

Asemakaava ja asemakaavan muutos Tanttarin liittymä, kaava nro 07/004

Vastineet asemakaavaehdotuksesta saatuihin lausuntoihin.

Kaakkois-Suomen ELY-keskus:

Aiempi lausunto

Kaakkois-Suomen ELY-keskus on lausunut otsikon kaavahankkeesta sen luonnosvaiheessa 20.3.2025.

Pyydetty lausunto ja sen tausta

Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (KaakkoisSuomen ELY-keskus) liikenne- ja infrastruktuurivastuualue on laatinut Kouvolassa valtatie 6 tiesuunnitelman välille Keltti-Tanttari. Suunnitelma koskee välillisesti valtatie 6 pohjoispuolella olevaa Savonsuon Natura 2000 -aluetta (FI0409001). Samanaikaisesti Kouvolan kaupunki on laatinut alueelle asemakaavaa.

Viitaten ympäristöministeriön määräykseen (VN/27057/2024-YM-2 1.10.2024), Etelä-Savon ELY-keskus oli velvoitettu antamaan lausunto suunnitellusta hankkeesta ja sen vaikutuksista Natura 2000 -alueisiin. Etelä-Savon ELY-keskus on 22.7.2025 antanut pyydetyn lausunnon:

Luonnonsuojelulain (9/2023) 35 §:n mukainen lausunto Savonsuon Natura-arvioinnista (Savonsuon tervalepikot, FI0409001, SAC), Valtatie 6 parantaminen Kouvolan kohdalla välillä Keltti-Tanttari.

Luontoarvot

Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee Natura 2000 -verkostoon sisältyvä alue Savonsuon tervalepikot FI0409001SAC. Luonnonsuojelulain 34 §:n mukaan Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja ei saa merkittävästi heikentää. Kaava-hankkeen perusteena olevan valtatie 6 parantaminen Kouvolan kohdalla välillä Keltti - Tanttari tiesuunnitelman vaikutuksista Savonsuon Natura 2000 -alueeseen on tehty luonnonsuojelulain 35 §:n mukainen Natura-arviointi. Ympäristöministeriö on 1.10.2024 määrännyt Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ympäristö ja luonnonvarat -vastuualueen (jatkossa ELY-keskus) luonnonsuojelulain 35 §:ssä tarkoitetuksi lausunnonantajaksi Natura-arvioinnista. Etelä-Savon

ELY-keskus on 22.7.2025 antamassaan lausunnossa katsonut, että arviointi on tehty asianmukaisesti ja että hankkeen vaikutukset eivät yllä Natura-alueelle eikä vaikutuksia alueen suojelun perusteena oleviin luontotyypeihin ole. Arvioinnin perusteella hanke heikentää liito-oravan kulkuyhteyksiä Natura-alueelta etelään, ja vähentää Natura-alueen ulkopuolella liito-oravalle soveltuvaa elinympäristöä. Liito-oravaan kohdistuvan kohtalaisen kielteisen vaikutuksen vuoksi arvioinnissa on tunnistettu tarve lieventäville toimenpiteille. Etelä-Savon ELY-keskus on katsonut, että liito-oravan kulkuyhteyksien tukeminen arvioinnissa kuvatulla tavalla puustoistutuksin ja pylväin on tarpeen merkittävien vaikutusten poissulkemiseksi. Lieventämistoimien jälkeen vaikutukset on arvioitu vähäisiksi ja Etelä-Savon ELY-keskus on yhtynyt tähän johtopäätökseen.

Keskeinen osa asemakaavaehdotuksen alueesta on Euroopan unionin tiukkaa suojelua edellyttävän liito-oravan elinympäristöä. Lajin lisääntymis- tai levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on luonnonsuojelulain 78 §:n nojalla kiellettyä. EU:n oikeuskäytännön mukaan lisääntymispaikan käsite

