



**KOTKA HAMINA PYHTÄÄ VIROLAHTI MIEHIKKÄLÄ**  
**KOTKAN-HAMINAN SEUDUN STRATEGINEN YLEISKAAVA**

SELOSTUS  
1.12.2017

## YHTEYSTIEDOT

KOTKAN–HAMINAN SEUDUN KUNNAT KEHITTÄMISYHTIÖ CURSOR	KAAVOITUSKONSULTTI RAMBOLL FINLAND OY	ELINKEINOELÄMÄ CAPFUL OY
<p>Kotkan kaupunki/Markku Hannonen p. 0400 760 284 <a href="mailto:markku.hannonen@kotka.fi">markku.hannonen@kotka.fi</a></p> <p>Haminan kaupunki/Vesa Pohjola p. 040 556 4260 <a href="mailto:vesa.pohjola@hamina.fi">vesa.pohjola@hamina.fi</a></p> <p>Pyhtään kunta/Pirjo Kopra p. 040 832 1321 <a href="mailto:pirjo.kopra@pyhtaa.fi">pirjo.kopra@pyhtaa.fi</a></p> <p>Virolahden ja Miehikkälän kunnat/ Markku Uski p. 050 389 2150 <a href="mailto:markku.uski@virolahti.fi">markku.uski@virolahti.fi</a></p> <p>Cursor Oy/Toomas Lybeck p. 040 190 2571 <a href="mailto:toomas.lybeck@cursor.fi">toomas.lybeck@cursor.fi</a></p>	<p>Ramboll Finland Oy Maankäyttö Säterinkatu 6 (PL 25) 02601 Espoo</p> <p>Pasi Rajala Projektipäällikkö 31.5.2016 asti p. 040 0838641 <a href="mailto:pasi.rajala@ramboll.fi">pasi.rajala@ramboll.fi</a></p> <p>Iris Broman Projektipäällikkö 1.6.2016 alkaen p. 040 8406022 <a href="mailto:iris.broman@ramboll.fi">iris.broman@ramboll.fi</a></p> <p>Juha Riihiranta p. 050 312 4770 <a href="mailto:juha.riihiranta@ramboll.fi">juha.riihiranta@ramboll.fi</a></p>	<p><i>Muu työryhmä:</i></p> <p>Maisema ja kulttuuriympäristö: Mariikka Manninen (30.11.2016 asti)</p> <p>Liikenne: Jukka Räsänen p. 040 357 8427 <a href="mailto:jukka.rasanen@ramboll.fi">jukka.rasanen@ramboll.fi</a></p> <p>Capful Oy Ltd Eteläesplanadi 22 00100 Helsinki</p> <p>Kimmo Kivinen p. 050 540 9446 <a href="mailto:kimmo.kivinen@capful.fi">kimmo.kivinen@capful.fi</a></p> <p>Lotta Takala p. 044 377 1892 <a href="mailto:lotta.takala@capful.fi">lotta.takala@capful.fi</a></p>

## SISÄLLYSLUETTELO

1	Esipuhe .....	4	4.5.8	Sini-viherrakenne .....	45	
2	Yhteenveto .....	5	4.5.9	Liikenne .....	45	
OSA I: LÄHTÖKOHDAT .....		7	OSA II: YLEISKAAVA .....			50
3	Suunnittelualue .....	8	5	Yleiskaavan tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet.....	51	
4	Suunnittelun lähtökohdat.....	9	6	Suunnitteluprosessin vaiheet.....	53	
4.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	9	7	Kehittämismallit .....	55	
4.2	Seudun keskeiset strategiat.....	9	7.1	Laatimisperiaatteet .....	55	
4.2.1	Kymenlaakso-ohjelma 2014-2017: Elinvoimaa Pohjoiselta kasvuvyöhykkeeltä.....	10	7.2	Matkailuun pohjautuvien elinkeinomahdollisuuksien malli (kehittämismalli 1) .....	55	
4.2.2	Kaakon suunta -Kotkan–Haminan seudun kehityskuva 2040	12	7.3	Uudistuvaan teollisuuteen, tuotantoalueisiin ja logistiikkaan pohjautuvien elinkeinomahdollisuuksien malli (kehittämismalli 2) .....	56	
4.2.3	Kaakkois-Suomen liikennestrategia 2035.....	13	7.4	Keskusten vetovoimaisuuteen ja uudistuviin palveluihin pohjautuvien elinkeinomahdollisuuksien malli (kehittämismalli 3) .....	57	
4.2.4	Kymenlaakson liikennestrategia 2035.....	14	7.5	Linjaratkaisu .....	58	
4.2.5	Kotkan–Haminan seudun elinkeinostrategia 2016-2019 .....	16	7.5.1	Kotkan–Haminan seudun yleiskaavoitusta ohjaavat yleiset periaatteet (ns. läpileikkaavat teemat).....	59	
4.3	Maakuntakaava .....	19	7.5.2	Asuminen ja palvelut – ”vetovoima” .....	59	
4.4	Voimassa ja vireillä olevat kuntien kaavat .....	22	7.5.3	Elinkeinoelämä – ”kilpailukyky” .....	60	
4.4.1	Yleiskaavat ja asemakaavat .....	22	7.5.4	Alue- ja yhdyskuntarakenne sekä kestävä liikkuminen.....	60	
4.5	Suunnittelualueen yleiskuvaus.....	25	8	Yleiskaava .....	62	
4.5.1	Alue- ja yhdyskuntarakenne .....	25	8.1	Yleiskaavan luonteesta.....	62	
4.5.2	Keskusverkko .....	25	8.2	Yleiskaavan strateginen sisältö .....	63	
4.5.3	Väestö.....	27	8.3	Luonnosvaiheessa saatu palaute .....	64	
4.5.4	Asuminen ja palvelut .....	28	8.3.1	Lausunnot.....	64	
4.5.5	Elinkeinoelämä ja työpaikat.....	32	8.3.2	Mielipiteet.....	65	
4.5.6	Kauppa.....	36	8.4	Ehdotusvaiheessa tehdyt muutokset.....	65	
4.5.7	Maisema ja kulttuuriympäristö .....	38				

