan kaava-alueen metsäiset osat. Lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämisellä tarkoitetaan ekologisen toiminnallisuuden asteittaista vähentämistä. Hävittäminen tarkoittaa toiminnallisuuden poistamista kokonaan.

Suunniteltu Katajaharjuntien ja yleisen tien aluevaraus toteutuessaan hävittäisi merkittävän osan liito-oravan elinympäristöstä pysyvästi. Lisäksi kulkuyhteydet tulisivat heikentymään ja eläinten siirtyminen elinalueelta toiselle estyisi tai rajoittuisi merkittäväällä tavalla. Kaavaehdotuksella on vähintäänkin heikentävä ja todennäköisesti myös hävittävä vaikutus alueen liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin. Selvitysten perusteella myös erittäin uhanalaisen, luonnonsuojelulain nojalla rauhoitetun lahopaviosammalen esiintymiä on myös häviämässä suunnittelualueelta. Rauhoitettujen kasvilajien hävittäminen on luonnonsuojelulain 42 §:n nojalla kiellettyä. Edellä mainitun perusteella ELY-keskus toteaa kaavaluonnoksen olevan luonnonsuojelulain vastainen.

Liito-orava kuuluu Savonsuon tervalepikot Natura-alueen FI0409001 suojelun perusteena oleviin lajeihin. Luonnonsuojelulain 64 a§:n mukaan Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja ei saa merkittävästi heikentää. Lain 65 §:n mukaan, jos hanke tai suunnitelma joko yksistään tai tarkasteltuna yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa todennäköisesti merkittävästi heikentää valtioneuvoston Natura 2000 -verkostoon ehdottaman tai verkostoon sisällytetyn alueen niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää Natura 2000 -verkostoon, hankkeen toteuttajan tai suunnitelman laatijan on asianmukaisella tavalla arvioitava nämä vaikutukset. Sama koskee sellaista hanketta tai suunnitelmaa alueen ulkopuolella, jolla todennäköisesti on alueelle ulottuvia merkittäviä haitallisia vaikutuksia. Savonsuon Natura-alueen liito-oravapopulaation säilyminen edellyttää, että kulkuyhteydet muille lajille sopiville elinympäristöille säilyvät riittävinä ja lähialueen elinympäristöt säilyvät elinkelpoisina. Kaava-asiakirjoihin liitettyssä Vt6 Keltti-Tantari Tiesuunnitelman luontoselvityksessä 2022 on todettu, että on melko todennäköistä, että tien (Valkealanväylän) rakentamisella on heikentävää vaikutusta myös Savonsuon liito-oraviin. Suunnitelman vaikutukset Savonsuon Natura-alueen luonnonarvoihin, erityisesti liito-oravaan tulee arvioida viimeistään ennen kaavan ja tiesuunnitelman hyväksymiskäsittelyä. Suunnittelun lähtökohtana tulee olla, että merkittävä heikentymistä ei tapahdu.

Tie ja liikenne

Asemakaavamuutoksen tarkoitus on mahdollistaa vt 6 Tanttarin suuntaisliittymän toteuttaminen. Asemakaavarajaus mahdollistaa valtatie 6 parantamisen siinä laajuudessa kuin ko. kohteen nykyiset suunnitelmat toimenpiteitä sisältävät. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueella ei ole asemakaavaluonnoksesta huomautettavaa.

Lopuksi

Asemakaavalta edellytetään, että sillä luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Lisäksi luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Asemakaavaluonnos parantaisi toteutuessaan valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta niiltä osin, kun kyse on valtatie 6:den laadullisesta parantamisesta. Suunnitelma parantaisi myös paikallisen aluerakenteen toimivuutta. Kaupunkirakenteeseen suunnitelma toisi parempaa saavutettavuutta. Mikäli ratkaisulla saavutettaisiin hyötyjä myös matkojen lyhentymisen avulla, suunnitelmalla voisi olla myös ilmastonäkökulmasta myönteinen vaikutus.

Laadittava asemakaava on sisällöltään erityisellä tavalla merkittävä. Suunnitelmassa tulee huomioidavaksi valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (MRL 22 -24 §) useammalla perusteella. Hankkeessa toteutetaan toimivien yhdyskuntien ja kestävä liikkuvuuden tavoitetta. Siinä tavoitteessa korostuvat mm. hyvät yhteydet, resurssitehokkuus, kävely, pyöräily ja joukkoliikenteen toimintaedellytykset. Asemakaavaluonnos toteuttaa myös tehokkaan liikennejärjestelmän päämäärää, koska pyrkimyksenä on parantaa valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta. Valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista pyrkimys elinvoimaisen luontoympäristön saavuttamiseen aiheuttaa haasteen. Elinvoimaisen luontoympäristön ylläpitämiseksi ja saavuttamiseksi tulee erityisellä tavalla huomioida

luonnonperintö, luonnon monimuotoisuus, ekologiset yhteydet, alueiden virkistyskäyttö ja viheralueverkostot.

ELY-keskuksen veloitteena on, että valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet otetaan toimissa huomioon ja edistää niiden toteuttamista. Asemakaavaluonnoksessa valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat keskenään ristiriidassa. Asemakaavan sisältövaatimukset eivät myöskään täyty, koska kaavaratkaisussa on ristiriita oikeusvaikutteisten luontoarvojen kanssa. Suunnitelmaa on muutettava siten, että velvoittavat luonnonsuojelutavoitteet on ratkaistu hyväksyttävällä tavalla.

Vastine: Valtatie 6 on yksi tärkeimmistä valtakunnallisesti merkittävistä pääväylistä yhdistäen Uudenmaan, Kymenlaakson, Etelä-Karjalan, Pohjois-Karjalan ja Kainuun maakunnat. Tanttarin eritasoliittymän tiesuunnitelma sekä tämä tiesuunnitelmaan kytkeytyvä asemakaava ovat osa laajempaa tavoitetta parantaa valtatieä 6 Kouvolan kohdalla. Asemakaava, tiesuunnitelma ja katusuunnitelma luovat yhdessä puitteet valtakunnallisesti ja maakunnallisesti tärkeän pääväylän parantamiseksi. Samaan suunnitelmakokonaisuuteen sisältyy kriittinen Keltin silta.

Asemakaavaa laaditaan Kymenlaakson maakuntakaavan ja Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavan ohjaamana. Tämä asemakaava on toteuttamista ohjaava suunnitelma liikennejärjestelmälle, joka on ollut esitetty seudullisissa suunnitelmissa ainakin 1970-luvulta asti. Tanttarin alueen liito-oravatilanne on ollut tiedossa jo em. kaavoja ja Vt6 yleissuunnitelmaa laadittaessa, eikä siinä ole tapahtunut olennaisia muutoksia. Asemakaava voidaan laatia yleiskaavasta poiketen vain perustellusta syystä, jos yleiskaava on ilmeisen vanhentunut (MRL 42 §). Suunnittelualan luonnontilassa ei ole tapahtunut sellaisia muutoksia, joiden perusteella 16.11.20215 hyväksytyn Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavan voitaisiin katsoa olevan ilmeisen vanhentunut. Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta yleiskaavan toteutumista.

Tanttarin alueen liito-oravatilanne tunnetaan hyvin tarkkaan. Liito-oravan esiintymistä alueella on tutkittu viimevuosien aikana useasti ja seurantatyö jatkuu yhä. Kaava-, tie- ja katusuunnitelmien edetessä on suunniteltu toimenpiteitä, joilla pyritään turvaamaan liito-oravan liikkuminen alueella lisääntymis- ja levähdyspaikkojen välillä. Alueen asemakaavaa ja tie- ja katusuunnitelmia on laadittu yhteistyössä ja yhtäaikaaisesti. Tämän asemakaavan suunnittelualuetta on laajennettu siten, että liito-oravan kannalta oleelliset valtatie ylittävät kulkuyhteydet voidaan kokonaisuudessaan esittää asemakaavassa määräävinä toimenpiteinä. Asemakaavassa annetaan määräyksiä jatkosuunnittelua ja toteutusta varten, mikä tässä yhteydessä tarkoittaa ensisijaisesti tie- ja katusuunnitelmia. Asemakaavan merkinnät ja määräykset siis konkretisoituvat alueen väyläsuunnitelmissa. Suunnitelmissa oleelliset väylien ylitystarpeet on tunnistettu ja niiden varmistamiseksi tehdään puuistutuksia ja pylviäitä. Vt6 Keltti-Tanttari tiesuunnitelma on valmistunut asemakaavaprosessin aikana ja toimenpiteet on nähtävissä tiesuunnitelma-aineistossa.

Kouvolan kaupunki valmistautuu tarvittaessa hakemaan poikkeamista liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiskiellosta, mikäli ELY-keskus katsoo suunnitelmien lievennyskeinoista huolimatta aiheuttavan ko. lajin lisääntymis- ja levähdyspaikkojen häviämistä tai heikentämistä.

Kymenlaakson museo: Kymenlaakson museolta on pyydetty lausuntoa Tanttarin liittymän asemakaavan ja asemakaavan muutoksen luonnoksesta. Museo on tutustunut hankkeen aineistoon ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Suunnittelualue sijaitsee Kouvolan ydinkeskustan pohjoispuolella valtatie 6 ja Tanttarintien kohdalla. Alueen pinta-ala on noin 33 hehtaaria ja siihen kuuluu valtatie 6:een rajautuvia alueita Ahlmanintien, vanhan Savonradan pohjan ja Katajajarjun yritysalueen väliltä. Kaavahankkeen tavoitteena on mahdollistaa valtatie 6:n yleisuunnitelman mukaisten liikennejärjestelyiden toteuttaminen Tanttarin alueen kohtalla. Tiehankkeessa on tekeillä lisäselvityksiä ja tarkennettuja suunnitelmia, jotka sisällytetään kaavahankkeeseen ehdotusvaiheessa.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Museo on osallistunut Kaakkois-Suomen Ely-keskuksen hankkeeseen valtatie 6:n parantamiseksi välillä Keltti-Tanttari, jonka yhteydessä on selvitetty muun muassa myös rakennetun kulttuuriympäristön tilannetta suunnittelualueella. Museo toteaa, ettei kaava-alueeseen liity erityisiä säilyttämistä edellyttäviä rakennetun kulttuuriympäristön arvoja.

Kaavaluonnoksen selostuksessa on huomioitu asianmukaisesti suunnittelualueen pohjoispuolella, sen välittömässä läheisyydessä sijaitseva rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokas Tanttarin asuinkeskittyminen.

Kaavaselostuksessa kaavan vaikutuksia käsittelevässä kappaleessa 5.3 todetaan, että aluetta koskien asemakaavassa on yleismääräyksiä koskien kaupunkikuvaa. Alueen nykyinen rakenne pysyy kutakuinkin ennallaan. Merkittävänä kaupunkikuvallisena tekijänä on meluntorjuntarakenteiden toteutus. Kaavamuutosalue on näkyvä kaikille kuutostien käyttäjille. Melusteiden kaupunkikuva- ja maisemavaikutuksia voidaan parantaa esimerkiksi esteisiin toteutettavalla taiteella tai tekemällä melusteet läpinäkyviksi. Lisäksi todetaan, että alueelle tulee sijoittumaan suuri määrä meluntorjuntarakenteita, joiden ilmeeseen on kiinnitettävä huomiota.

