



Finnish
Consulting
Group

Kouvolan maankäytön ra- kennemalli

RAPORTTI

Kouvolan kaupunki

10.2.2026

P52364

10.2.2026

Sisällys

1	JOHDANTO	3
2	SUUNNITTELUPROSESSI.....	4
3	SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	4
4	Ilmastotavoitteet	10
5	TAVOITTEISTO	33
6	TUTKITUT VAIHTOEHDOT ELI SKENAARIOT	37
7	RAKENNEMALLIN LINJARATKAISU	48
8	RAKENNEMALLIN SISÄLTÖ	61
9	RAKENNEMALLIN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI	76
10	MAANKÄYTÖN KEHITYKSEN SEURANTA JA RAKENNEMALLIN PÄIVITYSTARPEET	97
	Liitteet	98

Liite 1. Väestön sijoittuminen vuoden 2023 tilanteessa

Liite 2. Väestön sijoittuminen vuoden 2023 tilanteessa

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

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

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

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

*Raporttia sekä karttakuvaa ja -selitteitä on muutettu ja täydennetty Kouvolan kaupungin kaavoitusyksikön yleiskaava-
tiimin toimesta syksyllä 2025 ja talvella 2026 rakennemallista annetun palautteen ja palautteiden pohjalta tehtyjen
muutosten ja täydennysten mukaisesti.*

10.2.2026

1 JOHDANTO

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

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

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

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

Kouvolan rakennemallilla ei ole alueidenkäyttölaisissa tarkoitettuja oikeusvaikutuksia. Täten esimerkiksi yksittäisten rakennusten rakentamista ei ohjata rakennemallilla. Samoin eri alueiden kehittäminen edellyttää niiden kaavoitusta tai muita vastaavia suunnitelmia. Rakennemalli kuitenkin määrittää strategisia tavoitteita ja suuntaviivoja koko kaupungin maankäyttöön sekä myös alueidenkäyttölain mukaisen yleis- ja asemakaavoituksen tavoitteita koko kaupungin alueella.

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

10.2.2026

2 SUUNNITTELUPROSESSI

Kouvolan rakennemallin päivitystyö on jakautunut kolmeen päävaiheeseen:

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

Lähtökohta-analyysiin sisältyi mm. seuraavat:

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

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

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

Vaihe 3) Maankäytön rakennemallin synteessin ja viimeistellyn rakennemallin laatiminen:

Skenaarioiden ja niistä annettujen palautteiden pohjalta laadittiin rakennemallisynteesi, joka asetettiin kaupungin teknisen lautakunnan päätöksellä nähtäville ajalla 28.5.2025-31.8.2025. Samassa yhteydessä väestö- ja työpaikkaennusteet päivitettiin. Nähtävillä olon jälkeen synteesiä muokattiin kaupungin yleiskaavatiimin toimesta annetun palautteen perusteella. Lopullinen päivitetty malli vietiin loppuvuodesta 2025 hyväksyttäväksi yleiskaavoituksen ohjausryhmään ja edelleen alkuvuodesta 2026 teknisen lautakunnan kautta kaupunginhallitukseen ja -valtuustoon.

3 SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

Rakennemallin suunnittelun lähtökohtina ovat olleet seuraavat:

10.2.2026

- Kouvolan kaupungin strategiset suunnitelmat ja päätökset,
- valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet,
- maakunnalliset suunnitelmat,
- Kouvolan kaupungin ominaispiirteet sekä
- väestön ja työpaikkojen määrässä sekä sijoittumisessa tapahtuneet muutokset.

3.1 Ohjausvaikutus – yleisemmän suunnittelutason lähtökohdat ja tavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT)

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

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

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

10.2.2026

- Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavaraj- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.
- Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.

3. Terve ja turvallinen elinympäristö

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

4. Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

- Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.
- Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.
- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.

10.2.2026

- Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä. Huolehditaan maa- ja metsätalouden kannalta merkittävien yhtiäisten viljely- ja metsäalueiden sekä saamelaiskulttuurin ja -elinkeinojen kannalta merkittävien alueiden säilymisestä.

5. Uusiutumiskykyinen energiahuolto

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

Kaavatilanne

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

Kymenlaakson maakuntahallitus päätti 18.10.2024 käynnistää uuden vaihemaakuntakaavan, vaihemaakuntakaava 2060:n. Uusi vaihemaakuntakaava käsittää kaikki Kymenlaakson kunnat. Keskeisimmät maakuntakaavan muutostarpeet liittyvät energiamurroksen ja elinkeinorakenteen muutospaineisiin ja -trendeihin. Huoltovarmuuteen ja kriittisen infrastruktuurin kokonaisturvallisuuteen liittyvien seikkojen huomioiminen on noussut merkittäväksi myös maankäyttöratkaisujen osalta. Vaihemaakuntakaavassa ei siis päivitetä koko maakuntakaavaa, vaan päivitystä tehdään tiettyihin teemoihin kytkeytyen. Näitä teemoja ovat muun muassa vihreä siirtymä, energiantuotanto ja elinkeinot

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

Kouvolassa on runsaasti voimassa olevia asemakaavoja, jotka painottuvat Kouvolan keskustaajamaan, muihin kaupungin taajamiin sekä ranta-alueille (ranta-asemakaavat). Asemakaavat on laadittu muutamaa pientä poikkeusta lukuun ottamatta yleiskaavoitetuille

10.2.2026

alueille. Tällä hetkellä (2025) on käynnissä muutamia yleiskaavahankkeita sekä useampia asemakaava- ja ranta-asemakaavahankkeita sekä muutamia maankäytön yleissuunnitelmia (MYS).

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

Kouvolan kaupunkistrategia 2025–2029 ”Turvallinen ja elinvoimainen Kaakkois-Suomen keskus”

Kouvolan uusi kaupunkistrategia 2025–2029 hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 17.11.2025. Kouvolan kaupunkistrategian ytimessä on elinvoiman lisääminen. Tätä haetaan kolmen yhteisen tavoitteen kautta; Yrittäjyydellä ja työllä kasvuun, Osaamisesta elinvoimaa ja Hyvinvointia asukkaille. Geopoliittisen tilanteen vuoksi myös turvallisuus on nostettu strategiassa vahvasti esiin.

Strategian tunnuslause on ”Monta tarinaa, yksi sydän”. Se kuvaa kaupungin monimuotoisuutta, jossa monien kylien, taajamien, keskustan ja yhteisöjen identiteetistä syntyy yhteinen Kouvolatarina. Se viestii yhteisöllisyyttä, yhteenkuuluvuutta ja sitä, että erilaisista lähtökohdista huolimatta kaikki jakavat saman yhteisen päämäärän. Kouvolan kaupungin visio strategian mukaisesti on ”*Kaakkois-Suomen keskus – turvallinen ja elinvoimainen sujuvan arjen, kestävän kasvun ja hyvien yhteyksien kaupunki.*”

Kouvolan arvoiksi on kaupunkistrategiassa kiteytetty Yhdessä, Kestävästi, Kehittäen:

Rohkeasti uudistuen

Katsomme eteenpäin rohkeasti uudistuen. Parannamme tekemistä, meillä on yhteinen suunta ja kehitämme toimintaamme asukkaita kuunnellen.

Yhdessä

Toimimme yhteistyössä asukkaiden, yritysten, yhteisöjen ja kumppaneiden kanssa. Kaikkien mielipiteitä kuunnellaan ja arvostetaan. Osallistaminen on toimintatapamme. Moninaisuus on vahvuutemme ja meille jokainen on tärkeä.

Kestävästi

Toimimme luotettavasti, turvallisesti ja resurssiviisaasti luontoa kunnioittaen. Reagoimme vastuullisesti ja ketterästi toimintaympäristömme muutoksiin. Rakennamme tasapainoista taloutta, elinvoimaista yhteisöä ja kestävää ympäristöä.

Kaupunkistrategiassa Kouvolan kasvukärjiksi on nimetty lapset, nuoret ja yritykset. Painopisteinä lapset, nuoret ja yritykset

10.2.2026

- Yritykset – kasvu ja elinvoima syntyvät yrittäjyydestä ja investoinneista

Yritykset luovat työpaikkoja, elinvoimaa ja tulevaisuuden mahdollisuuksia. Kouvolan vahvuutena ovat sijainti maantie- ja rautatieliikenteen keskuksena ja yhteydet satamiin, lentokentälle ja pääkaupunkiseudulle. Meillä on edullisia ja kaavoitettuja yritystontteja. Olemme yrittäjäystävällinen kaupunki, jossa asiat etenevät ripeästi. Kouvola on hyvä paikka tehdä töitä.

- Lapset ja nuoret – laadukas koulutus, hyvinvointi ja tulevaisuuden mahdollisuudet

Panostamme lasten ja nuorten hyvinvointiin, osaamiseen ja arjen turvallisuuteen. Varmistamme, että jokaisella lapsella ja nuorella on mahdollisuus kasvaa ja kehittyä turvallisessa ympäristössä, laadukkaiden palveluiden ja yhteisön tuella. Lapsilla ja nuorilla on monipuolisia harrastusmahdollisuuksia ja heitä kuunnellaan. Meiltä saa hyvän kasvatuksen, opetuksen sekä koulutuksen varhaiskasvatuksesta aikuisuuteen saakka.

Kaupunkistrategian yhteiset tavoitteet:

- Yrittäjyydellä ja työllä kasvuun
- Lisää työpaikkoja ja investointeja
- Suomen vetovoimaisin yritys ympäristö
- Edelläkävijyyys datataloudessa, elintarviketeollisuudessa ja puhtaan energian ratkaisuissa
- Kasvu tapahtuma-, urheilu- ja kulttuurikaupunkina
- Osaamisesta elinvoimaa
- Lapsille ja nuorille vahvat perustaidot kuten lukutaito
- Monipuoliset opintopolut
- Yritysten tarpeisiin vastaava koulutustarjonta
- Vetovoimainen korkeakoulukaupunki
- Yhteisöllinen opiskelijakaupunki
- Hyvinvointia asukkaille
- Turvallinen arki ja hyvinvoivat asukkaat
- Elävä kaupunkikeskusta aktiivisten kyläyhteisöjen keskellä

10.2.2026

- Aktiivinen vapaa-aika sujuvilla yhteyksillä
- Asukkaat mukana päätöksenteossa ja palveluiden kehittämisessä

Kouvola Innovation Oy

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

- Logistiikka
- Energia
- Kiertotalous
- Elintarvikesektori

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

4 Ilmastotavoitteet

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

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

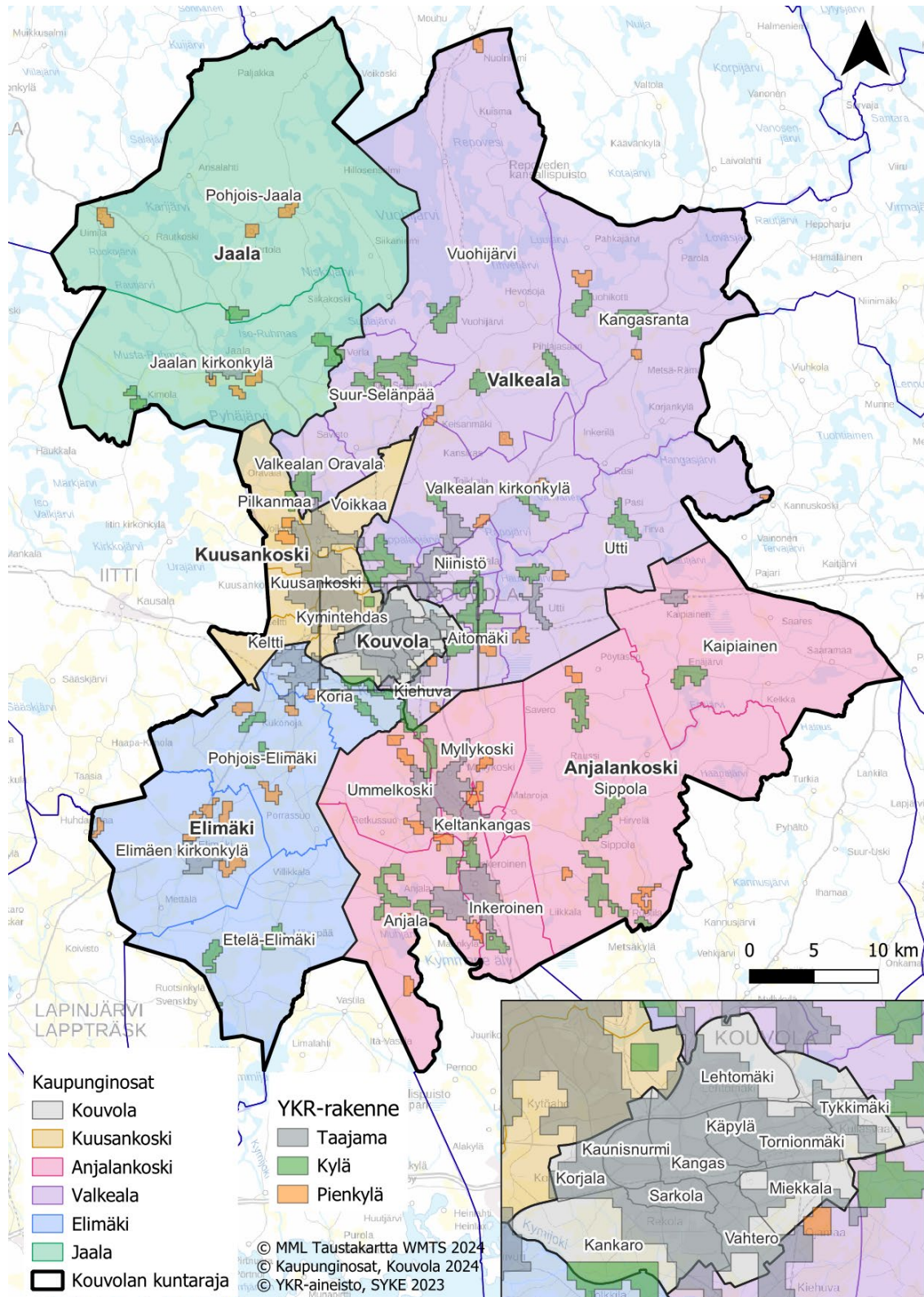
Kymenlaakson maakunta on Hinku-maakuntana sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä 80 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 2007 tasosta. Tavoitteen mukaisesti päästöjen tulee laskea päästötasolle 328,8 ktCO₂e vuonna 2030. Maakunnassa on päivitetty *Hiilineutraali Kymenlaakso – tiekartta 2.0*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

10.2.2026

4.1 Maankäyttö- ja kaupunkirakenne

Kouvola on monikeskuksinen yhden suuren ja useamman pienen taajaman käsittävä kaupunki, jossa on myös runsaasti maaseudun kylä- ja muuta haja-asutusta. Kaupunki on pinta-alaltaan eteläisen Suomen suurimpia (noin 2 883 neliökilometriä) ja väestöltään Suomen 12. suurin (noin 78 000 asukasta). Suurimmat taajama-alueiksi luokitellut alueet ovat Kouvolan keskustaajama selkeästi suurimpana taajamana sekä Myllykoski ja Inkeroinen. Muita taajamia ovat Jaalan kirkonkylä, Valkealan kirkonkylä, Korja, Utti, Kaipainen ja Elimäen kirkonkylä. Kyliä ja pienkyliä sijoittuu Kouvolan kaupungin alueelle hajanaisesti. Väestö ja työpaikat sijoittuvat suurelta osin taajamiin, mutta myös kylä- ja haja-asutusta on kaupungin alueella laajalti. (Kuva 1, liitteet 1-2). Kouvolassa toteutettiin vuoden 2009 alusta suuri kuntaliitos, jolloin vanhoista kolmesta kaupungista ja kolmesta kunnasta muodostettiin uusi Kouvola kaupunki. Kaupungin aluerakenteessa näkyvät edelleen vanhan kuntajaon vaikutukset.

10.2.2026



Kuva 1. Kouvolan kaupunginosat ja yhdyskuntarakenne

10.2.2026

4.2 Väestö ja työpaikat

4.2.1 Väestö

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

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

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

Kouvolan väestönkehityksen osatekijöitä ovat 2000-luvulla olleet:

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

Ikärakenne

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

10.2.2026

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

Luonnollinen väestönmuutos

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

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

Kuntien välinen muuttoliike

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

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

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

Maahan-, maasta- ja nettomaahanmuutto

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

10.2.2026

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

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

Väestö pääasiallisen toiminnan mukaan

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

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

4.2.2 Työllisyys ja pendelöinti

Työllisyyttä on tarkasteltu vuosien 2000 ja 2022 välillä.

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

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

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

10.2.2026

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

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

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

4.3 Elinkeinoelämä ja palvelut

Kouvolan palvelut ovat keskittyneet taajamien alueelle ja sekä erityisesti ydinkaupungin alueelle ja muihin suurimpiin taajamiin. Harrastamiseen ja lapsiperheille suunnattuja palveluita sijaitsee myös muissa taajamissa ja osin kylissä. Päiväkoteja ja perusopetusta on tarjolla usealla alueella, ja kansalaisopistoilla on tiloja useissa eri paikoissa.

Elinkeinoelämän käyttöön vuoden 2025 tilanteessa kehitetyt ja kehitettävät alueet on poimittu maakuntakaavakartalta ja yleiskaavoilta sekä oikeusvaikutuksettomilta yleiskaavoilta valitsemalla todennäköisesti työpaikkoja sisältävät alueet aluevarausten perusteella. Työpaikat on poimittu Tilastokeskuksen ruututietokannasta (v. 2022). Elinkeinoelämän alueet keskittyvät pääasiassa hyville liikenteellisille sijainneille, lähelle asutusta. Elinkeinoelämän alueet sisältävät pääosan Kouvolaan työpaikoista.

Työpaikkakeskittymät Kouvolassa sijaitsevat Kouvolaan keskustaajaman alueella, Jaalan kirkonkylän alueella, Valkealassa, Utissa, Kaipiaisten asemanseudulla, Koriolla, Myllykoskella, Elimäen kirkonkylällä ja Inkeröisissä.

10.2.2026

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

4.4 Luonto- ja virkistysalueet

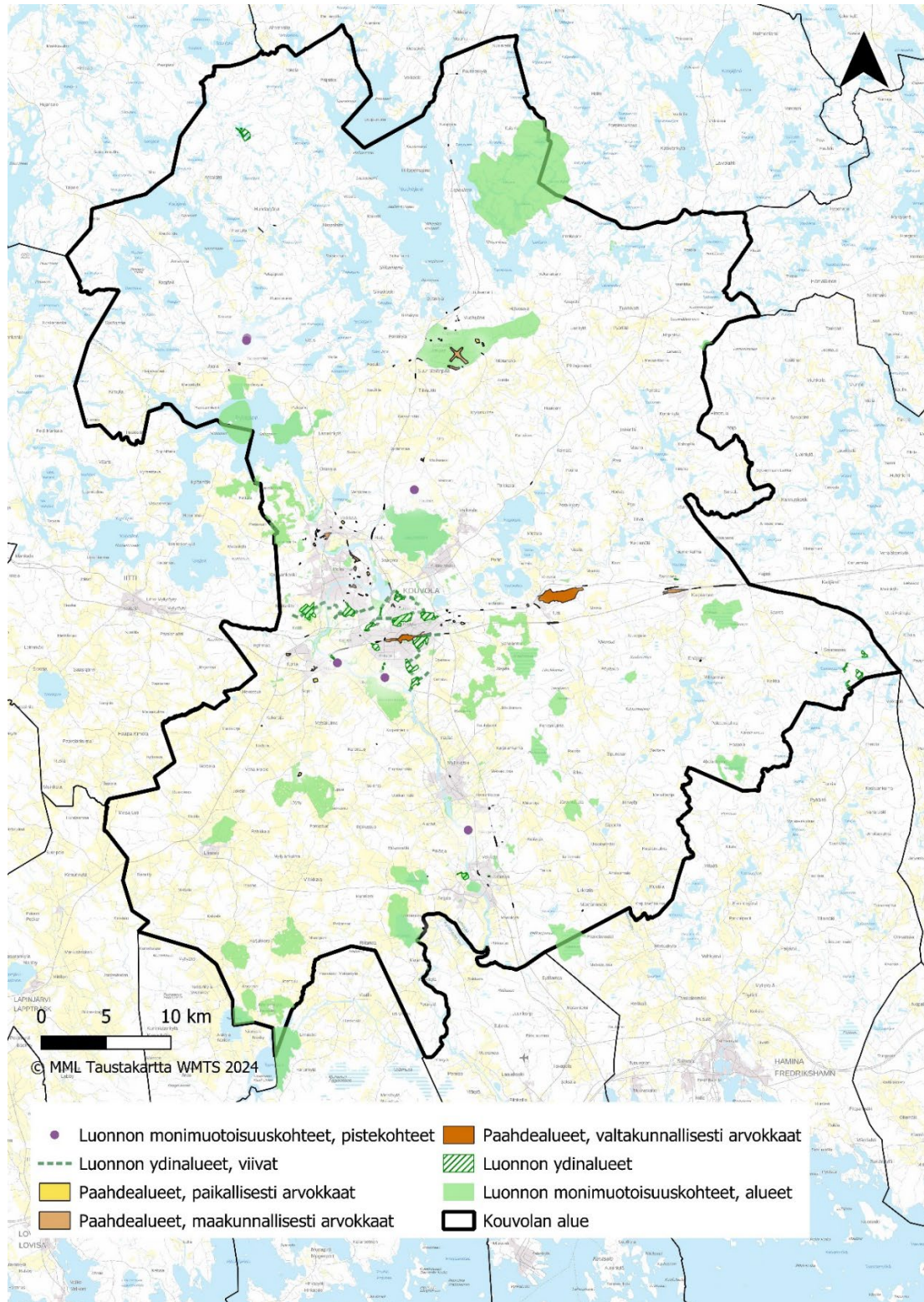
Kouvolassa on lukuisia luonnon monimuotoisuuden kannalta keskeisiä alueita sekä paahde-
alueita. Luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät alueet sijoittuvat laajasti kaupungin
eri alueille. Merkittäviä luontoarvoja on todettu esimerkiksi luonnon monimuotoisuusalu-
eilla, mutta näitä on myös erillisissä kohteissa. (Kuva 2)

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

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

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

10.2.2026



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

10.2.2026

4.5 Siniviherverkosto

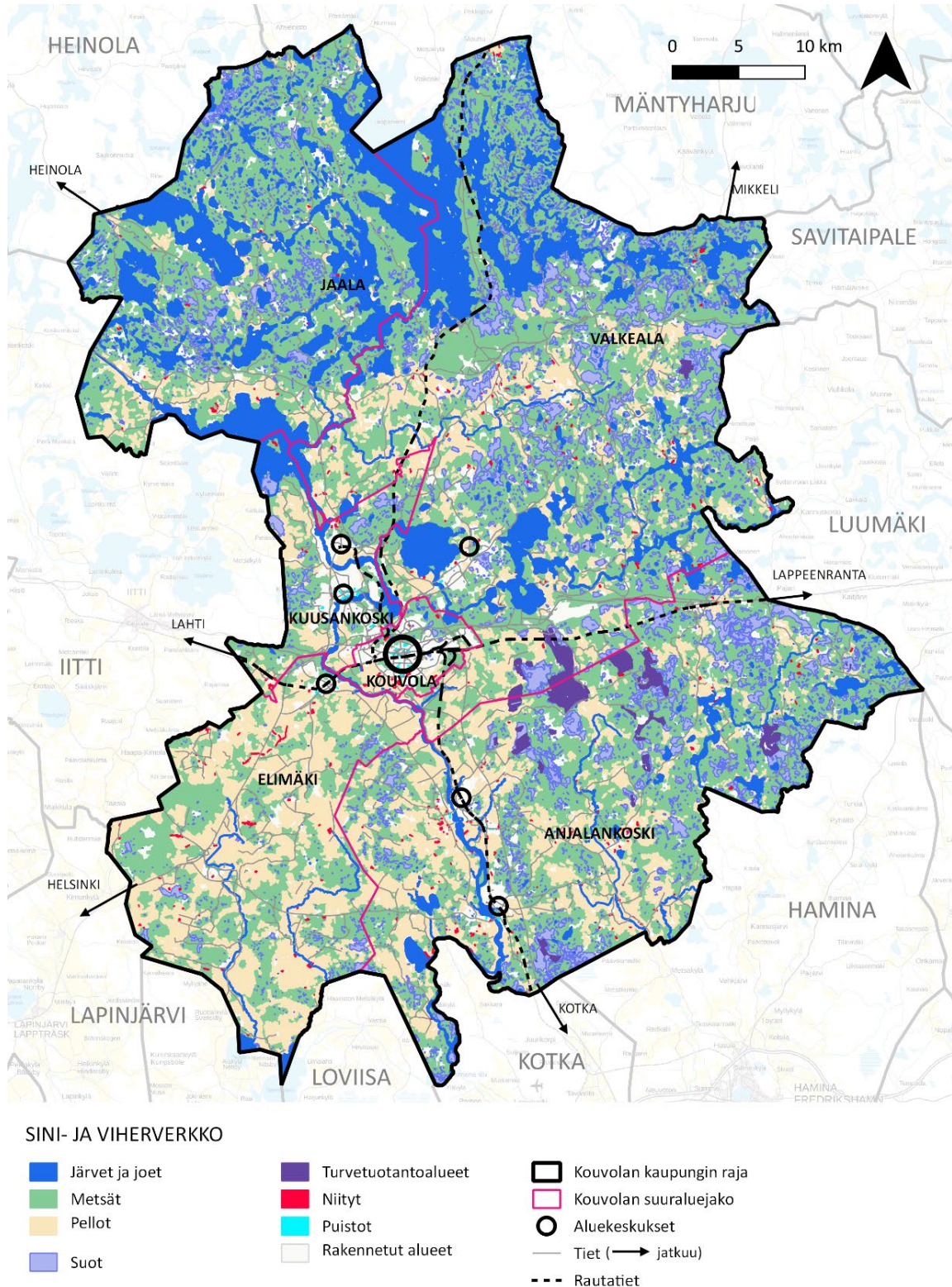
Siniviherverkolla viitataan tässä rakennemallissa siniverkon ja viherverkon muodostamaan kokonaisuuteen.