8.5	Yleismääräykset .....	65	9.3.1	Kehityskuvatyon yhteydessä (Kaakon suunta) tehty vaikutusten arviointi	82
8.6	Alue- ja yhdyskuntarakenne, kestävä liikkuminen .....	66	9.3.2	Kasvu sisäänpäin .....	83
8.6.1	Taajamatoimintojen alueet .....	66	9.3.3	Rantojen ja saariston vetovoimaan perustuva yhdyskuntarakenteen kehittäminen .....	83
8.6.2	Liikenneverkko.....	67	9.3.4	Kestävän liikkumisen edistäminen ja tulevaisuuden liikkumismuodot.....	84
8.6.3	Joukkoliikenne .....	68	9.3.5	Alue- ja yhdyskuntarakenteen vaiheittainen toteuttaminen	85
8.6.4	Kävely ja pyöräily .....	68	9.4	Vaikutukset elinkeinoelämään ja kilpailukykyyn (Capful).....	86
8.6.5	Yhteystarpeet .....	69	9.4.1	Elinkeinostrategia.....	86
8.6.6	Viherverkko.....	69	9.3.1.	Teollisuus, logistiikka, tuotanto .....	88
8.7	Keskustat ja kaupunkikehittäminen .....	69	9.3.2.	Matkailu .....	90
8.8	Asuminen ja palvelut .....	70	9.3.3.	Kaupunkikehittäminen ja kauppa .....	91
8.9	Elinkeinoelämä .....	70	9.5	Vaikutukset asumiseen ja palveluihin .....	92
8.9.1	Teollisuus, logistiikka, tuotanto ja satamat .....	70	9.5.1	Kaupunkikeskustojen merkityksen vahvistaminen .....	92
8.9.2	Matkailu ja virkistys .....	73	9.5.2	Lähipalvelujen säilymistä tukevat asumisen alueet .....	93
8.9.3	Kauppa ja työpaikat .....	74	9.6	Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön	93
8.10	Maisema ja kulttuuriympäristö .....	75	9.7	Vaikutukset Natura 2000 -alueisiin .....	95
9	Vaikutusten arviointi .....	76	10	Toteuttaminen ja seuranta .....	101
9.1	Taustaa .....	76	11	Lähteet .....	102
9.2	Yleiskaavan suhde maakuntakaavaan .....	76			
9.2.1	Kokonaisratkaisu ja mitoitus .....	77			
9.2.2	Maakuntakaavamerkinnot, jotka yleiskaava-alueella eivät jää voimaan	78			
9.2.3	Maakuntakaavamerkinnot, jotka yleiskaava-alueella jäävät voimaan	79			
9.3	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä kestäväan liikkumiseen.....	82			

---

## LIITTEET

- Liite 1.** Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- Liite 2.** Rantarataselvitys
- Liite 3.** Elinkeinoelämän näkökulma yleiskaavaluonnokseen
- Liite 4.** Kotkan–Haminan seudun energiavahvuuksien ja -lähtökohtien huomiointi strategisessa yleiskaavassa
- Liite 5.** Natura 2000 -alueet
- Liite 6.** Kokonaissuunnitelma
- Liite 7.** Toteuttamisohjelma, muutosalueet
- Liite 8.** Viranomaisneuvottelujen muistiot 7.10.2015 ja 7.6.2017

# 1 Esipuhe

Kotkan–Haminan seutu muodostuu Kotkan ja Haminan kaupungeista sekä Pyhtään, Virolahden ja Miehikkälän kunnista. Seudun kunnat tekevät yhteistyötä monella saralla, yhteistyötä luotsaa seutuvaltuusto.

Paras-lain mukainen kaupunkiseutusunnittelu aloitettiin Kotkan–Haminan seudulla 2007. Samana vuonna tehtiin päätökset seudun kehityskuvan ja strategisen yleiskaavan laatimisesta. Vuosina 2010–2012 suunnittelua toteutettiin Kaakon suunta -hankkeen kautta laatimalla seudun kehityskuva 2040 ja seudullisen suunnittelun toimintamalli. Kehityskuva kuvaa kuntien yhteistä tahtotilaa seudun yhdyskuntarakenteen kehittämissuunnasta ja periaatteista pitkällä tähtäimellä. Seutuvaltuusto hyväksyi kehityskuvan ja toimintamallin 14.6.2012. Kaikki seudun kunnat hyväksyivät kehityskuvan vuoden 2012 aikana.

Cursor Oy:n toimesta toteutettiin tammikuusta 2015 syyskuun loppuun 2017 Etelä- Kymenlaakson kuntien (Kotka, Hamina, Pyhtää, Virolahti ja Miehikkälä) yhteinen EAKR-rahoitteinen South-East Leveraging Livelihood -hanke (SELL). Hankkeen puitteissa laadittiin Kotkan–Haminan seudullinen kokonaissuunnitelma ja toteuttamisohjelma. Kokonaissuunnitelmasta laadittiin edelleen ehdotus seudun strategiseksi yleiskaavaksi kuntien toimesta. Strategisessa yleiskaavassa konkretisoidaan, miten kehityskuvassa esitetyt periaatteet viedään käytännön toiminnan tasolle ja mitä maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyviä kysymyksiä seudun kuntien tulisi ratkaista, jotta seudun kehitystä voidaan ohjata tavoitteiden mukaiseen suuntaan tulevaisuudessa. SELL -hankkeessa korostuivat elinkeinon kehittäminen ja investointien edistäminen ja niiden kytkentä maankäytön suunnitteluun. Seudullinen yleiskaava tukee sekä kuntien omaa suunnittelua, että maakuntakaavoitusta.

Seudun yleiskaavan laatiminen perustuu paikallisiin lähtökohtiin ja seudun kunnista nouseviin tarpeisiin. Tärkeimmät asiakokonaisuudet ovat:

- A. Kaakon suunta – Kotkan–Haminan seudun kehityskuvan tarkentaminen ja käytäntöön vieminen
- B. Asumisen kehittäminen ja kaupunkirakenteen vaihtoehtojen tutkiminen
- C. Kaupan ja elinkeinoelämän tarpeisiin vastaaminen
- D. Maaseutumaisten alueiden kehittäminen

Lähtökohtaisesti ei ole ollut tarkoitus laatia MRL:n mukaista yhteistä yleiskaavaa, vaan strateginen yleiskaava, josta tehdään osallistuvissa kunnissa viisi erillistä hyväksymispäätöstä, kukin kunta oman alueensa osalta. Valmisteluvaiheen tuloksena syntyi yksi seudullinen yleiskaavaluonnos, joka ehdotusvaiheessa eriytetään kuntakohtaisiksi yleiskaavaehdotuksiksi.

Käytännön suunnittelutyötä ohjaa KASSU-ryhmä, jossa on kuntien edustus. KASSUsta asiat etenevät seutuvaliokuntaan ja sieltä edelleen seutuvaltuustoon, joka on seudullinen päätöksentekuelin. Seututasolla tehtävät päätökset hyväksytetään myös kunnissa. Tavoitteena on, että yleiskaava on hyväksytty kaikissa kunnissa vuoden 2017 loppuun mennessä.