kattaa myös lajin lisääntymiselle tarpeellisen lisääntymispaikkojen ympäristön. Tämä käsittää lähes kokonaan kaava-alueen metsäiset osat, joissa liito-oravan esiintymisestä on tehty havaintoja. Lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämisellä tarkoitetaan ekologisen toiminnallisuuden asteittaista vähentämistä. Hävittäminen tarkoittaa toiminnallisuuden poistamista kokonaan. Kaavaehdotuksen mukainen Katajaharjuntien ja yleisen tien aluevaraus hävittäisi toteutuessaan ison osan liito-oravan elinympäristöstä pysyvästi. Lisäksi lajin kulkuyhteydet tulisivat heikentymään, kun yksilöiden siirtyminen elinalueelta toiselle estyisi tai vaikeutuisi suunnitelmassa esitetyistä kulkuyhteyksien tukemistoimista huolimatta. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen näkemyksen mukaan kaavaratkaisun toteuttaminen saattaa hävittää ja vähintäänkin heikentää liito-oravan lisääntymis- tai levähdyspaikkoja kaava-alueella. Kaavan toteuttaminen ei ole mahdollista ilman luonnonsuojelulain 83 §:n mukaista lupaa poiketa lain 78 §:n mukaisesta kiellosta.

Kaavaehdotuksen liikennealueille sijoittuu luonnonsuojelulain 69 §:n nojalla luonnonsuojeluasetuksella rauhoitetun ja luonnonsuojelulain 75 §:n nojalla luonnonsuojeluasetuksella uhanalaiseksi säädetyn lahokaviosammaleen esiintymiä ja elinympäristöjä. Luonnonsuojelulain 74 §:n mukaan rauhoitettua kasvia, sen osaa tai siemeniä ei saa poimia, kerätä, leikata irti, ottaa juurineen eikä hävittää. Lisäksi luonnonsuojelulain 76 §:n mukaan uhanalaiset eliölajit on otettava huomioon mm. kaavoitusta koskevassa päätöksenteossa. Lahokaviosammaleen elinympäristöt on osittain otettu huomioon kaavaehdotuksessa. Kaakkois-Suomen ELY-keskus huomauttaa, että kaavan toteuttaminen ehdotuksen mukaisilla liikennealueilla ei kaikilta osin ole mahdollista ilman luonnonsuojelulain 83 §:n mukaista poikkeuslupaa.

Ohjaava yleiskaavoitus

Tanttarin alueen maankäyttöä ohjaa Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaava, joka on saanut lainvoiman 6.1.2016. Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavassa 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 ja sen myötäisesti on merkitty uusi kevyen liikenteen reitti ja kevyen liikenteen yhteystarve.

Suunnittelualueella on voimassa myös 5.8.2013 lainvoiman saanut oikeusvaikutteinen Kasarminmäki-Ruskeasuo-Tanttari osayleiskaava. Kasarminmäki-Ruskeasuo-Tanttari osayleiskaavassa liittymäalue on merkitty selvitysalueeksi (sel). Kaava edellyttää, että alueen yksityiskohtainen käyttö selvitetään tie- ja katusuunnittelun yhteydessä ja alueen maankäytöllä ei heikennetä Natura-alueen suojeluarvoja. Yleiskaavaan on merkitty Valkealanväylän ja Katajaharjuntien yhdistävä katuyhteys ja katuyhteys Tanttarin liittymästä etelään kohti Kouvolan keskustaa.

Tanttarin alueen ohjaava kaavoitus osoittaa tiesuunnitelman mukaiset uudet tie- ja liittymäjärjestelyt mahdollisiksi. Suunnittelualueen yleiskaavoitus tukee lausuttavana olevan asemakaavan liikennetarkistusta.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Maankäytön suunnittelussa tulee ottaa huomioon suunnitelmien suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin (AKL 3. luku. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet). Valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista päättää valtioneuvosto ja valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet voivat koskea asioita, joilla on:

- 1) aluerakenteen, alueiden käytön taikka liikenne- tai energiaverkon kannalta kansainvälinen tai laajempi kuin maakunnallinen merkitys;
- 2) merkittävä vaikutus kansalliseen kulttuuri- tai luonnonperintöön; tai
- 3) valtakunnallisesti merkittävä vaikutus ekologiseen kestävyys, aluerakenteen taloudellisuuteen tai merkittävien ympäristöhaittojen välttämiseen.

Suunnittelussa on edistettävä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista ja arvioitava toimenpiteiden vaikutuksia aluerakenteen ja alueiden käytön kannalta. Maakunnan suunnittelussa ja muussa alueiden käytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteuttamista.