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

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

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

10.2.2026



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

10.2.2026

4.6 Liikenteen pääverkko

Tie- ja katuverkko

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

Liikenneväylien kehittäminen maakuntakaavassa

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

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

Kouvola on ainoa Euroopan laajuisen liikenteen ydinverkon (TEN-T eli Trans European Network – Transport) rautatie- ja maantieterminaalipaikkakunta Suomessa RR-terminaalin myötä. Suunnitteilla oleva Itä-rata sisältyy myös TEN-T-verkon laajennettuun ydinverkkoon.

Rataverkko

Kouvolaan päärautatieasemalle sijoittuu eräs Suomen tärkeimmistä rautatieverkon solmupisteistä. Päärautatieasemalta lähtevät pääradat neljään ilmansuuntaan. Poikittaissuunnassa aluetta halkoo Karjalan rata (Lahti-Kouvola-Joensuu) ja etelän suuntaan Kotkan rata (Lahti-Kouvola-Kotka). Savon radan kautta liikenne suuntautuu Kouvolaan keskustaan suunnasta pohjoiseen (Kouvolaan Pieksämäelle ja aina Kajaanin kautta Ouluun). Matka Helsingistä Kouvolaan Lahden kautta junalla kestää nopeimmillaan vuoden 2025 tilanteessa 1

10.2.2026

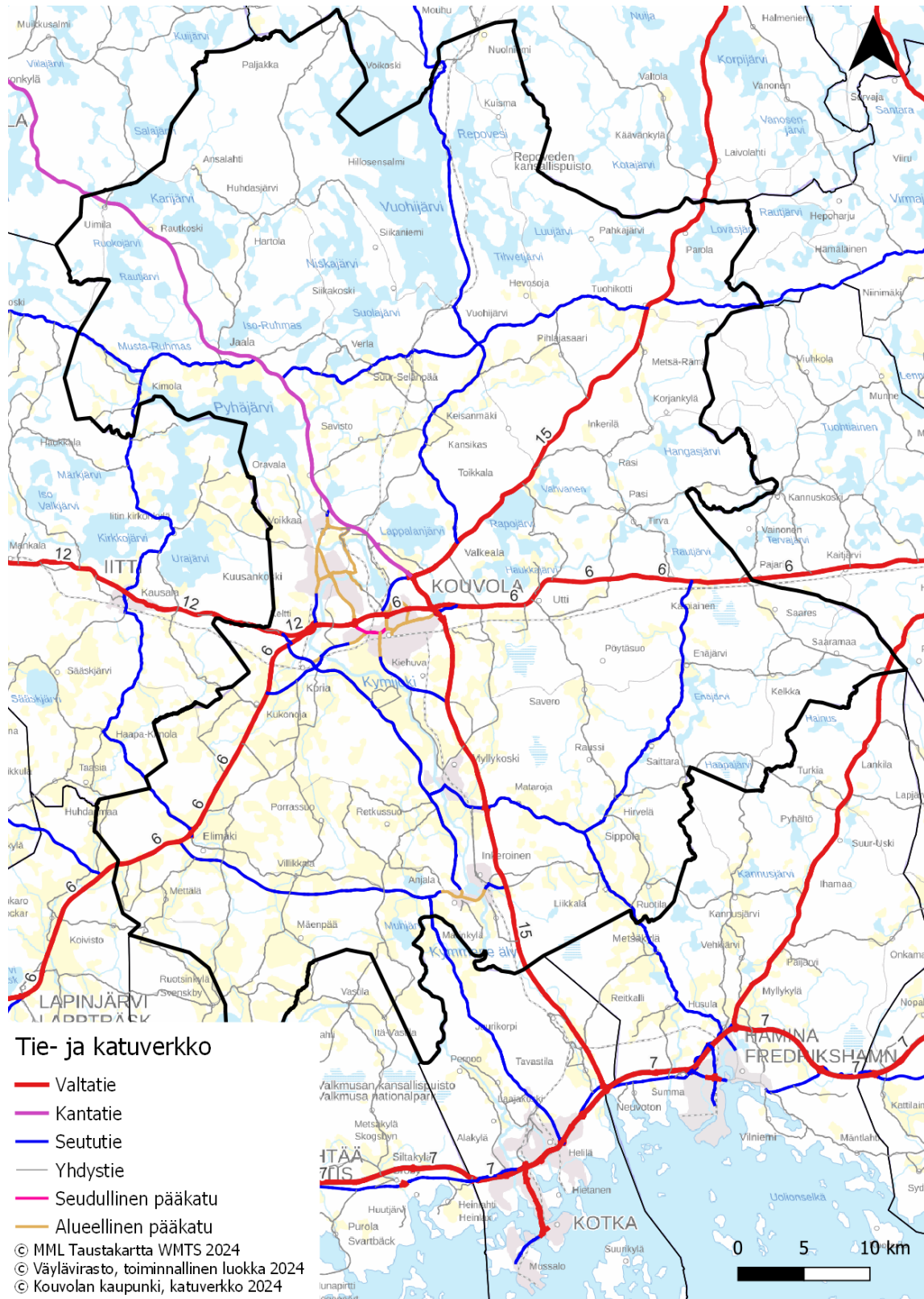
tunti 22 minuuttia. Kouvolan päärautatieasemalta johtaa myös tavaraliikenteen käytössä oleva ratayhteys Kuusankoskelle.

Joukkoliikenne

Kouvolasta on henkilöjunaliikennettä Kotkaan sekä Lahden, Lappeenrannan ja Mikkelin suuntiin. Kouvolan ja Kotkan välinen liikenne on lähijunaliikennettä. Lahden suuntaan on sekä kauko- että lähijunaliikennettä. Lappeenrannan ja Mikkelin suunnan liikenne on kaukojunaliikennettä. Henkilöliikenteen käytössä olevia liikennepaikkoja Kouvolassa ovat Kouvolan päärautatieasema (matkakeskus), Korja, Myllykoski, Inkeroinen ja kesäaikaan Hillo-sensalmi Repoveden kansallispuiston läheisyydessä.

Kouvolan paikallinen joukkoliikennetarjonta on kaupungin toimivaltaisena viranomaisena hankkimaa Koutsi-brändin alaisuudessa toimivaa linja-autoliikennettä. Paikallisliikenteen rungon muodostavat kaupungin keskustasta ja matkakeskukselta lähtevät eri kaupungin-osiin ja suuralueiden keskuksiin lähtevät runkolinjat 1–14. Eri alueiden sisällä ja välillä kulkee pääsääntöisesti arkisin lisäksi alueellisia linjoja. Lisäksi liikennöidään palvelulinjoja, asiointitakseilla ajettavia linjoja, numeroimattomia seudullisia linjoja eri liikennöitsijöiden toimesta sekä kesäaikaan erityisiä turistilinjoja tärkeimpiin turistikohteisiin. Tihein joukkoliikennetarjonta on ydinkaupungin alueen sisällä välillä ydinkeskusta-Kuusankoski. Joukkoliikenteen uusi linjastorakenne otettiin käyttöön 7.8.2025. Tämän uudistuksen mukaisesti runkolinjoja tahdistettiin säännöllisemmin liikennöiviksi sekä paremmin ja suuremmin eri alueita yhdistäviksi.

10.2.2026



Kuva 4. Tie- ja katuverkko vuoden 2024 tilanteessa.

10.2.2026

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

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

- Valtatie 15 välillä Kotka–Kouvola on satamien ja suurteollisuuden kuljetusten sekä Kymenlaakson työmatkaliikenteen pääväylä, mutta nykyinen tie on paikoin ruuhkautunut ja turvallisuudeltaan puutteellinen. Hankkeen tavoitteena on parantaa Valtatietä 15 Kotkan Rantahaan ja Kouvolan välillä yhtenäiseksi ohituskaistajaksoilla, pääliittymien parantamisella sekä laajoilla tie- ja liittymäjärjestelyillä. Parannushankkeen 1. vaihe on saanut rahoituksen ja se käynnistyy arviolta vuonna 2026.
- Valtatie 6 on Kouvolaissa vilkkaasti liikennöity valtatie, jota kuormittaa erityisesti raskaan liikenteen määrän kasvu. Liikenneturvallisuustilanne on kauttaaltaan heikko. Kouvolaissa valtatie 6:n ympäristö on keskeistä taajama-aluetta ja sen maankäyttö on viime vuosina merkittävästi laajentunut ja tehostunut. Valtatie 6:n parantamishankkeen tavoitteena on tien parantaminen korkealuokkaiseksi valtatieksi Kukonojalta Tykkimäkeen noin 19 kilometrin matkalla tarvittavine tie-, katu- ja liittymäjärjestelyineen. Kukonojan ja Suviojan välillä valtatie on tarkoitus rakentaa keskikatteelliseksi ohituskaistatieksi eritasoliittymineen ja Suviojalta Tykkimäkeen nelikais- taiseksi moottoriliikennetieksi. Valtatien pohjoispuolelle rakennetaan rinnakkaiskatu Puhjon Katajaharjuntieltä Tanttariin ja edelleen Valkealanväylälle Ahlmannintien liittymään. Aluevaraussuunnitelman mukaan maantietä 370 (Valkealanväylä) parannetaan nykyisellä paikallaan liittymäjärjestelyillä, puuttuvien osuuksien jalankulku- ja pyöräilyteillä sekä uusilla alikulkukäytävillä. Lisäksi melusuojuuksia lisätään. Ensimmäisessä vaiheessa hankkeesta toteutunee Keltin ja Puhjon välinen osuus, sisältäen Kymijoen ylittävän Keltin sillan uusimisen.
- Valtatie 12 on Lahden ja Kouvolan välillä laatutasoltaan vaihteleva sekä sujuvuudeltaan ja liikenneturvallisuudeltaan huono. Hankkeen tavoitteena on parantaa Valtatie 12 vaiheittain laatutasoltaan yhtenäiseksi turvalliseksi tieksi. Hanke on käynnistymässä osittain vuonna 2026.
- Ratahankkeiden osalta Väylävirastolla on vuoden 2025 alun tilanteessa viimeistelyvaiheessa Kouvola–Kotka/Hamina-hanke. Kyseinen rataosuus on merkittävä TEN-T-verkon, Kouvolan sekä satamien (Kotka ja Hamina) välinen tavaraliikenteen väylä. Kouvolan ja Juurikorven väli on Suomen vilkkain tavaraliikenteen rataosuus ja rataosien kapasiteetin käyttöaste on korkea, mutta infra ei ole mahdollistanut aiemmin merkittävää junamäärän kasvua.

10.2.2026

- Väylävirastolla on vuoden 2025 alussa rakenteilla myös Kouvola-Luumäki-ratahanke. Hankkeessa uusitaan Kouvola-Luumäki-rataosuudelta pohjoisen raiteen päällysrakennetta noin 40 kilometrin matkalta.
- Kouvola-Kuopio-rataosuudelle suunnitellaan myös nopeudennoston edellyttämiä toimenpiteitä, ja hanke on tällä hetkellä (2025) alkuvaiheessa.

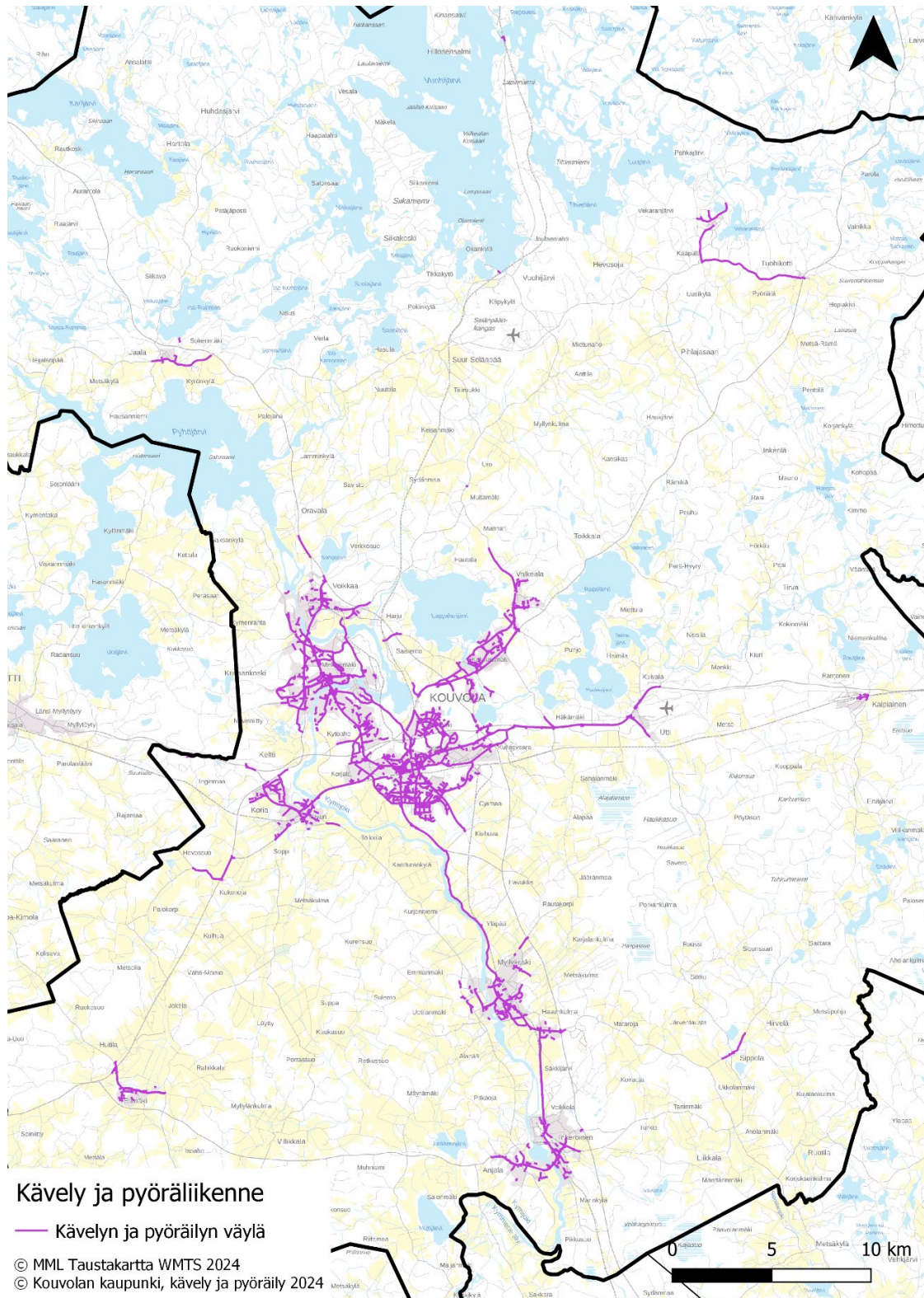
Kouvolan kaupungin katuverkon kehittämissuunnitelmissa on syksyn 2024 tietojen mukaan kolme katukohdetta. Yksi kohteista on Kouvolan keskustan luoteispuolella, toinen Kullasvaaran alueella ja kolmas Tervaskankaan alueella.

10.2.2026

Kävely ja pyöräliikenne

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

10.2.2026



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

10.2.2026

4.7 Maisema ja turvattavat arvot

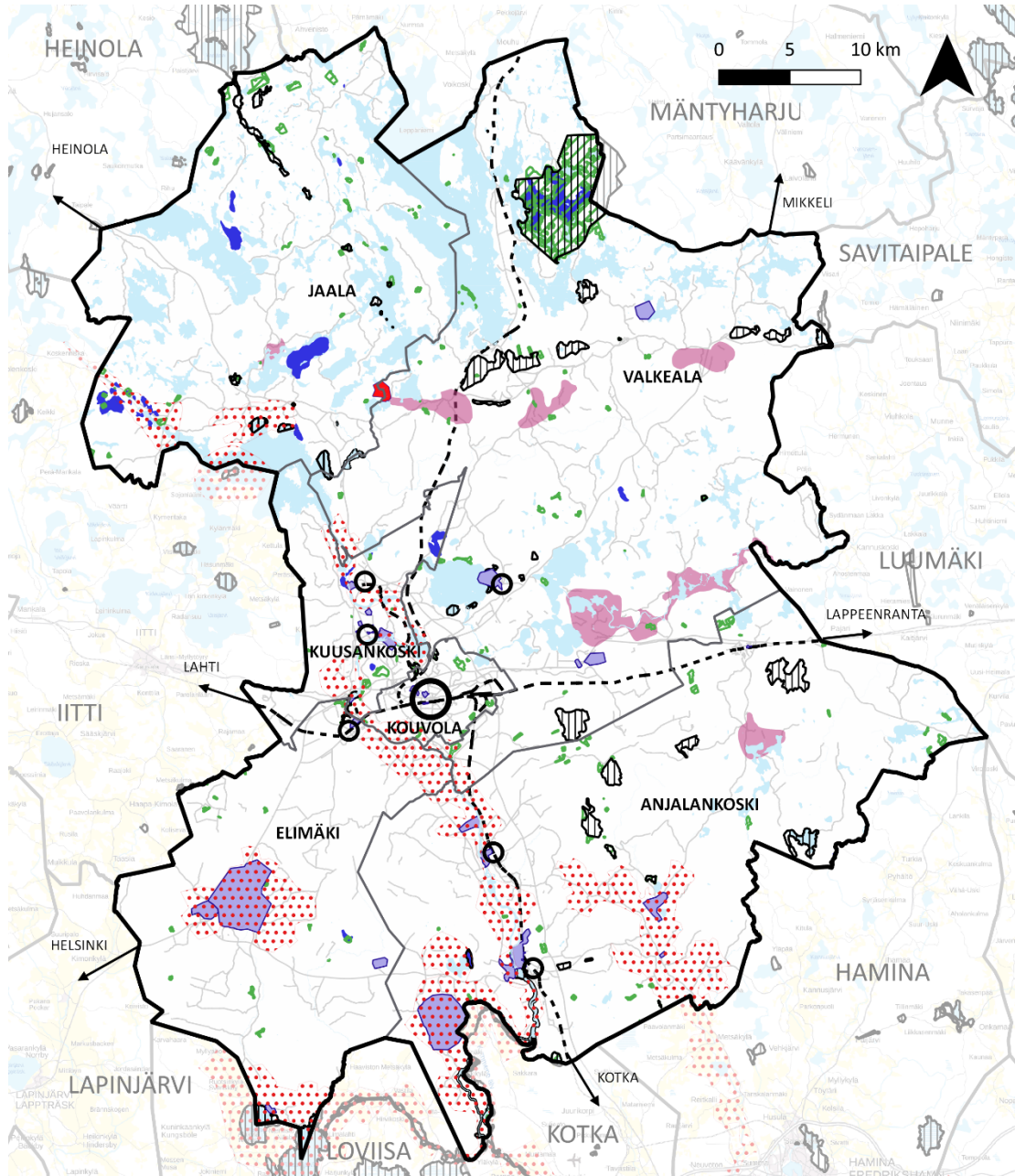
Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet painottuvat viljelyseudulle kaupungin eteläosiin. Osaan valtakunnallisesti arvokkaista maisema-alueista sisältyy myös valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristökohteita (RKY). Luonnon arvokohteet painottuvat kaupungin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

Salpausselät jakavat Kouvolan alueen maisemarakenteeltaan karkeasti kolmeen erityyyppiin vyöhykkeeseen:

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

Kouvolan keskusta, ydinkaupungin alue sekä Utin ja Kaipaisten taajamat sijoittuvat pääosin ensimmäiselle Salpausselälle ja sen lähimaastoon.

10.2.2026



MAISEMAN ARVOKOhteet

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

- Natura 2000 -alue
- Luonnonsuojelualueet
- Arvokkaat kallioalueet

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

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

10.2.2026

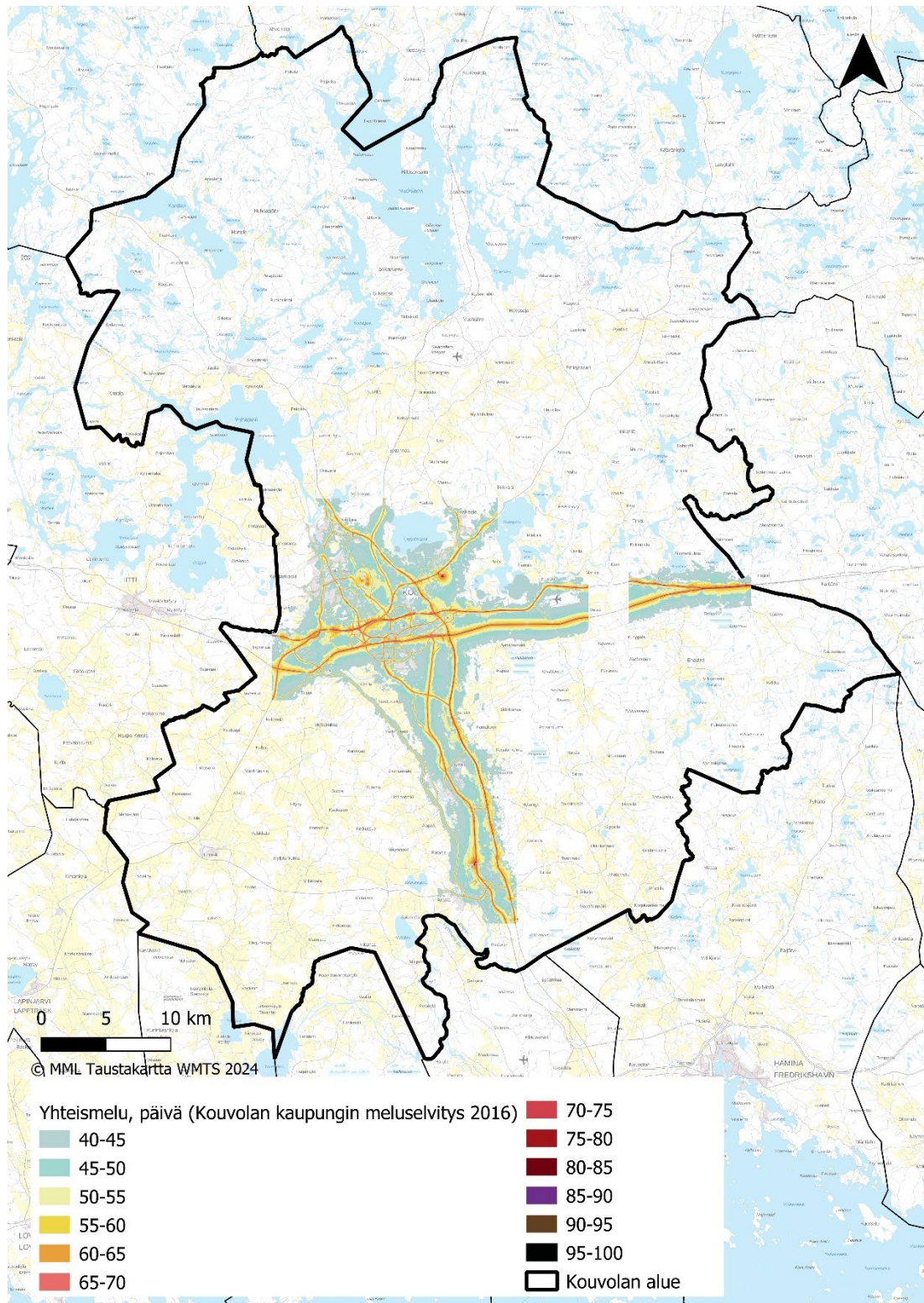
4.8 Melualueet

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

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

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

10.2.2026



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

10.2.2026

4.9 Kunnallistekniikka

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

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

5 TAVOITTEISTO

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

Tavoitteena on kehittää Kouvolan yhdyskuntarakennetta tasapainoisena kokonaisuutena, joka perustuu eri osa-alueiden luontaisiin edellytyksiin ja vetovoimatekijöihin. Kouvola on aluerakenteeltaan monipuolinen ja omaleimaisista osa-alueista muodostuva kaupunki. Rakennemallityön tavoitteena on hyödyntää alueiden vahvuudet ja ominaispiirteet. Nämä tavoitteet heijastelevat myös kaupunkistrategian 2025–2029 tavoitteita.