## 2 Yhteenveto

Yleiskaava tarkentaa ja toteuttaa seudun kehityskuvaa 2040 (Kaakon suunta), jonka seudun kunnat ovat hyväksyneet vuonna 2012. Kehityskuva kuvaa kuntien yhteistä tahtotilaa seudun yhdyskuntarakenteen kehittämissuunnasta ja periaatteista pitkällä tähtäimellä. Seudun alue- ja yhdyskuntarakenteen 'iso kuva' on siten määritelty kehityskuvavaiheessa ja kehityskuvan linjaukset ovat keskeisiä yleiskaavan laatimisen lähtökohtia.

Kehityskuvassa todetaan yhdyskuntarakenteen kehittämisestä seuraavaa:

*”Ensisijaisesti vahvistetaan olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Jos yhdyskuntarakennetta on silti laajennettava, on*

- *laajennusalue toteutettava tarkkaan harkitusti*
- *laajennusalueen toteutettava seudullista kokonaisuutta*
- *laajennusalueella luotava edellytykset joukkoliikenteelle.”*

Yleiskaavassa kasvun sijoittamisessa on ensisijaisesti pyritty kehityskuvan linjausten mukaisesti nykyisen yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen ja täydentämiseen. Samalla on pyritty vahvistamaan asutusta, palveluja ja työpaikkoja sisältävää, toimintoiltaan sekoittunutta kaupunkirakennetta keskustoissa ja palvelukeskuksissa. Tavoitteena on ollut edistää ihmisläheisen, taloudellisen, kestävän ja ilmastonmuutosta hillitsevän yhdyskuntarakenteen syntymistä suunnittelemalla maankäyttö tukemaan lähipalveluja, jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Yleiskaavassa pyritään voimistamaan alueiden erilaisuutta ja niitä ominaispiirteitä, joista alueen identiteetti muodostuu. Siten voidaan löytää alueiden ja kuntien roolit ja profiilit osana kaupunkiseudun monimuotoista kokonaisuutta ja strategista kehittämistä. Tavoitteena on, että Kotkan–Haminan seutu muodostuu jatkossa omaleimaisista ja sitä kautta eri tavoin vetovoimaisista osaluista, jotka yhdessä muodostavat loogisen ja elinvoimaisen kokonaisuuden.

Samalla kehitetään koko seudun vetovoimaa, parannetaan rakennetun ympäristön laatua ja huomioidaan ympäristötekijöiden kasvava merkitys alueiden välisessä kilpailussa.

Kaupunkiseudun vetovoiman lisäämiseksi yleiskaavaratkaisussa on panostettu merellisen kaupunkiympäristön luomiseen mm. rantavyöhykkeen harkitulla ja monipuolisella käyttönotolla. Asukkaille tarjotaan sekä urbaania merikaupunkia että merellistä pientaloasumista lähellä peruspalveluja. Kaavamääräyksin varmistetaan, että uudet ja tiivistyvät asuinalueet voidaan toteuttaa riittävän tehokkaina kokonaisuuksina, jotta niille voidaan toteuttaa joukkoliikennetarjonta.

Yleiskaavassa on osoitettu kehittämismerkintöjä, joilla turvataan pitkän aikavälin laajenemissuunnat. Kaavamääräyksin on varmistettu, että nykyisten taajamien tiivistämis- ja laajenemisvara hyödynnetään ennen uusien alueiden käyttöönottoa. Esimerkiksi Kotkan, Haminan ja Pyhtään Siltakylän kasvu suunnataan ensisijaisesti rakenteen sisään. Kun taajamien tiivistämisvara on hyödynnetty, varaudutaan pitkällä aikavälillä myös siihen, että rakenne voi laajentua olemassa olevan infrastruktuurin ja joukkoliikenteen länsi-itä-suuntaisen kehittämiskäytävän varressa.

Strategisuus näyttäytyy yleiskaavassa myös taajamatoimintojen luokittelussa. Intensiiviset taajamatoimintojen alueet kytkeytyvät joukkoliikenteen keskeiseen kehittämiskäytävään, joka tarjoaa nyt ja tulevaisuudessa kilpailukykyistä ja houkuttelevaa joukkoliikennettä. Kasvua ohjataan tälle joukkoliikennetyöhykkeelle sekä palvelukeskuksiin ja niiden välittömään läheisyyteen lähipalveluja tukien.

Elinkeinoelämän osalta lähtökohtana on ollut yleiskaavan joustavuus sekä positiivinen lähestyminen elinkeinoelämän muutoksiin. Avainsanana on 'mahdollistaminen'. Yleiskaavan pitää kestää aikaa ja mahdollistaa seudun elinkeinoelämän kehittyminen erilaiset skenaariot huomioiden. Yleiskaavalla varaudutaan riittävin aluevarauksin seudun kilpailukykyyn lisäämiseen. Lisäksi yleiskaavan tulee tukea toisistaan hyötyvien toimijoiden keskinäisiä synergioita (sijoitusratkaisut, yrityspuistot, sivutuotteiden hyödyntäminen jne).

---

Yleiskaava mahdollistaa sekä nykyisten yritysten toimintaedellytysten kehittämisen että uusien yritysten ja työpaikkojen sijoittumisen seudulle. Ratkaisevia tekijöitä kehityksessä ovat yritys- ja työpaikka-alueiden laajuus (riittävä mitoitus isojenkin yritysten tarpeisiin), monipuolisuus (mahdollisimman vähän rajoitteita eri toimintojen sijoittumiselle ja luonteeltaan erityyppiset alueet) sekä alueellinen sijoittuminen ja suhde muuhun alueidenkäyttöön. Nämä antavat mahdollisuuden yritystoiminnan määrälliseen, laadulliseen ja sijainniltaan tarkoituksenmukaiseen kehittämiseen.

Yleiskaavaa lähdettiin laatimaan kokonaissuunnitelmana (kehittämisalustana), joka sisälsi valmisteluvaiheessa paljon oikeusvaikutuksettomia merkintöjä ja suosituksia. Ehdotusvaiheessa merkinnöistä kuitenkin saadun palautteen perusteella eroteltiin juridinen, oikeusvaikutteinen osa kaavaksi. Kokonaissuunnitelma on esitetty selostuksen liitteenä ja siinä on osoitettu mm. yritys- ja työpaikka-alueiden toiminnallinen profilointi. Profilointia voidaan myöhemmin hyödyntää sekä jatkosuunnittelussa että alueiden markkinoinnissa uusille yrityksille.