Kaavaluonnoskartan melu- ja tärinäsuojausta koskevissa määräyksissä ei ole erityistä ohjausta alueen kaupunkikuvan huomioimiseksi. Museo esittää, että kaavamääräykseen lisätään meluntorjuntarakenteiden ilmettä ohjaava määräys.

Arkeologinen kulttuuriperintö

Museovirasto on lausunut Tanttarin liittymän asemakaavan ja asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 20.8.2018 (MV/202/05.02.00/2018) arkeologisen kulttuuriperinnön osalta. Kymenlaakson museolla ei ole lisättävää lausuntoon.

Museolla ei ole muita huomioita asemaakaavan ja asemakaavan muutoksen luonnoksesta.

Vastine: Tiesuunnitelma on valmistunut ja ELY-keskus on asettanut sen nähtäville 18.2.2025 - 20.3.2025. Tiesuunnitelmaselostuksen mukaan melukaiteet toteutetaan betonisina, pystyritettuna. Puurakenteiset meluseinät on suunniteltu väritykseltään rauhallisiksi ja taustaansa sopiviksi. Sopivien näkemien kohdalla silloilla käytetään osin läpinäkyviä meluntorjuntaratkaisuja. Meluseiniä kevennetään jaksottamalla niitä puu- ja köynnösistutuksin. Suunnitellut melusteet ovat kaupunkiympäristöön sopivia.

Väylävirasto: Tanttarin tasoristeys on tarkoituksenmukaista ottaa mukaan Tanttarin liittymän asemakaavamuutokseen ja osoittaa kaavassa suljettavaksi. Tätä kirjoittaessa Väylävirastossa / ELY-keskuksessa ei ole vielä tehty päätöstä, käsitelläänkö tasoristeuksen poistoa tiesuunnitelmassa. Tästä huolimatta tasoristeuksen käyttötarve päättyy sen jälkeen, kun Kouvolan ohitustien ja siihen liittyvien katujen rakennushanke on valmistunut ja uudet yhteydet on otettu käyttöön. Nykyisin tasoristeys palvelee ainoastaan kevyen liikenteen yhteyttä, mutta nykyistä vastaavat yhteydet on mahdollista osoittaa uuden rautatietä ylittävän katusillan kautta ilman merkittävää kiertohaittaa. Väylävirastolla ei ole suunnitelmia muuttaa tasoristeuksen statusta ennen kuin suunnitellut korvaavat kulkuyhteydet ovat käytössä.

Tasoristeyksen alue on tällä hetkellä asemakaavan ulkopuolista aluetta. Tasoristeyksen sulkeminen tie- ja katu yhteyksien valmistumisen jälkeen on mahdollista myös mikäli tasoristeys sijaitsee asemakaavan ulkopuolella. Tasoristeyksen poiston käsittely vähintään asemakaavamuutoksen yhteydessä parantaa kuitenkin julkishallinnon toiminnan läpinäkyvyyttä ja tuo tasoristeyksen sulkemiselle tarvittavan laajan tiedotuskanavan. Asemakaavamääräyksiin on mahdollista lisätä tarkentava määräys, jolla tasoristeyksen nykyistä jalankulkuyhteyttä ei saa sulkea ennen korvaavien yhteyksien valmistumista.

Vastine: Tiesuunnitelma on valmistunut ja ELY-keskus on asettanut sen nähtäville 18.2.2025 - 20.3.2025. Suunnitelmaan sisältyy Tanttarin tasoristeyksen poisto Kuusankosken radalta. Asemakaavoitettavan alueen ulottaminen tasoristeyksen alueelle ei ole tarpeen.

Kymenlaakson pelastuslaitos: Hälytysajoneuvojen liittymä: Alueella sijaitsee hälytysajoneuvojen liittymä valtatielle 6 länteen päin ja liittymä on tärkeä säilyttää – sitä käyttävät pelastusyksiköiden lisäksi ensihoitoyksiköt sekä poliisi.

HALI-järjestelmä: Mikäli kaava-alueelle asennetaan liikennevaloja, on ne hyvä sisällyttää liikennevaloetusjärjestelmä HALI:n piiriin. HALI tekee hälytysajoista turvallisempaa ja entistä nopeampaa. Kun risteyksien ajoneuvojonot saadaan purettua ennen hälytysajoneuvon saapumista ja hälytysajoneuvolle pystytään tarjoamaan vihreä valo risteyksissä, vähenee onnettomuuden sattumisen todennäköisyys.

Muilta osin pelastusviranomaisella ei ole huomautettavaa esitettyyn Tanttarin liittymän kaavaluonnokseen.

Vastine: Tiesuunnitelma on valmistunut ja ELY-keskus on asettanut sen nähtäville 18.2.2025 - 20.3.2025. Tässä asemakaavassa ei ole erityisesti käsitelty hälytysajoneuvojen liittymiä, mutta nähtävillä olevassa tiesuunnitelmassa hälytysajoneuvojen yhteys valtatielle 6 länteen on turvattu. HALI-järjestelmän käyttöönotto on yksityiskohtaisempaa suunnittelua. Tieto HALI-järjestelmän tarpeellisuudesta on kirjattu palautteen myötä kaavaselostukseen, mutta pelastuslaitosta suositellaan olemaan suoraan yhteydessä liikennevalojärjestelyjä suunnittelevaan tahoon.

Kaupungin ympäristönsuojeluviranomainen: Kaavaluonnoksessa Kymenlaaksontien ja Katajaharjuntien risteysalue (katualue) valtatie 6:n pohjoispuolella sijoittuu 18.12.2022 valmistuneen tiesuunnitelman luontoselvityksen mukaan liito-oravan elinalueelle. Liito-orava on luonnonsuojelulain 78 §:n mukainen eläinlaji, jonka lisääntymis- ja levähdyspaikkoja ei saa hävittää eikä heikentää. ELY-keskus voi myöntää luvan poiketa 78 §:n kiellosta, jos siitä ei ole haittaa eliölajin suotuisan suojelutason säilyttämiselle tai sen saavuttamiselle. Tarkemmin poikkeamisperusteista säädetään LSL 83 §:n 3 momentissa, jonka mukaan poikkeamisen edellytyksenä on myös se, ettei ole muuta tyydyttävää ratkaisua ja kyseessä on erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottava syy. Aiheesta on neuvoteltava ELY-keskuksen Y-vastuualueen kanssa ennen kuin kaavaa viedään eteenpäin, jotta varmistutaan siitä, ettei mahdollinen kielteinen päätös poikkeamishakemuksesta tee kaavasta toteuttamiskelvotonta.

Vastine: Kaava-, tie- ja katusuunnitelmien edetessä on suunniteltu toimenpiteitä, joilla pyritään turvaamaan liito-oravan liikkuminen alueella lisääntymis- ja levähdyspaikkojen välillä. Alueen asemakaavaa ja tie- ja katusuunnitelmia on laadittu yhteistyössä ja yhtäaikaaisesti. Tämän asemakaavan suunnittelualuetta on laajennettu siten, että liito-oravan kannalta oleelliset valtatie ylittävät kulkuyhteydet voidaan kokonaisuudessaan esittää asemakaavassa määräävinä toimenpiteinä. Asemakaavassa annetaan määräyksiä jatkosuunnittelua ja toteutusta varten, mikä tässä yhteydessä tarkoittaa ensisijaisesti tie- ja

katusuunnitelmia. Tanttari tiesuunnitelma on valmistunut asemakaavaprosessin aikana ja toimenpiteet on nähtävissä tiesuunnitelma-aineistossa.

Kouvolan kaupunki valmistautuu tarvittaessa hakemaan poikkeamista liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiskiellosta, mikäli ELY-keskus katsoo suunnitelmien lievennyskeinoista huolimatta aiheuttavan ko. lajin lisääntymis- ja levähdyspaikkojen häviämistä tai heikentämistä.

KSS Lämpö Oy: KSS Lämpö on tutustunut kaavahankkeeseen 07/004. Lausunnot tarvittavista johtomuutoksista on annettu VT 6 Keltti-Tanttari projektin vetäjälle.

Vastine: Lausunto kirjataan tiedoksi.

KSS Verkko Oy: KSS Verkko Oy:llä sijaitsee asemakaavan alueella 110 kV, 20 kV ja 0,4 kV sähköverkkoa. Sähköverkko sijoittuu EV/s ja katualueilla.

110 kV pylvä sijoittuu Katajajarjuntien katualueelle. Pylvään muutostöistä on aloitettu keskustelu ELY keskuksen kanssa ja vielä ei ole tehty päätöstä, siirretäänkö 110 kV pylvä vai muuttuuko tielinjaus. Pylvään muutostyö vaatii myös samalla kahden muun pylvään muutostyöt.

Katajajarjuntien ja Ahlmanintien risteyksessä sijaitsee maakaapeleita. Kaapelit tulee olla mahdollista sijoittaa jatkossakin risteuksen läheisyyteen.

Katajajarjuntien ja junaradan välisellä EV/s alueella sijaitsee 20 kV ilmajohto ja pylväsmuuntamo Ahlmanintien päässä EV/s alueen ulkopuolella. Katajajarjuntie ja Ahlmanintien risteyksessä sijaitseva pylväsmuuntamo tullaa saneeraamaan puistomuuntamoksi tulevaisuudessa. EV/s alueelle tulee olla mahdollista sijoittaa sähköverkon komponentteja.

Asemaakaavan tulee mahdollistaa sähköverkon ja sen komponenttien sijoittamisen näille asemakaavan alueille.

KSS Verkko haluaa korostaa 110 kV pylvään sijoitusongelmaa katulinjauksen kanssa.

KSS Verkko Oy:llä ei ole muuta huomautettavaa.

Vastine: Tiesuunnitelma on valmistunut ja mahdolliset johtoinfraan liittyvät tekniset seikat on hyvä tuoda esille palautteena tiesuunnitelmasta ELY-keskukselle. ELY-keskus pitää tiesuunnitelmaa nähtävillä 18.2.2025 - 20.3.2025. Katusuunnitelmat vaativat kaupungin hyväksynnän. EV/s-alueille voi olla mahdollista sijoittaa pienissä määrin teknistä laitteistoa, mikäli ne voidaan sijoittaa alueen luontoarvot säilyttäen.

Kouvolan Vesi Oy: Asemakaavan muutos liittyy valtatie 6:n parantamiseen, jonka suunnittelusta vastaa Kaakkois-Suomen ELY-keskus. Asemakaavan muutoksen tarkoituksena on mahdollistaa valtatie parantamiseen liittyvät muutokset.

Tanttarin liittymän asemakaavan luonnoksessa on esitetty suojaviheralueita sekä uusia katualueita Katajajarjuntielle ja Kymenlaaksontielle. Kiveliöntien ja Kotiharjuntien katualueen lenkki on esitetty poistettavaksi. Kotiharjuntielle on esitetty katualueen päähän alue kääntöpaikkaa varten.

Asemakaavan luonnoksessa esitetyillä muutoksilla ei ole suoranaista vaikutusta vesihuollon tai huleveden viemäroinnin toteuttamiseen. Vesihuoltoon liittyvät muutostarpeet kytkeytyvät valtatie 6:n tiesuunnitelmiin. Kaakkois-Suomen ELY-keskus on pyytämässä lausuntoa tiesuunnitelmien edellyttämien johtosiirtojen kustannuksista ja kustannusvastuista, joihin Kouvolan Vesi esittää kantansa erillisellä lausunnolla suoraan ELYkeskukselle.