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

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

10.2.2026

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

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

Rakennemallityön kartan sisällöiksi määriteltiin työn kuluessa seuraavat teemat ja niiden pohjalta tehtävät tarkastelut:

- tulevaisuuden kaupunki- ja aluerakenne ja niiden väliset yhteydet,
- ydinkaupungin, keskeisen kaupunkirakenteen alueen sekä muiden taajamien/palvelukylien profiili tulevaisuudessa
- liikennejärjestelmä arvioituine kehitystarpeineen
- palvelukeskittymät
- uusien elinkeinojen ja palveluiden kehitysvyöhykkeet
- merkittävimmät luonto- ja virkistysalueet
- tärkeimmät siniviheryhteydet, virkistys- ja retkeilyreitit sekä kävelyn ja pyöräilyn yhteydet
- merkittävimmät luonto- ja kulttuurimaisemavyöhykkeet
- erityisalueet ja -reitit (esim. Puolustusvoimien käytössä olevat alueet)

Lisäksi yksityiskohtaisemmiksi tavoitteiksi määritettiin seuraavat:

- Asumisen eri muotojen mahdollistaminen ja sujuva arki
 - Mahdollistetaan monipuolisten asumisvaihtoehtojen tarjonta niin kaupunkimaisessa kuin pientaajama- ja maaseutumaisessakin ympäristössä. Päämääränä on ydinkaupungin alueen sekä muiden taajamien ja palvelukylien kehittyminen monimuotoisina ja omaleimaisina kokonaisuuksina
 - Tiivistetään ja uudistetaan ydinkaupungin alueen sekä muiden taajamien ilmettä ja yhdyskuntarakennetta.
 - Kehitetään sekoittuneita alueita, joilla palvelut ovat lähellä

10.2.2026

- Tunnistetaan elinvoimaiset palvelukylät tavoitevuotena 2050 ja esitetään ne rakennemallin kartalla.
- Huomioidaan maaseutualueiden tarjoamat mahdollisuudet myös kakkosumiseen ja loma-asumiseen.
- Alueiden omaleimaisuuden ja sijainnin hyödyntäminen vetovoimatekijänä
 - Sijainti suhteessa esimerkiksi pääkaupunkiseutuun
 - Hyvä logistinen sijainti ja liikenne yhteydet eri suuntiin
 - Kymijoki
 - Järviseutu
 - Aktiivinen maaseutu ja sen kulttuuriympäristö
 - Repoveden kansallispuisto, Verlan maailmanperintökohde, Mustilan arboretum, Ankkapurha
 - Teollisuus- ja varuskuntaperinne
- Pidättäytyminen uusien kaavoitettujen asuinalueiden osoittamisesta, ellei väestökehitys edellytä tätä
- Nykyisten elinkeinojen toimintamahdollisuuksien turvaaminen sekä uusien elinkeinomahdollisuuksien hyödyntäminen
 - Turvataan taajamien sekä maaseudun ja kylien omiin vahvuuksiin perustuvien elinkeinojen toimintamahdollisuuksia.
- Uusien monipuolisten elinkeinoalueiden osoittaminen
 - Vahvistetaan keskeisimpiä yritysalueita ja tuetaan nykyisten yritysten toiminta- ja kasvuedellytyksiä.
 - Osoitetaan monipuolisia maankäyttömahdollisuuksia erityyppisille elinkeinotoiminnoille ja varaudutaan nopeasti muuttuviin tarpeisiin.
 - Tarjotaan uudistuvalla elinkeinoelämälle hyviä uusia alueita toimivilla sijainneilla ja toimivilla liikenne yhteyksillä sekä kehitetään samoilla periaatteilla nykyisiä alueita.
 - Puhtaan siirtymän tuotanto- ja teollisuushankkeita edistetään niille toimiviksi katsotuilla sijainneilla.

10.2.2026

- Varuskuntien ja Utin tukikohdan lentokentän kehittäminen
- Sauma-alueiden (Tervaskankaan -Korjalan kaupallinen sekä yritysalue sekä muu valtatie 6 kehityskäytävän vaikutusalue) kehittäminen
- Kaupunkikeskustan kehittäminen vetovoimaisena kaupunkikeskuksena sekä alueellisten keskusten kehittäminen
- Nykyisen liikennejärjestelmän toimivuuden tehostaminen ja erityisesti kestävien liikennemuotojen aseman parantaminen
 - Liikenteen kehittämisen osalta painotetaan lisäksi ratkaisuja, jotka parantavat elinkeinoelämän kehittämisen edellytyksiä ja elinvoimaa sekä kestävien liikennemuotojen käytettävyyttä (kävely, pyöräily, joukkoliikenne ja liikenneturvallisuutta).
- Lähiluonnon (sini- ja viheryhteydet) sekä muiden luontoalueiden varjelu ja virkistysalueiden kehittäminen.
- Matkailun kehittäminen niin luonto- kuin kulttuurikohteiden osalta
 - Tuetaan matkailun toimintamahdollisuuksia.
 - Tunnistetaan kartalle matkailun merkittävät kohteet (esim. Repovesi, Verla, Tykkimäki–Käyrälampi).
 - Kimolan kanavan ja sen yhteyksien kehittäminen
- Hukkainvestointien välttäminen yhdyskuntarakenteen kehittämisessä
 - Hyödynnetään olemassa olevia yhdyskuntateknisiä verkostoja mahdollisimman tehokkaasti ja taloudellisesti.
 - Tehostetaan olemassa olevan rakenteen (ml. palvelut, joukkoliikenne) käyttöä niin, että maankäyttö ja palvelut tukevat toisiaan.
 - Edistetään maankäytöllä olemassa olevien lähipalvelujen säilymistä ja kehittymistä.
 - Tiivistetään ja uudistetaan kaupunkikeskuksen yhdyskuntarakennetta.

10.2.2026

6 TUTKITUT VAIHTOEHDOT ELI SKENAARIOT

6.1 Skenaariovaiheen merkitys

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

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

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

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

6.2 Skenaarioiden yhteiset ominaisuudet

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

Kaikissa skenaarioissa oli tavoitevuotena 2050 ja taustana identtiset lähtötiedot. Kaikissa skenaarioissa Kouvolan pohjoisosat nähtiin metsä- ja järviseutuna, jonne sijoittuu erityisesti vapaa-ajan asutusta. Keski- ja itäosa nähtiin mosaiikkimaisena maaseutualueena ja etelä- ja lounaisosa viljely-, elinkeino- ja maisema-alueena, joille sijoittuu pienialaisia asutuskeskitty-miä.

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

10.2.2026

6.3 Rakennemallivaihtoehdot

6.3.1 Skenaariomerkintöjen kuvaus

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

Kaikkien merkintöjen tarkemmat kuvaukset löytyvät lopullisen rakennemallin yhteydestä. Merkintöjä on myös saatujen palautteiden perusteella muokattu ja täsmennetty lopulliseen rakennemalliin. Alla on kuvattuna skenaariovaiheen omat merkinnät, joista on luovuttu lopulliseen rakennemalliin siirryttäessä ja selite, miksi ao. merkinnästä on luovuttu. Skenaariokuvien yhteydessä näkyy kussakin skenaariossa käytetyt merkinnät.

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

10.2.2026

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

10.2.2026

		mm. Kinno, Kouvolan kaupunki ja FCG.		alueeksi tai keskittymäksi.
	Elintarviketeollisuuden keskittymä	Tunnistettu potentiaalinen elintarviketeollisuuden hankealue. Näitä sijaitsee mm. Tervaskankaalla ja Hiivurissa. Potentiaalisia alueita ovat tunnistaneet mm. Kinno, Kouvolan kaupunki ja FCG.	1, 2	Teollisuuden merkin­töjä yksinkertaistettiin lopulliseen rakennemalliin. Tarvetta erityiselle elintarviketeollisuuden merkinnälle ei enää nähty. Lopullisessa rakennemallissa elintarviketeollisuuden alueet on sisällytetty ”E”-alue­merkintään tai vastavaan pistemäiseen merkintään.
	Kouvolan rautatie­asema	Kouvolan päärautatie­asema. Kouvola on yksi Suomen vilkkaimmista rautatien solmukohtista. Sieltä lähtee junia neljään ilmansuuntaan: Helsinkiin, Kotkaan, Mikkelin kautta Pieksämäelle ja Kuopioon sekä Luumäelle, josta rata haarautuu Lappeenrannan kautta Joensuuhun.	1, 2, 3	Lopullisessa rakennemallissa korostettiin Kouvolan päärautatie­aseman yhteydessä sijaitsevaa matkakeskusta. Uusi merkintä ”Kouvolan matkakeskus” kattaa myös kauko- ja lähiliikenteen linja-autoasematoinnot.
	Osavuotisen liikennöinnin juna-asema	Hillosensalmella sijaitseva pääosin kesäkaudella käytössä oleva juna-asema. Asema palvelee matkailuliikennettä Repoveden kansallispuistoon.	1, 2, 3	Rautateiden merkin­töjä yksinkertaistettiin lopulliseen rakennemalliin, eikä koettu tarvetta osoittaa osavuotista juna-asemaa.
	Juna-asema Itäradan varrella	Itäradan suunnitelmaan kuuluu uuden juna-aseman sijoittaminen Elimäen kirkonkylän länsipuolelle.	1	Aikaisempi skenaarion 1 merkintä laajeni kaikkiin potentiaalsiin

10.2.2026

Asema täydentäisi joukko- liikennekäytävän palvelu- verkkoa.	rautateiden seisa- kevarauksiin.
--	-------------------------------------

6.3.2 Skenaario 1: Tiivistyvän ydinkaupungin ja taajamien Kouvola

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

Asumisen ydinalue ja keskeinen kaupunkirakenne sijoittuu Kouvolan keskusta-alueeseen sekä sitä ympäröiville alueille Korialle, Kuusankoskelle, Voikkaalle ja Valkealalle sekä Myllykosken ja Inkeröiden taajama-alueille. Ydinkaupungin alue käsittää Kouvolan keskustan ja Kuusankosken taajama-alueet. Keskeisen kaupunkirakenteen alue puolestaan käsittää ydinkaupungin ohella taajama-alueet Korialla, Voikkaalla, Valkealassa sekä Myllykoskella ja Inkeröissä lähiympäristöineen. Pientaajama-alueita ovat Jaalan ja Elimäen kirkonkylät sekä Utti ja Kaipia. Vapaa-ajan asumisen aluetta sijaitsee erityisesti kaupungin pohjoisosassa, joka on vapaa-ajan ja haja-asutuksen aluetta.

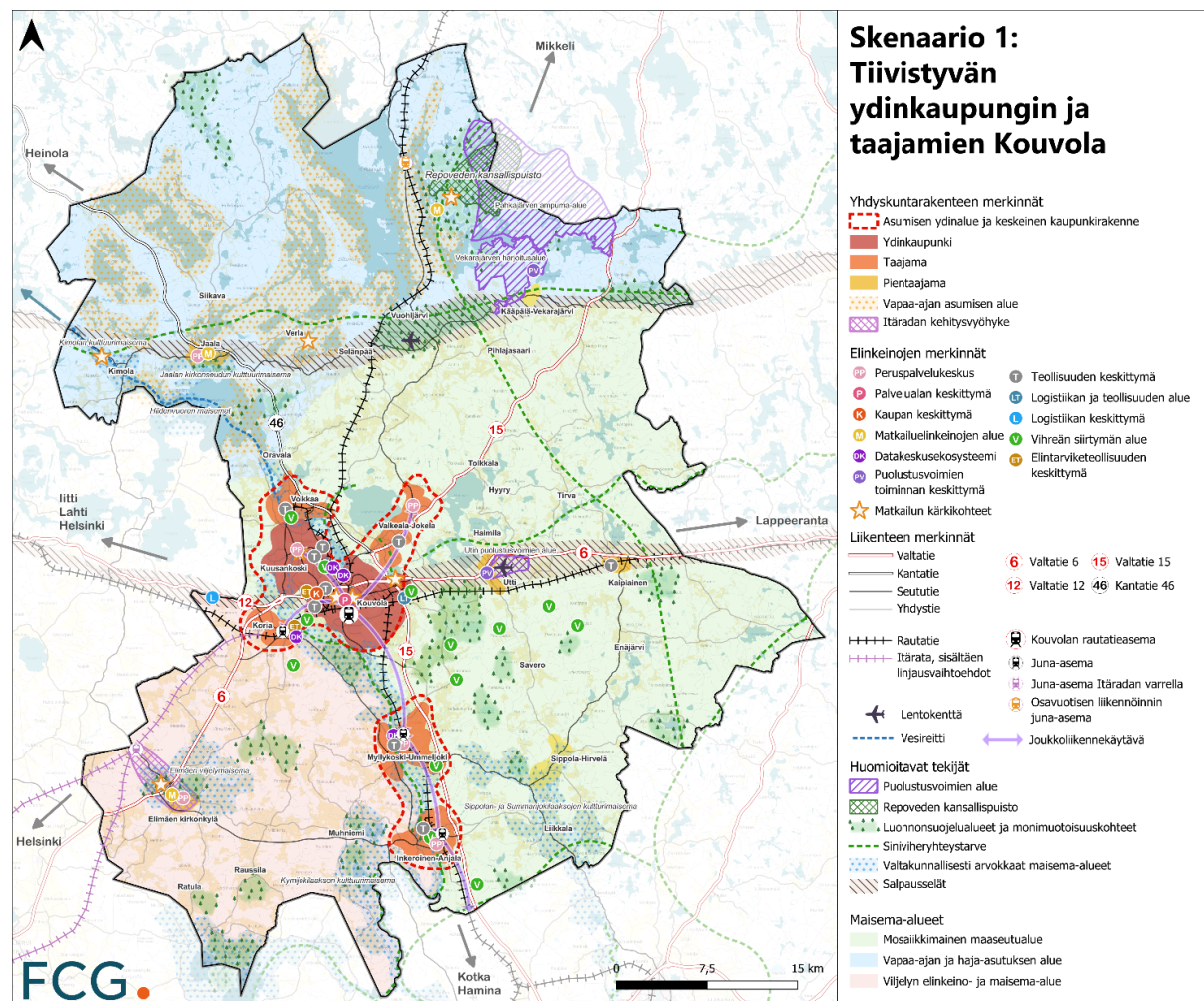
Tiivistyvän kehityksen skenaariossa elinvoimaisuus houkuttelee yrityksiä ja muuttajia. Kouvola on uusien yritysten näkökulmasta haluttu ja elinkeinoelämän alueita pyritään laajentamaan. Kouvola on hyvä opiskelu- ja työpaikkatarjonta, joiden kautta nuoret saavat mahdollisuuden juurtua alueelle. Kouvola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

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

Matkailun kärkikohteet sijaitsevat Kouvolan keskusta-alueella sekä Elimäellä. Datakeskus-ekosysteemejä sijoittuu tiivistyvän kehityksen skenaariossa Myllykosken alueelle ja Korialle. Varuskuntatoiminnan alueet sijoittuvat Vekaranjärven alueelle ja Uttiin. Peruspalvelukeskuksia sijaitsee Kuusankoskella, Valkealassa, Elimäen kirkonkylässä, Myllykoskella ja Inkeröissä. Peruspalvelukeskittymistä löytyvät peruspalvelut, kuten päivittäistavarakauppa ja työpaikkoja.

10.2.2026

Joukkoliikennejärjestelmä on tiivistyvän kehityksen skenaariossa toimiva ja taajamissa kilpailukykyinen yksityisautoiluun nähden. Tiivistyvän kehityksen skenaariossa Itärata toteutuu, ja joukkoliikennekäytäviä sijoittuu aluekeskusten välille, eli Kouvolan keskustasta Kori-alle, Kuusankoskelle, Valkealaan sekä Kotkan suuntaan. Elimäen kirkonkylän länsipuolelle esitetään asemavaraus Itäradalle, ja sen ympärille Itäradan kehittämisvyöhyke. Asemavaruksen kohdalta kohti Kouvolan lounaisrajaa on esitetty keskenään vaihtoehtoiset ratalinjaukset.



Kuva 9. Skenaario 1: Tiivistyvän ydinkaupungin ja taajamien Kouvola

10.2.2026

6.3.3 Skenaario 2: Kylien ja pientaajamien Kouvola

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

Kouvola on Kylien ja pientaajamien Kouvola -skenaariossa, eli ns. hajautuvan kehityksen skenaariossa, uusien yritysten näkökulmasta haluttu ja elinkeinoelämän alueita pyritään laajentamaan. Palvelualan keskittymä sijaitsee Kouvolan keskustassa ja peruspalvelukeskus Kuusankoskella. Nämä yhdessä muodostavat asumisen ydinalueen ja keskeisen kaupunkirakenteen.

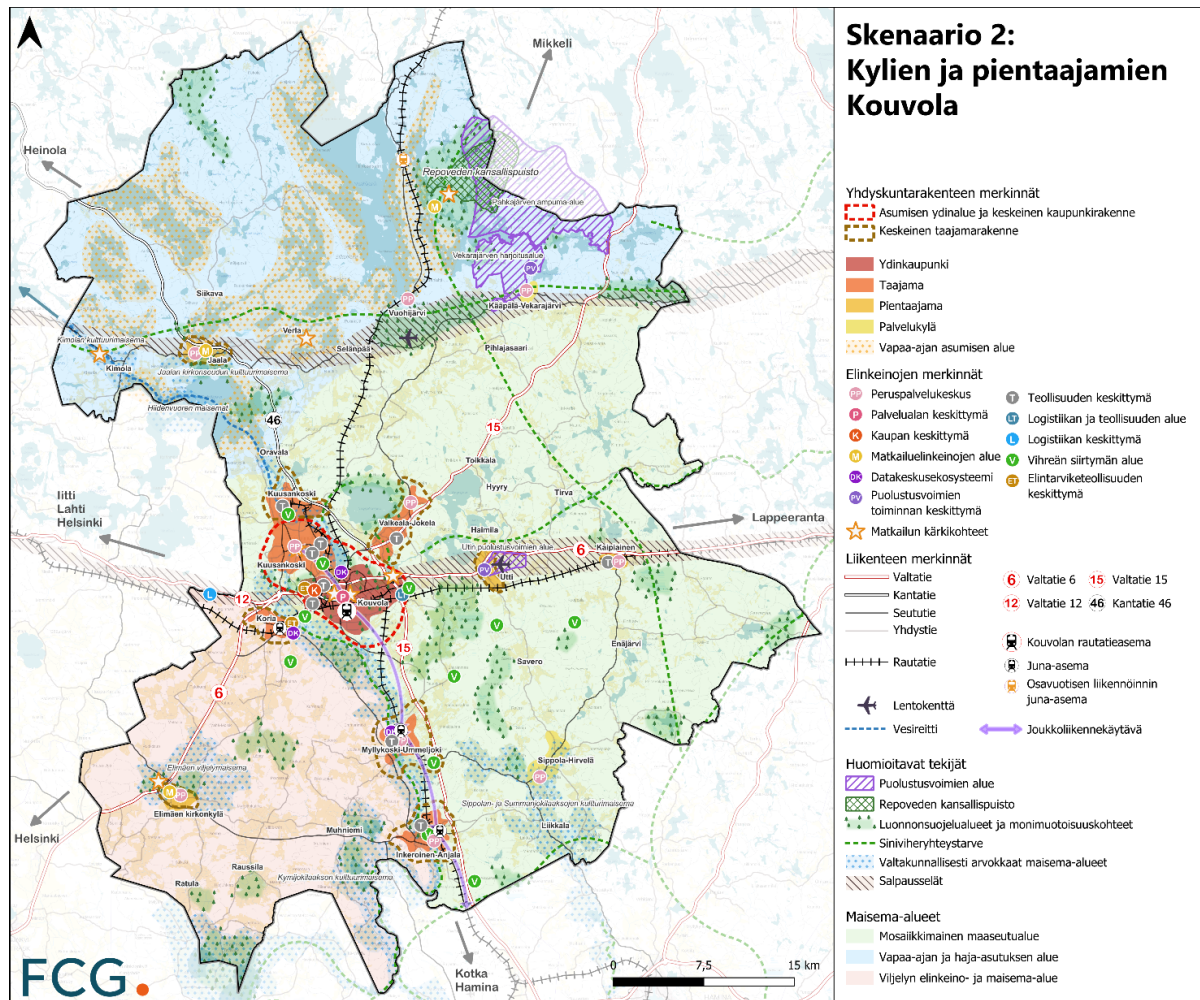
Muita peruspalvelukeskuksia ovat Jaalan kirkonkylä, Voikkaa, Valkeala-Jokela, Korja, Elämäen kirkonkylä, Myllykoski-Ummeljoki, Inkeroinen-Anjala ja Utti. Peruspalvelukylät sijaitsevat lisäksi Vuohijärvellä, Kaipiaisissa, Kääpälä-Vekaranjärvi-alueella ja Sippola-Hirvelä-alueella. Yhdyskuntarakenteen on siis selvästi hajautunut. Kylien elinvoima nousee erityisesti kylien omasta aktiivisuudesta.

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

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

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

10.2.2026



Kuva 10. Skenaario 2: Kyliden ja pientaajamien Kouvola

10.2.2026

6.3.4 Skenaario 3: Supistuva Kouvola

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

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

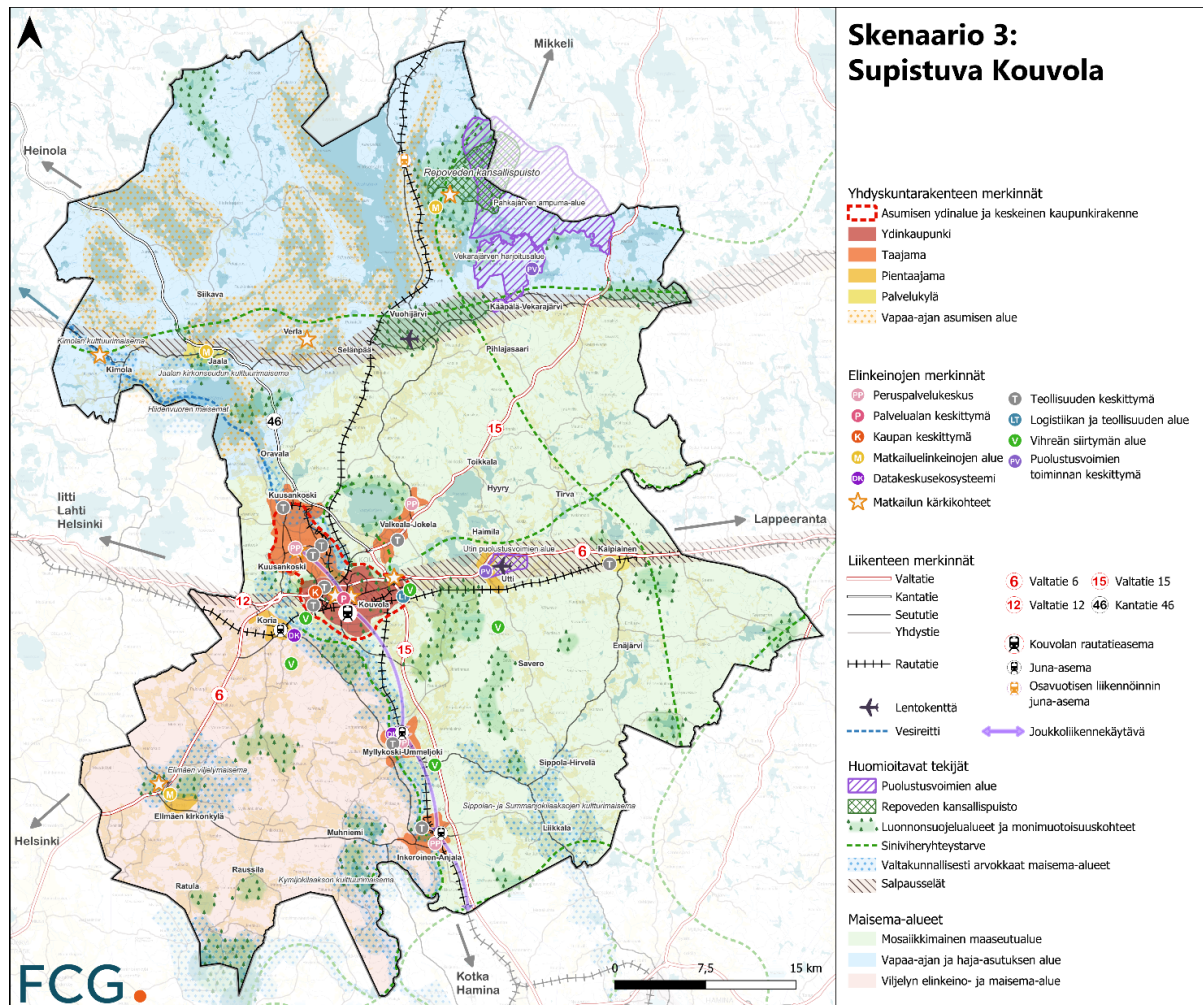
Utissa ja Kääpälä-Vekarajärvi-alueella sijaitsee Puolustusvoimien toiminnan keskittymät. Matkailun kärkikohteita sijaitsee Elimäellä, Kouvolan keskustassa, Kimolassa, Verlassa sekä Repoveden kansallispuistossa. Datakeskusekosysteemit sijaitsevat Korialla sekä Myllykoski-Ummeljoki-alueella, ja vihreän siirtymän alueet Utin eteläpuolella, Kouvolan keskustan itäpuolella, Kouvolan keskustan ja Korian välillä ja Korian eteläpuolella sekä Myllykosken taajaman kaakkoispuolella (Hyötyvirta).