Elinkeinostrategiassa ja yleiskaavan linjaratkaisussa esitetyt ja yleiskaavan mahdollistamat huomattavat kasvutavoitteet edellyttävät, että toteuttamisen vaiheistukseen kiinnitetään erityistä huomiota. Toteuttamisohjelmassa tuodaan esiin yleiskaavan keskeisimmät muutosalueet ja esitetään muutosta edistäviä toimenpiteitä sekä vaiheittain toteuttamisen periaatteet.

Keskeinen osa yleiskaavaa ovat yleiskaavan tavoitteiden toteutumiseen keskittyvät kaavamääräykset, joissa kuvataan seudun laadulliseen ja sisällölliseen kehittämiseen liittyvät periaatteet. Strateginen sisältö koostuu siis sekä kaavamerkintöjen (kaavakartan) että kaavamääräysten muodostamasta kokonaisuudesta, jota kaavaselostus toteuttamisohjelmineen selittää.

Toteuttamisohjelma on yleiskaavaa täydentävä asiakirja, jonka uudistamisaikataulu on strategista yleiskaavaa tiuhempi. Toteuttamisohjelmassa tuodaan esiin yleiskaavan keskeisimmät muutosalueet ja esitetään muutosta edistäviä toimenpiteitä sekä vaiheittain toteuttamisen periaatteet.



---

## OSA I: LÄHTÖKOHDAT

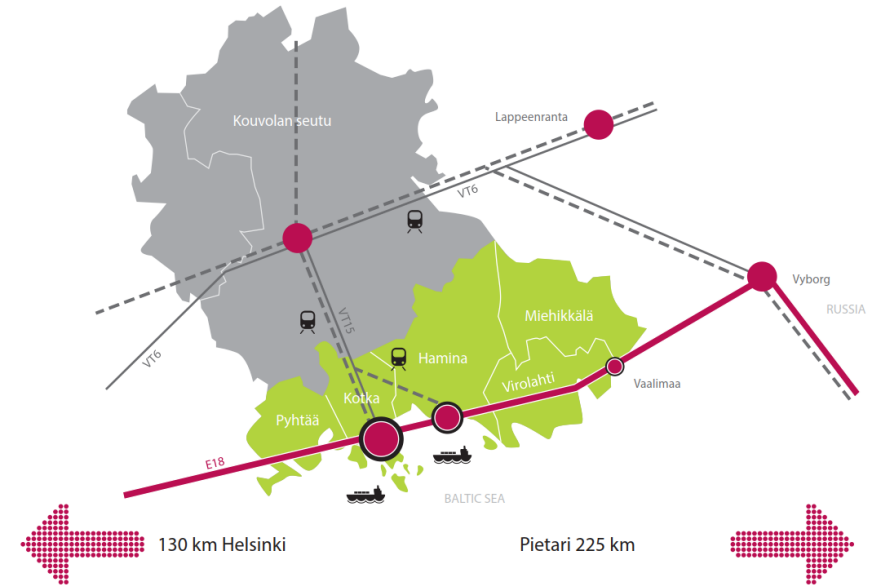
### 3 Suunnittelualue

Kotkan–Haminan seutu sijaitsee Kaakkois-Suomessa Kymenlaakson maakunnassa. Seutuun kuuluvat Pyhtään, Virolahden ja Miehikkälän kunnat sekä Kotkan ja Haminan kaupungit. Yhtenäinen kaupunkivyöhyke ulottuu Pyhtään Siltakylästä Kotkan keskustaan ja Karhulan kautta Haminaan. Tärkeimpiä keskuksia yhtenäisen kaupunkivyöhykkeen ulkopuolella ovat Pyhtään, Virolahden ja Miehikkälän kuntakeskukset ja ilmettä rikastavat perinteiset maaseutukylät.

Kotkan–Haminan seutu sijaitsee hyvien liikenneyhteyksien varrella, pääkaupunkiseudun ja Pietarin metropolialueen läheisyydessä. Seutu on keskeinen osa Pohjoista kasvuvyöhykettä. Seudun imago on vahvasti merihenkinen. Sattamatoiminta ja logistiset yhteydet ovat alueen elinkeinoelämän kivijalka. Tulevaisuudessa seudun elinkeinoelämässä korostuvat vahvemmin myös matkailu, kauppa ja digitaalinen liiketoiminta.

Asukasmäärältään seutu kuuluu Suomen keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoon. Seudun asukasluku on vakiintunut 2000-luvulla noin 90 000 asukkaan vuosituhatosen vaihtumista edeltäneen väestön vähenemisen jälkeen.

*Lähde: Kotkan–Haminan seudun kehityskuva 2040.*



Kuva 1. Suunnittelualue osana Kymenlaakson maakuntaa.

## 4 Suunnittelun lähtökohdat

Tähän lukuun on koottu suunnittelua koskevia lähtökohtia, jotka on jäsennelty valtakunnallisiin ja maakunnallisiin alueidenkäyttöä koskeviin linjauksiin; seudullisiin suunnitelmiin, selvityksiin ja hankkeisiin; kaupunkien omiin tavoitteisiin, strategioihin ja yleiskaavoihin sekä paikallisiin lähtökohtiin.

Lähtökohdat -luku on ilman painotuksia ja arvotuksia laadittu kooste suunnittelun kannalta merkittävimmiksi katsotuista selvityksistä ja suunnitelmista, joita suunnittelualueelle on ajan saatossa laadittu lukuisia määriä. Ne ovat tarkkuudeltaan ja tyyliltään erilaisia, eritasoisia, eri tarkoituksiin ja eri aikoina tehtyjä selvityksiä, jotka voivat olla keskenään ristiriitaisia, osin vanhentuneitakin. Ne kuvaavat kuitenkin kokonaisuutena hyvin yleiskaavan lähtötilannetta.

Perusselvitysaineiston ja muun lähtötietoaineiston merkitys on analysoitu suunnittelun yhteydessä. Kotkan–Haminan seudun strategisessa yleiskaavassa tehty suunnitteluratkaisu lopulta kertoo sen, mikä merkitys eri lähtökohdille on annettu ja mikä seudun strategisessa suunnittelussa on nähty olennaiseksi ja tärkeäksi.

### 4.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 13.11.2008 hyväksymät tarkistettut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) määrittävät alueidenkäyttöä koskevat linjaukset, jotka on otettava huomioon kaikkialla Suomessa.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan alueidenkäytöllä on nykyistä vahvemmin hillittävä ilmastonmuutosta. Tarkistetuissa tavoitteissa on kiinnitetty erityistä huomioita yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen ja liikennemäärien hillintään. Eheyttämällä tarkoitetaan sekä yhdyskuntien rakenteellista että ympäristön laadullista eheyttämistä. Eheä yhdyskuntarakenne on avain kestävään alueidenkäyttöön, millä tarkoitetaan yhdyskuntien ja elinympäristöjen ekologista, taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kestävyttä.