Asemakaavan muutokseen Kouvolan Vedellä ei ole huomautettavaa.

Vastine: Tiesuunnitelma on valmistunut ja mahdolliset johtoinfraan liittyvät tekniset seikat on hyvä tuoda esille palautteena tiesuunnitelmasta ELY-keskukselle. ELY-keskus pitää tiesuunnitelmaa nähtävillä 18.2.2025 - 20.3.2025. Katusuunnitelmat vaativat kaupungin hyväksynnän.

Suomen luonnonsuojeluliiton Kymenlaakson piiri ry:

Yleisesti:

Mikäli valtatie tuntuu ajoittain käyvän ahtaaksi sitä käyttävälle liikenteelle, ainoa oikea toimintatapa on sellainen, jolla liikenteen määrää saadaan vähennetyksi. Tien leventäminen vain mahdollistaa haitallisen kehityksen jatkumisen, eikä se ole yleisen edun mukaista.

Valtatie 6:n kehittämisessä on kuitenkin valittu tuo huonompi vaihtoehto. Sen vaatimaa tilaa on käytettävissä rajallisesti, joten käytettävissä on vain niukasti vaihtoehtoja. Nykyisen valtatieen lähialueen luontoarvot on selvitetty varsin hyvin. Sieltä on löytynyt uhanalaisten eliölajien elinalueita ja muita luontoarvoiltaan merkittäviä kohteita.

Liito-oravan kulkuyhteyksien tulevaisuus VT6 parantamisen ja rinnakkaisteiden ja liittymien toteuttamisen seurauksena on keskeinen kysymys, mutta huomio tulee kiinnittää myös muiden uhanalaisten lajien elinympäristöihin, myös niiden ravintokasvien esiintymisedellytyksiin.

Liito-orava:

Rinnakkaisteiden liittymien sijoittelu on ongelmallista EU:n direktiivilaji ja Savonsuon tervalepikoiden Natura-alueen suojeluperusteiden, liito-oravan kannalta. Erityisesti näin on Tanttarin kohdalla tien molemmin puolin. Alue on Kouvolan - Kuusankosken liito-oravapopulaatioiden kulkuyhteyksille erittäin tärkeä.

Jo nykyisellään yhteys on haasteellinen, mutta tiesuunnitelman seurauksena tilanne muuttuu entistä hankalammaksi. Kuutostie levenee ja samaan aikaan rinnakkaiskatut sekä liittymät pirstovat jäljellä olevia puustoisia kulkuyhteyksiä. Parhaimmillaankin jäljelle jää aiempaa vähemmän liitopuita, joten riski yhteyden katkeamiseen ennenpitkää kokonaan kasvaa.

Viittamme kysymykseen suunnitteluaineiston Vt 6 Keltti-Tanttari – Tiesuunnitelman luontoselvitys (Parkko 2022) ohella edelleen ajankohtaiseen Savonsuon Natura-arviointi - Arvio valtatie 6 Kouvolan kohdan yleissuunnitelmassa esitettyjen tiejärjestelyjen vaikutuksesta Savonsuon Natura-alueeseen (FI0409001) -raporttiin (Sito & Kotkansiipi 2015).

Tanttarin alueen ohella tulee arvioida muiden lähellä olevien kulkuyhteyksien säilyttämisedellytyksiä sekä VT6 parantamisesta johtuvien uusien katujen vaikutuksia kulkuyhteyksiin tien molemmin puolin.

Esimerkkinä kaksi uutta katulinjausta:

- VT6 pohjoispuolella rinnakkaiskatu Valkealanväylän suunnasta Katajajarjuun halkaisee liito-orava-alueen. Tähän yhdistyy suunnitelma sillan rakentamisesta Tanttarin nykyisten ylikäytävien alueelle.

- Savonkadun päästä tuleva yhteys vanhan Savonradan pohjan suuntaiselle uudelle tielle heikentää oleellisesti Ruskeasuon - Kasarminmäen välisen liito-oravayhteyden säilymistä.

Savonsuon tervalepikoiden alueen Natura 2000-suojelun perusteena on luontodirektiivin

liitteen II laji liito-orava. Tiehankkeen vaikutuksia Savonsuon tervalepikoiden Natura 2000-alueeseen, sekä sen suojelun perusteena olevaan lajiin on arvioitu ”Savonsuon Natura-arviointi - Arvio valtatie 6 Kouvolan kohdan yleissuunnitelmassa esitettyjen tiejärjestelyjen vaikutuksesta Savonsuon Natura-alueeseen (FI0409001)” -raportissa (Sito & Kotkansiipi 2015). Alla muutamia lainauksia raportista.

”Valtatien etelä- ja pohjoispuolen elinalueet ovat hyvin suurella todennäköisyydellä yhteydessä toisiinsa ja kulkuyhteyden katkeaminen valtatie yli tarkoittaisi samalla heikentävää vaikutusta Natura-alueen liito-oraville.” (s. 23)

”Tällä hetkellä liittäminen valtatie yli onnistuu monesta kohdasta, sillä lähellä tietä on useita korkeampia puita. Koska tielinja levenee nykyisen tien eteläpuolelle, joudutaan myös liitopuita kaatamaan. Suunniteltu uusi maastokäytävä on välikaistan kanssa jo lähellä liito-oravan pisintä lähetintutkimuksissa mitattua liitoa. Tämä tarkoittaa ainakin kulkuyhteyden heikkenemistä, sillä vain pieni osa yksilöistä pääsisi tien yli.” (s. 23)

Raportissa todetaan kuitenkin, etteivät tiehankkeet muodostaisi uhkaa Savonsuon tervalepikoiden Natura 2000 -alueen liito-oravapopulaatiolle, koska suunnitelmilla ei ole vaikutusta pohjoiseen suunnan kulkuyhteyksiin. Tiesuunnitelmalla onkin enemmän vaikutusta VT6 eteläpuolisille, Natura 2000 alueen ulkopuolisille liito-oravapopulaatioille.

Kyseisessä raportissa on arvioitu tiehankkeen vaikutusta vain Natura 2000 alueeseen ja sen lajistoon. Koska liito-orava on EU:n luontodirektiivin liitteen II laji, asiaa tulee punnita myös direktiivilajin suojelun kannalta. Kulkuyhteyksien vaikeutuminen voidaan tulkita lajin lisääntymis- ja levähdyspaikan hävittämiseksi tai heikentämiseksi.

VT6 eteläpuolisen liito-oravapopulaation kannalta tilanteeseen vaikuttaa Kymenlaaksontien suunnasta tuleva, entistä Savonradan pohjaa kulkevan katu sekä sen lähikatujen ja niiden välisten liittymien toteutus. Esimerkkinä Savonkadun jatke Savonradan suuntaan. Näiden yhteyksien kehittäminen riippuu oleellisesti VT6 tiesuunnitelmasta.

Sivulla 27 todetaan keinoista lieventää vaikutuksia:

”Rautatiealikulun tekeminen nykyiseen tapaan mahdollisimman väljäksi ja reunoiltaan puustoiseksi mahdollistaisi liito-oravan lisäksi myös muiden eläinten liikkumisen sillan ali.”

Suunnitelman valmistumisaikaan rataympäristöjä ei vielä hoidettu poistamalla kaikki puusto niiden läheisyydestä noin 30 metrin etäisyydeltä radan molemmin puolin. Tähän viittaa suunnitteluaineiston Vt 6 Keltti-Tanttari - Tiesuunnitelman luontoselvitys (Parkko 2022) sivulla 8:

”Kotiharjun länsipuolella eläimillä on mahdollisuus päästä Tanttarin rautatiealikulun (raportin kansikuva) kautta valtatie ali, mutta yhteyden toimivuudesta liito-oravalle ei ole varmuutta. Todennäköisesti laji tarvitsisi enemmän puustoa alikulun läheisyyteen, mutta rataturvallisuuden kannalta puiden istuttaminen voi olla mahdotonta.”

Suunnitteluaineiston asemakaavaselostuksen sivulla 29 todetaan kuitenkin:

”Mikäli meluntorjuntaa toteutetaan suojaviheralueille, on huolehdittava riittävästä puuston säilyttämisestä. Alueella on äärimmäisen tärkeää, että välttämättömästi liikenneväyliksi varattujen alueiden ulkopuolella olevat metsät säilytetään luonnontilassa. Tässä tapauksessa on joustettava rautatie ja maantien 30 metrin suoja-alueesta, jolla väylänpitäjällä olisi ratalain ja lain liikennejärjestelmästä mukaan oikeus poistaa puustoa. Alueen luontoarvot ja erityisesti liito-oravan esiintyminen alueella on otettava suoja-alueen käsittelyssä huomioon.”

Asemakaavaselostuksen samalla sivulla 29 todetaan myös:

”Vt6 tiesuunnittelun yhteydessä on todettu, että tiesuunnitelma vaatii todennäköisesti Natura-arvioinnin Savonsuon Natura-alueen osalta.”

Natura-arviointi on tarpeen, koska suunnittelun tarkentuessa ja jo tapahtuneiden maankäytön muutosten seurauksena (ml. rautatien suoja-alueen puunpoisto Tanntarin alikulun kohdalla) on paremmat edellytykset arvioida vaikutuksia Savonsuon Natura-alueeseen.

Tätä perustelee myös, että Tanntarin liittymän asemakaavamuutokseen liittyvien tiejärjestelyjen solmukohta sijoittuu Savonsuon Natura-alueen eteläpuolelle.

Aiemmin tehdyn Savonsuon Natura-arviointi - Arvio valtatie 6 Kouvolan kohdan yleissuunnitelmassa esitettyjen tiejärjestelyjen vaikutuksesta Savonsuon Natura-alueeseen (FI0409001) -raportin (Sito & Kotkansiipi 2015) sivulla 29 todetaan tiehankkeen vaikutuksista liito-oravaan:

”Yhteydet liito-orava-alueiden välillä heikkenevät, ensisijaisesti eteläpohjoissuunnassa. Siksi nykyisin olemassa olevien viheryhteyksien ja liito-oravien liikkumisyhteyksien säilyttäminen on tärkeää.”

Raportin sivun 29 näkemys haastaa edellä esitetyn tulkinnan VT6 tiesuunnitelman vaikutuksista alueen liito-oravatilanteeseen. Tiesuunnitelman seurauksena yhteydet liito-oravapopulaatioiden välillä heikentyvät ennenkaikkea etelä- ja pohjoissuunnassa. Raportin mukaan heikentymistä tulisi ehkäistä säilyttämällä nykyiset viheryhteydet ja liito-oravan kulkuyhteydet. Tämän voi tulkita tarkoittavan sekä yhteyksiä VT6 ylitse etelä- ja pohjoissuunnassa, mutta myös tiejärjestelyyn liittyvien uusien katujen vaikutusalueella olevia yhteyksiä.

Yhteenveto:

On selvää, että tiealueen laajentaminen tuhoamatta merkittäviä luontoarvoja on mahdotonta. Toki hyvällä suunnittelulla saadaan tuhoutuvien arvoalueiden pinta-alaa jonkin verran pienemmäksi, mutta kulkuyhteyksien katkeamista ja luontoalueiden pirstoutumista ei voida kokonaan estää.

Näyttää siis siltä, että luonto on jälleen joutumassa maksumieheksi hankkeessa, jonka hyödyllisyys yleisen edun kannalta on kyseenalainen.