Suunniteltu asemakaavoitus edistää aluerakennetta, alueidenkäyttöä ja valtakunnallisesti merkittävää liikenneverkkoa. Hankkeen aluerakenteelliset hyödyt vaikuttavat ilmeisille. Niiltä osin asemakaavoitus toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Asemakaavoituksessa on myös ristiriita luontoarvojen kanssa. Asemakaavan toteutukselta edellytetään erityistä huolellisuutta, jotta ristiriidat voidaan minimoida hyväksyttävällä tavalla ja hankkeen lukuisia hyötyjä voidaan toteuttaa.

Vastine: Kaavaratkaisussa on esitetty kaavamerkintöjä ja -määräyksiä, joiden tarkoituksena on lieventää kaavan ja sen perusteella rakennettavien väylien vaikutuksia liito-oravaan ja sen kulkureitteihin. Kaava-, tie- ja katusuunnitelmat sijoittuvat kuitenkin liito-oravan kannalta merkittäville alueille, mistä ELY-keskuksen lausunnon perusteella aiheutuu tarve hakea poikkeaminen liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiskiellosta. Kouvolan kaupunki valmistautuu hakemaan poikkeamista liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiskiellosta niiltä osin, kun heikennykset johtuvat kaupungin vastuulla olevien katujen toteuttamisesta.

Tarvittaessa tienpitäjän (Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenne-vastuualue) on haettava luonnonsuojelulain 83 §:n mukaista poikkeuslupaa liikennealueilla sijaitsevan lahokaviosammaleeseen kohdistuvien muutosten takia.

Kymenlaakson liitto: Kymenlaakson liitolla ei ole huomautettavaa Tanntarin liittymän asemakaavaehdotukseen.

Vastine: Kirjataan tiedoksi.

Väylävirasto:

Tausta

Kouvolan kaupunki on pyytää Väyläviraston lausuntoa Tanntarin liittymän asemakaavaan ja asemakaavan muutokseen. Kaavasuunnittelun tavoitteena on mahdollistaa valtatie 6 parantaminen Kuusaantien ja Palomäen välisellä alueella. Suunnitelmaratkaisuun liittyy valtatie 6 parantaminen 2 ajorataiseksi tieksi, Tanntarin eritasoliittymä, Katajajarjuntien jatkaminen Valkealanväylälle sekä katuyhteys Kouvolan ydinkeskustan suuntaan. Kaavasuunnittelu on aloitettu 2018.

Väyläviraston lausunto

Kaavan suunnittelutyö on aloitettu 2018, jolloin Väylävirasto on toiminut Liikennevirastona. Väylävirasto on tutustunut kaavaehdotukseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Alueen maankäyttö

Kaavan suunnittelualue sijaitsee Kouvolan ydinkeskustan pohjoispuolella valtatie 6:n ja Tanntarin kohdalla. Alueella kulkevat Savon rata, Kouvola – Kuopio rataosa sekä Kouvola – Kuusankoski rataosa; Kuusanlammen rata. Kouvola – Kuopio rataosa on tärkeä osa Suomen matkustaja- ja tavaraliikenteen verkkoa. Se kuuluu myös Euroopan laajuiseen TEN-T verkkoon.

Väyläviraston on käynnistänyt Kouvola – Kuopio rataosalla ratasuunnitelman. Hankkeen tavoitteena on parantaa tasoristeysturvallisuutta, nostaa henkilöjunien nopeuksia sekä varmistaa, että rataosuuden kapasiteetti riittää myös kasvavalle tavarajunaliikenteelle. Suunnitellun aluevarauksen vaikutus on syytä ottaa huomioon kaavasuunnittelussa. Lisätietoja hankkeesta saatavilla:

<https://vayla.fi/kouvola-kuopio>

Rautatien suoja-alue

Alueen kaavoituksessa on huomioitava rautatien suoja-alue. Ratalaissa (110/2007) säädetään rautatiealueesta, näkemäalueesta ja rautatien suoja-alueesta sekä niiden rajoituksista ympäröivään maankäyttöön Rautatien suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle uloimman raiteen keskilinjasta, jollei suoja-aluetta erillisessä ratasuunnitelmassa erityisestä syystä supisteta tai laajenneta enintään 50 metriksi. Suoja-alueelle ei saa sijoittaa varastoa, aita- tai muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle tai haittaa radanpidolle. Kielto ei koske rakennusten pitämistä asemakaava-alueella. Suoja-alueella ei saa muuttaa maanpinnan muotoa eikä tehdä ojitusta tai muuta kaivutyötä siten, että muutoksesta voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle tai haittaa radanpidolle. Väylävirasto kiinnittää huomiota siihen, että väylien välittömässä läheisyydessä tehtävät maanrakennustyöt on suunniteltava ja toteutettava siten, että tien tai radan vakavuudelle, rakenteille, kunnolle ja kunnossapidolle ei aiheudu riskejä.