Eheytävää yhdyskuntarakennetta ja elinympäristön laatua koskevissa tavoitteissa mainitaan erityisesti kaupunkiseutujen ja taajamien eheyttämisen tarve. Vakavin huomio tulee kiinnittää kaupunkiseutujen reuna-alueiden yhä hajaantuvampaan asutusrakenteeseen. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan kaupunkiseutujen kehitys tulee kääntää hajautumisesta kohti eheyttämistä ja nykyistä tiiviimpää rakennetta. Haaste koskee niin asutuksen, palvelujen kuin työpaikkojenkin sijaintiratkaisuja.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet asettavat kaupunkiseudulla tehtävälle strategiselle suunnittelutyölle viralliset vaatimukset ja kansalliset tavoitteet.

Ympäristöministeriö valmistelee parhaillaan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) uudistamista. Tavoitteena on, että valtioneuvosto voisi päättää uudistetuista tavoitteista keväällä 2017.

*Lähteet: Valtioneuvoston päätös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisesta 13.11.2008, Ympäristöministeriö: Tulevaisuuden alueidenkäytöstä päätetään nyt.*

### 4.2 Seudun keskeiset strategiat

Kymenlaaksossa ja Kotkan–Haminan seudulla on viime vuosina laadittu useita seudun elinvoiman lisäämiseen tähtääviä strategioita:

- Kymenlaakso-ohjelma 2014-2017: Elinvoimaa Pohjoiselta kasvuvyöhykkeeltä
- Kaakon suunta – Kotkan–Haminan seudun kehityskuva 2040
- Kaakkois-Suomen liikennestrategia 2035
- Kymenlaakson liikennestrategia 2035
- Kaakko kasvuun, Kaakon kasvuohjelma vuosille 2013-2017 (päivitys käynnissä)
- Kotkan–Haminan seudun seutustrategia 2010–2015

- Kymenlaakson älykkään erikoistumisen strategia: kasvun ja kilpailukyvyin lisääminen alueellisten vahvuuksien pohjalta tutkimus-, osaamis- ja innovaatiokeskittymiä kehittämällä
- Kymenlaakson elinkeinostrategian päivitys (valmisteilla)
- Kotkan–Haminan seudun elinkeinostrategia 2016-2019
- Kotkan – Haminan seudun matkailun ja tapahtumatuotannon strategia 2011 - 2015 ja sen tuleva päivitys 2015 -
- Kaakon Rannikon luontomatkailustrategia 2020
- Kotkan–Haminan seudun risteilijäliiketoiminnan strategia 2014 – 2020
- Kotkan – Haminan seudun uusiutuvan teollisuuden ja logistiikan kehittämissstrategia 2020
- Kymenlaakson ilmasto- ja energiastrategia 2011-2020
- Kymenlaakson luonnonvarastrategia 2011-2020

#### 4.2.1 Kymenlaakso-ohjelma 2014-2017: Elinvoimaa Pohjoiselta kasvuvyöhykkeeltä

Kymenlaakso-ohjelma sisältää sekä aluekehityslaissa ja maankäyttö- ja rakennuslaissa määritellyn maakuntasuunnitelman että aluekehityslaissa määritellyn maakuntaohjelman.

##### *Maakuntasuunnitelma 2030*

Maakuntasuunnitelmassa osoitetaan maakunnan tavoiteltu kehitys, joka on pohjana sekä maakuntakaavoitukselle että maakuntaohjelmalle.

Kymenlaakso on kansainvälinen vuorovaikutusalue Helsingin ja Pietarin metropolialueiden kainalossa. Metropolialueiden kehitys vaikuttaa merkittävästi Kymenlaakson aluerakenteeseen ja sen kehitykseen. Kymenlaakso on aktiivinen toimija osana Pohjoista kasvuvyöhykettä. Maakunnan sijainti Itämeren rannikolla, kehittyvän Baltian talousalueen piirissä, luo pohjan elinkeinojen kehittämiseksi. Yhteistyö naapurimaakuntien kanssa tiivistyy.

Kymenlaakson aluerakenteen keskeinen tavoite on ekotehokkaan ja eheän yhdyskuntarakenteen kehittäminen. Kymenlaakson aluerakenne tukeutuu nyt ja

tulevaisuudessa Kotkan ja Kouvolan maakuntakeskuksiin. Maakunnan palvelurakennetta täydentävät pienemmät kaupunkikeskukset ja palvelukeskittymät. Kaupunkien läheinen maaseutu pysyy elinvoimaisena mutta palvelut tukeutuvat enenevässä määrin kaupunkikeskuksiin.

Aluerakenteen keskeinen tekijä on Venäjän ja Pohjoisen kasvuvyöhykkeen kehitys ja sen aiheuttamat vaikutukset maakunnan elinkeinoihin sekä väestökehitykseen. Myös pääkaupunkiseudun vaikutus korostuu entistä enemmän Kymenlaakson kehittämisessä. Mikäli Pohjoisen kasvuvyöhykkeen kasvu on voimakasta, tarvitaan riittävästi asumiseen ja elinkeinotoimintaan liittyviä alueita, yhteyksiä ja palvelurakenteita. Aluerakenteen kehityssuunta on olemassa olevien taajamien sisällä ja välissä (= tehokkaassa nykyisen rakenteen kehittämisessä).

Keskeinen muutoksen välittäjä on E18 tieyhteyden valmistuminen ja rajanylityspalveluiden kehittyminen. Salpausselän suuntaisten tie- ja rautatieliikenneyhteyksien merkitys muutosten välittäjänä voimistuu. Kehittyvä yritys- ja kauppatoiminta tukeutuu toimivaan ja eri liikennemuodot kattavaan liikenneverkkoon. Yhdyskuntarakenteen ekotehokkuuden parantaminen edellyttää tehokasta julkisen liikenteen ja raideliikenteen kehittämistä.

Aluerakenteen eheyttäminen ja kestävä maankäyttö luovat puitteet arvokkaiden luonnonalueiden virkistys-, matkailu- ja suojeluverkoston kehittämiseksi ja hyödyntämiseksi. Tarve luoda ihmisille laadukas, viihtyisä ja houkutteleva asuin- ja toimintaympäristö korostuu.

Energiatuotannon osalta korostuu uusiutuvien energiamuotojen hyödyntäminen. Tiivistyvällä aluerakenteella luodaan mahdollisuudet uusien energiamuotojen tehokkaalle käytölle. Alueidenkäytölliset edellytykset metsäenergian hyödyntämiseksi on jo nykyisellään pitkälti luotu ja niiden toimintaedellytysten tukeminen on aluerakenteen keskeinen tavoite.