Vastine: Kaava-, tie- ja katusuunnitelmien edetessä on suunniteltu toimenpiteitä, joilla pyritään turvaamaan liito-oravan liikkuminen alueella lisääntymis- ja levähdyspaikkojen välillä. Alueen asemakaavaa ja tie- ja katusuunnitelmia on laadittu yhteistyössä ja yhtäaikaaisesti. Tämän asemakaavan suunnittelualuetta on laajennettu siten, että liito-oravan kannalta oleelliset valtatie ylittävät kulkuyhteydet voidaan kokonaisuudessaan esittää asemakaavassa määräävinä toimenpiteinä. Asemakaavassa annetaan määräyksiä jatkosuunnittelua ja toteutusta varten, mikä tässä yhteydessä tarkoittaa ensisijaisesti tie- ja katusuunnitelmia. Asemakaavan merkinnät ja määräykset siis konkretisoituvat alueen väyläsuunnitelmissa. Suunnitelmissa oleelliset väylien ylitystarpeet on tunnistettu ja niiden varmistamiseksi tehdään puuistutuksia ja pylviä. Vt6 Keltti-Tanntari tiesuunnitelma on valmistunut asemakaavaprosessin aikana ja toimenpiteet on nähtävissä tiesuunnitelma-aineistossa. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenne-vastuualue on käynnistänyt tiesuunnitelmaa varten Natura-arvioinnin koskien Savonsuota.

Asemakaavaratkaisussa jäljelle jäävät Tanntarin metsäalueet on esitetty säilytettäväksi merkinnällä EV/s, eli suojaviheralue, jolla ympäristö säilytetään. Haittavaikutuksia liito-oravalle on pyritty suunnittelun keinoin minimoimaan.

Liikennekokonaisuuden toteutuessa kaikkia haittavaikutuksia alueen luontoarvoille ei voida välttää.

Kouvolan kaupunki valmistautuu tarvittaessa hakemaan poikkeamista liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiskiellosta, mikäli ELY-keskus katsoo suunnitelmien lievennyskeinoista huolimatta aiheuttavan ko. lajin lisääntymis- ja levähdyspaikkojen häviämistä tai heikentämistä.

Pohjois-Kymen Sähkötarvike Oy: Pohjois-Kymen Sähkötarvike Oy, Savonkatu 20, 45100 Kouvola. (kiint. rek.no 286-1-1070-6, 286-1-9903-0, 286-1-1067-4 sekä 286-1-1067-5), pyytää huomioimaan suunnitelmissa Savonkadun liittymisen uuteen tielinjaan savonkadun (kouvolan varikon) päästä.

Jos liittymä saadaan suoraan uuteen tielinjaan kytkettyä Savonkadun päästä, mahdollistaa se tulevia kaupanalan investointeja, yritystoiminnan laajentamista sekä parantaa liikenteen toimivuutta mm. Rekka/kuorma-autoliikenteen osalta, jota yrityksellemme kulkee lähes päivittäin.

Läpiajo mahdollisuus parantaisi liikenteen turvallisuutta, sekä toimivuutta mm. Koulun parkkialueelle ja teollisuudelle sekä kaupungin varikolle.

Mikäli tieyhteys tulee palvelemaan vain kaupungin varikkoa, on kyseenalaista, voidaanko tontin omistajia kohdella eriarvoisesti.

Vastine: Esitetty asemakaavaratkaisu ei mahdollista Savonkadun suoraa liittymistä uudelle Kouvolan ydinkeskustaan suuntautuvalla katuyhteydelle. Yhteys Savonkadulle ei muutu nykytilanteesta, eli Savonkadulle kuljetaan vastaisuudessakin Marjoniementien kautta. Uusi katuyhteys keskustan suuntaan on uusi alueen pääkatu, joten väylien hierarkian ja liikenneturvallisuuden perusteella ratkaisu on perusteltu.

Asemakaavaehdotuksen julkinen nähtävilläolo

Täydennetään myöhemmin.

5. ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1. Kaavan rakenne

Asemakaavan muutos koostuu liikenne- ja katualueista ja niiden varrella sijaitsevista suojaviheralueista.

5.1.1. Mitoitus

Asemakaavassa ei ole osoitettu rakennusoikeutta kerrosalana rakennuksia varten. Kaavan tarkoituksena on mahdollistaa alueen maantien ja katujen toteuttaminen. Nämä väylät toteutetaan tie- ja katusuunnitelmien perusteella.

5.2. Aluevaraukset

Yleisen tien alue (LT)

Valtatie 6, eli Lahdentie, on merkitty yleisen tien alueeksi (LT). LT-alue kattaa maantien alueen ja eritasoliittymän alueen. Maantien kanssa eritasossa kulkee rautateitä, kevyen liikenteen

väyliä ja tulevaisuudessa myös uusi katuyhteys Kouvolan keskustaan, eli Kouvolanväylä. Nämä väylät on merkitty kaavkartalle. Alueella sijaitsee kunnallisteknisiä johtoja.

Maantielle on suunnitteilla meluntorjuntaa, joka sijoittuu yleisen tien alueelle.

Hälytysajoneuvojen liittymä valtatielle sijaitsee tällä hetkellä Tapiontiellä. Hälytysajoneuvojen liittymiin tulee tiesuunnitelman myötä muutoksia. Idän suunnan yhteys pysyy nykyisellä sijainnillaan. Lännen suunnan hälytysajoneuvojen yhteys on tiesuunnitelmassa osoitettu Katajaharjuntien jatkeelta valtatielle.

Suojaviheralueet (EV)

Liikenneväyliin rajautuvia alueita on merkitty suojaviheralueiksi (EV). Suojaviheralueille on mahdollista toteuttaa meluntorjuntaa. Meluntorjuntarakenteita tehtäessä on kuitenkin huomioitava alueen luontoarvot ja erityisesti liito-oravien kulkureitit. Suojaviheralueita on laajalti merkitty säilytettäväksi ympäristöiksi (/s) niillä olevien luontoarvojen johdosta. Alueen suojaviheralueilla on merkittävä rooli alueen luontoarvojen säilyttäjänä ja ekologisten yhteyksien turvaavijana.

Katualueet

Asemakaavalla osoitetaan kaksi uutta katuyhteyttä. Katajaharjuntien jatke yhdistää Katajaharjuntien ja Valkealanväylän (mt 370). Kouvolan keskustan suuntaan on osoitettu uusi pääkatu Kouvolanväylä.

5.3. Kaavan vaikutukset

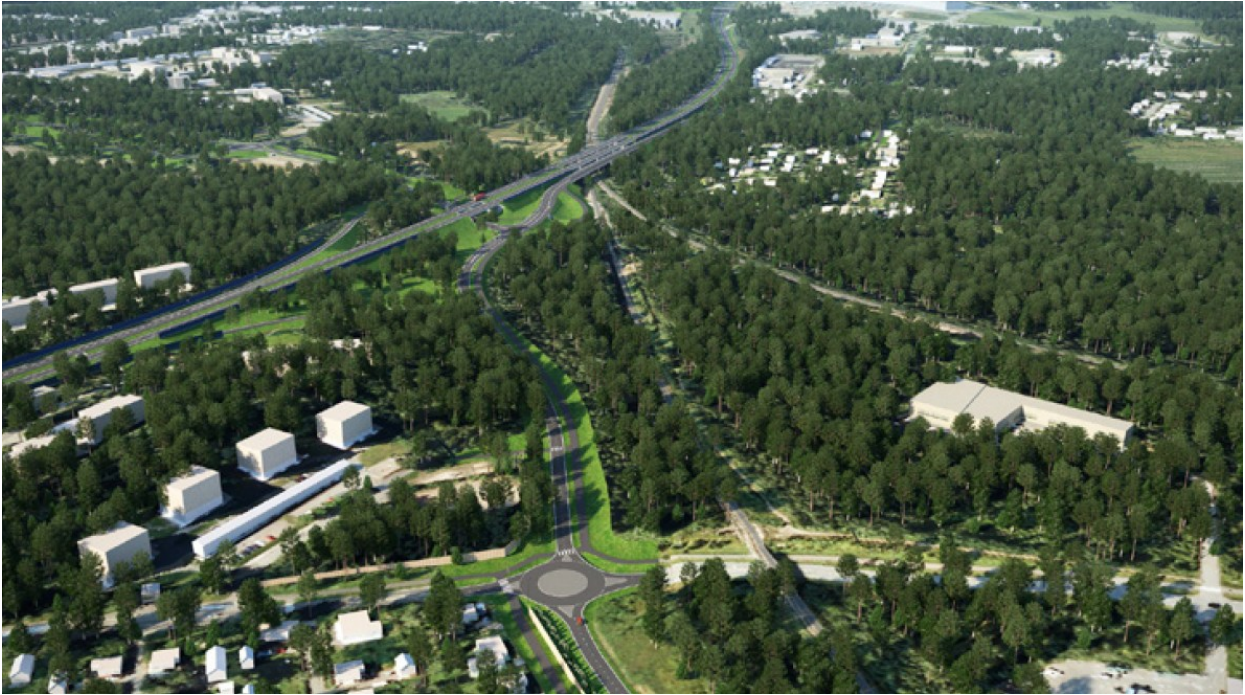
Seuraavissa kappaleissa on esitelty kaavaratkaisun vaikutuksia. Tanttarin alueen asemakaavaa on laadittu yhdessä tiesuunnitelman kanssa.

Rakennettu ympäristö, kulttuuriperinnön vaaliminen ja maisema

Olemassa oleva Tanttarin asutuskeskittymä on huomioitu Kouvolan rakennetun ympäristön inventoinnissa. Alueen nykyinen rakenne pysyy kutakuinkin ennallaan. Merkittävänä kaupunkikuvallisena tekijänä on meluntoruntarakenteiden toteutus. Kaavamuuotosalue on näkyvä kaikille kuutostien käyttäjille. Melusteet on suunniteltu osana tiesuunnitelmaa. Puurakenteiset meluseinät on suunniteltu väritykseltään rauhallisiksi ja taustaansa sopiviksi. Sopivien näkemien kohdalla silloilla käytetään osin läpinäkyviä meluntorjuntaratkaisuja. Meluseiniä kevennetään jaksottamalla niitä puu- ja köynnösistutuksin. Suunnitellut melusteet ovat kaupunkiympäristöön sopivia.

Kaavamuuotosalueella ei ole tiedossa olevia muinaisjäännöksiä.

Eritasoliittymän ja siihen liittyvien katujen rakentaminen muuttaa alueen maisemaa merkittävästi. Tanttarin kohdalla valtatie kulkee kaupunkijaksolla, jossa virkistysmetsät ja taajamarakenne reunustavat liikennetilaa.



Kuva 26. Valtatien 6 yleissuunnitelman mukainen havainnekuva Tanntarin alueen liikennejärjestelyistä koillisesta kuvattuna.

Tekninen huolto ja yhdyskuntarakentamisen kustannukset

Uusien katu- ja maantieyhteyksien rakentamisesta aiheutuu kustannuksia. Alueen liikennejärjestelyjen kustannukset jakautuvat Kouvolan kaupungin ja valtion kesken. Valkealanväylä-Katajaharjuntien yhdistämisellä on merkitystä myös valtion kannalta (rautateiden tasoristeysturvallisuuden parantaminen, erikoiskuljetusreitti).