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

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

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

10.2.2026



Kuva 11. Skenaario 3: Supistuva Kouvola.

10.2.2026

6.4 Rakennemallivaihtoehtojen vaikutusten arviointi -skenaariot

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

Taulukko 1. Skenaarioiden vaikutukset.

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

10.2.2026

7 RAKENNEMALLIN LINJARATKAISU

7.1 Rakennemallisynteesi

Rakennemallivaihtoehtoja käsiteltiin syksyn 2024 ja kevään 2025 aikana hankkeen ohjausryhmässä ja työpajassa 11.12.2024. Rakennemallin pohjaksi laadittiin kolme skenaariota väestö- ja työpaikkaennusteineen, joita käsiteltiin työpajassa. Skenaariot vietiin nähtäville ja kommentoitaviksi Kouvolan kaupungin verkkosivuille 20.1. – 9.2.2025 väliseksi ajaksi. Palautetta saatiin runsaasti (liite 5). Saadun palautteen pohjalta laadittiin ohjausryhmän kommentoinnin avustuksella synteesi lopullista rakennemallia varten. Tämä synteesi sisältää piirteitä sekä skenaarioista 1 ja 2. Rakennemallin tueksi on tuotettu väestö- ja työpaikkaennusteet.

Linjaratkaisu perustui seuraavien eri vaihtoehtojen keskeisiin suunnitteluperiaatteisiin:

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

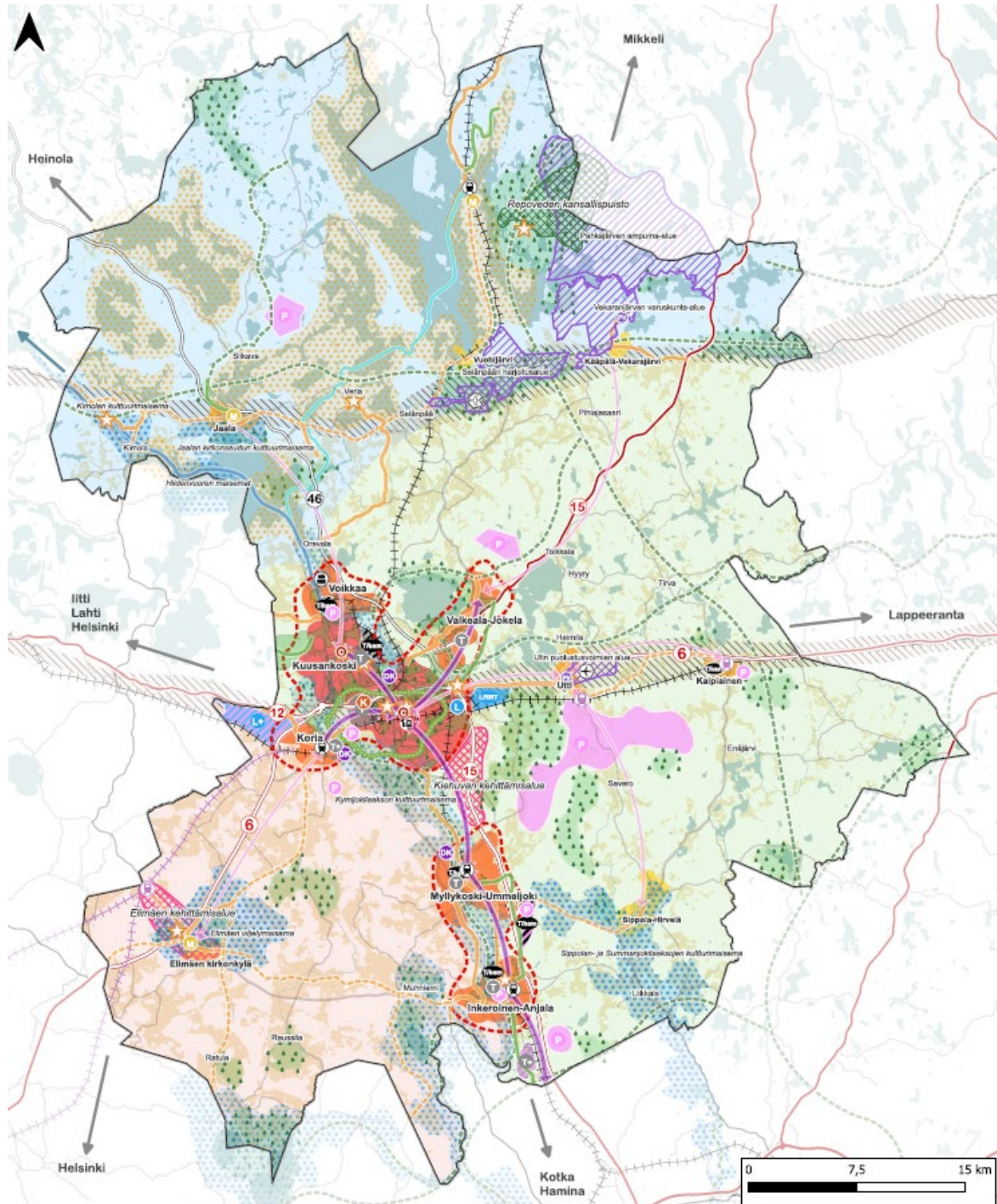
Rakennemallin laatimisen lähtökohtana pidetään nykyistä aluerakennetta ja sen kehittämistä ja siten rakennemallin linjaratkaisuksi muodostui yhdistelmä skenaarioita 1 ja 2. Keskeisenä ratkaisuna on ollut, että luonnon kannalta keskeisille alueille ei ohjata uutta rakentamista.

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

Alueita on profiloitu alueellisiin erityispiirteisiin tukeutuen. Maaseutua kehitetään Kouvolan tärkeänä voimavarana, hyödyntämällä maaseudun ja Kymijoen sekä alueen luontokohteiden ja muiden matkailun kärkekohteiden tarjoamat mahdollisuudet yrittämisen, asumisen, matkailun ja virkistystyksen kehittämiseksi. Maaseudun elinkelpoisuutta tuetaan ylläpitämällä ja kehittämällä infrastruktuurin ja palveluverkoston perusrakenteet. Elinkeinojen

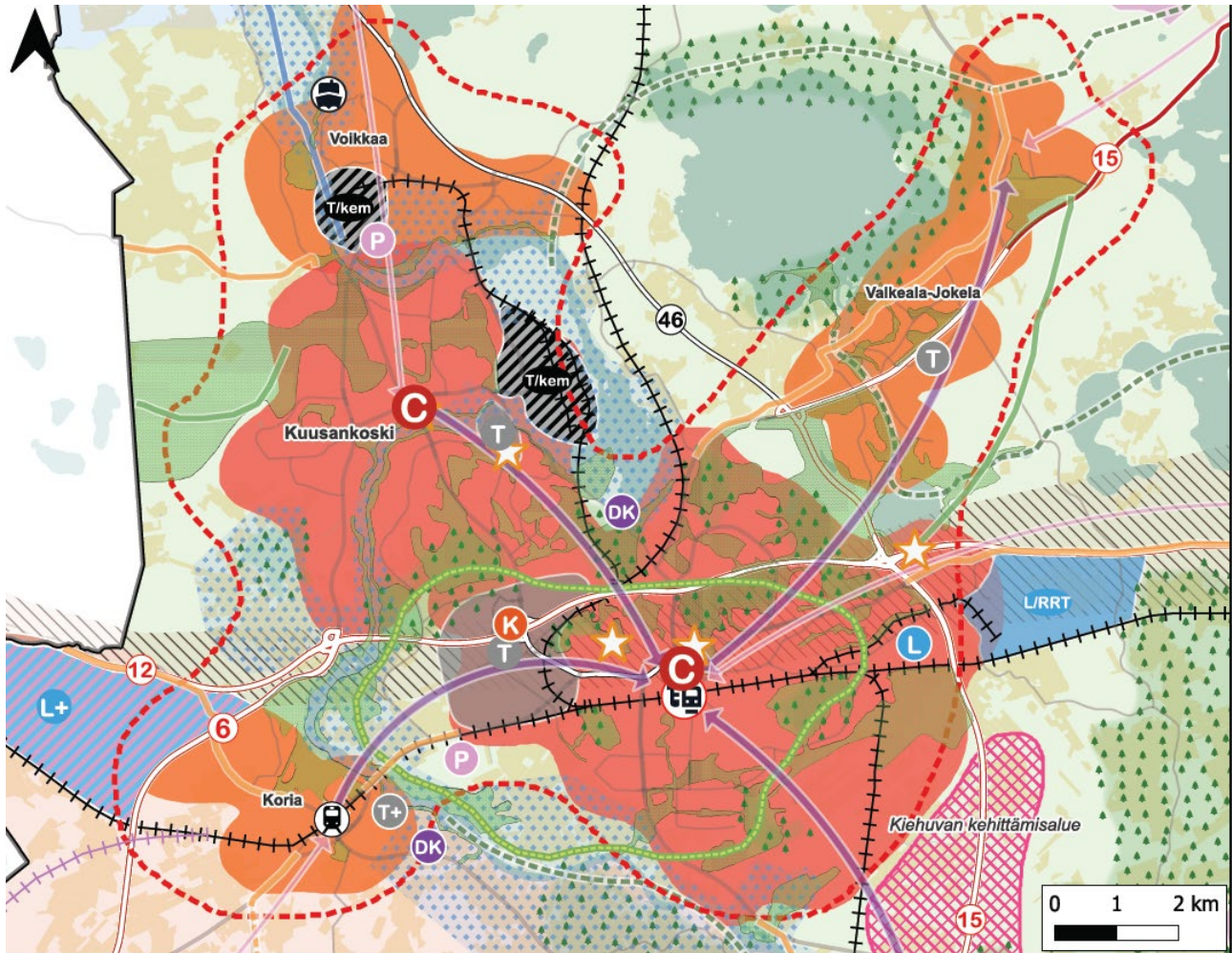
10.2.2026

kehittäminen mahdollistetaan koko Kouvolan laajuudelta ja lisäksi esimerkiksi puhtaan siirtymän hankkeille esitetään rakennemallin kartalla potentiaalisia sijainteja.



Kuva 12. Rakennemallin synteesi.

10.2.2026



Kuva 13. Rakennemallin synteysi, Kouvola keskustaajaman lähikuva.

7.2 Lopullinen rakennemalli

Rakennemallisynteysi oli nähtävillä ajalla 28.5.2025-31.8.2025. Rakennemallisynteysistä tällöin saatujen mielipiteiden ja lausuntojen perusteella malliin tehtiin vielä tiettyjä sisällöllisiä ja visuaalisia muutoksia. Näissä muutoksissa on myös otettu huomioon lähtötiedossa tapahtuneet muutokset sekä esimerkiksi uudessa 17.11.2025 hyväksytyssä kaupunkistrategiassa mainitut tavoitteet ja toimenpiteet. Mallista on myös pyritty muokkaamaan ennakkoluulottomammin tulevaisuuteen tähtäävä visio, ja esimerkiksi tämän johdosta maankäytön kehittämisalueita on lisätty. Kartan merkintöjen ja rakenteen muutoksilla on pyritty annetun palautteen mukaisesti parantamaan kartan luettavuutta, visuaalista ja eri alueiden erottuvuutta toisistaan. Samalla eri toimintojen aluerajauksia on paikoin tarkistettu.

10.2.2026

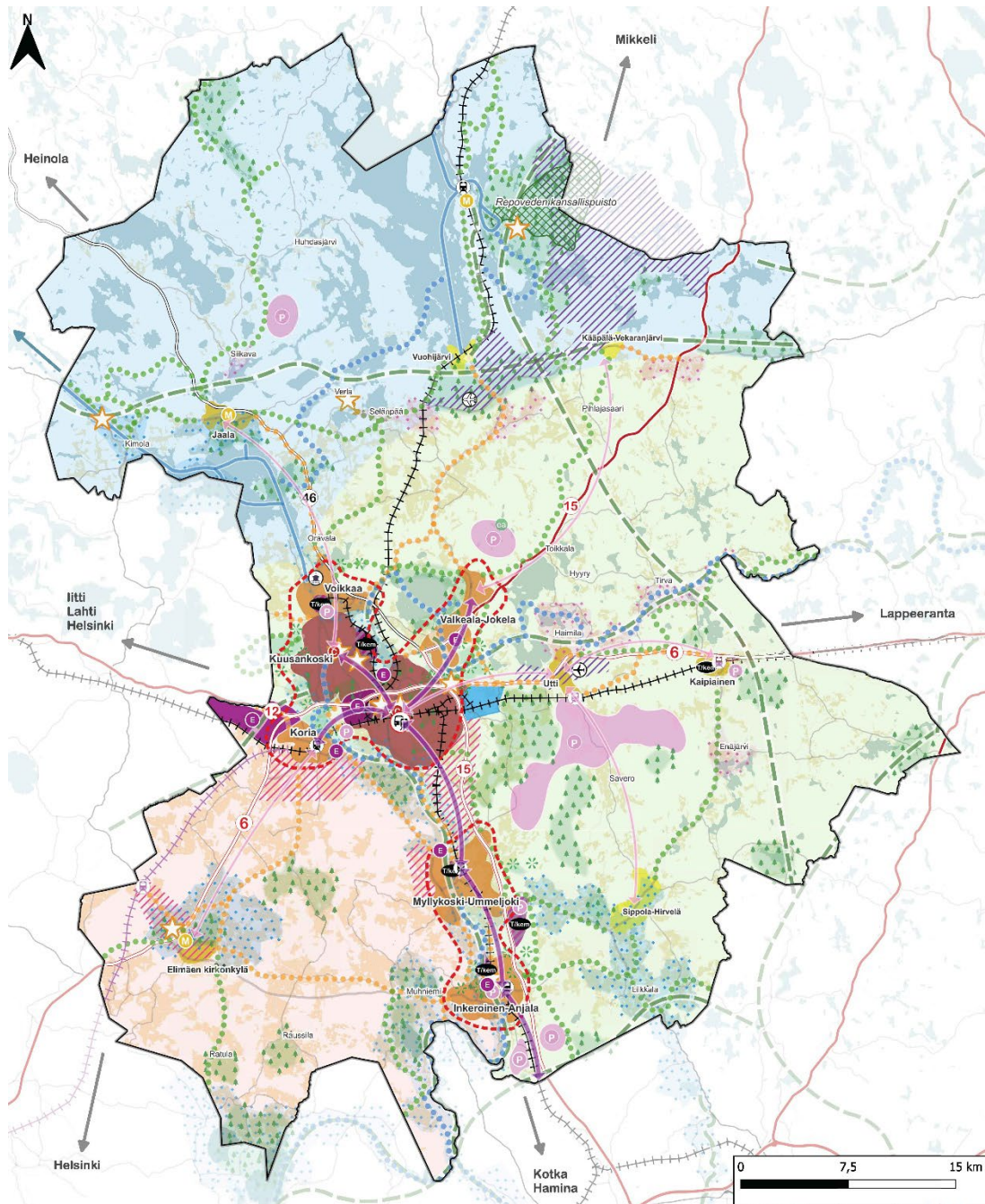
Rakennemallisynteesin mukaiset perusratkaisut ovat kuitenkin ennallaan, ja väestö- ja työpaikkaennusteisiin ei ole tehty muutoksia.

Tärkeimmät rakennemallityön loppuvaiheessa muutokset ovat seuraavat:

- lisätty kaksi maankäytön kehittämisaluetta (Korian eteläpuolinen sekä Ummeljoen länsipuolinen alue) sekä poistettu pitkän tähtäimen aikamääre kehittämisalueen määritelmästä.
- lisätty kartalle maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet.
- muokattu maisema-alueiden (ns. suuralueet) nimikkeitä ja poistettu salpausselkämerkinnät sekä vapaa-ajan asumiseen painottuvan alueen merkintä metsäiseltä järvisetualueelta.
- yhdistetty olemassa olevat kävelyn ja pyöräilyn sekä virkistyksen ja retkeilyn reitit ja näihin liittyvät yhteystarpeet kahdelle merkinnälle (kävelyn ja pyöräilyn reitti; virkistys- ja retkeilyreitti) sekä täsmennetty reittien laatua ja keskinäistä hierarkiaa.
- asumisen ydinalueen ja keskeisen kaupunkirakenteen sisällä olevat virkistysreittimerkinnät sisältyvät taajamarakenteeseen, ja täten erillinen ydinkaupungin viherkehä- merkintä on poistettu.
- elinkeinoalueiden merkinnät on korjattu ja täsmennetty siten, että aiemmasta yhdeksästä merkinnästä on muokattu neljä merkintää lopulliseen karttaesitykseen. Näiden merkintöjen tarkoitus on mahdollistaa joustavasti erityyppisten elinkeinotoimintojen sijoittuminen sopiviksi katsotuille sijainneille.
- Itäradan jatkosuunnitteluun etenevästä linjauksesta on päätetty hankeyhtiön toimesta loppuvuonna 2025, ja tämän mukainen linjaus on merkitty rakennemallikartalle.
- Lisätty Yrtinkankaan ampumaurheilukeskuksen merkintä.

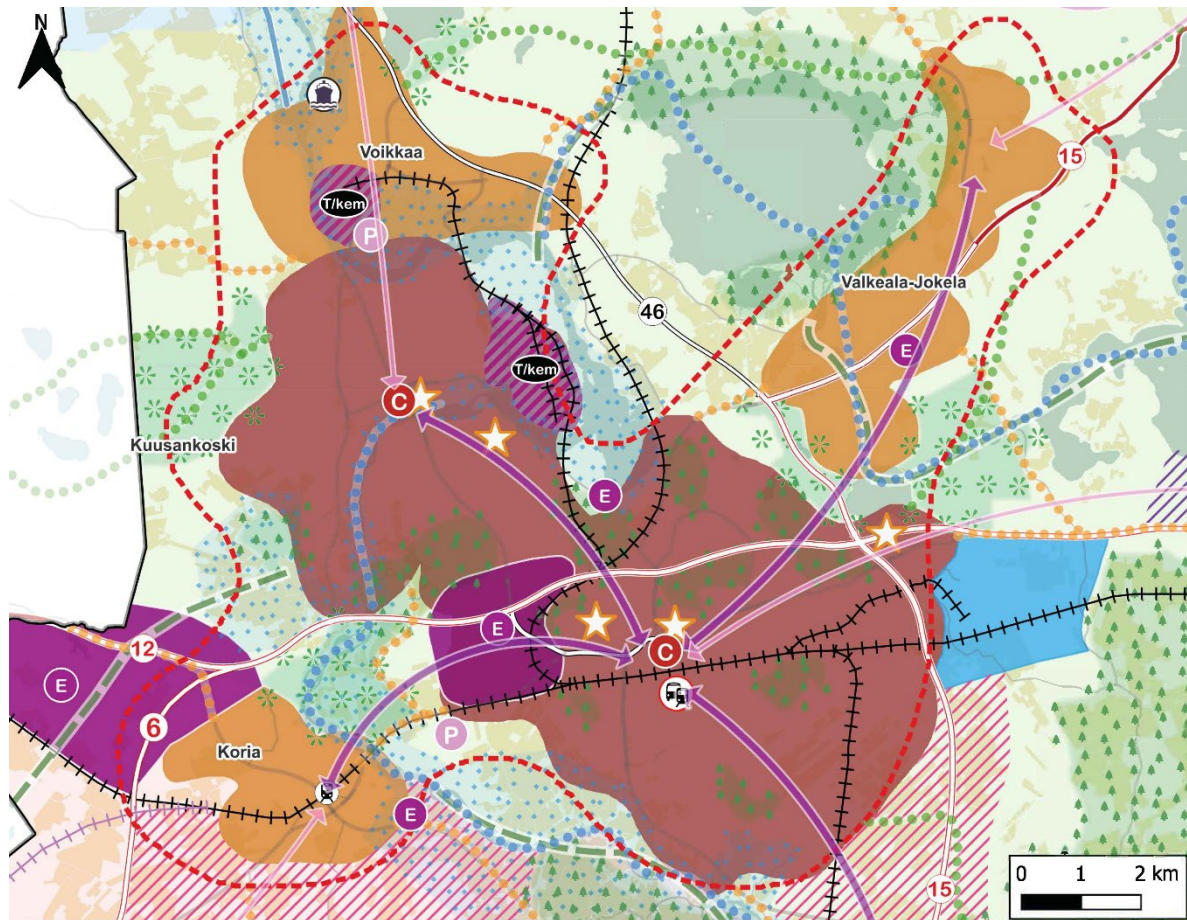
Alla esitetään lopullisen rakennemallin karttakuvat sekä karttamerkintöjen kuvaukset.

10.2.2026



Kuva 14. Lopullinen rakennemalli.

10.2.2026



Kuva 15. Lopullinen rakennemalli, Kouvolan keskustaajaman lähikuva.

Merkintä	Kuvaus
Yhdyskuntarakenteen merkinnät	
Ydinkaupungin alue	Alueella on tiivis kaupunkimainen rakenne. Palvelutarjonta sekä joukkoliikenneyhteydet ovat Kouvolan parasta tasoa. Ydinkaupunki kattaa Kouvolan keskustan ja Kuusankosken alueet ja aluerajaus mukailee YKR-taajamarajasta. YKR-taajamalla tarkoitetaan vähintään 200 asukkaan taajaan rakennettua aluetta, jossa huomioidaan asukasluvun lisäksi rakennusten lukumäärä, kerrosala ja keskittyneisyys. Ydinkaupunki on Kouvolan keskeisin taajamarakenne.

10.2.2026

	Taajama	Taajamat ovat tiiviisti yhteydessä ydinalueeseen sekä lisäksi ne muodostavat omia toiminnallisia alueita palveluineen. Taajama-alueita ovat Valkeala, Voikkaa, Korja, Myllykoski sekä Inkeroinen. Aluerajaukset mukailevat YKR-taajamarajausta. YKR-taajamalla tarkoitetaan vähintään 200 asukkaan taajaan rakennettua aluetta, jossa huomioidaan asukasluvun lisäksi rakennusten lukumäärä, kerrosala ja keskittyneisyys.
	Pientaajama	Pientaajamat ovat pieniä aluekeskuksia, joihin keskittyy joitakin palveluita. Pientaajamia ovat Elimäen kirkonkylä, Jaalan kirkonkylä, Utti ja Kaipiainen. Aluerajaukset mukailevat YKR-taajamarajausta. YKR-taajamalla tarkoitetaan vähintään 200 asukkaan taajaan rakennettua aluetta, jossa huomioidaan asukasluvun lisäksi rakennusten lukumäärä, kerrosala ja keskittyneisyys.
	Palvelukylä	Palvelukylät ovat taajamarakenteen ulkopuolisia keskuksia, joissa on joitakin kysyntään perustuvia palveluita kuten koulu. Palvelukylä ovat Sippola-Hirvelä, Vuohijärvi ja Kääpälä-Vekaranjärvi. Palvelukyläksi on valittu YKR-kylä-alueita, joissa sijaitsee alakoulu vuoden 2050 tilanteessa kaupungin palveluverkkosuunnitelman mukaisesti. YKR-kylällä tarkoitetaan yli 39 asukkaan asutuskeskittymiä eli kylä.
	Asumisen ydinalue ja keskeinen kaupunkirakenne	Alue, johon sijoittuvat Kouvolan keskeiset taajama-alueet ja jonne suuri osa asukkaista ja palveluista sijoittuu. Alueella on kattava palvelutarjonta ja hyvä joukkoliikenteen palvelutaso.