##### *Maakuntaohjelma 2014-2017*

---

Kymenlaakso-ohjelma määrittää maakunnan strategian ja tahtotilan sekä tavoitteet seuraaville vuosille. Ohjelmassa sovitetaan yhteen alueen tahtotila sekä kansalliset ja EU-politiikan aluekehitystavoitteet. Kymenlaakso-ohjelmassa esitetyt strategiset valinnat ovat:

1. Turvallinen ja toimiva osaamis- ja liiketoimintaympäristö

- Suomen ja Kymenlaakson vahvuus on yhteiskunnan ja infrastruktuurin toimivuus ja turvallisuus. Yrityksille voidaan tarjota luotettava liiketoimintaympäristö suurten markkina-alueiden, EU:n ja Venäjän välissä. Lisääntyvissä määrin haetaan kontakteja ja kumppanuuksia myös muiden ns. BRIICS-maiden kehittyvistä talouksista.

2. Laadukas, puhdas ja viihtyisä asuin- ja toimintaympäristö

- Osaavat ja osallistuvat ihmiset ovat alueiden keskeisin voimavara. Panostamalla asuin ympäristön laatuun, puhtauteen ja viihtyisyyteen saadaan alueesta tehtyä mielenkiintoinen ja houkutteleva tulevaisuuden osaajille.

3. Pääliikenneväylät ja –yhteydet sekä rajaliikenne

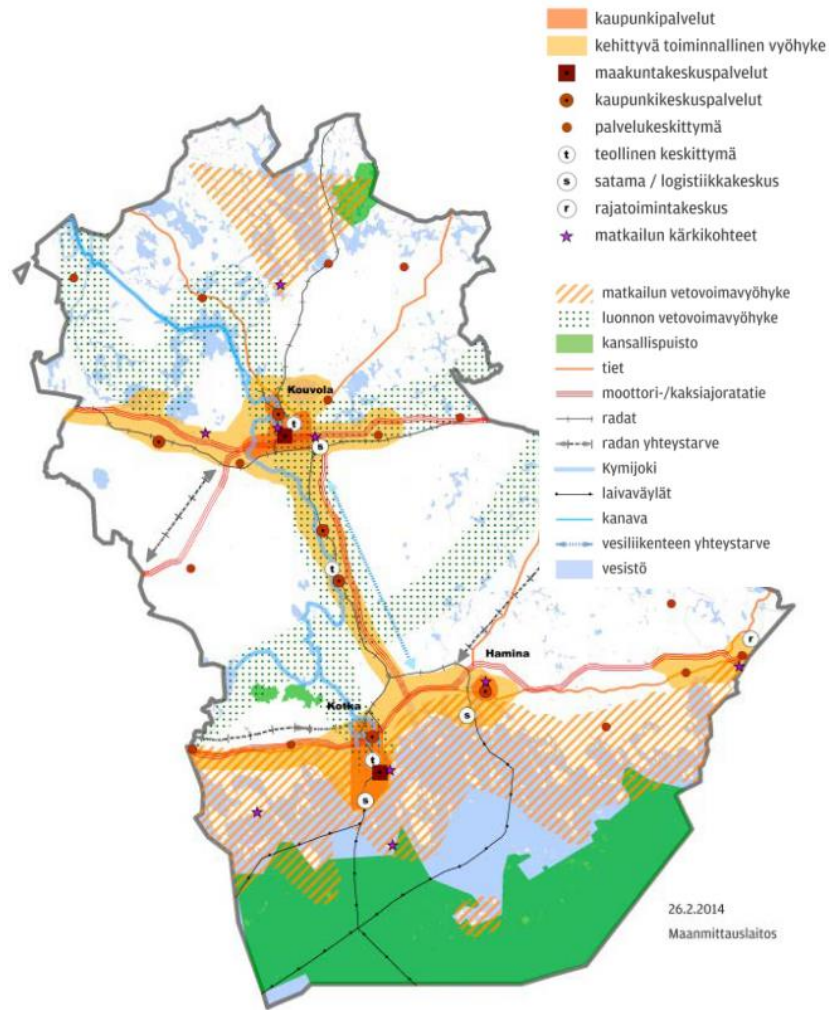
- Henkilöliikenteen matkat ja elinkeinoelämän kuljetukset ovat sujuvia ja turvallisia. Liikenneyhteydet tukevat ihmisten hyvinvointia, työssäkäyntiä, yritysten kilpailukykyä ja alueiden elinvoimaa. Liikennejärjestelmä mahdollistaa kansantaloudelle tärkeiden ulkomaankaupan toimialojen kustannustehokkaat ja luotettavat yhteydet. Liikennejärjestelmän palvelutasoa kehittämällä ylläpidetään Suomen kautta kulkevien sekä sisäisten kuljetusreittien kilpailukykyä Itämeren alueen toimintaympäristössä. Kaakkois-Suomen liikennejärjestelmä on kestäväällä tavalla kilpailukykyinen.

4. Pohjoista kasvuvyöhykettä hyödyntävät ja vahvistavat toimialat ja niiden rajapinnat

- innovatiiviset palvelut
- luonnonvarojen älykäs käyttö ja siihen liittyvät teknologiat

- ICT-alan uudet avaukset

*Lähde: Kymenlaakson liitto: Kymenlaakso-ohjelma 2014-2017.*



Kuva 2. Kymenlaakson aluerakenne 2030. Kotkan maakuntakeskuksen läheisessä vaikutuspiirissä on odotettavissa kasvua ja helmimäisten kehittämisvyöhykkeiden muodostumista Siltakylä-Kotka-Hamina-akseleilla. Kotkan ja Kouvolan välisen etelä-pohjoissuuntaisen akselin toiminnallinen kehittäminen palvelee elinkeinoelämää ja asukkaita. Matkailun ja virkistyksen osalta keskeinen vetovoima-alue on Itäisen Suomenlahden merialue. Lähde: Kymenlaakson liitto.

#### 4.2.2 Kaakon suunta -Kotkan–Haminan seudun kehityskuva 2040

Kehityskuva on Kotkan–Haminan seudun kuntien (Hamina, Kotka, Miehikkälä, Pyhtää ja Virolahti) yhteinen näkemys tulevaisuuden seuturakenteesta, jota alueella kannattaa tavoitella. Se korostaa maankäytön, asumisen, liikenteen, palveluiden ja elinkeinojen (MALPE) muodostamaa toiminnallista kokonaisuutta. Kehityskuvassa sovitaan vuoteen 2040 tähtäävät seudun yhdyskuntarakenteen pääperiaatteet, jotka ovat lähtökohta tarkemmalle suunnittelulle. Kehityskuvassa sovitut päämäärät ja periaatteet toteutuvat kuntien kaavoitus- ja suunnittelutyön sekä erilaisten kehityshankkeiden kautta. Kehityskuva ohjaa seudun yhteisen yleiskaavan laadintaa.