Kustannuksia aiheutuu myös alueella olevien johtojen ja putkien siirroista. Alueen halki kulkee useita merkittäviä yhdyskuntateknisiä johtoja ja putkia, joiden toiminta on turvattava tulevissa muutoksissa.

Yhteiskunnalliset ja yhteiskuntataloudelliset vaikutukset

Valtatie 6 on yksi eteläisen Suomen pääreiteistä. Tanntarin alueen liikennejärjestelyillä selkeytetään keskustan liikenneverkkoa ja tuetaan keskustan kehittämistä. Liikennekuormitusta siirtyy alemmalta katuverkolta, etenkin Kuusaantieltä ja Kauppalankadulta.

Liikenne

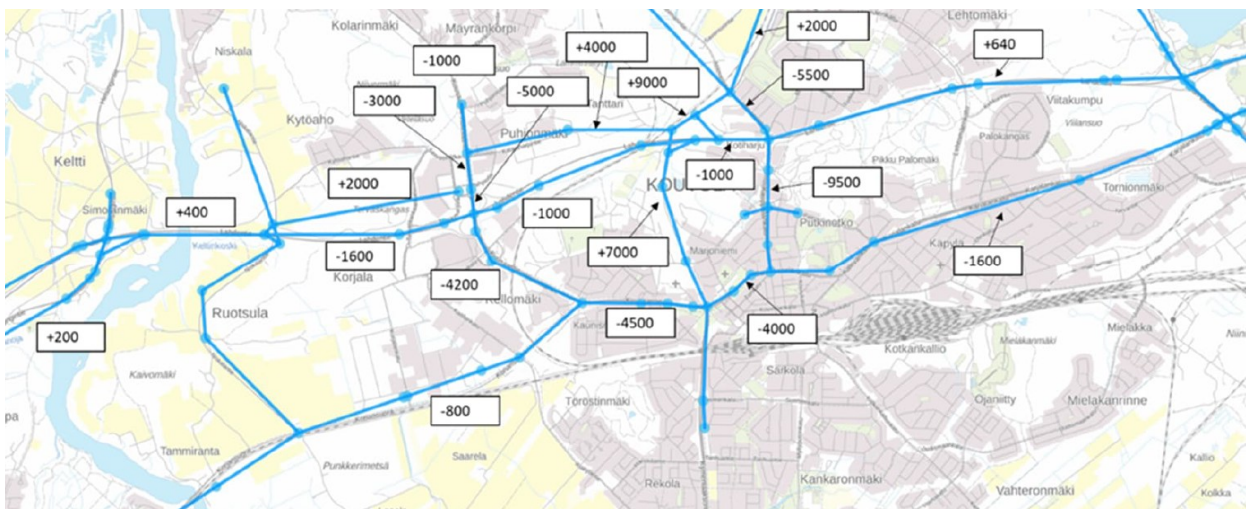
Tanntarin alue on osa laajaa Keltti-Tanttari tiesuunnitteluosuutta. Hanke parantaa kokonaisuutena merkittävästi Suomen pääväyläverkkoon ja TEN-T kattavaan verkkoon kuuluvan itä-länsi suuntaisen kuuluvan valtatie 6 liikenteen sujuvuutta, turvallisuutta, matka-aikojen ennustettavuutta ja kuljetusten toimintavarmuutta. Erityisen kriittinen korjaustarve on Kymijoen ylittävällä Keltin sillalla, jonka suunnitelma kuuluu Keltti-Tanttari tiesuunnitelmaan. Keltin silta on tien liikennöinnin turvaamisen kannalta keskeisin parantamista vaativa kohde ja se täytyy peruskorjata vuoteen viimeistään vuoteen 2030 mennessä.

Asemakaavalla ja kaavan mukaisilla liikenneratkaisuilla on merkittävä vaikutus Kouvolan keskustan liikennemääriin ja liikenteen suuntautumiseen. Kaavalla on osoitettu uusia katuyhteyksiä itä-länsi-suuntaisesti sekä alueelta etelään kohti Kouvolan keskustaa. Nykyiset liittymät valtatieltä 6 Kouvolan keskustan suuntaan ovat lännessä Katajaharjun eritasoliittymältä Salpausselänkadulle ja idässä tasoliittymä valtatieltä Karjalankadulle. Asemakaavan mukaisen liikenneratkaisun toteutuessa on mahdollista toteuttaa uusi yhteys valtatieltä Kouvolan

keskustaan, jolloin liikenteen suuntautuminen muuttuu merkittävästi. Tämän asemakaavan kanssa samanaikaisesti laadittavana oleva tiesuunnitelma mahdollistaisi eritasoliittymän toteuttamisen Tanttarin kohdalle. Eritasoliittymä suunnitellaan suuntaisliittymänä itään. Tällä asemakaavalla ei ole erityisesti otettu kantaa ramppien suuntautumiseen, vaan kaavalla varataan riittävä liikennealue tiesuunnitelmaratkaisua varten.

Valtatien yleissuunnitelmavaiheessa on arvioitu vuoden 2040 liikennemäärien tilannetta ja tuolloin on arvioitu, että Salpausselänkadun liikenne vähenisi 4000-4300 ajon./vrk ja Kauppalankadun liikenne vähenisi 6400 ajon./vrk. Tanttarin eritasoliittymältä etelään suuntautuvalle Kymenlaaksontien keskimääräinen vuorokausiliikenne olisi ennustetilanteessa 8000 ajon./vrk.

Uusi rinnakkaiskatuyhteys Valkealanväylän ja Katajaharjuntien välillä parantaa kaupungin sisäisiä yhteyksiä Ravikylän ja Valkealan suunnalta Tervaskankaan kaupalliseen keskukseen. Yhteys luo mahdollisuuksia suunnitella poikittaisia joukkoliikenteen laatukäytäviä.



Kuva 27. Ote Vt6 tiesuunnitelmaraportista: Hankkeen aiheuttamat liikenteen siirtymät nykytilanteessa ja vaikutus keskimääräiseen vuorokausiliikenteeseen ajoneuvoa vuorokaudessa (KVL).

Liikenteellisesti uusi sisääntuloväylä tasaa liikennemäärien jakautumista erityisesti Kuusaantien, Kauppalankadun ja uuden Kouvolanväylän kesken. Liikennemäärien tasaisempi jakautuminen avaa mahdollisuuksia maankäytölle alemman katuverkon alueilla sekä myös vähentää ympäristövaikutuksia kuten melua. Tällä hetkellä Kouvolan keskustan kohdalla on yksi ajoneuvoyhteys valtatielle 6 Puhjon liittymästä, mikä voi olla riskitekijä esimerkiksi onnettomuus- tai kriisitilanteessa. Siviili liikenteen yhteys Kouvolan soite-keskukseen, eli Ratamokeskukseen helpottuu huomattavasti Kouvolanväylän ja Marjoniementien kautta.

Tanttarin kautta keskustaan suuntautuva yhteys on kaupunkirakenteellinen suuntaus, jota kohti kaupunkia on rakennettu jo vuosikymmeniä ennen kuntaliitosta 2009 ja uuden Kouvolan kaupungin perustamista. Valtatie 6 on Kouvolan kohdalla rakennettu nykyiselle sijainnilleen 1970-luvulla, jonka jälkeen on välittömästi lähdetty suunnittelemaan eritasoliittymää Tanttarin kohdalle. Toteutuneeksi jäänyt tilanne on jo valtatie alkuperäisen rakentamisen aikaan katsottu olevan lähinnä välivaihe kohti liikenteellistä kokonaisratkaisua. Tämä välivaihe on jatkunut lähes puoli vuosisataa ja niin seudullisissa, maakunnallisissa kuin paikallisissa suunnitelmissa ajatus liittymästä on pysynyt ja sitä ympäröivä maankäyttö suunniteltu olettamalla, että tavoitetilanne tullaan ennemmin tai myöhemmin toteuttamaan. Tanttari on avain Kuusankosken, Valkealan ja Kouvolan taajamien toiminnalliseen yhdistämiseen. Vuoden 2009 kuntaliitoksen jälkeen yhdistyneiden kuntien perintönä kaupunkirakenne todettu hajanaiseksi, eikä siihen ole löydetty kaikenkattavaa ratkaisua, mutta jonka ratkaisemiseksi Tanttarin liikennejärjestelyt olisivat yksi edistävä tekijä.

Meluvaikutukset

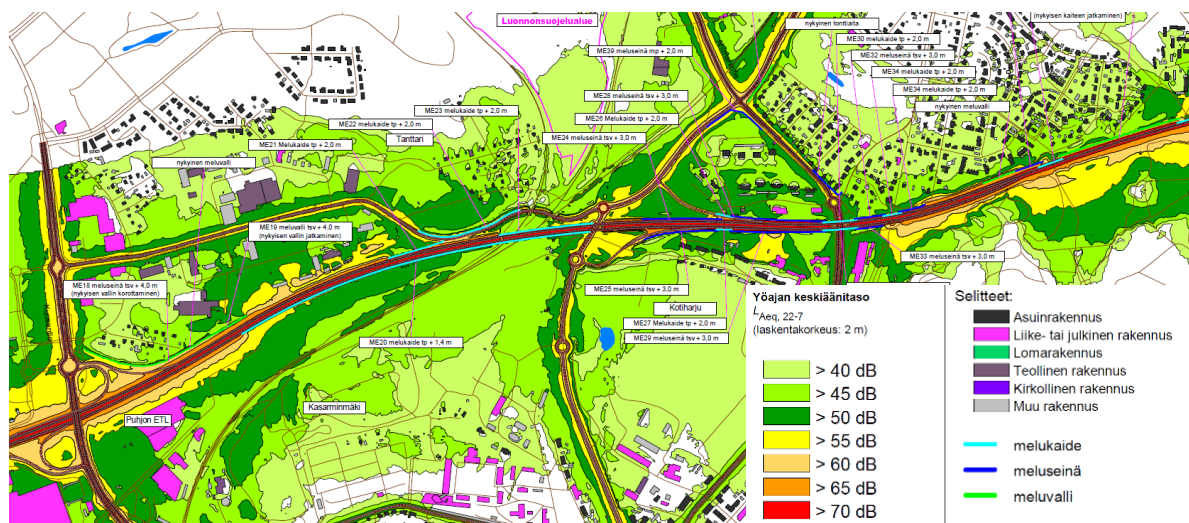
Valtatie 6 on yksi suurimmista Kouvolan keskustan melulähteistä. Tanttarin kohdalla valtatiellä ei ole meluntorjuntaa, eli nykytilanteessa melutilanne lähimmillä asutuskohteilla on huono ja valtioneuvoston antamat melutasojen ohjearvot ylittyvät valtatieen läheisillä alueilla. Melun leviämistä on arvioitu tiesuunnitelman meluselvityksessä ja sen mallinnuksessa (Meluselvitys, Vt 6 Keltti-Tanttari, Kouvola, SitoWise 2023).

Tiesuunnitelmassa on Tanttarin kohdalla esitetty melun torjumiseksi melukaiteita ja -seiniä. Asemakaavassa meluntorjuntaa on otettu kantaa yleismääräysten tasolla. Valtioneuvoston päätöksen 993/92 mukaiset melutasojen ohjearvot ohjaavat samalla tavalla sekä tie- että kavasuunnittelua.