10.2.2026

	Maankäytön kehittämisalue	Alue, jonka maankäytön kehitysmahdollisuuksia ja toimintoja tutkitaan yleiskaavotuksen ja muun tarkemman suunnittelun keinoin.
	Puolustusvoimien alue	Merkinnällä on osoitettu merkittävimpiä Puolustusvoimien käytössä olevia alueita. Näitä ovat Utin varuskunta-alue ja lento-kenttä, Vekaran-järven varuskunta-alue, Pahkajärven ampuma-alue sekä Selänpään harjoitusalue. Näillä sotilasalueilla liikkuminen on osittain luvanvaraista tai kiellettyä.
Elinkeinojen merkinnät		
	Keskustatoimintojen alue	Kouvolan ja Kuusankosken keskustat on tunnistettu keskustatoimintojen keskittymiksi. Alueilta löytyy toimisto-, liike-, palvelu-, majoitus- ja hallintorakennuksia.
 	Elinkeinoalue tai -keskittymä	Monipuolinen elinkeinojen alue tai keskittymä. Merkinnällä on osoitettu sekä olemassa olevia, kehittyviä alueita että kokonaan uusia alueita. Kokonaan uusia potentiaalisia alueita ovat tunnistaneet mm. Kinno, Kouvolan kaupunki, FCG ja Kymenlaakson liitto. Alueiden sijainnit tarkentuvat jatkosuunnittelussa.
 	Elinkeinoalue tai -keskittymä, jolle voi sijoittaa kemiallisia laitoksia	Monipuolinen elinkeinojen alue tai keskittymä, jolle voi sijoittaa kemiallisia aineita käsitteleviä tai tuottavia teollisuuslaitoksia. Merkinnällä on osoitettu sekä olemassa olevia, kehittyviä alueita että kokonaan uusia alueita. Kokonaan uusilla alueilla laitosten sijoittuminen edellyttää lisäselvityksiä niiden sopivuudesta alueelle. Sijainnit tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

10.2.2026

 	Puhtaan siirtymän tuotanto- painotteinen alue tai -kes- kittymä	Tunnistettu potentiaalinen puhtaan siirty- män tuotantopainotteinen alue tai -keskit- tymä. Puhtaan siirtymän tuotantoon kuulu- vat mm. vihreä vety-, aurinkovoima- ja tuu- livoimahankkeet sekä kiertotaloushank- keet. Alueille voi tapauskohtaisesti sijoittaa myös muuta elinkeinotoimintaa. Paikoin lähekkäisiä alueita on yhdistetty yhtenäi- siksi kokonaisuuksiksi. Potentiaalisia alu- eita ovat tunnistaneet mm. Kinno, Kouvo- lan kaupunki, FCG ja Kymenlaakson liitto. Sijainnit tarkentuvat jatkosuunnittelussa.
	Logistiikkapainotteinen elin- keinoalue	Kouvolan rautatie-maantieterminaalin yh- teyteen muodostuva logistiikkapainottei- nen elinkeinoalue. RR-terminaali on Suo- men ainut yhdistetty rautatie- ja maantie- terminaali ja kuivasatama. Suomen ainoa Euroopan TEN-T liikenteen ydinverkolle si- joittuva rautatie- ja maantieterminaali rin- nastuu kansainväliseltä merkittävyydeltään kotimaan suuriin satamiin. Alueelle voi si- joittaa myös muita sen luonteeseen sopi- via elinkeinotoimintoja.
	Matkailuelinkeinojen keskit- tymä	Matkailuelinkeinojen keskittymiksi on tun- nistettu erityisesti nykyisiä ja potentiaalisia matkailupalveluiden ja paikalliselinkeino- jen alueita. Näitä sijaitsee Repoveden kan- sallispuiston kupeessa sekä Jaalan ja Eli- mäen kirkonkylien ympäristössä.
	Matkailun kärkikohteet	Matkailun vetovoimaisimmat ja tärkeim- mät kohteet. Näitä ovat mm. Kouvolan keskustan kärkinähtävyys- ja tapahtuma- paikat (Rykmentinpuisto ja Patterikenttä, Kaunisnurmen museokortteli sekä Urheilu- puisto), Kuusankoskitalo, Kymen ruukki, Tykkimäen huvipuisto ja Käyrälammen alue, Kimolan kanava, Verlan tehdasmu- seo, Repoveden kansallispuisto,

10.2.2026

		Arboretum Mustila sekä Inkeröisten Alvar Aalto- kohteet.
	Yrtinkankaan ampumarata	Yrtinkankaan alueen kansainvälisen tason ampumaurheilukeskus.
Liikenteen merkinnät		
	Valtatie	Kouvolan maantieliikenteen tärkeimmät tiet. Palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä.
	Kantatie	Täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä.
	Seututie	Palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin.
	Yhdystie	Muut maantiet, jotka eivät kuulu edellä mainittuihin tieluokkiin.
	Kehitettävä valtatieosuus	Valtatieosuudet, joille on tiedossa tai suunnitteilla kehittämishankkeita. Kehitettäviä valtateitä ovat valtatiet 6 ja 12 kokonaisuudessaan ja valtatie 15 Kouvolan etelärajalta Valkealaan asti.
	Vesireitti	Vesireitti Voikkaalta Kimolan kanavan kautta yhdistää Kymijoen Päijänteelle. Lisäksi merkinnällä osoitetaan myös veneväylät Vuohijärvellä ja Repovedellä. Merkinnällä osoitetaan ensisijaisesti veneilyn runkoväylä.
	Rautatie	Kouvolan henkilö- ja tavaraliikenteen rautatieyhteydet.
	Itäratavaraus	Itärata on uusi nopea ratahanke pääkaupunkiseudulta Itä-Suomeen. Rakennemallikartalla on esitetty hankkeen linjaus Kouvolan alueella.

10.2.2026

	Kävelyn ja pyöräilyn reitti	Erityisesti taajama-alueita yhdistävä kävelyn ja pyöräilyn reitti. Toteutus yleensä vähintään tarkoitukseen rakennettuja väyliä tai seututietasoisia teitä pitkin. Reittilinjaukset täsmentyvät jatkosuunnittelussa.
	Kouvolan matkakeskus	Kouvolan matkakeskus. Matkakeskuksen yhteydessä toimivat Kouvolan päärautatieasema ja kauko- ja lähiliikenteen bussi-asema. Kouvolan matkakeskus ja päärautatieasema on yksi Suomen vilkkaimmista rautateiden solmukohdista.
	Rautatieasema	Kouvolassa sijaitsevat muut henkilöliikenteen käytössä olevat rautatieasemat (Koria, Myllykoski, Inkeroinen, Hillosensalmi). Asemat Korialla, Myllykoskella ja Inkeroisissa ovat osa joukkoliikennekäytävän liikenneverkkoa.
	Rautatien seisakevaraus	Tulevaisuuden seisakevaraukset Itäradan varrella Elimäen kirkonkylän länsipuolella sekä Karjalan radan varrella Utissa ja Kai-piaisissa.
	Lentokenttä	Pääosin puolustusvoimien käytössä oleva lentoasema Utissa.
	Kehitettävä lentokenttä	Kouvolan Seudun Ilmailuyhdistys ry:n (KILY) Selänpään lentokenttä Valkealassa. Lentokentän kehittämisedellytykset varmistetaan tulevaisuudessa.
	Venesatama	Merkinnällä osoitetaan Virtakiven venesatama Voikkaalla, jonne Kimolan kanavan kautta kulkeva veneväylä päättyy. Venesatama toimii veneilijöiden porttina Kouvolan keskeisen kaupunkirakenteen alueelle.
	Joukkoliikenteen runkolinja	Joukkoliikenteen runkolinjat yhdistävät Kouvolan keskeisen kaupunkirakenteen sekä tärkeimmät taajamat toisiinsa jatkuen

10.2.2026

		edelleen Kotkan suuntaan. Runkolinjat muodostavat joukkoliikenteen ydinrakenteen, jossa palvelutaso on korkea ja pendelöinti alueiden välillä onnistuu helposti.
	Joukkoliikennekäytävä	Joukkoliikennekäytävät yhdistävät keskeisiä kaupunkirakenteen osia. Palvelutaso päälinjoilla on matalampi kuin runkolinjoilla, mutta liikenne on kuitenkin säännöllistä. Päälinjat yhdistävät Jaalan kirkonkylän, Kääpälä-Vekaranjärven, Elimäen kirkonkylän, Utin, Kaipiaisen ja Sippola-Hirvelän Kouvolan keskeisen kaupunkirakenteen alueen palveluihin.
Luonto- ja virkistysmerkinnät		
	Repoveden kansallispuisto	Repoveden kansallispuisto on suuri yhtenäinen luonnonsuojelualue, jossa on virkistyskäyttöön merkittyjä reittejä, luontopolkua ja tulentekopaikkoja. Osa kansallispuiston alueesta sijaitsee Pahkajärven ampuma-alueen liikkumiskieltoalueella.
	Taajamien lähivirkistysalueet	Merkinnällä osoitetaan taajamien läheiset merkittävät virkistysalueet tai aluekokonaisuudet. Näille alueille voi sijoittua myös erityisiä virkistykseen ja matkailuun keskitettyjä palveluita.
	Luonnonsuojelualueet ja luonnon monimuotoisuuskohteet	Luonnonsuojelualueiksi on korostettu Natura 2000-verkostoon kuuluvat alueet sekä merkittävimmät yksityiset ja valtion omistamat luonnonsuojelualueet. Huomioituna on myös Kouvolan kaupungin tunnistamat luonnon monimuotoisuuskohteet. Luonnon monimuotoisuuskohteet eivät ole varsinaisia suojelualueita, mutta niiden luonto- ja virkistysarvot pyritään muilla keinoin.

10.2.2026

	Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (VAMA)	Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (VAMA) ovat Suomen maaseudun edustavimpia kulttuurimaisemia, joiden arvo perustuu monimuotoiseen kulttuuri-vaikutteiseen luontoon, hoidettuun viljelymaisemaan ja perinteiseen rakennuskantaan. Mukana on myös metsätalouden maisematyyppejä sekä historiallisesti ja maisemallisesti huomattavia maisemanähtävyyksiä.
	Maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (MMA)	Maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (MMA) ovat maakuntakaavassa tunnistettuja ja määriteltyjä arvokkaita maisema-alueita sisältäen sekä luonnon- että kulttuurimaisemakokonaisuuksia.
	Siniviheryhteystarve	Kouvolan sisäiset ja kaupunkia naapurikuntiin yhdistävät paikallisesti ja maakunnallisesti merkittävät siniviheryhteystarpeet ja -reitit. Näiden reittien säilymistä ja toteutumista on huomioitava tavalla, joka kattaa alueiden ja reittien lähiympäristön maisema-arvot, arvokkaiden luontokohteiden säilymisen ja lajiston liikkumismahdollisuudet.
	Virkistys- ja retkeilyreitti	Paikallisesti ja maakunnallisesti merkittävät ylläpidetyt virkistys- ja/tai retkeilyreitit, jotka yhdistävät erityisesti taajama-alueita virkistys- ja luontoalueisiin sekä em. alueita toisiinsa. Reitteinä on käsitelty myös sellaisia maakuntakaavaan merkittyjä pyöräily- ja muita reittejä, jotka kulkevat kylien välillä paikoin maastossa tai alemman tason tieverkolla.
	Melontareitti	Paikallisesti merkittävä ylläpidetty melontareittiyhteys, joka liittyy muihin virkistysreitteihin sekä luonto- ja virkistysalueisiin.

10.2.2026

Reittejä ei ole erikseen merkitty veneväylillä.		
Maisema-alueet		
	Mosaiikkimainen maaseutu-alue	Alue on toiminnallisesti ja maisemallisesti metsien ja vesistöjen rytmittämää maaseutua. Alueelle sijoittuu maaseutumaista asumista ja vapaa-ajan asumista. Salpausselät halkovat aluetta.
	Metsäinen järviseutualue	Alueen ominaispiirteenä on järvisyys ja vapaa-ajan asuminen. Alueelle sijoittuu 70 % Kouvolan vapaa-ajan asunnoista ja sen elinkeinot ovat kausipainotteisia. Alueelle sijoittuu muun muassa Repoveden kansallispuisto, Verlan tehdasmuseo sekä Kimolan kanavan kautta Päijät-Hämeeseen kulkeva vesireitti sekä Vuohijärven-Repoveden vesireitti.
	Viljelypainotteinen maisema-alue	Alueella on etelärannikon viljelyseuduille ominaisia kulttuurimaisema-arvoja kuten Elimäen viljelymaisema sekä Kymijokilaakson kulttuurimaisemat. Alue on elinkeinoiltaan maatalousvaltainen.

8 RAKENNEMALLIN SISÄLTÖ

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

Rakennemallissa on huomioitu alueen elinvoimaisuuden ja houkuttelevuuden edistäminen osoittamalla keskuskeskukset, muut taajamat ja palvelukylät, työpaikka-alueet sekä asumisen

10.2.2026

ydinalue ja keskeinen kaupunkirakenne. Keskeinen rakennemallin laatimisen periaate on ollut Kouvolan eri alueiden vahvuuksien korostaminen. Rakennemalliratkaisulla pyritään parantamaan Kouvolan asemaa niin alueellisesti kuin kansallisesti ja kansainvälisestikin unohtamatta kestävän ja viihtyisän ympäristön vaalimista.

8.1 Keskus- ja palveluverkko

Kouvolan kaupunkimaisesti rakennettu ydinkaupunki muodostaa selkeän kaupunkikeskukseen. Ydinkaupungissa asutaan, käydään töissä, asioidaan ja kulutetaan vapaa-aikaa. Ydin-kaupungin alue palvelee toiminnoiltaan koko Kouvola, ja se on osoitettu rakennemallin kartalla ydinkaupunki-merkinnällä. Ydinkaupungin pääkeskukset sijaitsevat Kouvolan keskustassa sekä Kuusankoskella (keskustatoimintojen alue, pistemäinen C). Alueelta löytyy toimisto-, liike-, palvelu-, majoitus- ja hallintorakennuksia.

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

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

Matkailuelinkeinojen paikoiksi on tunnistettu erityisesti potentiaalisia matkailupalveluiden ja paikalliselinkeinojen alueita. Alueet tukeutuvat paikallisiin toimijoihin, nähtävyyksiin sekä luonto- ja kulttuurikohteisiin. Näitä sijaitsee Repoveden kansallispuiston kupeessa, Jaalan kirkonkylällä sekä Elimäen kirkonkylällä.

8.2 Kouvolan keskeinen kaupunki- ja taajama-alue

Kouvolan keskeiset kaupunki- ja taajama-alueet on esitetty rakennemallin kartalla *asumisen ydinalue ja keskeinen kaupunkirakenne*-merkinnällä. Alue ulottuu Kouvolan keskustan, Kuusankosken, Myllykosken, Inkeröisten, Korian, Voikkaan ja Valkealan alueille. Aluetta tiivistetään harkitusti ja mahdollinen täydennysrakentaminen keskitetään pääasiassa tälle

10.2.2026

alueelle: alue on täydennysrakentamisen kannalta ihanteellinen, sillä se on jo vuoden 2025 tilanteessa suurelta osin rakennettu, alueelle ja alueella ovat hyvät joukkoliikenneyhteydet sekä palvelut ovat helposti saavutettavissa. Keskeisen kaupunkirakenteen alueen kehityksen vahvistaminen tukee jo entuudestaan kattavan palvelutarjonnan kehittämistä sekä hyvän joukkoliikenteen palvelutason parantamista. Alueelle sijoittuu sekä kaupunki- että taajama-alueita, jotka kytkeytyvät toisiinsa joukkoliikennekäytävin. Alue rajautuu maaseutumaisiin alueisiin. Välillisesti keskeisen kaupunki- ja taajama-alueen kehittyminen vaikuttaa myös näihin ympäröiviin alueisiin, ja on senkin vuoksi tärkeä tavoite.

8.3 Asuminen ja väestökehitys

Rakennemallin ratkaisussa asumisen suurin volyymi sijoittuu taajama-alueille. Kouvolan keskustaajama, Korja ja Valkeala-Jokela muodostavat yhdessä asumisen ydinalueen ja keskeisen kaupunkirakenteen alueen. Myllykoski ja Inkeroinen muodostavat niin vuoden 2025 kuin vuoden 2050 tilanteessakin vastaavasti oman asumisen ydinalueensa ja keskeisen taajamarakennealueen.

Kouvolan väestön ennakkoidaan väestöennusteen perusteella pienentyvän hieman alle 70 000 asukkaan vuoteen 2050 mennessä (liite 5). Ennakoitua väestön vähenemistä selittää kaupungin nopeasti laskenut syntyvyys ja ikääntyvä väestö. Koska kuolleita on koko tarkastelujakson huomattavasti syntyneitä enemmän, kaupungin väestö vähenee, vaikka Kouvola saisi aiemmasta poiketen merkityksellisiä muuttovoittoja. Ennustejakson aikana Kouvolan odotetaan saavan vuonna 2025 laaditun väestö- ja työpaikkaennusteen perusteella kohtuullista muuttovoittoa muusta maasta ja ulkomailta yhteenlaskettuna (liite 5). Ennakoitu väestökehitys noudattaa kuitenkin kaupunkistrategian tavoitteita siten, että kaupunki pysyy Kaakkois-Suomen suurimpana keskuksena.

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

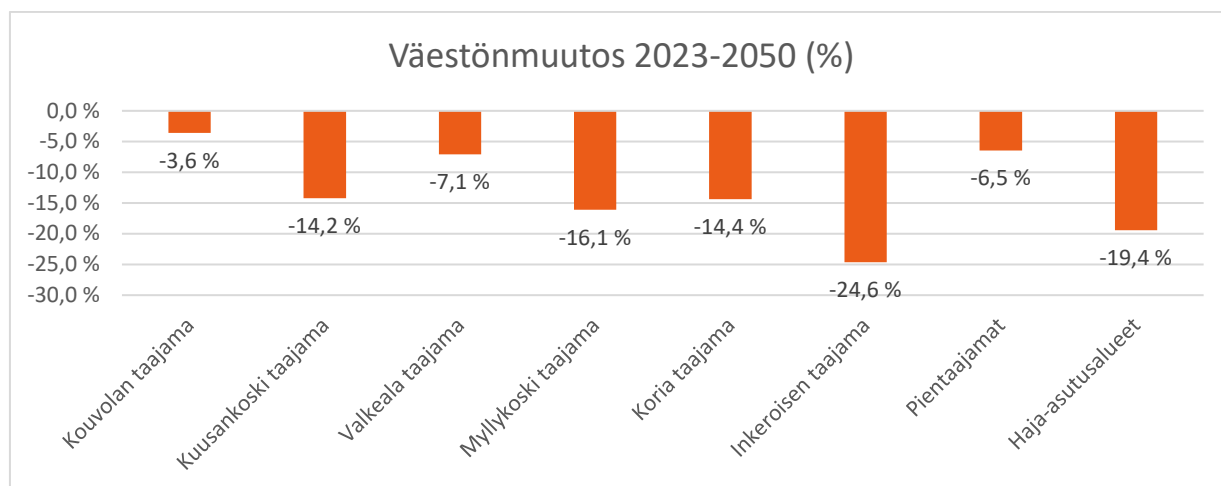
Kaupungin muissa taajamissa väestökehitys on selvästi haasteellisempaa. Väestö vähenee etenkin väestörakenteen (ikääntynyt väestö) kehityksen johdosta. Keskeisen kaupunkialueen ulkopuolisten taajamien väestöllinen osuus koko Kouvolan väestöstä laskee. Tähän

10.2.2026

kategoriaan voidaan lukea myös Myllykosken ja Inkeröisten taajama-alueet. Rakennemalliratkaisussa taajamien oletetaan kuitenkin säilyvän nykyisenkaltaisina rakenteeltaan ja peruspalvelutasoltaan. Tämä tavoite edellyttää erilaisia kehitystoimenpiteitä itse taajamissa ja muun muassa elinkeinorakenteen suotuisaa kehitystä.

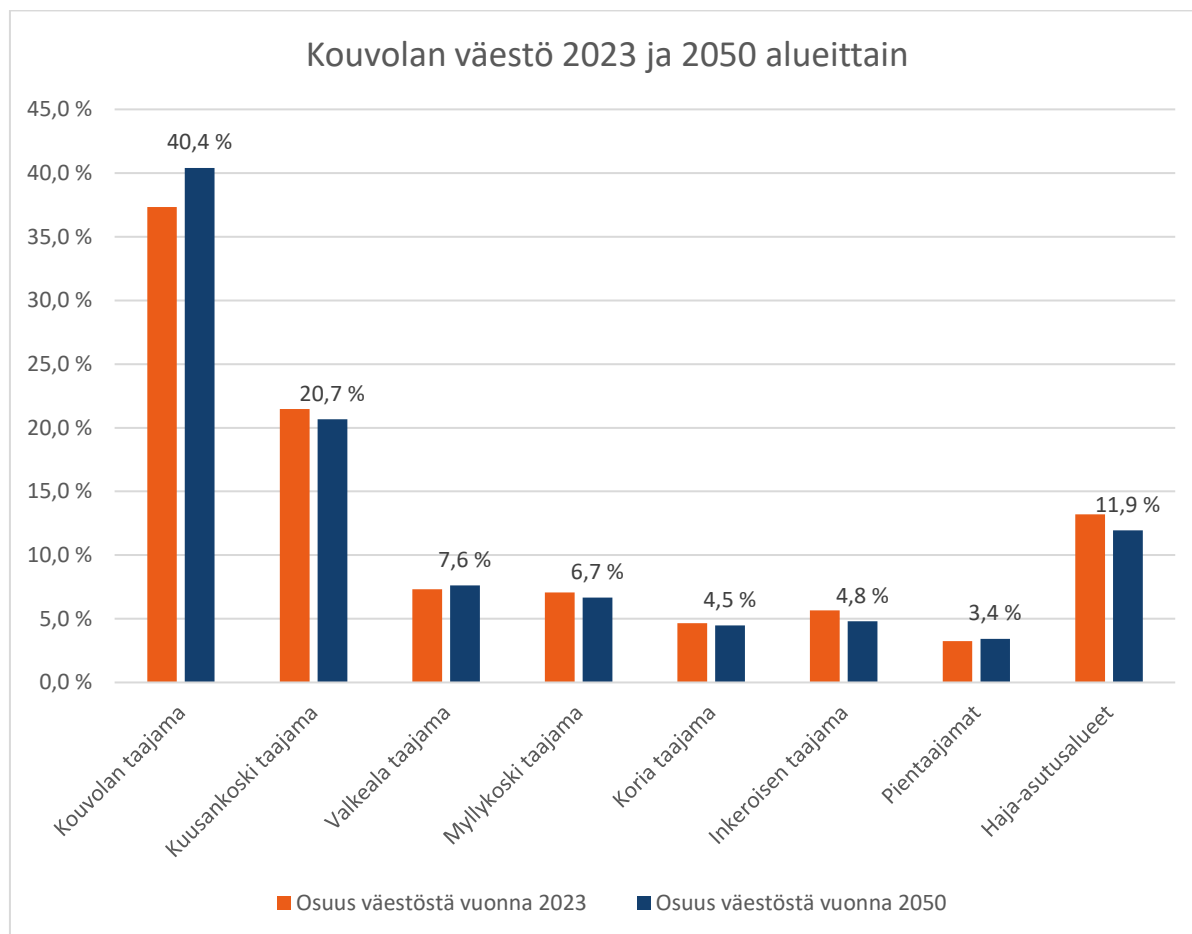
Kaupungin pientaajamien kehitys on taas kohtuullisen hillittyä, joskin tämä vaatii kohtuullisen palvelutason säilymistä pientaajamissa. Pientaajamien väestöpohja vähenee jonkin verran, erityisesti kuolleiden enemmyyden takia. Osuus kaupungin väestöstä säilyy taas nykyistä vastaavana.

Haja-asutusalueilla väestökehitys jää suhteellisen heikoksi, alueen iäkkään väestörakenteen ja kaupungin sisällä kärsittyjen muuttotappioiden takia. Tämän lisäksi etenkin maahanmuutto haja-asutusalueille on erittäin vähäistä, vähentäen kasvun mahdollisuuksia. Haja-asutusalueilla asuvien kouvolaisten määrä laskeekin ennustejakson aikana selvästi. (Kuvat 14–15). Haja-asutusalueen kehittymismahdollisuudet nojautuvat suurelta osin paikallisiin elinkeinoihin sekä elintarviketalouden ja matkailun kehittymismahdollisuuksiin sekä osalla alueista kakkosasumisen mahdollistaviin tekijöihin.



Kuva 16. Kouvolan eri alueiden ennakoitu väestökehitys 2024–2040.