Raideliikenteen runkomelu ja tärinä

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinätorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi. Lisätietoja aiheesta on saatavilla Ympäristöministeriön ohjeesta Melun- ja tärinätorjuntaratkaisut sekä niiden vaikutukset kaavoituksessa (Ympäristöministeriön julkaisu 2023:28, <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/165049>).

Melun osalta kaavoituksessa on huomioitava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjearvot. Kaavoitettavien alueiden melutasot ulkoalueilla ja rakennusten sisätiloissa eivät saa ylittää VNp (993/1992) mukaisia 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 (asuintiloissa hetkellinen maksimimelu ei saa ylittää yöaikaan toistuvasti tasoa 45 dB AFmax). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta.

Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinästä voi aiheutua haittaa myös tietyille teollisuuden aloille. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa 200 metrin päähän radasta. Rautatieliikenteestä johtuvalle tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinäherkkyys riippuu mm. maaperän ja rakennuksen värähtelyn ominaistaajuudesta. Mikäli nämä ovat lähellä toisiaan, voi maaperän värähtely siirtyä ja voimistua rakennuksessa. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdollisuutta ja korjaustoimenpiteet kalliita.

Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksista (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_{w,95} \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_{w,95} \leq 0,60$ mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota aiheuttavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569).

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)
- Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008)
- Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468, Espoo 2009)

Julkaisuissa on annettu tärinään ja runkomeluun liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: <https://www.vtt.fi/julkaisut>.

Väylävirasto muistuttaa, että tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä tärinäntorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin tärinäntorjunnan kustannuksiin.

Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (L_{pr,m}). Selvityksen mukaan runkomelutason ei tulisi ylittää asuinhuoneistoissa, hoito- ja sosiaalihuollon laitoksissa tai majoitustiloissa tasoa 35 dB (tunnelissa kulkevilla radoilla 30 dB). Kokoonumis- ja opetustiloissa runkomelutason ei tulisi ylittää tasoa 35 dB ja toimisto-, kauppa-, näyttelytiloissa sekä museoissa vastaavasti tasoa 45 dB (tunnelissa kulkevilla radoilla 40 dB). Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).

Rautatien ylittäminen sekä risteämien kehittäminen

Kaavahanke kytkeytyy vahvasti valtatie 6 parantamishankkeeseen ja Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen ohjauksessa olevaan tiesuunnitelmaan. Tiesuunnitelmaan sisältyy Tanntarin tasoristeyksen poistaminen ja ylityksen toteuttaminen eritasoratkaisulla.

Väyläviraston pitkän tähtäimen suunnitelmana on radan kanssa samassa tasossa olevien tasoristeysten vähentäminen ja tasoristeysturvallisuuden parantaminen.

Mikäli radan poikki kulkeminen halutaan turvata, tulee kunnan varautua toteuttamaan ko. ratkaisut radan suhteen eri tasoon joko yli- tai alikulkuina.

Lisäksi mikäli tasoristeyksen käyttö lisääntyy alueella tapahtuvan kaavoituksen tai kaavamuutoksen johdosta merkittävästi, on tienpitäjän haettava lisääntyvään tai muuttuvaan käyttöön oikeuttava Väyläviraston lupa. Väylävirasto voi liittää lupapäätökseen tasoristeyksen rakentamista, uudenlaista käyttöä, kunnossapitoa ja poistamista sekä tasoristeykseen liittyvää tietä koskevia ehtoja.