##### *Kehityskuvan strategiset päälinjaukset*

- 1) Rakennetaan seudusta kansainvälisesti näkyvä kokonaisuus osana Tukholma–Turku–Helsinki–Kotka–Pietari-kehityskäytävää. Hyödynnetään E18-tien tarjoama tunnettuus ja taloudellinen dynamiikka. Edistetään E18-kehityskäytävähankkeen tuloksia ja luodaan maankäytöllisiä edellytyksiä.
- 2) Seudullinen maankäyttöratkaisu perustuu olemassa olevan palvelu- ja työpaikkarakenteen hyödyntämiseen siten, että kasvu ohjataan kuntatalouden, liikenteen, ympäristön ja viihtyvyyden kannalta kestävällä tavalla.
  - a. Maankäyttöratkaisut toteutetaan joko nykyisiä joukkoliikennekäytäviä tiivistäen tai uusien alueiden riittävän tehokkaina kokonaisuuksina, jotta niille voidaan tuottaa sekä palvelut että joukkoliikennetarjonta.
  - b. Eheytetään Karhulan yhdyskuntarakennetta ja kehitetään Karhulaa seudun liikenteen solmukohtana.
  - c. Vahvistetaan kylärakenteen toimintaedellytyksiä erityisesti matkailun ja siihen liittyvien toimintojen osalta.

3) Asuinrakentamisen painopiste on Siltakylä–Kotka–Karhula–Hamina-vyöhykkeellä. Vyöhykkeen ulkopuoliselle maaseutumaiselle alueelle asukkaat ohjataan elinvoimaisiin taajamiin ja kyliin, joissa päivittäiset palvelut ovat saavutettavissa kevytliikenteellä. Ensisijaisesti vahvistetaan olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Jos yhdyskuntarakennetta on silti laajennettava, on

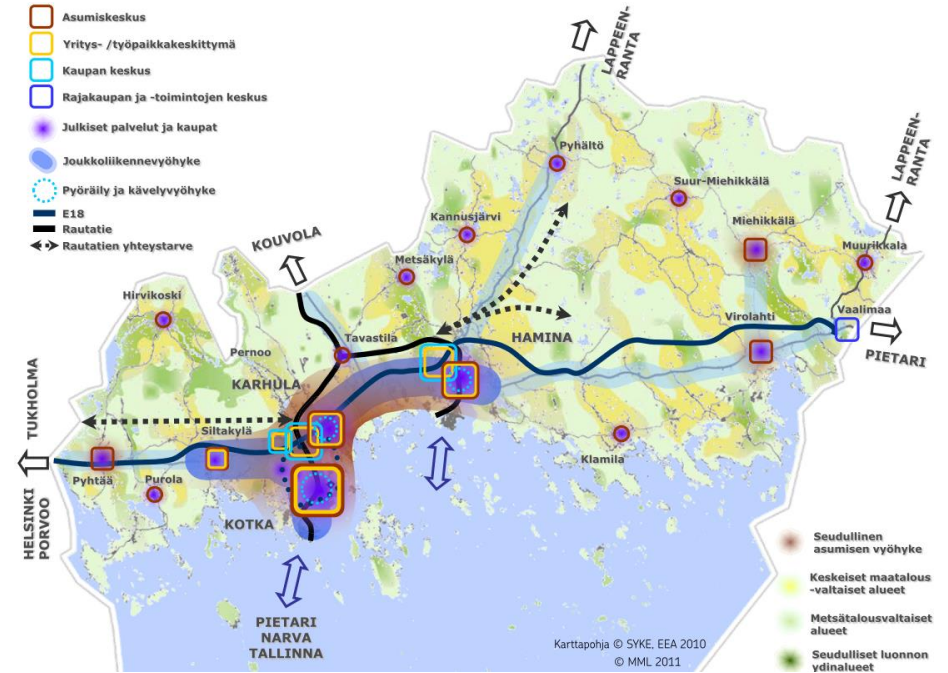
- a. laajennusalue toteutettava tarkkaan harkitusti
- b. laajennusalueen toteutettava seudullista kokonaisuutta
- c. laajennusalueella luotava edellytykset joukkoliikenteelle.

4) Työpaikat, palvelut ja kauppa ohjataan siten, että ne tukevat olemassa olevien keskusten kehitystä tai siten, että ne ovat hyvin saavutettavissa myös kesävillä kulkutavoilla (joukko- ja kevytliikenteellä).

- a. Vahvistetaan kaupan toimintaedellytyksiä ensisijaisesti olemassa oleviin kaupan keskittymiin.
- b. Hyödynnetään E18-tien mahdollisuuksia siten, että seutu muodostaa eheän kokonaisuuden, ja tien vaikutukset eivät johda yhdyskuntaraken-teen hajautumiseen.
- c. Vahvistetaan seudun vetovoimaa ja muuntautumiskykyä osoittamalla monipuolinen työpaikka-alueiden kokonaisuus.
- d. Selkeytetään alueiden keskinäiset roolit.

5) Maankäytössä varaudutaan Helsinki–Pietari-radon ja Kotkansaaren itäisen yhteyden toteutumiseen.

Lähde: Kaakon suunta - Kotkan–Haminan seudun kehityskuva 2040



Kuva 3. Kotkan–Haminan seudun kehityskuva

#### 4.2.3 Kaakkois-Suomen liikennestrategia 2035

Kaakkois-Suomen liikennestrategia 2035 on Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen, Kymenlaakson Liiton, Etelä-Karjalan liiton, Liikenneviraston sekä kuntien yhteinen näkemys ja priorisoitu kannanotto Kaakkois-Suomen liikennejärjestelmän keskeisistä kehittämistarpeista vuoteen 2035 saakka. Työn tavoitteena oli erityisesti valtakunnallista tai seudullista merkitystä omaavien kehittämistarpeiden tunnistaminen. Yksittäistä kuntaa koskettavat tai pelkästään paikallista merkitystä omaavat kehittämistarpeet tuodaan esille alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa.

Kaakkois-Suomen liikennejärjestelmän rungon muodostavat E18-liikennekäytävä, Salpausselän liikennekäytävä (valtatie 6 ja 12 sekä Lahti-Luumäki-Imatra

rata) ja Kotka-Kouvola yhteysväleillä olevat valtatie 15 ja Kouvola-Kotka/Hamina rataosuus. Tavaraliikenteen kannalta myös valtatie 26 merkittävyys korostuu. Yksittäisiä merkittäviä kohteita ovat HaminaKotka- satama, Kouvolan raide- ja maantieliikenteen terminaali sekä raja-asemat ja niille johtavat yhteydet.