10.2.2026

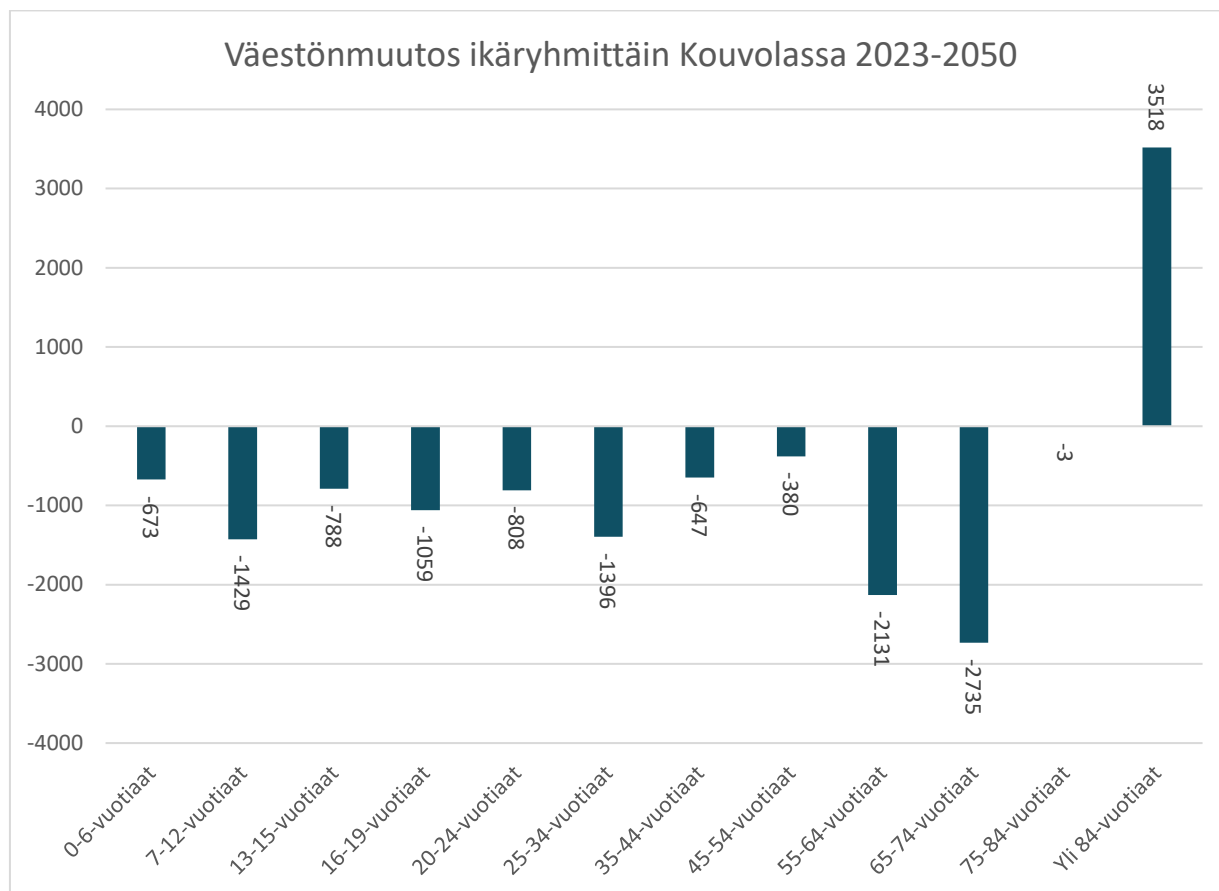


Kuva 17. Kouvola eri alueiden osuus kaupungin väestöstä vuonna 2023 ja 2050. Taajama-alueet sisältävät myös välitöntä ympäröivää haja-asutusalueita.

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

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

10.2.2026

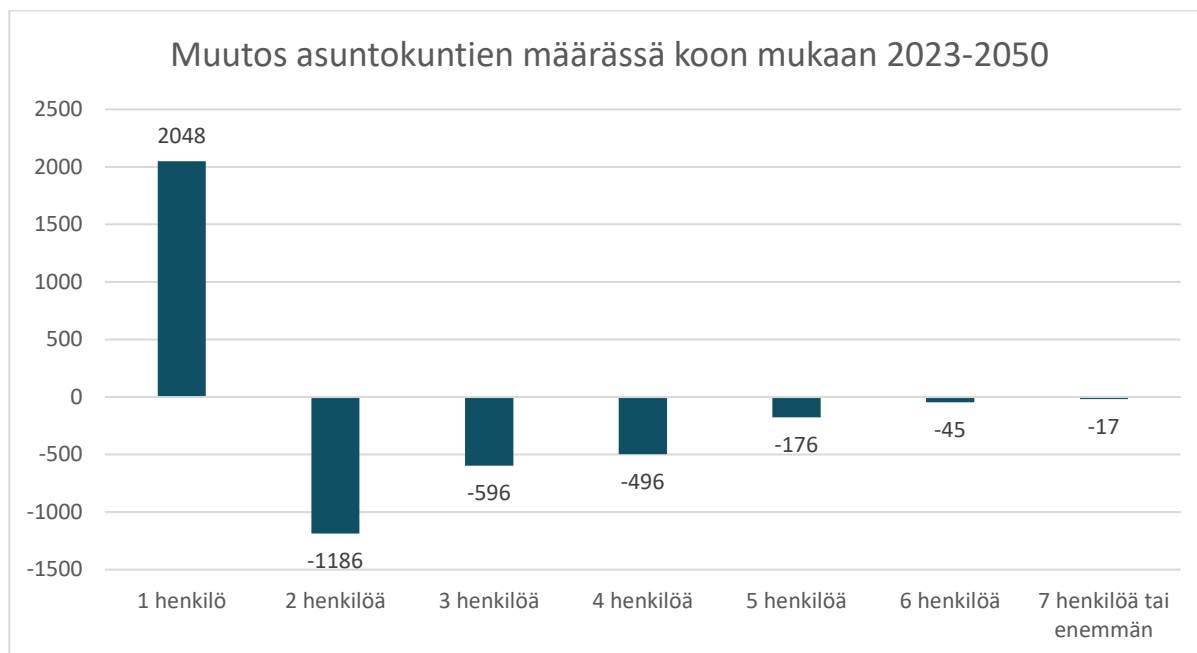


Kuva 18. Kouvolan ikäryhmittäinen ennakoitu väestönmuutos 2023–2050.

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

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

10.2.2026



Kuva 19. Asuntokuntien mallinnettu kehitys 2023–2050

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

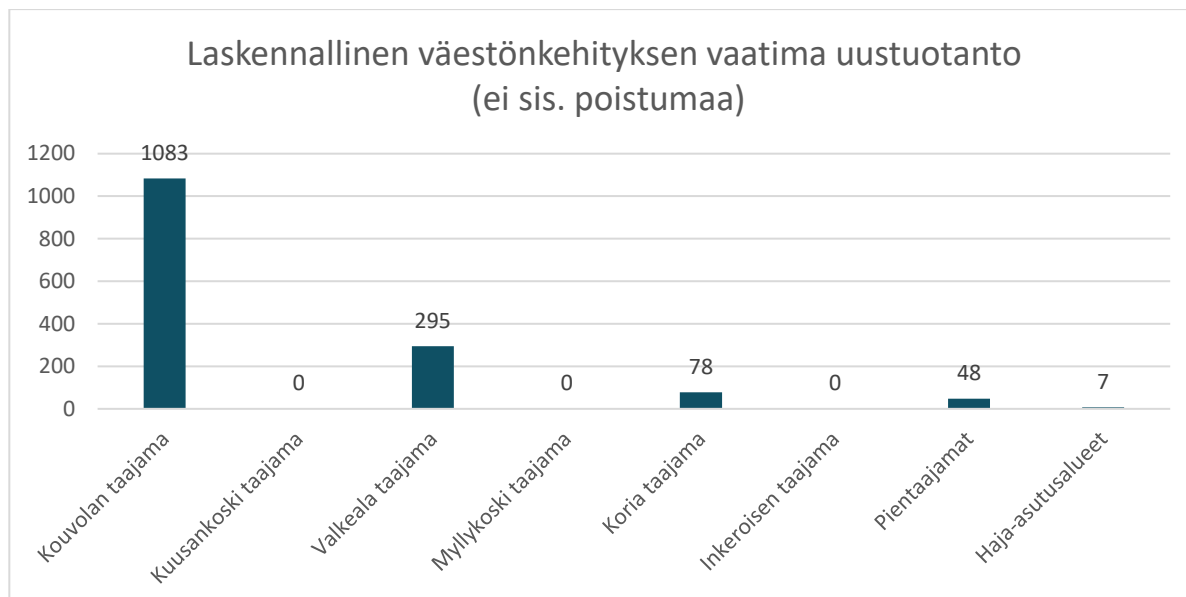
Kaupungissa on ennakoidun kehityksen perusteella tarve noin 1 500 uuden asunnon tuotannolle ilman poistuman vaikutusta vuosien 2023–2050 aikana, vaikka kaupungin väestö vähenee. Vuotta kohden tuotannon tarve olisi noin 60 asuntoa, mikä on hieman edeltävän kymmenvuoden toteumaa vähemmän, mutta samaa luokkaa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

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

Merkittävää uuden asuntotuotannon tarvetta on myös Valkealan taajamassa, alueen muuta kuntaa vahvemman väestönkehityksen takia. Valkealan osuus selittää noin viidenneksen uudistuotannon tarpeesta. Muutamissa muissa taajamissa on maltillista asuntotuotannon tarvetta ilman poistuman vaikutusta, mutta osassa taajamia laskennallista tuotannon tarvetta

10.2.2026

ei juuri ole. Taajamien välille voi muodostua tapauskohtaisia eroja asuntotuotantotarpeessa esimerkiksi mahdollisten elinkeinohankkeiden vaikutuksesta.



Kuva 20. Laskennallinen asuntotuotannon tarve Kouvola eri alueilla vuosien 2023–2050 aikana. Mukana ei ole poistuman vaikutusta.

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

8.4 Työpaikka-alueet

Rakennemallin ratkaisussa merkittävimmät työpaikka-alueet painottuvat taajama-alueiden läheisyyteen sekä liikenteellisesti keskeisille sijainneille. Uusia monipuolisia työpaikka-alueita muodostuu pääasiassa vuoden 2025 tilanteessa olemassa olevien työpaikka-alueiden läheisyyteen, asumisen ydinalue ja keskeinen kaupunkirakenteen alue- merkinnän alueelle tai kyseisen merkinnän lähialueelle. Puhtaan siirtymän tuotantohankkeet, ja näiden hankkeiden yhteyteen mahdollisesti muodostuva elinkeinotoiminta poikkeavat kuitenkin ennen mainitusta - nämä sijoittuvat kauemmas taajamista ja sijainneille, joilla ei ole havaittu esimerkiksi merkittäviä luontoarvoja. Myös T/kem-alueet sijaitsevat suurimmaksi osaksi asumisen ydinalue ja keskeinen kaupunkirakenteen alue- merkinnän alueella tai kyseisen merkinnän lähialueella. T/kem-alueiden sijainnit perustuvat voimassa olevan maakuntakaavan ratkaisuihin sekä alueilla jo toimivien yritysten sijainteihin - olemassa olevien yritysten toimintamahdollisuudet on pyritty turvaamaan rakennemallin ratkaisussa. Hyötyvirran T/kem-

10.2.2026

aluetta ei ole esitetty maakuntakaavan ratkaisussa (maakuntakaavassa merkinnät T ja EJ), mutta kyseisellä alueella on elinkeinoelämän toimintaa (esimerkiksi kiertotalous) ja alue on yleiskaavoitettu elinkeinoelämän tarpeisiin jo vuonna 2003. Samoin Kaipiaisten taajaman lähialue on katsottu potentiaaliseksi T/kem-tuotantoalueeksi. Uusien T/kem-tuotantoalueiden toteutus edellyttää kyseisten toimintojen vaikutusten arviointia lähialueilla ja kiinteää vuorovaikutusta osallisten kanssa.

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

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

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

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

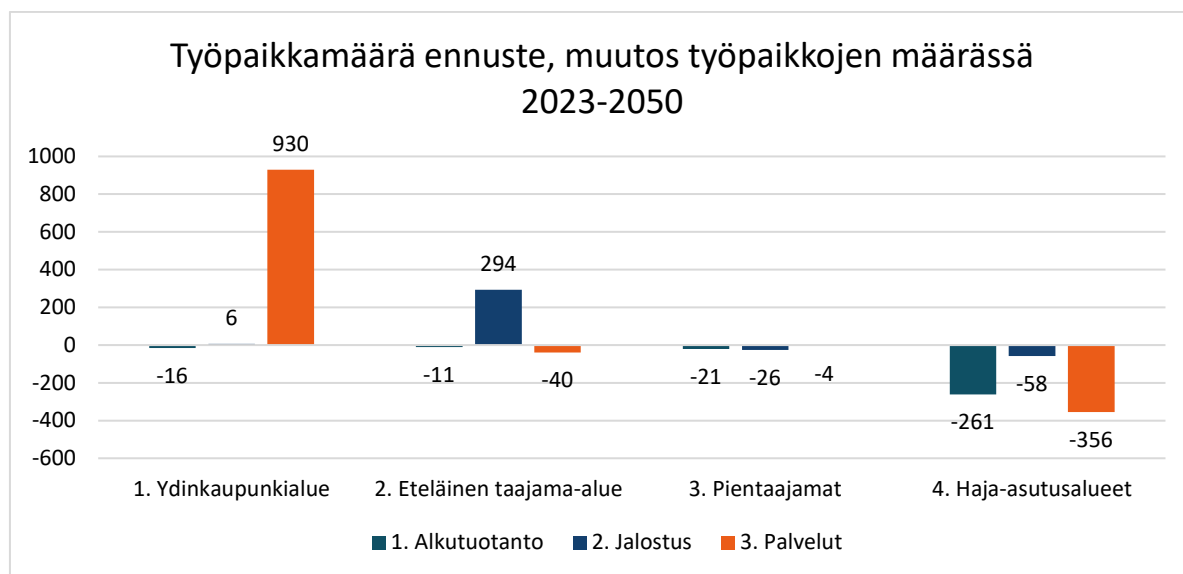
Ennakoitu työpaikkakehitys on alueellisesti epätasaista. Palvelualojen työpaikkojen määrän kasvu painottuu kysynnän vuoksi ydinkaupungin alueelle: alueella on vahvempi väestökehitys ja nopeasti kasvava iäkkään väestön osuus. Kouvolan keskustan ja Kuusankosken taajamien lähialueella myös logistiikan alan painoarvon oletetaan kasvavan: Kouvolan keskustaa jaman sijainti Kymenlaakson satamia, Itä-Suomea sekä Päijät-Hämettä ja Uuttamaata

10.2.2026

yhdistävänä raideliikenteen solmukohtana takaa alueen logistisen merkityksen säilymisen ja kyseisen sektorin työpaikkojen todennäköisen kasvun myös tulevaisuudessa. (Kuva 20)

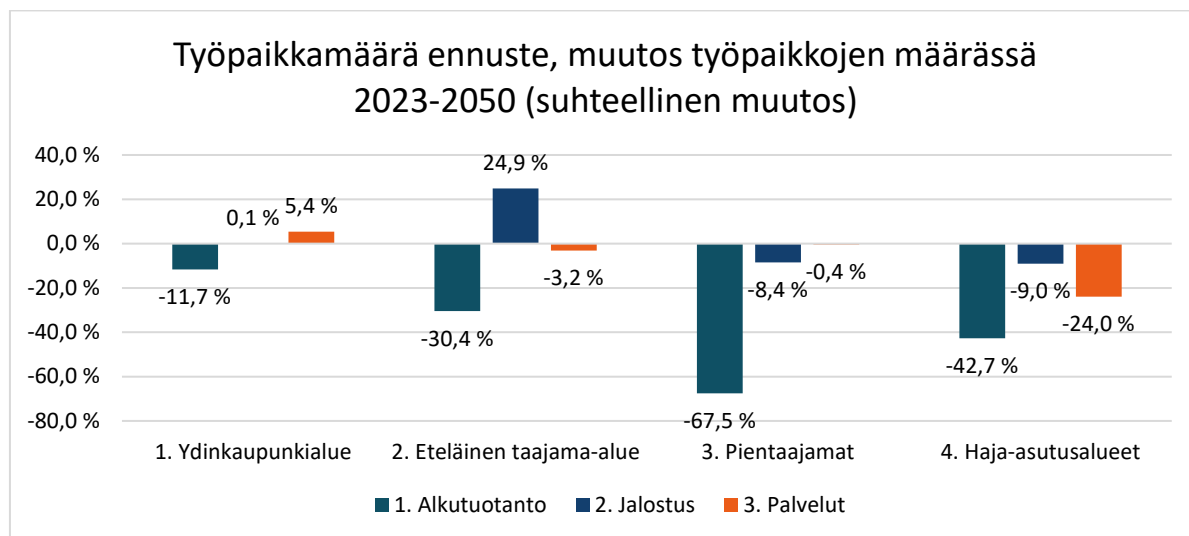
Muissa taajamissa palvelualojen työpaikkakehityksen ennakoidaan olevan luonteeltaan ”säilyttävää”; alueilla ei tapahdu merkityksellistä kasvua tai laskua. Tämä kuitenkin edellyttää etenkin pientaajamissa palveluiden säilymistä. Haja-asutusalueilla palvelualojen työpaikkakehitys jää taas negatiiviseksi ylipäättään vähenevän väestöpohjan takia. Haja-asutusalueilla voi kuitenkin edellä mainitussa työpaikkakehityksen kokonaiskuvassa olla poikkeuksia esimerkiksi matkailupalveluiden tai puolustusvoimiin liittyvien toimintojen kehityksen takia.

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



Kuva 21. Ennakoitu muutos työpaikkojen määrässä vuosien 2023-2050 aikana eri alueilla

10.2.2026



Kuva 22. Ennakoitu suhteellinen muutos työpaikkojen määrässä vuosien 2023-2050 aikana eri alueilla

Alkutuotannon työpaikkakehitys uhkaa jäädä kaikilla alueilla negatiiviseksi, joskin merkitystä työpaikkarakenteen näkökulmasta tällä on lähinnä haja-asutusalueilla. Etenkin maatalouden toimintojen luonteen vuoksi (kilpailun pakottama tehostuminen, kasvava tilakoko; molemmat ilmiöt ovat myös kansallisia) on hyvin epätodennäköistä nähdä edes hillittyä kasvua alkutuotannon työpaikkakehityksessä.

Ennakoitu työpaikkakehitys johtaisi työpaikkojen maltilliseen keskittymiseen. Vuonna 2050 noin neljä viidestä kaupungin työpaikasta sijaitsee keskeisen kaupunkirakenteen alueella etenkin palvelualan työpaikkojen keskittymisen myötä. Erityisesti ydinkaupungin alueesta alueista muodostuu entistä vahvempi palveluiden ja logistiikan keskus, jota rakennemallin linjaratkaisut tukevat (mm. Kullasvaaran ja Korian lähiympäristön elinkeinoalueet). Samalla alue lähiympäristöineen säilyy teollisuuden keskittymänä mm. Kuusankosken ja Voikkaan teollisuusalueiden takia.

Eteläisten taajamien painoarvo (Myllykoski ja Inkeroinen) teollisina keskittyminä kasvaa ennustejakson aikana. Tätä tukevat alueen kehittyvät teollisuuden keskittymät sekä uuden puhtaan siirtymän tuotantotoimintoihin tukeutuvat alueet, jotka painottuvat Karjalan radan eteläpuoliselle alueelle sekä Myllykosken itäpuolelle (Hyötyvirta) ja Inkeroinen eteläpuolelle. Myös Myllykosken ja ydinkaupungin alueen väliselle sekä Ummeljoen länsipuoliselle maankäytön kehittämisalueille voi mahdollisesti jatkosuunnittelun tuloksena sijoittua työpaikkatoimintoja. Palveluiden painoarvo taas laskee alueella, etenkin väestön ikääntymisestä johtuvan väestön vähenemisen seurauksena.

10.2.2026

Kaupungin pientaajamien painoarvo työpaikoissa laskee hieman, mutta etenkin palveluiden painoarvo säilyy nykyistä vastaavana. Julkisten palveluiden lisäksi (etenkin palvelukylissä) tätä tukevat osassa pientaajamia esimerkiksi matkailuun liittyvien palveluiden oletettu painoarvon kasvu (mm. matkailuelinkeinoalueet Jaalassa ja Elimäellä) sekä puolustusvoimien ja niihin liittyvien toimintojen merkitys. Itäradan toteutumiseen kytketty Elimäen maankäytön kehittämisalueelle voi myös jatkosuunnittelun salliessa sijoittua työpaikkatoimintoja.

Erityisesti haja-asutusalueen painoarvo työpaikoissa laskee alkutuotannon työllistävän merkityksen vähenemisen myötä. Haja-asutusalueilla on toisaalta laajoja vihreään siirtymän tuotantotoimintoihin liittyviä alueita, jotka tuovat realisoituessaan merkittäviä investointeja näille alueille esimerkiksi aurinkovoimapuistojen muodossa. Näillä investoinneilla arvioidaan tosin olevan isossa kuvassa vain vähäinen vaikutus pysyviin työpaikkoihin. Matkailuelinkeinon puitteissa voi syntyä myös haja-asutusalueelle kohtuullisesti työpaikkoja. Puolustusvoimien toiminta tulee olemaan Kouvolassa myös tulevaisuudessa merkittävää, ja tämän sektorin toimintojen suhteellinen painoarvo haja-asutusalueilla kasvaa.

8.5 Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja keskusten vahvistaminen

Rakennemalli ohjaa hallitusti tiivistämään jo rakennettuja taajama-alueita, joilla palvelutaso ja joukkoliikenteen käyttömahdollisuudet ovat vähintään kohtuulliset ja joilla on valmista infrastruktuuria ja osin myös hyödyntämätöntä kaavavarantoa käytettävissä. Kyseisillä alueilla on hyvät edellytykset tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän ylläpitämiseen myös tulevaisuudessa, ja alueille keskittyvä väestö tukee mahdollisuutta kehittää joukkoliikennejärjestelmää sekä palvelurakennetta nykytilanteesta kohti vuotta 2050. Erityisesti ydinkaupungin alueella on hyviä mahdollisuuksia kehittyä entistä kaupunkimaisemmaksi ja monipuolisemmaksi. Täydennysrakentamisen keinoin voidaan myös eheyttää ja parantaa kaupunki- ja taajamakuva ja siten vaikuttaa myös koko kaupungin imagoon.

Kouvolan matkakeskuksen, rautatieasemien (Myllykoski, Inkeroinen, Koria) ja uusien rautatieasemien ympäristöt (Elimäki, Kaipainen ja Utti) saattavat kehittyä nykyistä tehokkaammin hyödynnetyiksi, mikäli junaliikenteen määrä kasvaa ja liikenne Itäradalla käynnistyy. Myös muiden joukkoliikennekäytävien varsilla on vastaavaa potentiaalia. Näillä alueilla voi olla aiheellista pyrkiä elävöittämään kaupunkikuvaa erilaisin asumisen muodoin aina tehokkaasti rakennetuista kaupunkipientalojen kortteleista korkeampiin maamerkkeinä toimiviin rakennuksiin. Tärkeää täydennysrakentamisen suunnittelussa on huomioida alueen ominaispiirteet sekä vallitseva mittakaava. Täydennysrakentamiselle tulee olla myös riittävä kysyntäpotentiaalia.

Elimäen kirkonkylän länsipuolinen alue on esitetty rakennemallin kartalla muiden seisakkeiden ja rautatieasemien lähialueista poikkeavalla merkinnällä. Elimäen kirkonkylän

10.2.2026

länsipuolelle on esitetty kehittämisalue, jonka toteutuminen riippuu mahdollisen Itäradan varren rautatieliikennepaikan tai seisakkeen toteutumisesta. Itäradan ja liikennepaikan toteutuessa tällä voidaan arvioida olevan vahva vaikutus Elimäen alueen kehitykseen, ja alueelle voi muodostua uutta maankäytön potentiaalia.

Pitkällä aikavälillä ja erityisesti elinkeinoelämän kehittyessä suotuisasti on odotettavissa Kouvolan keskustan ja Myllykosken väliin sijoittuvan Kiehuvan alueen potentiaalinen kasvua. Kiehuvan alue on esitetty rakennemallissa Elimäen kirkonkylän länsipuolen tapaan maankäytön kehittämisalueena. Alueella on hyvät liikenneyhteydet ja houkutteleva sijainti eri verkostojen risteyksessä. Kiehuvan kehittämisalue on lähtökohtaisesti työpaikka- ja virkistyspainotteista aluetta: väestöennusteet eivät tue asuinalueiden merkittävää laajentamista, ja asuinalueiden laajentamisesta pidättäytyminen on myös rakennemallin tavoitteiden mukaista. Mikäli väestökehitys ja kysyntä esimerkiksi työpaikkamäärän kasvaessa edellyttävät asuntorakentamisen sijoittamista alueelle, alueen houkuttelevuutta sekä virkistysarvojen säilymistä voi pyrkiä lisäämään. Alueen kehittäminen edellyttää joka tapauksessa tarkempaa suunnittelua.

Rakennemallissa on osoitettu maankäytön kehittämisalueiksi myös Korian taajaman eteläpuolinen sekä Ummeljoen länsipuolinen alue. Nämä alueet on valittu maankäytön kehittämisalueiksi erityisesti merkittävän elinkeinojen sijoittumispotentiaalinsa ansiosta; alueilla on valmista tai kohtuullisin kustannuksin rakennettavaa infrastruktuuria käytettävissä, ja alueet sijaitsevat lähellä taajamarakennetta sekä merkittäviä liikenneväyliä. Jo nykytilanteessa (2025) alueille on kohdistunut erityyppisiin elinkeinohankkeisiin liittyvää kysyntää. Alueiden jatkosuunnittelussa tulee hahmotella alueiden sisäisesti sopivat maankäyttöratkaisut eri toiminnoille sekä ottaa huomioon alueiden nykyiset toiminnot, asutus sekä ympäristöarvot.