Tasoristeyslupan mahdollisesta tarpeesta voi Väylävirastossa olla yhteydessä Ville Vuokkoon, p. 029 534 3823, ville.vuokko@vayla.fi. Lisäksi ohjeistusta tasoristeyslupan hakemiseen on saatavilla Väyläviraston internetsivuilta: <https://vayla.fi/palveluntuottajat/ammattiliikenneraiteilla/lomakkeet-jaluvat/lupa-tasoristeyksen-rakentamiseen-ja-siirtamiseen>

Väylävirastolla ei ole aiempien huomioiden lisäksi muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Vastine: Kouvola-Kuopio rataosan ratasuunnitelman laatiminen on vasta alussa, eikä Kouvolan kaupungille ole ilmoitettu rata-alueen laajennustarpeita Tanntarin alueen kohdalla. Ratasuunnitelman hankekortin mukaan suunniteltavia toimenpiteitä ovat muun muassa rataoikaisu, tasoristeysten poistaminen sekä liikennepaikkojen parantaminen. Hankekortin perusteella alueelle ei ole tarkoitus osoittaa uusia raidepareja. Kouvola-Kuopio rataosan ratasuunnitelmasta keskusteltiin hankkeen projektipäällikön kanssa ja saadun tiedon mukaan Tanntarin alueelle ei ko. suunnitelmassa osoiteta toimenpiteitä. Tanntarin liittymän asemakaavaan ei tehdä muutoksia tässä kaavaprosessissa muutoksia.

Asemakaavakartalle on merkitty informatiivisena merkintänä rautatien 30 metrin suoja-alue. Alue on merkitty asemakaavakartalle rautatien suoja-alueena (ras). Suoja-alueelle

ei saa rakentaa. Tanttarin alue on liito-oravan ydinaluetta, johon myös em. rautatien suoja-alue kuuluu. 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 rakentamislain (53 §) mukaisen maisematyöluvan.

Tanttarin liittymän (kaava nro 07/004) asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella ei suunnitella melulle, runkomelulle tai tärinälle herkkiä toimintoja kuten asumista.

Tanttarin liittymän (kaava nro 07/004) asemakaava ja asemakaavan muutos mahdollistaa Katajaharjuntien rakentamisen rautateiden yli. Katajaharjuntien alue on merkitty katualueeksi ja rautatiealueen kohdalla on merkintä rautatiealueen ylittävästä katualueesta (eri-3). Kaavan tavoitetilanteen toteutuessa tulevaisuudessa rautateiden poikki kulkeminen tapahtuisi siis katusillan kautta rautatiet ylittäen.

Kymenlaakson museo: Kymenlaakson museolta on pyydetty lausuntoa Tanttarin liittymän asemakaavan ja asemakaavan muutoksen ehdotuksesta. Museo on lausunut asemakaavan ja asemakaavamuutoksen valmisteluvaiheessa 27.2.2023 (KyM46). Museolla ei ole huomioitavaa kaavaehdotuksesta rakennetun kulttuuriympäristön tai arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

Vastine: Kirjataan tiedoksi.

Kymenlaakson pelastuslaitos: Kaava-alue kuuluu pelastustoimen määrittelemään riskiluokkaan 2 ja 3. Kaava-alue sijaitsee noin 0-5 kilometrin etäisyydellä Kouvolan paloasemasta, joten kaava-alue tavoitetaan tämänhetkisillä tieyhteyksillä todennäköisesti toimintavalmiusajassa.

Pelastuslaitoksen huomiot:

Pelastustoiminnan edellytykset

Pelastuslaitos kiinnittää huomiota siihen, että kaavoituksessa ja tiesuunnittelussa tulee varmistaa pelastuslaitoksen yksiköiden esteetön ja nopea pääsy valtatie 6:lle lännen suuntaan. Suunnitelman perusteella pelastuslaitoksen käyttämä ensisijainen reitti olisi jatkossa Tanttarin kautta Valtatielle 6 lännen suunteen sekä tervasharjun alueelle. Pelastuslaitoksen saadun asiantuntija-arvion mukaan suunniteltu reitti hidastaisi pelastuslaitoksen toimintavalmiutta lännen suuntaan noin 1-1:30 minuuttia.

Suunnitelman toteutuessa reitille valtatie 6:lle länteen sijoittuisi neljä liikenneympyrää. Liikenneympyrät voivat merkittävästi hidastaa pelastuslaitoksen ajoneuvojen hälytysajoa, mikä saattaa pidentää toimintavalmiusaikaa nykyiseen tilanteeseen verrattuna esimerkiksi Tervasharjun alueelle ja Kouvolasta länteen suuntautuvissa tehtävissä.

Lisäksi pelastuslaitos toteaa, että uudessa tiesuunnitelmassa on kohta, joissa valtatielle liittyvät ajoneuvot joutuvat ylittämään vastaan tulevan liikenteen kaistan. Tällaiset järjestelyt voivat muodostaa turvallisuusriskin, erityisesti hälytysajoneuvojen liikkua kohteisiin.