Tiesuunnitelmassa esitettävällä meluntorjunnalla on merkitystä erityisesti voimakkaan yli 65 dB:n melun kannalta. Selvityksen mukaan tiesuunnitelman mukaisella meluntorjunnalla saadaan lähes kaikki alueen asukkaat suojattua yli 65 dB melulta. Nykytilanteessa suunnitteluvälillä Keltti-Tanttari (huom. tiesuunnitelma-alue on laajempi kuin tämän asemakaavan mukainen suunnittelualue) on nykytilanteessa 124 asukasta, jotka altistuvat yli 65 dB:n melulle ja ennustetilanteessa tiesuunnitelman toteutuessa meluntorjuntoinen em. melulle altistuisi vain kaksi asukasta. Selvityksessä todetaan myös, että lisäksi tilanne paranee koko tiesuunnitelma-alueella, mistä esimerkkinä on se, että ennustetilanteessa eniten altistujia on 55–60 dB meluvyöhykkeellä, kun nykytilanteessa eniten altistujia on 60–65 dB meluvyöhykkeellä.

Tanttariissa Kotiharjuntien ja Tapiontien varrella valtatieen välittömässä läheisyydessä on useita kerrostaloja, joita suojaamaan on tiesuunnitelmassa esitetty meluseiniä ja -kaiteita. Meluselvityksen mukaan tilanne paranee merkittävästi verrattuna nykyiseen. Rakennusten vierellä ohjearvo ylittyy valtatieen 6 puolella, mutta suojaisalla puolella päästään kaikkien rakennusten pihoihin alle ohjearvon.

Suunnitelmakokonaisuuteen liittyy maanteiden lisäksi myös uusia katuyhteyksiä: Katajaharjuntien jatkaminen Ahlmanintielle ja uusi sisääntuloväylä Kouvolan keskustaan (Kouvolanväylä, meluselvityksessä käytetty nimeä "Kymenlaaksontie"). Mallinnusten perusteella ajoneuvoliikennettä siirtyy erityisesti Kuusaantieltä ja Kauppalankadulta uudelle Kouvolanväylälle, joten liikennemelu Kasarminmäellä ja Marjoniemessä lisääntyy nykyisestä. Selvityksessä mainitaan, että melumallinnuksen perusteella ohjearvot eivät em. alueiden asuinpihoilla ylity eikä tarvetta meluntorjunnalle siten ole.



Kuva 28. Ote Vt6 parantamisen Keltti-Tanttari tiesuunnitelman meluselvityksestä. Kuvassa on esitetty melualueet suunnitelluilla väyläratkaisulla ja meluntorjunnalla ennustevuoden 2050 liikennemäärällä.

Sosiaalinen ympäristö ja palvelut

Asemakaavan toteuttamisella on myönteinen vaikutus sosiaaliseen ympäristöön ja palveluiden saavutettavuuteen. Kaava mahdollistaa keskustan sisääntuloväylän, eli Kouvolanväylän toteuttamisen. Tie- ja katusuunnitelmissa tulee otettavaksi huomioon myös kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikkuminen. Tällä hetkellä alueen rautatiet luovat liikkumisesteen kevyelle liikenteelle ja ajoneuvoliikenteelle.



Kuva 29. Ote Kouvolan kevyen liikenteen pääverkostosta. Pisteviivoilla on merkittynä puuttuvat yhteydet.

Viher- ja virkistysalueet

Alueelle ei ole merkitty virkistysalueita. Toteutuessaan asemakaavan mahdollistamat liikennejärjestelyt parantavat kevyen liikenteen yhteyksiä ja siten eri virkistysalueiden saavutettavuutta.

Luonnonympäristö

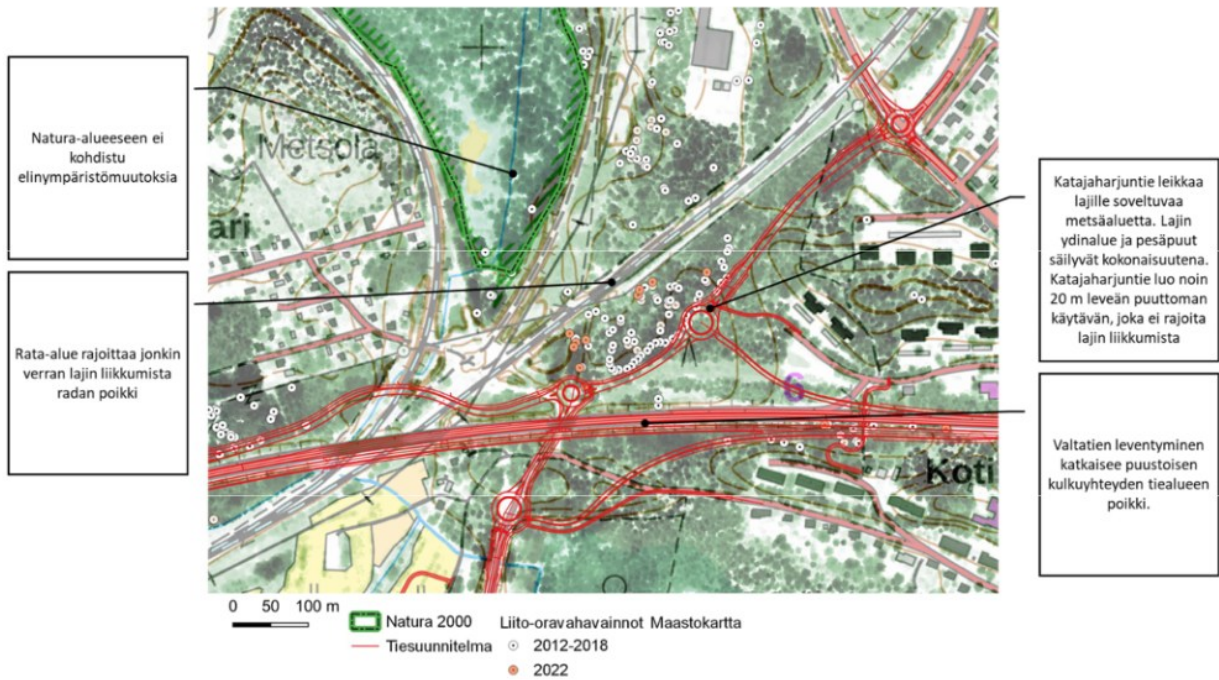
Alueella on runsaasti luonnonarvoja. Tanntarin alueen liito-oravia on kartoitettu useaan otteeseen. Liito-oravien kulkuyhteydet pohjois-etelä –suunnassa Savonsuolle on varmistettava. Liito-orava on lyhytikäinen ja se katoaa esiintymisalueiltaan, mikäli puustoiset yhteydet lajille soveltuvien elinympäristöjen väliltä poistetaan. Haasteellisimpia suunnittelukysymyksiä ovat liito-oravan kulkuyhteyksien varmistaminen valtatie yli. Tutkimuksin ja radioseurannoin on havaittu, että liito-orava pystyy liittämään korkeuden (lähtökorkeus) ja leveyden (liidetyt matkan) suhteessa 1:3, eli toisin sanoen esimerkinomaisesti liito-orava kykenee enimmillään liittämään kymmenestä metristä lähtiessä kolmekymmenmetrisen aukon yli. Kaava-alueella eri eläinlajeilla on mahdollisuus alittaa valtatie 6 rautatiealikulun kohdalla. Rautatiealikulun toimivuudesta liito-oravalle ei ole varmuutta.

Asemakaavassa on osoitettu liito-oravan kauttakulkualueita, jotka ylittävät alueen katuja ja maantien. Liito-oravan säilymisen kannalta on olennaista, että metsien säilyttäminen ei koske pelkästään välitöntä elinpiirin rajausta. Tästä syystä kaava-alueen suojaviheralueita on osoitettu laajalti alueiksi, jolla ympäristö säilytetään (EV/s).

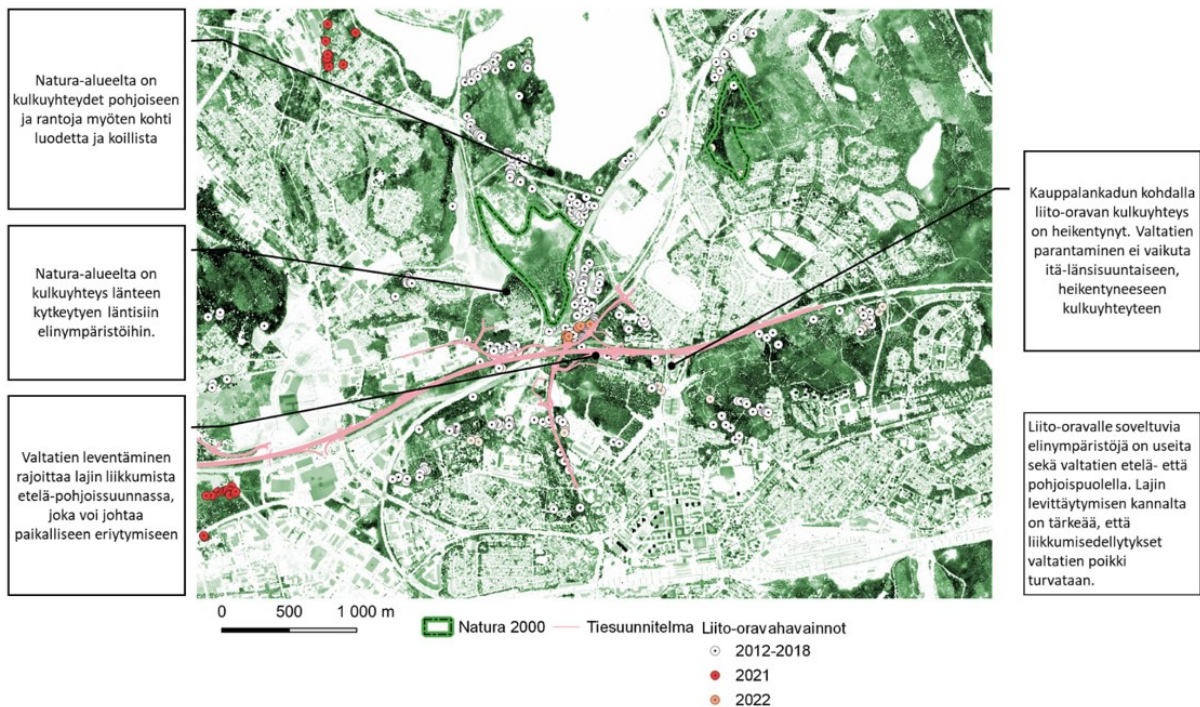
Alueella on äärimmäisen tärkeää, että välttämättömästi liikenneväylyiksi varattujen alueiden ulkopuolella olevat metsät säilytetään luonnontilassa. Tässä tapauksessa on joustettava rautatien ja maantien 30 metrin suoja-alueesta, jolla väylänpitäjällä olisi ratalain ja lain

liikennejärjestelmästä mukaan oikeus poistaa puustoa. Alueen luontoarvot ja erityisesti liito-oravan esiintyminen alueella on otettava suoja-alueen käsittelyssä huomioon.