Samaan aikaan kun väestömäärä koko Kouvolan tasolla vähenee ja taajama-alueet sekä liikenteen solmukohtien läheisyyteen sijoittuvat alueet tiivistyvät, erityisesti haja-asutusalueen väestö supistuu, ja palveluiden järjestäminen vaatii uudenlaisia ratkaisuja kysynnän vähäisyyden vuoksi. Rakennusten jäädessä tyhjilleen voi muodostua autioituvia alueita. Samalla kuitenkin osa vakituksessa asuinkäytössä olleista asunnoista voi siirtyä osa-aika- tai loma-asuntokäyttöön. Monipaikkaisessa asumisessa onkin suuri potentiaali Kouvolaan, ja tämän kehityksen vahvistaminen voi parantaa pientaajamien ja palvelukyliä elinvoimaisuutta. Rakennemallin kartalla olevien kylien ja pientaajamien odotetaan rakennemalliratkaisussa säilyttävän vähintään välttämättömät peruspalvelut. Tämä kehitys on odotettavissa jo ilman rakennemallin ratkaisua: väestö vähenee Kouvolaan yleisellä tasolla ja väestön väheneminen on rakennemallin väestöennusteen mukana nopeampaa haja-asutusalueella kuin taajamissa jo luonnollisen väestönkehityksen näkökulmasta (liite 5).

10.2.2026

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

8.7 Virkistys ja virkistysreitit sekä luontokohteet

Kouvolan alueella on monipuolinen virkistysverkko. Virkistystä on kuvattu merkinnöillä taajamien läheiset virkistysalueet, virkistys- ja retkeilyreitit sekä melontareitit. Luontokohteiden kokoanaisuuteen kuuluvia kohteita ovat siniviheryhteydet, luonnonsuojelualueet ja luonnon monimuotoisuuskohteet, valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet sekä Repoveden kansallispuisto.

Taajamarakenteen läheisyyteen jäävät tärkeimmät virkistysalueet on osoitettu merkinnällä taajamien lähivirkistysalueet. Nämä virkistysalueet ovat pääosin lähialueiden asukkaiden käytössä ja niiden ylläpitotarpeissa tulee huomioida asutuksen käyttöpaine ja asukasrakenne. Näille alueille voi myös soveltuvasti sijoittua matkailua ja virkistystä palvelevia toimintoja. Myös kaupunkialueen ja taajamien sisäiset ja läheiset luonnonsuojelualueet ja luonnon monimuotoisuuskohteet ovat tärkeitä lähivirkistysten kannalta, mutta kyseisillä alueilla kulkua on ohjattava jatkosuunnittelun keinoin, jotta luontoarvot eivät vaarannu.

Rakennemallissa osoitetut virkistysreitit ovat olemassa olevia sekä vuoteen 2050 mennessä kehitettäviä yhdistäviä reittejä kaupunkialueilta ja taajamista luonto- ja virkistysalueille sekä virkistys- ja luontoalueiden välillä. Lisäksi virkistysreitinä on osoitettu muutamia maakuntakaavassa pyöräilyreiteiksi merkittyjä väyliä, jotka kulkevat hyvin maaseutumaisessa ympäristössä yhdysteitä tai osin yksityisteitä pitkin. Virkistysreitinä voidaan käsittää myös rakennemalliin merkityt melontareitit Kymijoella, Pyhäjärvellä, Vuohijärvi-Repovedellä sekä Väliväylällä.

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

10.2.2026

Repoveden kansallispuisto on kansallisesti ja kansainvälisestikin tärkeä luonto- ja virkistyskohde, joka palvelee myös luontoon ja virkistykseen painottuvaa matkailua. Muita matkailukohteita rakennemallissa on pyritty esittämään huomioiden erityisesti matkailukohteiden monipuolisuus (luonto- ja kulttuurikohteet sekä vapaa-ajanviettopaikat) sekä niiden saavutettavuus ja tunnistetut kehittymismahdollisuudet.

9 RAKENNEMALLIN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

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

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

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

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

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

10.2.2026

9.1 Ihmisten elinolot ja elinympäristö

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

Rakennemallin ratkaisut mahdollistavat sujuvan arjen yhä useammalle: taajamien ja kaupunkimaisen ympäristön tiivistäminen ja kehittäminen tukevat tehokkaan ja toimivan liikennejärjestelmän vahvistamista ja siten parantavat asumisen, työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuutta. Vapaa-ajan asuminen on Kouvolassa oletettavasti edelleen merkittävää myös rakennemallin tavoitevuoden (2050) tilanteessa. Rakennemalli luo edellytyksiä myös vapaa-ajan asumisen kehittämiseksi turvaamalla alueen kylien ja pientaajamien palveluita, jotka ovat tärkeitä myös vapaa-ajan asujien kannalta. Erilaisten ja monipuolisten asumisvaihtoehtojen tarjonnan myötä Kouvola muodostuu profiililtaan kaupungiksi, joka tarjoaa asumisen ratkaisuja vastaten jokaiseen elämäntilanteeseen ja moninaisiin toiveisiin.

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

Yhdyskuntarakenteen keskittyessä rakennemallin mukaisesti pääosin jo rakennetuille alueille säästyy rakentamatonta maata luontoalueina ja virkistykseen. Samalla taajama-alueet kehittyvät todennäköisesti paikoitellen nykyistä kaupunkimaisemmiksi ja säilyvät elinvoimaisina. Rakennemallissa osoitetut viherrakenteen ratkaisut sekä arvoalueiden turvaaminen lisäävät asuinympäristöjen viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta. Viihtyisät elinympäristöt tuottavat yleisesti hyvinvointia asukkaille sekä vaikuttavat positiivisesti kiinteistöjen arvoihin.

Samaan aikaan kun taajamat hallitusti tiivistyvät, heikentää väestön väheneminen haja-asutusalueella lähtökohtaisesti kysyntää, jolloin myös palvelutarjonta ja palveluiden saavutettavuus heikkenee. Tätä kehitystä on rakennemallissa pyritty kompensoimaan muun muassa mahdollistamalla toimivat kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen yhteydet myös suurimpien taajamien ulkopuolelle. Lisäksi asumista haja-asutusalueilla voidaan tukea esimerkiksi palveluliikenteen avulla sekä varmistaa liikkuvien palveluiden toimivuus.

10.2.2026

Matkailualueiden ja -palvelujen kehittyminen tukee erityisesti haja-asutusalueita ja pientaajamia monipuolistamalla alueen vapaa-ajan palvelutarjontaa ja virkistysmahdollisuuksia. Samoin puhtaan siirtymän toimintojen mahdollinen sijoittuminen sekä puolustusvoimien toimintojen kehittyminen voivat tuoda haja-asutusalueille ja pientaajamiin uusia kehitysmahdollisuuksia.

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

9.2 Maa- ja kallioperä, vesi, ilma ja ilmasto

Maa- ja kallioperään kohdistuvat vaikutukset ovat paikallisia ja suurelta osin rakentamiseen liittyviä. Rakennemallin tavoitteena on pääosin tiivistää jo olevia taajamia, ja näin ollen maa- ja kallioperään kohdistuvien vaikutusten ei odoteta kohdistuvan erityisen laajasti ennestään rakentamattomille alueille.

Rautatieliikenteen mahdollisen kasvun myötä maaperän tärinä voi maaperän koostumuksen mukaan voimistua ja olla tiheämmin ilmenevää ratojen läheisyydessä. Samaan aikaan pääosa nykyisten ratojen varsista on jo suunniteltu siitä lähtökohdasta, että alueella on junaliikennettä, jolloin rakennusten sijoittelussa sekä perustustavan valitsemisessa on tullut huomioida raideliikenteen vaikutukset. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän voidaan arvioida kasvavan erityisesti Itäradan vaikutusalueella, sillä alueella ei nykyisellään ole raideliikennettä. Raideliikenteestä aiheutuvan melun määrä voi myös kasvaa Itäradan rakentumisen myötä, mikäli junaliikenteen määrä kasvaa merkittävästi. Niin ikään maantiemelu pääväylien ja teollisuusalueiden läheisyydessä saattaa lisääntyä liikenteen käyttövoimamuutoksesta huolimatta. Näiden vaikutusten tarkempi selvittäminen on tärkeä näkökulma ja huomioitava jatkosuunnittelussa.

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

Kouvolan haja-asutusalueella yksityisautoilu on suosituin liikennemuoto vuoden 2025 tilanteessa. Kokonaisuudessaan automattojen absoluuttinen määrä vähenee kohti rakennemallin tavoitevuotta 2050 väestön vähentyessä haja-asutusalueella. Vaikka esimerkiksi

10.2.2026

palveluiden hyödyntämisen vuoksi kuljetut matkat saattaisivat olla rakennemallin ratkaisujen myötä haja-asutusalueella asuvan näkökulmasta aiempaa pidempiä, vähenee liikenne haja-asutusalueen väestön vähenemisen vuoksi. Samaan aikaan väestön suurempi keskittyminen joukkoliikenteen palveluiden läheisyyteen vähentää oletettavasti yksityisautolla ajettujen ajokilometrien määrää kokonaisuudessaan: kun väestö sijoittuu aiempaa enemmän taajamiin, palveluiden lähelle, ovat kuljetut matkat aiempaa lyhyempiä. Samalla pyöräily ja kävely saattavat muodostua aiempaa houkuttelevammiksi tavoiksi liikkuu. Kävelyn ja pyöräilyn verkon aktiivinen kehittäminen lisää todennäköisesti myös näiden liikkumismuotojen käyttöä.

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

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

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

Merkittävä osa Kouvolasta on pohjaveden muodostumisaluetta. Pohjaveden muodostumisen alue painottuu Salpausselkien alueelle. Rakennemallin kartalla ei ole erikseen esitetty

10.2.2026

pohjavesialueita, mutta näille alueille saattaa tulevaisuudessakin sijoittua uusia toimintoja, sillä nykyisetkin elinkeino- ja muut toiminnot ovat voimakkaasti hakeutuneet esimerkiksi ensimmäisen Salpausselän läheisyyteen. Pohjaveden muodostumisalueiden yhteyteen voi olla tarpeen osoittaa suojavyöhykkeitä kunkin alueen toiminnon mukaan.

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

Ilmastomuutoksen myötä sään ääri-ilmiöt, kuten rankkasateet, oletettavasti yleistyvät. Rakennemallin ratkaisut mahdollistavat ilmastovaikutusten hillitsemisen mm. tiivistämisen ja täydentämisen, liikkumistarpeen vähentämisen ja viherrakenteen vahvistamisen kautta. Erityisesti rakenteeltaan tiivistyvillä alueilla on jatkosuunnittelussa tärkeää pohtia sademäärien kasvuun sopeutumisen näkökulmasta pintamateriaalien läpäisevyyttä sekä lämpösaa-rekeilmiön näkökulmasta esimerkiksi mahdollisuutta edistää kaupunkivihreän määrän kasvattamista. Katupuilla sekä muilla istutuksilla ja vettä läpäisevillä pintamateriaaleilla voidaan vaikuttaa veden kierron ja lämpösaa-rekeilmiön lisäksi esimerkiksi eroosioon: kasvillisuus sitoo maan pintakerroksia ja vähäisempi pintavalunta on eroosion kannalta positiivinen asia. Kasvillisuus sekä sille varattavat alueet sitovat myös pölyä ja vähentävät melua, joten kasvillisuudella voidaan katsoa olevan välillisesti positiivisia vaikutuksia myös ilmanlaatuun. Ilmastomuutoksen etenemisen myötä korostuu myös katuvihreän ja latvuspeittävyyden lisäys tiheästi rakennetuilla alueilla, mikä tulee ottaa huomioon esimerkiksi taajamia täydentävien ja tiivistävien toimenpiteiden yhteydessä. Myös uusien elinkeinoalueiden ja vastaavien rakentamisesta aiheutuvat ympäristön kompensatiotarpeet tulee ottaa huomioon.

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

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

10.2.2026

ilmastonmuutoksella saattaa täten olla positiivisia vaikutuksia matkailuelinkeinoon Kouvolan sekä koko Suomen mittakaavassa.

Huomioiden ilmastonmuutoksen torjunnan ja siihen sopeutumisen läpileikkaavuuden, on ilmastonmuutoksen torjuntaan ja siihen sopeutumiseen erityisen tärkeää kiinnittää huomiota jatkosuunnittelun ratkaisuisissa – pieniltä vaikuttavilla yksittäisillä ratkaisuilla on lopulta suuri merkitys.

9.3 Kasvi- ja eläinlajit, luonnon monimuotoisuus ja luonnonvarat

Kouvolan alueen ollessa suhteellisen väljästi rakentunut ja rakennemallin ohjatessa tiivistämään yhdyskuntarakennetta ja laajentamaan elinkeinoelämän alueita harkitusti, rakentamattomat alueet säilyvät tulevaisuudessakin laajoina sekä viheralueet asuinalueilta helposti saavutettavina. Laajoille yhtenäisille virkistysalueille, luonnonsuojelualueille tai luonnon monimuotoisuuskohteiden alueille ei osoiteta uutta maankäyttöä. Sen sijaan rakennemallin avulla pyritään turvaamaan laajat yhtenäiset viheralueet, siniviheryhteyksien säilyminen sekä mahdollistamaan näin myös kasvi- ja eläinlajien sekä luonnon monimuotoisuuden ja luonnonvarojen säilyminen. Laajojen yhtenäisten virkistysalueiden lisäksi myös pienemmillä alueilla sekä aluekokonaisuuksilla on vaikutusta luonnon monimuotoisuuteen. Kehittyvät siniviheryhteydet mahdollistavat eliöiden liikkuminen alueelta toiselle ja parantuvat myös uhanalaisten biotooppien säilyttämismahdollisuuksia.

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

Rakennettujen alueiden tiivistämisellä ja täydentämisellä sekä mahdollisella tonttien laajentamisella voi olla vaikutuksia kaupunkiekologiaan ja paikallisten luontoalueiden säilymiseen. Yhdyskuntarakenteen sisälle sijoittuvien viheralueiden osalta on riski, että nämä supistuvat tai näiden laatu heikkenee, mikäli kyseisille alueille kohdistuu tiivistämispainetta tai alueiden käyttäjämäärät kasvavat merkittävästi. Samoin elinkeinoalueiden kehittämistarpeista voi aiheutua riskejä tai heikentäviä vaikutuksia esimerkiksi uusien alueiden läheisyydessä oleville luontokohteille.

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

10.2.2026

rakennemallin kartalla. Lajien liikkumisen mahdollisuus luonnon ydinalueiden välillä on turvattu. Käytävien turvaaminen yleis- ja asemakaavatasolla on keskeistä käytävien olemassaolon turvaamisen kannalta.

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

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

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

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

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

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

Rakennemallilla on joitakin vaikutuksia Kymenlaakson maakunnan aluerakenteeseen. Asumisen ja palveluiden osalta rakennemallin vaikutukset painottuvat pääosin taajama-alueille sekä näiden läheisyyteen, joita tiivistetään harkitusti. Taajama-alueilla ja niiden läheisyydessä kaupunkirakenteen odotetaan tiivistyvän, mikä mahdollistaa kattavan palvelutarjonnan, joka voi houkutella käyttäjiä myös Kouvolan ulkopuolelta. Kun väestömäärän

10.2.2026

odotetaan tulevaisuudessa kokonaismäärällisesti supistuvan jo ilman rakennemallin ratkaisuja, ovat rakennemallin vaikutukset esimerkiksi haja-asutusalueiden asumista ja palveluja koskevaan aluerakenteeseen samaan aikaan lopulta melko vähäisiä. Virkistysalueiden osalta Kymijoen varsi, Kimolan kanava, vesireittien varret sekä Repoveden alue voivat muuttua pitkällä aikavälillä aiempaa houkuttelevimmiksi kohteiksi, erityisesti mikäli matkailutoimintaa kehitetään.

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

Pääpaino yhdyskuntarakenteen sijoittumisessa on vuoden 2025 alue- ja taajamarakenteen mukaisilla alueilla sekä näiden läheisyydessä. Merkittäviä alueidenkäytön muutoksia voi kuitenkin kohdistua paikoitellen myös muualle, erityisesti rakennemallissa osoitettujen uusien raideliikenteen seisakkeiden lähiympäristöön, kuten Elimäen kirkonkylään ja sen lähi-alueelle, missä Itäradan liikenteen aloittaminen voisi luoda alueelle uutta maankäytön potentiaalia. Vastaavasti myös maankäytön kehittämisalueiksi merkityille alueille sekä uusille elinkeinoelämän, kuten esimerkiksi puhtaan siirtymän tuotantotoimintojen, alueille, voi kohdistua merkittäviäkin alueidenkäytön muutoksia.

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

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

Asumisen ydinaluetta ja keskeistä kaupunkirakenteen aluetta ympäröi laaja viheralueista koostuva kehysalue sekä maaseutumainen alue. Maaseutumaiselle alueelle sijoittuu pientaajamiksi luokiteltuja kyliä sekä palvelukyliä. Erityisesti palvelukyliä arvioidaan pysyvän elinvoimaisia pitkälle tulevaisuuteen ja kyseiset kylät on esitetty rakennemallin kartalla. Palvelukyliä merkinnät perustuvat myös kaupungin omaan kouluverkkoa koskevaan palvelurakenneselvitykseen.

10.2.2026

Kouvolan pohjoisosien metsä- ja järviolueelle sijoittuu merkittävä määrä vapaa-ajan asumista, jonka kannalta kylien sijainti alueella on keskeistä, sillä nämä palveluineen palvelevat alueella osan vuodesta asuvia. Vapaa-ajan asuminen voi luoda potentiaalia monipaikkaisen asumisen yleistymisen myötä myös jatkuvampaan oleskeluun ja asumiseen tällä alueella. Vakituisten tai kausittaisten asukkaiden määrän kasvu voi saada aikaan positiivista kehitystä alueen palveluissa, mutta toisaalta luoda haasteita kuntatalouteen, mikäli kunnallisia palveluita halutaan tarjota näillä alueilla laajemmin. Kaikkiaan asumisen monipaikkaisuuden kehitykseen liittyy kuitenkin merkittäviä epävarmuustekijöitä, ja näin ollen rakennemalliratkaisussa ei haja-asutusalueille ole esitetty erityisesti uutta vakituista asumista.

Kouvolan ominaispiirteenä on vesistöjen läheisyyteen sijoittuva rakentaminen. Ranta-alueilla rakentamista on Kouvolassa ohjattu perinteisesti kaavoituksella, eikä rakennemalli suoraan ohjaa rakentamista ranta-alueilla. Rakennemallin ratkaisun perusteella ranta-alueita on mahdollista hyödyntää yhä tulevaisuudessa erityisesti vapaa-ajan asumisen tarpeisiin, mutta tarkemmat rakentamisen volyymit ja sijainnit tulee määrittää jatkosuunnittelussa.

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

Työpaikka-alueet keskittyvät pitkälti niille sijainneille, joilla työpaikkoja on jo vuoden 2025 tilanteessa tai kyseisten sijaintien lähelle. Kyseiset sijainnit ovat monin paikoin saavutettavissa joukkoliikenteellä tai muutoin liikenteelliseltä saavutettavuudeltaan hyviä ja lähellä taajamia. Uudet rakennemallin kartalla esitetyt elinkeinoelämän alueet voivat sijoittua maankäytön kehittämisalueille tai painottua puhtaaseen siirtymään. Alueiden jatkosuunnittelussa tulee myös määritellä tarkemmin niiden rakennetta työpaikkalukumäärineen; mahdollisuudet myös työpaikkaintensiivisempiin toimintoihin uusilla alueilla tulee säilyttää, mutta tällaisten alueiden tulisi mahdollisuuksien mukaan nivoutua olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja olla esimerkiksi kestävin kulkumuodoin saavutettavissa.

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

10.2.2026

Kyläalueilla ja haja-asutusalueilla asutus voi vähentyä luontaisen väestökehityksen eli kuoleisuuden enemmyyden vuoksi, ja sitä myötä alue- ja palvelurakenne saattavat supistua näillä alueilla. Kehityksellä voi olla kauaskantoisia vaikutuksia muun muassa yhdyskuntatalouteen: tieverkostoa on taantuvastakin kehityksestä huolimatta ylläpidettävä, ja alueella asuville on tulevaisuudessakin tarjottava lakisääteisiä kunnallisia palveluita.

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

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

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

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

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

10.2.2026

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

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

9.5 Kaupunkikuva, maisema, kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö

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

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

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

10.2.2026

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

9.6 Elinkeinoelämä ja kilpailun kehittyminen

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

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

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

10.2.2026

Elimäen kirkonkylän länsipuolen, Kiehuvan, Korian eteläpuolen ja Ummeljoen länsipuolen maankäytön kehittämisaluet on osoitettu rakennemallin kartalla tulevaisuuden reservialueina. Kyseisten alueiden kehittäminen voi tulla ajankohtaiseksi esimerkiksi elinkeinoelämän tarpeiden tai infrastruktuurin kehittämisen myötä. Erityisesti Elimäen alueen osalta alueen kehittäminen kytkeytyy liikenneyhteyksien kehittämiseen: alueen potentiaalin oletetaan kasvavan Itäradan rakentamispäätöksen myötä. Ilman liikenteen kehittämishankkeisiin kytkeytymistä hajauttaisi erityisesti Elimäen kirkonkylän ympäristöön sijoitettu uusi maankäyttö yhdyskuntarakennetta. Kaikilla kehittämisalueilla tulee jatkosuunnittelussa huolehtia myös nykyisten elinkeinon ja muiden toimintojen toimintaedellytyksistä.

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

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

Maailmantilanteen epävarmuuden, teollisuuden murroksen ja mahdollisten puhtaan siirtymän hankkeiden myötä joidenkin elinkeinoelämän alojen elinvoimaisuuden voidaan arvioida vahvistuvan. Esimerkiksi Puolustusvoimien toiminnan vahvistuminen Kouvolassa voi tuoda olemassaolollaan elinvoimaa ja toimeliaisuutta. Puolustusvoimien toimintojen lähi-alueille sijoittuva uusi rautatieseisake (Utti) sekä kaksi lentokenttää (Utti, Selänpää), joista Selänpään lentokenttä on esitetty erityisesti kehittyvänä, varmistavat Puolustusvoimien alueiden monipuolisen käytön ja kehittämisen potentiaalin.