HALI-järjestelmä

Mahdollisesti asennettavat liikennevalot on hyvä sisällyttää liikennevaloetusjärjestelmä HALI:n piiriin. HALI tekee hälytysajoista turvallisempaa ja nopeampaa. Järjestelmä purkaa ajoneuvojonot risteyksestä ennen hälytysajoneuvojen saapumista ja tarjoaa automaattisesti vihreän valon menosuuntaan.

Muilta osin pelastuslaitoksella ei ole huomautettavaa tai kommentoitavaa Tanttarin liittymän (07/004) kaavaehdotukseen liittyen.

Vastine: Lausunto koskee pääasiassa asemakaavan perusteella käsiteltäviä yksityiskohtaisia suunnitelma. Laaditulla asemakaavalla varataan riittävät aluevaraukset suunnitelluille liikenneväylille, eli alueen kaduille ja maanteille. Väylien toteutustapa (ml. kiertoliittymät) osoitetaan katu- ja tiesuunnitelmissa.

Lausunto toimitetaan tiedoksi Kouvolan kaupungin yhdyskuntatekniikalle ja yhdyskuntatekniikan suunnittelulle sekä Kaakkois-Suomen ELY-keskukselle, jotta kaavan toteutuksesta vastaavat ovat tietoisia pelastuslaitoksen toiveista.

Suomen luonnonsuojeluliiton Kymenlaakson piiri ry: Suomen luonnonsuojeluliiton Kymenlaakson piiri ry kiittää mielipidepyynnöstä ja toteaa seuraavaa.

Yleisesti:

Suomen luonnonsuojeluliiton Kymenlaakson piiri on esittänyt jo kaavaluonnosvaiheessa näkemyksensä kaavan vaikutuksista alueen liito-oravakantaan ja miten tilanteeseen on tultu. Vastineessaan Luonnonsuojeluliitto Kymenlaakson kaavaluonnosvaiheen mielipiteeseen Kouvolan kaupunki tuo julki sen, mistä vuosia jatkuneessa kaavavalmistelussa on koko ajan ollut kyse:

”Suunniteltujen uusien väylien kohdalta puusto poistetaan, mikä johtanee lieventämistoimenpiteistä huolimatta poikkeamisluvan tarpeeseen liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiskiellostä. Poikkeamisluvan ja sen tarpeen käsittelee paikallinen ELY-keskus.”

Tästä huolimatta on myönteistä, että on kaavaan esitetty merkintöjä ja -määräyksiä, joiden tarkoituksena on lieventää kaavan ja sen perusteella rakennettavien väylien vaikutuksia liito-oravaan ja sen kulkureitteihin.

Myönteistä on myös, että kaavaehdotuksessa on aiempaan vaiheeseen nähden lisätty kaavalla säilyttäviä ympäristöjä (/s-merkintä), kuyen Savonkadun pohjoispuolen VL/s-alue. Alue on ollut merkittävä askelkivi liito-oravalle Kasarminmäen – Ruskeasuon – Palomäen välillä.

Isossa kuvassa kaava on hyvin kielteinen liito-oravan ja yleensä keskustaajaman luonnon tilan kehityksen kannalta. On valitettavaa, että kaupunki suuntaa tulevaisuuteen rakentamalla uusia liikenneväyliä, vaikka luontokato ja ilmastonmuutos edellyttäisivät tehokkaampia toimia myös kunnilta. Luontopääomaa tulisi lisätä eikä vähentää. Kouvolan toiminta edustaakin yhteismaiden ongelmaa (tragedy of the commons) jossa oma etu asetetaan kokonaisuuden edun edelle. Se ei ole toki yksin Kouvolan vika, vaan maan tapa ja syy, miksi Suomi on niin suurissa ongelmissa monimuotoisuuden ja hiilitaseen heikentymisen suhteen.