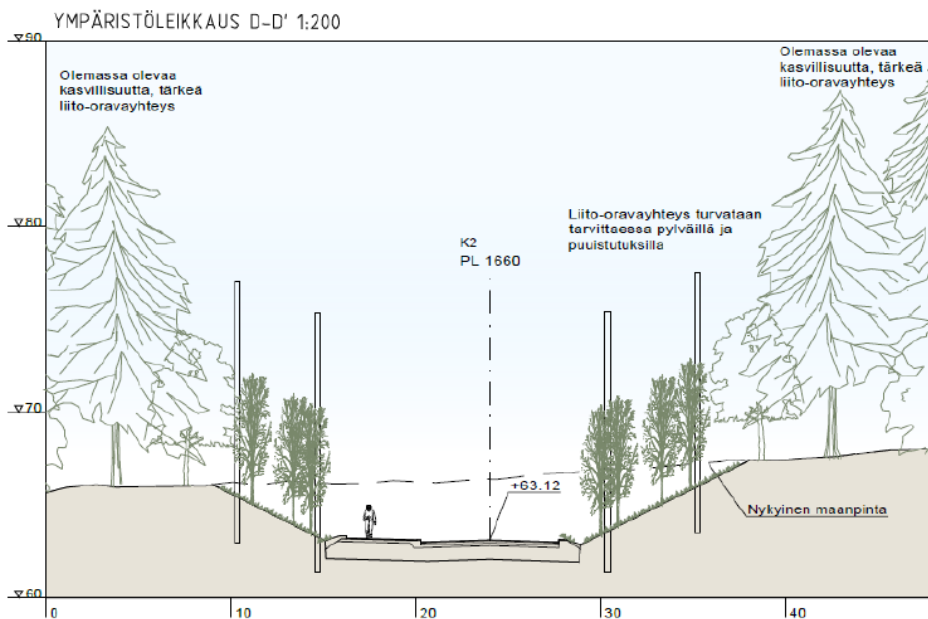
Tanttarin alueella havaittiin laho-kaviosammaleen itujyväryhmiä, mutta itiöpesäkkeitä ei löytynyt. Lahokaviosammaleelle suotuisat metsät käsittävät runsaasti lahoppuuta ja niissä on pienilmastoltaan kosteita elinympäristöjä. Lahokaviosammaleen osalta tärkeää on pitkä lahoppuujatkumo, joka voidaan edesauttaa jättämällä kaavaluonnoksen mukaiset suojaviheralueet metsänkäsittelyn ulkopuolelle.



Kuva 30. Ote Natura-arvioinnista. Hankkeen vaikutukset liito-oravan liikkumiseen ja elinympäristöihin.



Kuva 31. Ote Natura-arvioinnista: Liito-oravahavainnot ja keskeiset kulkuyhteydet Savonsuolle. Taustalla on latvuspeittävyys vihreällä (Suomen Metsäkeskus 2023).



Kuva 32. Esimerkkikuva liito-oravyhteysien vahvistamisesta Katajaharjuntien kohdalla.

Kaavan mukaisen maankäytön, eli alueen liikenneväylien toteuttaminen voi vaatia poikkeamislupaa liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan hävittämisen takia. Kouvolan kaupungin ja Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen välisissä keskusteluissa ja neuvotteluissa ELY-keskus on ilmaissut kaupungille, että poikkeamislupaa ei tule hakea asemakaavoitusvaiheessa, vaan lupa tulee hakea vasta toteutusvaiheessa. Liito-oravaa koskeva poikkeaminen voidaan myöntää yksittäistapauksissa ja jos poikkeamisen edellytykset täyttyvät. Koska liito-oravaa koskevaa poikkeamislupaa ei haeta asianomaisen viranomaisen ohjeistuksen mukaisesti vielä kaavoitusvaiheessa, on tässä asemakaavassa kuitenkin pyritty mahdollisuuksien mukaan pyrittävä huomioimaan luvan edellytyksiä.

Tanttarin liittymän asemakaava on laadittu yhteistyössä ELY-keskuksen liikenne-vastuualueen ja tiesuunnittelukonsultin (Sitowise Oy) kanssa. Käytännön tekniset ratkaisut liito-oravan osalta on osoitettu tie- ja katusuunnitelmissa ja niiden peruseräatteen sisältyvät myös tähän asemakaavaan. Sitowise Oy on koostanut tiedot liito-oravatilanteesta ja teknisten toteutusvaihtoehtojen puutteesta:

Yleistä ja poikkeuslupan edellytykset

Poikkeaminen voidaan myöntää yksittäistapauksissa ja jos poikkeamisen edellytykset täyttyvät. Poikkeushakemuksen nopeaa ja perusteltua ratkaisemista edistää se, että hakemuksessa esitetään sellaiset perustelut, joita ELY-keskus tutkii päätöstä tehdessään ja joihin päätös voidaan perustaa. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi myöntää kieltoon poikkeuksen vain tiukasti määritellyillä perusteilla, jotka ilmenevät luontodirektiivin 16(1) artiklasta. Poikkeuksen voi myöntää jos:

1. Muuta tyydyttävää ratkaisua ei ole, ja
2. Lajin suojelutaso säilyy suotuisana sen luontaisella levinneisyysalueella, ja
3. Poikkeamisen perusteena on jokin seuraavista syistä
 - a) luonnonvaraisen eläimistön ja kasviston suojeleminen ja luontotyyppien säilyttäminen;
 - b) erityisen merkittävien vahinkojen ehkäiseminen, joka koskee viljelmiä, karjankasvatusta, metsiä, kalataloutta sekä vesistöjä ja muuta omaisuutta;
 - c) kansanterveyttä ja yleistä turvallisuutta koskeva tai muu erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottava syy, mukaan lukien sosiaaliset ja taloudelliset syyt, sekä jos poikkeamisesta on ensisijaisen merkittävää hyötyä ympäristölle;

- d) näiden lajien tutkimus- ja koulutus, uudelleensijoittamis- ja uudelleenistuttamis-tarkoitus ja näiden tarkoitusten kannalta tarvittavat lisääntymistoimenpiteet, mukaan lukien kasvien keinotekoinen lisääminen;
- e) tarkoin valvotuissa oloissa tapahtuva valikoitu ja rajoitettu kyseisten lajien yksilöiden ottaminen ja hallussapito kansallisten toimivaltaisten viranomaisten määrittelemissä rajoissa.

Poikkeuksen yhteydessä kaikki edellä mainitut kolme kohtaa tulee täyttyä. Mikään yksittäinen peruste ei riitä myönteisen ratkaisun tekemiseen, vaan asiaa tarkastellaan kokonaisuutena.

Muuta tyydyttävää ratkaisua ei ole

Ratkaisu perustuu voimassa olevaan Kymenlaakson maakuntakaava 2040:een ja keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavaan (KV 16.11.2015). Molemmissa kaavoissa on esitetty Tanntarin eritasoliittymä tie- ja katujärjestelyineen ja se vastaa tie- ja katusuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja. Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää, että suunnittelun on perustuttava maantien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja alueelliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskeviin suunnitteluperusteisiin sekä alueiden käytön suunnitteluun (§15 f) ja suunnitelman täytyy olla oikeusvaikutteisten kaavojen mukainen (§ 13). Näillä perusteilla valtatie 6 Kouvolan kohdan ratkaisuja on suunniteltu.

Laadittu tie- ja katusuunnitelma perustuu vuonna 2015 valmistuneeseen ja vuonna 2018 hyväksytyyn yleissuunnitelmaan ”Valtatien 6 parantaminen Kouvolan kohdalla”. Samanaikaisesti yleissuunnitelman kanssa laadittiin Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavaa. Osayleiskaavan ja yleissuunnitelman yhteydessä tutkittiin erilaisia tie- ja katuverkon kehittämiskäytöksiä vaikutustarkasteluineen ja päädyttiin niiden perusteella ratkaisuun, jossa Tanntarissa on valtatiellä 6 suuntaisliittymä idän suuntaan ja Valkealanväylältä tehdään uusi yhteys Tanntarin kautta Katajaharjuntielle ja edelleen Tervaskankaalle valtatie 6 pohjoispuolelle sekä Tanntarista uusi katuyhteys valtatie 6 ali Kymenlaaksontien päähän.

Tehdyissä vaihtoehtoatarkasteluissa ei tunnistettu muita vaihtoehtoja, joilla voidaan ratkaista keskeiset tie- ja katuverkon sekä maankäytön kehittämisen tavoitteet. Näitä tavoitteita olivat:

- Parannetaan Kouvolan keskustan saavutettavuutta ja vähennetään liikennettä Kouvolan keskustassa ja Karjalankadulla. Suunnitelmien mukainen ratkaisu lyhentää yhteyksiä päätieverkolta idän suunnasta Kouvolan keskusta-alueelle ja vähentää liikennettä Karjalankadulla noin 1600 ajoneuvolla vuorokaudessa nykytilanteessa ja Kouvolan keskusta-alueella Kauppalankadulla ja Kymenlukolla noin 9500 ajoneuvolla vuorokaudessa sekä Salpausselänkadulla yli 4000 ajoneuvolla vuorokaudessa. Tämä parantaa liikenneturvallisuutta ja asuinmukavuutta sekä liikkumista asutulla ja runsaan jalankulun ja pyöräilyn alueella sekä mahdollistaa kaupunkitilojen kehittämisen tavoitteiden mukaisesti. Liikenne ohjautuu uudessa tilanteessa väylille, jotka on suunniteltu toimimaan niiden uudessa roolissa eikä niiden varressa ole niin paljon suoraa maankäyttöä kuin nykyisillä väylillä, jossa liikenne vähenee.
- Uudet järjestelyt lyhentävät matkoja Valkealanväylän sekä Ravikylän ja Lehtomäen suunnista Puhjoon ja Tervaskankaalle ja vähentävät siten merkittävästi liikennesuoritetta seudulla. Uudet yhteydet tukevat myös kestävien liikkumismuotojen kuten pyöräilyn, kävelyn ja joukkoliikenteen kehittämistä. Ne tarjoavat korkeatasoiset ja turvalliset pyöräilyn ja jalankulun yhteydet työmatka- ja asiointiliikenteelle sekä mahdollistavat nykyistä paremmat linja-autoliikenteen reitit. Uutta koulua ollaan sijoittamassa Marjoniemen alueelle, jonne saadaan nykytilannetta joustavampia ja turvallisempia yhteyksiä suunnitelman mukaisilla

ratkaisuilla. Näihin yhteyksiin vaikuttaa myös liikenteen vähentyminen keskusta-alueella.

- Liikenteen vähentyminen Kauppalankadulla ja uudet yhteydet parantavat myös Ratamokeskuksen ja Pelastuslaitoksen kiireellisten kuljetusten yhteyksiä ja varmuutta parantaen siten yleistä turvallisuutta alueella.

Kaikessa suunnittelussa on ollut keskeisenä lähtökohtana luontoon ja liito-oraviin kohdistuvien vaikutusten mahdollisimman tehokas lieventäminen muun muassa väylien leveyden ja sijoittamisen osalta. Yleissuunnitelman yhteydessä ja tiesuunnitelman yhteydessä tehdyssä uudessa Savonsuon Natura-arvioinnissa on todettu johtopäätöksenä että ” Tiesuunnitelmalla yksin tai yhdessä muiden hankkeiden kanssa on ilman lieventämistoimenpiteitä kohtalaisia kielteisiä vaikutuksia Savonsuon Natura-alueen suojeluperusteena olevaan liito-oravaan lajin kulkuyhteyksien muutoksista valtatie yli johtuen. Varovaisuusperiaatteen vuoksi ei voida poissulkea pitkäaikaisina vaikutuksina sitä, että lajin liikkuminen Savonsuon Natura-alueelle heikkenee olennaisesti. Huomioiden valtatie heikentävä vaikutus eteläiseen kulkuyhteyteen, jäljelle jäävät pohjoiset kulkuyhteydet muuttuvat kriittisiksi säilyttä.