Matkailuelinkeino saattaa tulevaisuudessa kasvaa Kouvolan sekä koko Suomen alueella ilmastonmuutoksen muuttaessa mahdollisesti Etelä-Euroopan lomakohteiden olosuhteita aiempaa tukalammiksi. Matkailulla on merkittäviä kerrannaisvaikutuksia, sillä yksi matkailueuro tuo Visit Finlandin vuonna 2025 laatiman selvityksen mukaan arviolta 78 senttiä muille

10.2.2026

	viheralueet säilyvät yhä saavutettavina eri alueilta. • Työpaikat ja kehittyvät yritysalueet keskittyvät pitkälti niille sijainneille, joilla työpaikkoja jo on. Kyseiset sijainnit ovat saavutettavuudeltaan hyviä ja lähellä taajamia. • Uudet yritysalueet keskittyvät hyvälle liikenteellisille sijainneille, joilla ei ole vuoden 2025 tilanteessa todettu arvokkaita luontoarvoja. Luontoarvojen tilanne näillä tulee kuitenkin osoittaa ajantasaisilla selvityksillä. • Tiivistyvä taajamarakenne mahdollistaa ko. alueella asuville mahdollisuuden liikkua arjessaan kävellen ja pyörällä, mikä voi vaikuttaa asukkaiden terveyteen ja sitä kautta välillisesti kuntatalouteen. • Lapsiperheiden, eläkeläisten ja nuorten aikuisten kannalta lyhyet etäisyydet sekä käveltävyys ovat tärkeitä: mahdollisuus liikkua itsenäisesti ilman autoa on näille ryhmille tärkeä teema.	+++ +/- ++ ++ +	ja palvelutarjontaa voidaan pyrkiä kompensimaan esimerkiksi liikkuvin palveluin ja matkailun sekä paikalliselinkeinojen toimintamahdollisuuksia kehittämällä.
Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon	• Maa- ja kallioperään ei ole tunnistettu kohdistuvan merkittäviä laajoille alueille kohdistuvia vaikutuksia. Vaikutukset ovat paikallisia ja liittyvät elinkeinoalueiden rakentamiseen ja esimerkiksi raideliikenteen määrän mahdolliseen kasvuun tai käynnistymiseen. • Kymijokeen (keskeinen sinirakenteen osa) ratkaisulla saattaa olla vaikutusta esim. valunnan	-	Matkailu- ja virkistysalueilla sekä virkistysreiteillä liikkuksen vaikutuksia maa- ja kallioperän kulumiseen voi rajoittaa opastuksella sekä rajoittamalla alueella

10.2.2026

	myötä, mikäli mahdollisia negatiivisia vaikutuksia ei pystytä vähentämään jatkosuunnittelussa, koska kaupunkirakenne osittain painottuu joen ympärille. • Pohjavesialueille ei osoiteta uusia, niitä vaarantavia toimintoja. Tämä tulee huomioida myös elinkeinoalueiden suunnittelussa. • Hulevesien hallinta voi muodostaa riskejä taajama-alueilla ja uusilla elinkeinoalueilla ja niiden läheisyydessä, mikäli hulevesien hallinnasta ei riittävästi huolehdita. • Mikäli puhtaan siirtymän tuotantoalueille sijoitetaan esimerkiksi laajoja aurinkovoimaloita, voi näillä olla vaikutusta pintavesien valuntaan. • Uusilla elinkeinoalueilla voi hävitä kasvullista metsä- tai pelto- maata, mikä tulisi pyrkiä ainakin hiilineutraalisuuden näkökulmasta kompensoimaan. • Rakennemallin ratkaisut tukevat ilmastokestävää näkökulmaa mahdollistamalla suurelle osalle kaupunkilaisista joukko- liikenteen käytön ja lyhyet etäisyyden palveluihin sekä virkistysalueiden kytkeytyvyyden. • Ilmastonmuutoksen myötä sään ääri-ilmiöt, kuten rankkasateet, oletettavasti yleistyvät. Rakennemallin ratkaisut mahdollistavat ilmastovaikutusten hillitsemisen mm. tiivistämisen ja täydentämisen mahdollistamisen, liikkumistarpeen vähentämisen ja viherrakenteen	- +/- +/- +/- +/- +/-	kulkemista merkityille reiteille. Matkailun hiilijalanjälkeä voi pienentää edistämällä vähähiilistä liikkumista alueella, kehittämällä joukko- liikennettä sekä tukemalla yrityksiä vastuullisuuden kehittämisessä.
--	---	---	---

10.2.2026

	vahvistamisen kautta. Erityisesti tiivistyvillä alueilla on jatkosuunnittelussa tärkeää pohdita sademäärien kasvuun sopeutumisen näkökulmasta pintamateriaalien läpäisevyyttä sekä lämpösaarekeilmiön näkökulmasta esimerkiksi mahdollisuutta edistää kaupunkivihreän määrän kasvattamista. Matkailijoiden liikkuminen luonnonympäristössä voi kuluttaa maa- ja kallioperää ja matkailu voi lisätä liikenteen ja matkailusidonnaisten toimintojen hiilidioksidipäästöjä.	+/- -	
Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin	- Mittakaavan takia yksittäisiin lajeihin liittyen ei ole mahdollista tunnistaa vaikutuksia. - Taajamien sisälle sijoittuvat viheralueet voivat supistua, mikäli kyseisille alueille kohdistuu täydennysrakentamispainetta. Täydennysrakentaminen tulee negatiivisten vaikutusten vähentämiseksi suhteuttaa kunkin alueen lähtötilanteeseen sopivaksi. Lisäksi alueiden luontoarvot tulee selvittää ennen mahdollista täydennysrakentamista. - Ydinkaupungin alueelle sijoittuvien luontoalueiden arvot voivat tiivistämispaineiden myötä heikentyä. - Ekologiset käytävät eri suuntiin ovat vaarassa heikentyä täydennysrakennettavilla alueilla,	+/- - - -	Kymijoen veden laatu saattaa heikentyä ja sitä kautta myös monien eliöiden elinolosuhteet, ellei hulevesien hallinnasta huolehdita: valunnan mukana jokeen päätyvät ravinteet sekä mahdolliset myrkylliset päästöt heikentävät veden laatua sekä pitkällä aikavälillä muuttavat elinolosuhteita Rakennemallisissa eri toimintoille osoitetut alueet painottuvat pääosin jo

10.2.2026

	mikäli niiden toimivuutta ei varmisteta osana jatkosuunnittelua. - Laajat uudet yritysalueet voivat vaikuttaa luonnon monimuotoisuuden esimerkiksi ekologisten käytävien heikkenemisen kautta, mikäli toimivuutta ei varmisteta osana jatkosuunnittelua. - Matkailijoiden liikkuminen ja lisääntyvä virkistyskäyttö luonnonympäristössä voi heikentää luonnon monimuotoisuutta ja häiritä eläimistöä.	-	vuoden 2025 tilanteessa rakennetuille tai muutoin käytössä oleville alueille. Uusien toimintojen sijoittelussa (esim. yritysalueet) luontoon kohdistuvia vaikutuksia voidaan jatkosuunnittelussa vähentää esimerkiksi varmistamalla ekologisten käytävien riittävä leveys ja pyrkimällä säästämään puusto. Matkailun vaikutuksia ympäröivään luontoon voidaan lieventää opastuksen, reittien kehittämisen ja merkitsemisen avulla.
Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen	- Kaupunkimaisesti rakennettu alue keskittyy vain suhteellisen pienelle osalle Kouvolan aluetta. - Yhdyskuntarakenne tiivistyy jo rakennetuilla alueilla. - Aluerakenne tukeutuu kestävästi nykyiseen liikennejärjestelmään muodostuen nykyisten	+++ +++ ++	

10.2.2026

	väylien ja kehittyvien kestävien liikennemuotojen ympärille. • Itärata sekä asemavaraus Elimäen kirkonkylän länsipuolella luovat kehittämispotentiaalia sekä Elimäen alueelle, mutta myös koko Kouvolan näkökulmasta. Elimäellä kehittämiseen vaikuttavat kuitenkin maisemavot. • Kyläalueilla ja haja-asutusalueilla voi asukasluvun vähentyessä olla haasteita ylläpitää palveluita • Vapaa-ajan asutus keskittyy nykyisille sijainneilleen ja saavutettavissa oleviin palveluihin voi liittyä vähäisiä muutoksia. • Maankäyttö tiivistyy ja tukeutuu nykyiseen liikennejärjestelmään. • Maankäytön kehittäminen joukkoliikennekäytävien varrella luo edellytyksiä vahvistaa joukkoliikenneyhteyksiä. • Lähipalvelut keskeisen kaupunkirakenteen alueella ovat saavutettavissa kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä. • Lähipalveluiden mahdollinen heikkeneminen kylissä voi johtaa siihen, että palveluja haetaan kauempaa. • Itäradan toteutuminen vahvistaa Kouvolan rautatieyhteyksiä ja lyhentää matka-aikaa pääkaupunkiseudulle. • Uusien elinkeinoalueiden rakentuminen toisi mahdollisesti osalla alueista vaatimuksia uusia ja vahvistaa kuntateknistä infraa; lisääntyvän liikenteen	++ - + + ++ ++ -- ++ +/-	
--	---	---	--

10.2.2026

	vuoksi myös esimerkiksi liikennejärjestelyjä saatetaan joutua muokkaamaan. - Kunnallistekniikan sijoituessa voittopuolisesti jo vuoden 2025 tilanteessa rakennemallissa esitetyille asumisen ydinalueille ja keskeisen kaupunkirakenteen sekä muiden taajamien alueelle, voi jo olevaa kunnallistekniikan verkostoa hyödyntää kyseisten alueiden kehittämisessä. Kuntatalouden näkökulmasta on hyvä asia, mikäli yhdyskuntateknistä verkostoa ei ole tarpeen laajentaa merkittävästi: esimerkiksi jokainen rakennettu katometri tuottaa kustannuksia niin rakentamiskuin ylläpitovaiheessa. - Puhtaan siirtymän hankkeet voivat mahdollistaa paikallisen energiatuotannon ja siihen liittyvät elinkeinotoiminnot.	++	
Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön	- Alueiden kehittäminen sekä uusien yritysalueiden sijoittaminen alueelle voivat pahimmillaan peittää alueiden arvot alleen tai toisaalta vaihtoehtoisesti tarkoittaa viihtyisyyden parantamista ja kulttuurimaisen arvojen nostamista esille aluerakenteessa: tämä riippuu uusien toimintojen yhteensovittamisesta alueiden arvoihin. Kaupunkikuvan kehittymisen tarkempi ohjaaminen tapahtuu jatkosuunnittelun kautta. - Rakennemallissa osoitetut taajamat painottuvat suurimmaksi osaksi jo vuoden 2025 tilanteessa rakennetulle alueelle,	+/-	
		++	

10.2.2026

	mikä voi harkitun tiivistämisen myötä parantaa alueiden visuaalista ilmeitä ja imagoa.		
Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.	• Työpaikkojen odotetaan kasvavan palveluiden ja jalostuksen alalla sekä puhtaan siirtymän investointien myötä ao. sektoriin liittyvissä toiminnoissa. • Niin sanottujen perinteisten elinkeinojen työpaikka- ja muu kehitys on mahdollisesti hiekkompaa tulevaisuudessa. Toisaalta näillä sektoreilla voi myös aueta uusia kehitysmahdollisuuksia ja kilpailuetuja (esim. maatalouden uudet viljeltävät lajikkeet ja jatkojalostus) • Datakeskukset vaativat runsaasti sähköä ja sähköverkoston parantaminen saattaa olla siten tarpeen. Sähköverkon ja -tuotannon riittävyys voi nousta pullonkaulaksi, mikäli puhtaan siirtymän tuotantokapasiteetti ei kehity tarvetta vastaavasti. Kapasiteettiongelmat voivat myös potentiaalisesti estää uusien toimijoiden tulon. • Riittävät aluevaraukset matkailualueiden yhteydessä edistävät yritysten investointeja palveluihin. Lisääntyvä tarjonta ei tuo matkailullista kilpailuasetelmaa vaan edistää alueiden vetovoimaisuutta.	++ +/- - +	

10.2.2026

10 MAANKÄYTÖN KEHITYKSEN SEURANTA JA RAKENNEMALLIN PÄIVITYS-TARPEET

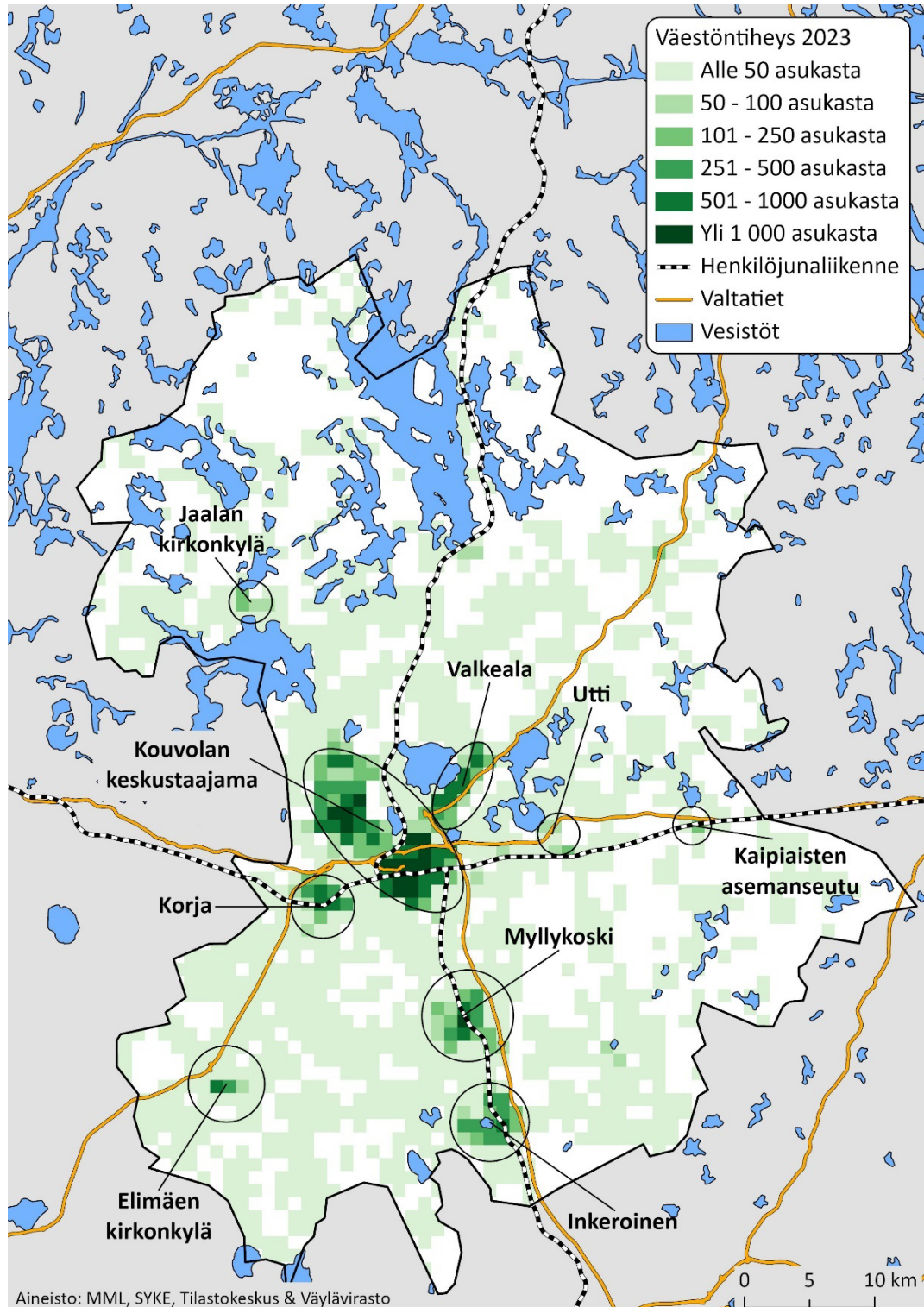
Rakennemalli ei ole luonteeltaan staattinen suunnitelma, vaan edellyttää säännönmukaista seuranta ja tarvittaessa mallin päivittämistä. Mallin mukaisen kehityksen seuranta tapahtuu erityisesti kaavahankkeiden ja maankäytön muutosten kautta. Edellä esiteltyä vaikutusten arviointitaulukkoa voi soveltaa rakennemallin muutosten arvioinnissa niin yksittäisten kaavahankkeiden kuin koko kaupungin maankäytön kehityksen osalta; jokaisessa kaavahankkeessa tulisi peilata kaavan tavoitteita ja tahtotilaa rakennemalliin ja siihen, miten kaavahanke toteuttaa rakennemallissa mainittuja tavoitteita. Toisaalta rakennemallin päivitykseen voidaan ottaa syötteitä myös erilaisista ilmenevistä maankäyttötarpeista ja näiden maankäyttötarpeiden toteutukseen tähtäävistä kaavahankkeista; rakennemalli ei pysty aukottomasti ennustamaan maankäytön kehityksen kaikkia tarpeita seuraavien vuosikymmenten aikana, vaan mallin päivittäminen saattaa tällöin tulla tarpeeseen.

Luonteva päivitysväli rakennemallille voi olla kaupunkistrategian päivitys 4–5 vuoden välein, jolloin kaupungin strategiset tavoitteet saadaan kulloinkin viedyksi rakennemalliin. Edellä mainittujen maankäytön ilmenevien muutostarpeiden ohella uuden keskeisten alueiden yleiskaavan toteutus rullaavana, säännöllisesti päivittyvänä yleiskaavana voi asettaa luontevan aikavälin rakennemallin päivitykselle; suurta osaa Kouvolan taajama-alueista käsittävää keskeistä yleiskaavaa päivitettäessä myös rakennemallia voi olla luontevaa päivittää.

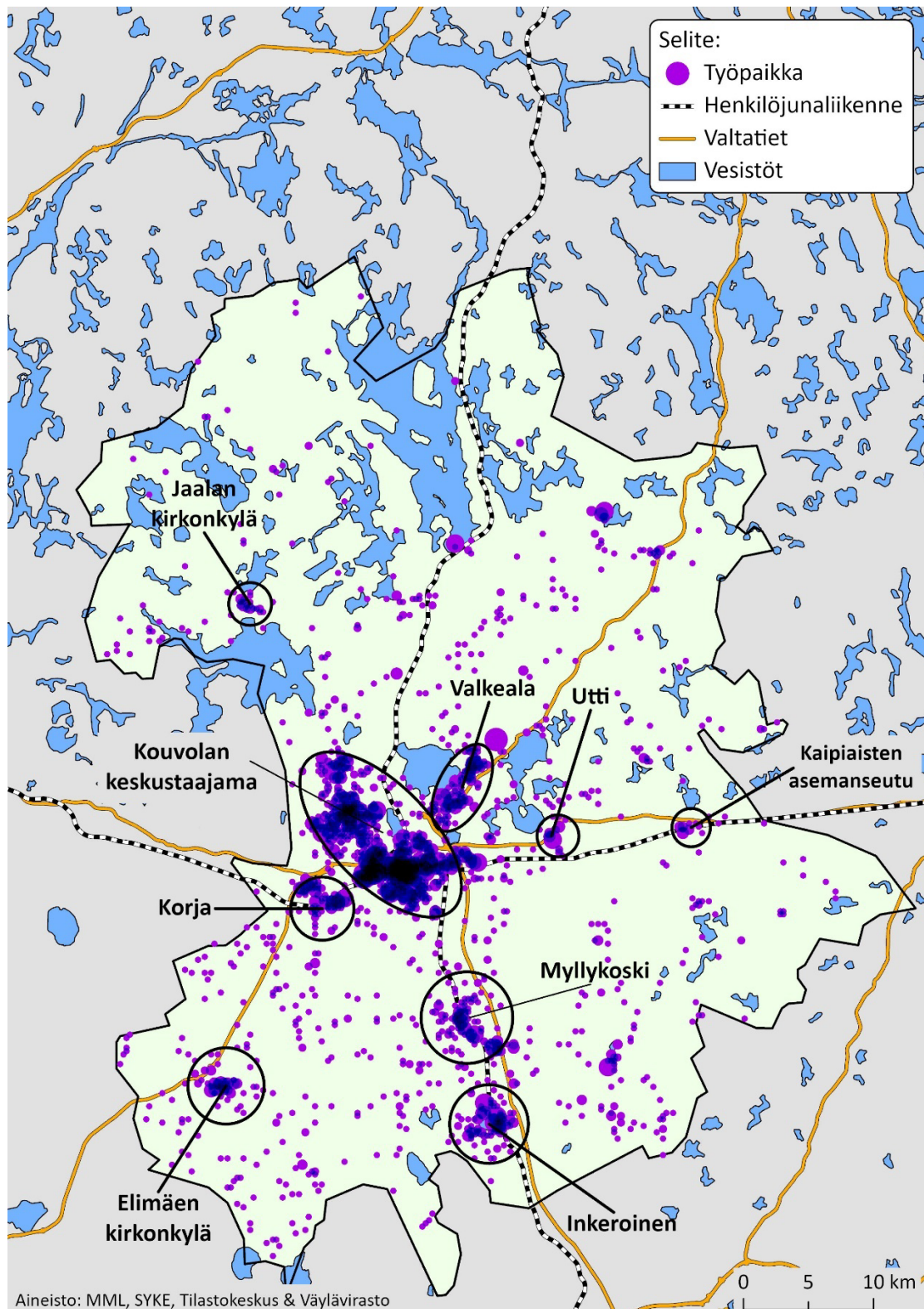
10.2.2026

Liitteet

Liite 1. Väestön sijoittuminen vuoden 2023 tilanteessa.



10.2.2026

Liite 2. Työpaikkojen sijoittuminen vuoden 2023 tilanteessa.

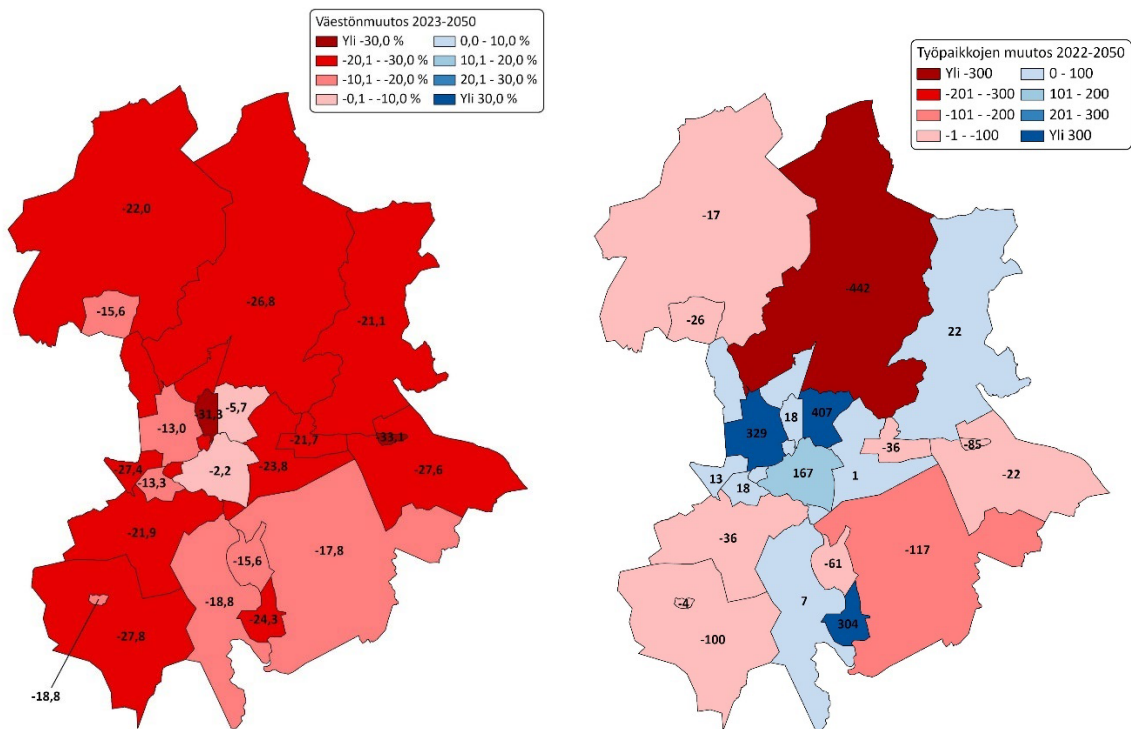
10.2.2026

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

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

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

10.2.2026

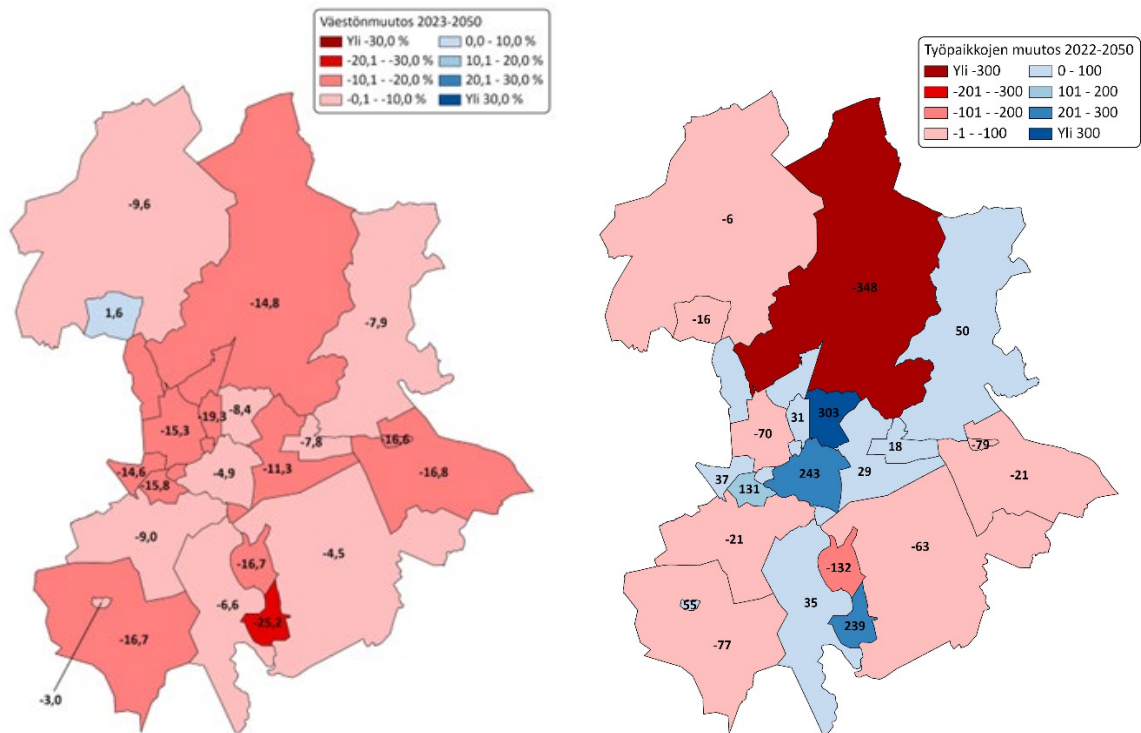


10.2.2026

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

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

10.2.2026



10.2.2026

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

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

10.2.2026