Luontoarvojen huomiointi:

Kaavahankkeen vaikutus liito-oravaan ei olisi niin kriittinen, ellei Kouvolan kaupunki olisi jo vuosien ajan heikentänyt muualla VT6 eteläpuolella lajin säilymisedellytyksiä erilaisten hankkeiden ja taajamametsähakkuiden kautta. Myös ratavarsien suoja-alueiden ns. riskipuuston poisto on vaikuttanut Kouvolan keskustaajaman liito-oravakannan taantumiseen. Mutta siinä missä ratavarsien hakkuut ovat valtakunnallinen, vaihtoehdoton toimenpide (vrt. Ratalaki 37 §), kaupungin omat toimet liito-oravan elinolojen heikentämisessä eivät ole olleet pakollisia, vaan lähinnä seurausta laiminlyönneistä lajin huomioimisessa käytettävissä olevasta tiedosta huolimatta. Tilannetta olisi mahdollisuus korjata maankäytön suunnittelun keinoin, mutta sen sijaan ongelma vain pahenee Tanttarin kaavan myötä. Liito-orava on katoamassa Kouvolan keskustaajamasta.

Kaupungin metsäpuolen toiminnalle kaavassa esitetyillä /s-merkinnöillä tuskin on merkitystä. Taajamametsähakkuita toteutetaan /s-merkinnästä riippumatta samalla tavalla kuin vastaavan kaavamerkinnän alueella mistä /s-merkintä puuttuu. Siksi /s-merkinnällä olevat suojaviheralueet tuskin säästyvät kaupungin rutiininomaisilta hakkuilta. Tämä lisää todennäköisyyttä, että suojaviheralueet eivät palvele tarkoitustaan mahdollistaa liito-oravan säilymistä. Kaupungin

metsäpuoli voi myös perustella hakkuita helpommin, kun ihmisten liikkuminen alueella lisääntyy, mikä on kaavan keskeinen tavoite.

Muun ohella kaava vähentää myös lahokaviosammaleesiintymiä sekä lajille soveltuvia elinympäristöjä.

Muutoin Luonnosuojeluliitto Kymenlaakso viittaa kaavan luonnosvaiheessa esittämäänsä.

Vastine: Keskustajaamassa kokonaiskuva liito-oravan osalta on osin jäänyt muodostamatta kaavatasoilla, eikä kaikkia lajille tärkeitä alueita tai kulkureittejä ole vielä merkitty sitovasti säilytettävänä kaavoihin. Tanttarin liittymän asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella on säilytettävien ympäristöjen (/s-alueet) kannalta viranomaistoimintaa ohjaava ja sitova merkitys. Asemakaavakartta tuo ilmi, että Tanttarin kohdalla myös rautatien suoja-alueen puustolla on merkitystä liito-oravan elinalueena. Jatkossa olennaiset ekologiset yhteydet olisi tarkoituksenmukaista osoittaa laajemmassa mittakaavassa esimerkiksi yleiskaavatasolla.

Kaavaratkaisussa on esitetty kaavamerkintöjä ja -määräyksiä, joiden tarkoituksena on lieventää kaavan ja sen perusteella rakennettavien väylien vaikutuksia liito-oravaan ja sen kulkureitteihin. Kaava-, tie- ja katusuunnitelmat sijoittuvat kuitenkin liito-oravan kannalta merkittävälle alueelle, mistä ELY-keskuksen lausunnon perusteella aiheutuu tarve hakea poikkeaminen liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiskiellosta. Kouvolan kaupunki valmistautuu hakemaan poikkeamista liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiskiellosta niiltä osin, kun heikennykset johtuvat kaupungin vastuulla olevien katujen toteuttamisesta.

Tarvittaessa tienpitäjän (Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikenne-vastuualue) on haettava luonnonsuojelulain 83 §:n mukaista poikkeuslupaa liikennealueilla sijaitsevan lahokaviosammaleeseen kohdistuvien muutosten takia.

Savonkadun pohjoispuolella kaavaehdotuksessa säilytettäväksi lähivirkistysalueeksi (VL/s) merkityssä metsikössä sijaitsee liito-oravan elinympäristö, joka on ollut jo aiemmin tiedossa. Alueella ei ole havaittu viime vuosina liito-oravia, mutta ko. metsä on aiempien havaintojen perusteella yhä luokiteltava liito-oravan elinympäristöksi. Kouvolan kaavoituksessa on käynnistymässä Savonkadun pohjoispuolista aluetta ja Ratamon terveystiemetsää koskevan asemakaavan laatiminen. Tanttarin liittymän kaavaehdotuksessa Savonkadun pohjoispuolella sijaitseva VL/s-alueeksi merkitty alue ehdotetaan käsiteltäväksi em. Savonkadun pohjoispuolen asemakaavahankkeessa.