Esitetyt lieventämistoimenpiteet lieventävät vaikutusta olennaisesti ja turvaavat eteläisen kulkuyhteyden. Usean kulkuyhteyden säilyminen turvaa lajin liikkumismahdollisuudet Savonsuolle pitkällä aikavälillä. Vaikutukset liito-oravaan ovat lieventämistoimien kanssa vähäiset, kohdistuen Natura-alueen ulkopuolelle.

Natura-alueen suojeluperusteena oleviin luontotyyppeihin tai lajeihin ei kohdistu merkittäviä kielteisiä vaikutuksia lieventämistoimenpiteiden toteutuessa.

Tiesuunnitelmalla ei ole merkittäviä kielteisiä vaikutuksia Natura-alueen eheyteen eikä verkoston yhtenäisyyteen. Savonsuon Natura-alue säilyy yhtenäisenä eikä Natura-alueeseen itsessään kohdistu vaikutuksia. Natura-alueen ulkopuolella liito-oravan kulkuyhteyksiin ja elinympäristöihin kohdistuu vähäisiä kielteisiä vaikutuksia. Tämä ei heikennä Natura-verkoston yhtenäisyyttä, sillä liito-oravan kulkuyhteyksiä valtatie poikki tuetaan lieventämistoimenpitein ja lajilla on kulkuyhteyksiä myös Natura-alueelta pohjoiseen.

Tiesuunnitelmassa esitetyt liito-oravan liikkumista tukevat ratkaisut tulee toteuttaa rakentamisen yhteydessä.

5.4. Kaavan suhde muuhun suunnitteluun

5.4.1. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

Toimivien yhdyskuntien ja kestävä liikuminen aihealueen mukaan edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Muita teemoja ovat edellytyksien luominen elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi, väestönkehityksen mukaisen monipuolisen asuntotuotannon edistäminen, ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuvan vähähiilisen ja resurssitehokkaan yhdyskuntakehityksen tukeminen sekä palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden saavutettavuuden parantamista.

Asemakaava mahdollistaisi Kouvolan keskusta-alueen pitkän tähtäimen kehittämisen luomalla uuden sisääntuloväylän kohti keskustaa. Kasarminmäen alueelle on sekä yleis- että asemakaavoissa osoitettu runsaasti uusia rakentamisen mahdollisuuksia sekä asumiselle että

työpaikkarakentamiselle ja alue on luontainen täydennysrakentamisen kohde keskustan tuntumassa.

Asemakaavan mahdollistamalla liikenne- ja viestintäratkaisulla tuetaan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti maan monikeskuksisuutta ja hyviä yhteyksiä.

Tehokas liikennejärjestelmä

Tavoitteet koskevat valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuuden edistämistä ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia yhteyksiä, varmistetaan edellytykset eri liikennemuotojen matka- ja kuljetusketjuille. Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.

Asemakaava mahdollistaa liikennejärjestelmän tehostamisen tukeutuen olemassa olevaan valtatie 6:een sitä parantaen ja luoden valtatiehen tukeutuvia uusia katuyhteyksiä. Asemakaavan alueella oleva Vt6 on osa Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella määrittämää pääväyläverkkoa, Euroopan laajuista liikenneverkkoa TEN-T ja sitä on ehdotettu osaksi Eurooppatieverkostoa. Asemakaava tukee valtakunnallisesti merkittävän tehokkaan liikennejärjestelmän toteutumista.

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

Terveellisen ja turvallisen ympäristön käsitteistö valtakunnallisella tasolla keskittyy pääosin ilmastonmuutoksen vaikutuksiin (sään ääri-ilmiöt), meluun, tärinään ja ilmanlaatuun, onnettomuusriskeihin, laitosten ja ratapihojen suuronnettomuusvaaraan sekä maanpuolustukseen sekä rajavalvontaan liittyviin teemoihin.

Asemakaavalla ei osoiteta sään ääri-ilmiölle erityisen herkkää rakentamista. Asemakaavan mukaisessa tiesuunnitelmassa valtatielle 6 on suunnitteilla melusuojausta, mitä siellä ei tällä hetkellä ole. Suunnittelualueen viereisten asuinalueiden melutilanne paranee huomattavasti. Toimiva päätieverkosto on tärkeä myös huoltovarmuuden ja maanpuolustuksen kannalta. Asemakaava tukee terveellisen ja turvallisen elinympäristön tavoitteiden toteutumista.

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

Luonnon, kulttuuriympäristön ja luonnonvarojen osalta valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa mainitaan mm. arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaaminen, luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden turvaaminen, ekologisten yhteyksien säilyminen, virkistysalueiden riittävyys, viheralueverkoston jatkuvuus, bio- ja kiertotalouden edellytysten luominen, luonnonvarojen kestävä hyödyntäminen, merkittävien viljely- ja metsätalousalueiden säilyminen sekä saamelaiskulttuurin kannalta tärkeiden alueiden säilyminen.

Asemakaavan alueella ei ole erityisiä kulttuuriympäristön tai maiseman arvoja. Lähimmillään valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisen inventoinnin RKY-alue sijoittuu suunnittelualueen eteläpuolelle Kasarminmäelle. Asemakaava ei uhkaa ko. RKY-alueen arvoja.

Valtioneuvoston päätöksessä tavoitteiden taustasta ja tarpeesta on todettu mm., että luonnon monimuotoisuuden edistämisen ja sitä koskevien kansainvälisten velvoitteiden kannalta on tärkeää, että luonnonarvot ja niiden kannalta tärkeät alueet ja ekologiset yhteydet otetaan huomioon alueidenkäytön suunnittelussa eikä niitä pirstota tarpeettomasti muulla alueidenkäytöllä. Asemakaavan suunnittelualue on tunnettua liito-oravan esiintymisalueetta. Suunnitellut väylät hankaloittavat liito-oravan liikkumista elinympäristöjen välillä, sillä valtatie levenisi ja uusi Valkealanväylään yhdistyvä katu ja siihen liittyvä eritasoliittymän ramppi puhkoisivat liito-oravan käyttämiä metsäalueita. Tie- ja katusuunnitelmien vaikutuksia

Savonsuon tervalepikon Natura-alueeseen on tutkittu Natura-arvioinnissa. Varsinainen Natura-alue jää rakentamisen ulkopuolelle, mutta koska liito-orava on yksi Savonsuon suojelun perusteena olevista lajeista, voisi Natura-alueen ulkopuolinen rakentaminen heikentää sen arvoja, mikäli rakentaminen johtaisi liito-oravan häviämiseen. Natura-arviointi keskittyykin tästä syystä pitkälti liito-oravan levenevän valtatie ja uusien katu-yhteyksien ylittävien kulkuyhteyksien toimivuuden arviointiin, eli Natura-arvioinnin tuloksia voidaan suoraan hyödyntää myös tämän asemakaavan vaikutusten arvioinnissa.

Savonsuon Natura-arvioinnin mukaan Katajanharjuntien ja Valkealanväylän yhdistävä uusi katu-yhteys on tiesuunnitelmassa linjattu yleissuunnitelmasta poiketen lähemmäs valtatieä merkittävimmän liito-oravametsän eteläpuolelle. Näin liito-oravan ydinalue lisääntymis- ja levähdyspaikkoineen jää kokonaan radan ja tien väliin. Liito-oravalle soveltuvien metsien pinta-ala supistuisi väylien rakentamisen myötä noin hehtaarin. Arvioinnin mukaan rinnakkainen katu-yhteys on verrattain kapea ja kulkuyhteys sen yli onnistuu. Edellytyksenä on kuitenkin, että rautatien ja valtatie välinen alue tulee jättää puustoiseksi. Valtatie leventäminen ilman suunniteltuja lieventämistoimia rajoittaisi ainakin osan liito-oravien liikkumista.

Liito-oravan ydinalue on siis mahdollista säilyttää, mutta etenkin etelä-pohjoissuuntaiset yhteydet voivat heiketä, mikä saattaa eriyttää populaatioita heikentäen niiden selviytymismahdollisuuksia. Tätä on kaava- ja väyläsuunnittelussa pyritty ehkäisemään väylien katkaisevaa vaikutusta suunnittelemalla puuistutuksia ja pylviä. Asemakaavassa on annettu määräyksiä liito-oravan kulkuyhteyksiä koskien ja Tanttarin eritasoliittymän liikenne- ja katualueiden ulkopuoliset metsäalueet on merkitty suojaviheralueiksi, joilla ympäristö säilytetään (EV/s). Kouvolan kaupunki katsoo, että kaavaratkaisu ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa. Kouvolan kaupunki valmistautuu kuitenkin tarvittaessa hakemaan poikkeamista liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiskiellosta, mikäli ELY-keskus katsoo suunnitelmien lievennyskeinoista huolimatta heikentävän tai hävittävän ko. lajin lisääntymis- tai levähdyspaikkoja.

5.4.2. Maakuntakaava

Voimassa oleva maakuntakaava osoittaa tavoitteet valtatieverkon kehittämiseksi, johon tällä asemakaavalla vastataan.

5.4.3. Yleiskaava

Voimassa olevat yleiskaavat osoittavat tavoitteet valtatieverkon kehittämiseksi, johon tällä asemakaavalla vastataan.

5.5. Ympäristön häiriötekijät

Suunnittelualan merkittävin ympäristön häiriötekijä on liikenne. Ajoneuvo- ja junaliikenteestä aiheutuu melua. Junaliikenteestä aiheutuu lisäksi runkomelua ja tärinää. Varsinaiselle asemakaavoitettavalle alueelle ei ole esitetty asumista, mutta hankkeen vaikutuksia on arvioitu suhteessa lähiympäristön asutukseen. Nykyisellään valtatiellä 6 Tanttarin kohdalla ei ole lainkaan meluntorjuntaa. Tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä on suunniteltu meluntorjuntaratkaisut., jotka parantavat melutilannetta Kouvolan keskustan kohdalla.

5.6. Kaavamerkinnot ja -määräykset

Kaavamerkinnot ja -määräykset ilmenevät kaavakartalta.

5.7. Nimistö

Tanttarista Kouvolan keskustaan muodostettu uusi sisääntuloväylä on nimetty Kouvolanväyläksi. Aiemmissa vaiheissa ko. väylää on kutsuttu työnimellä ”Kymenlaaksontie”/”Kymenlaaksontien jatke”. Lisäksi uutta nimistöä ovat Laminniityntie, Tapionraitti ja Kotiharjunraitti.

6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS JA AJOITUS

Voimaan tullessaan asemakaava mahdollistaa valtatie 6 parantamista koskevan tiesuunnitelman hyväksymisen. Valtatie parantamiselle ei ole vielä toteutusrahoitusta. Rahoituksesta päättää eduskunta. Alueen katuosuuksien toteuttaminen vaatii kaupungin rahoitusta.

Kouvolassa

23.1.2023, 24.2.2025

Anne Kangasniemi-Kuikka

kaupunginarkkitehti

Olli Ruokonen

kaavoitusinsinööri