Kaakkois-Suomen ja koko Suomen elinkeinoelämän menestys edellyttää kansainvälisesti kilpailukykyistä toimintaympäristöä. Kilpailukyvyn kehittämisen ja aluekehityksen vahvistamisen kannalta strategian keskeisimmäksi tavoitealueeksi nostettiin elinkeinoelämän tärkeiden kuljetusketjujen ja niihin liittyvien pääväylien sujuvuuden ja kustannustehokkuuden kehittäminen.

Strategiassa on tunnistettu priorisoituja kehittämistarpeita, joita Kotkan–Haminan seudulla ovat Kotka-Kouvola - liikennekäytävä (vt 15 ja rata) sekä raja-asema ja niille johtavat yhteydet. Yhteysvälikohtaisten kehittämistarpeiden lisäksi on tunnistettu merkittävimmät yksittäiset palvelutasopuutteet eli ns. liikennejärjestelmän pullonkaulakohteet. Nämä ovat liikenneverkon yksittäisiä merkittäviä ongelmakohteita, joissa käyttäjien kokema palvelutaso on nykyisin merkittävästi heikompi kuin tavoite nykytilanteessa. Tällaisia Kotka-Haminan seudulla ovat raideliikenteen osalta Hovinsaaren 1100 metrin raiteet (Kotka), Kotolahden ratapihan puuttuvat raiteet ja puuttuvat turvalaitteet (Kotka) sekä tieliikenteen osalta Vt 15 Kotkan sisääntulo (Hyväntuulentie) ja Vt 15 Paimenportin eritasoliittymä (Kotka).

Liikennestrategia ei ota lopullista kantaa tunnistettujen yhteysvälien kehittämistoimenpiteisiin vaan, niiden tarkentaminen edellyttää jatkosuunnittelua. Kaakkois-Suomen liikennestrategiatyö kytkeytyi aikataulullisesti maakuntaohjelmien laatimiseen vuorovaikutteisessa prosessissa.

#### 4.2.4 Kymenlaakson liikennestrategia 2035

Kymenlaakson liikennestrategian uudistaminen käytännössä tarkentaa ja konkretisoi vuonna 2014 valmistuneessa Kaakkois-Suomen liikennestrategiassa tunnistettuja pääväyliin ja seututason yhteyksiin kohdistuvia kehittämis-

tarpeita ja maakunnan alueen kuntien vastuulle osoitettuja teemoja. Suunnitelman haasteena on liikennehallinnon tasolla jo hyväksytyjen toimintamallien välittäminen kuntatasolle siten, että kunnat aidosti sitoutuvat toimintaan ja yhteisiin tavoitteisiin. Suunnitelma on samalla kannanotto alueen kehittämistarpeista tilanteesta, jossa liikennepolitiikan sisältö ja keinot ovat uudistuneet ja uudistumassa merkittävästi edellisen liikennestrategian laatimisaikakohdan tavoitteisiin nähden.

Strategiassa todetaan maankäytön muutosalueista liikkumisen näkökulmasta seuraavaa:

- **Kotkan Hovinsaaren ja Karhulan** välisen alueen kehittäminen vahvistaisi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja kasvattaisi yhteen nykytilanteessa vahvoja Hovinsaaren ja Karhulan kestävän liikkumisen mahdollistavia vyöhykkeitä. Pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten merkittävä parantaminen edellyttää moottoritien rinnakaistieyhteyksien kehittämistä ja Kymijoen haarojen ylittäviä yhteyksiä. Pitemmällä aikavälillä rakennetta voidaan kehittää täydentää Kotkan-saari–Tiutinen–Karhula -yhteydellä, joka mahdollistaisi joukkoliikenteen tehokkaan järjestämisen koko kaupunkivyöhykkeellä.
- **Siltakylän ja Heinlahden** tehokas kytkeminen Kotkan keskustarakenteeseen noussee esille, kun E18-moottoritien valmistumisen myötä kysyntä Kotkan länsipuolella oleville alueille lisääntyy merkittävästi. Kestävän liikkumisen turvaaminen edellyttää moottoritien rinnakkaisyhteyksien kehittämistä siten, että alueille voidaan luoda toimivat joukkoliikenteen ja pyöräilyn yhteydet.
- **Kotkan Jumalniemen** markettialueen kehittäminen on käynnistynyt E18-tien moottoritieksi parantamisen myötä. Alueen seudullinen saavutettavuus perustuu nyt ja tulevaisuudessa pääasiassa henkilöautoon. Vieressä sijaitsevan Karhulan alueelta asiointi voi tukeutua myös jalankulkuun ja pyöräilyyn mikäli yhteydet voidaan kehittää houkutteleviksi. Sijainti Kotkan ja Haminan välisellä joukkoliikennekäytävällä mahdollistaa alueen kytkennän myös joukkoliikenteen tarjonnan piiriin.
- **Haminan Summan** risteysalueelle on tulossa erityisesti tilaa vievän kaupan palveluja. Alueen seudullinen saavutettavuus perustuu nyt ja tulevaisuudessa pääasiassa henkilöautoon. Saavutettavuus Haminan keskusta-alueelta voi tukeutua myös jalankulkuun ja pyöräilyyn ja alue voidaan kytkeä myös Kotkan ja Haminan välisen joukkoliikenteen piiriin. Suunnitellut kaupalliset palvelut ovat kuitenkin pääasiassa henkilöautoiluun tukeutuvia.



- **Vaalimaan alue** on määritelty maakuntakaavassa rajakaupan suuryksikköalueeksi. Vaalimaan kaupan kehittämisen pääasiallisena kohderyhmänä ovat venäläiset matkailijat, mutta alueelle suunnitellut palvelut vaikuttavat myös Virolahden ja Miehikkälän asukkaiden asiointiin. Vaikutus Kotkan ja Haminan asukkaiden asiointiin jää vähäisemmäksi, koska etäisyys kaupunkien keskustapalveluihin ja samaan aikaan vireillä olevien Jumalniemen ja Summan alueiden kehittämishankkeisiin on suurempi. Vaalimaan alueen saavutettavuus perustuu henkilöautoon ja venäläisen matkailijoiden osalta myös bussiliikenteeseen.
- **HaminaKotka satama ja logistiikkakeskus** (käsittää sekä Mussalon että Haminan satamiin sijoittuvat toiminnot) ovat maakunnan keskeinen, kasvava voimavara. Näiden alueiden työmatkaliikkuminen perustuu vahvasti henkilöautonkäyttöön, koska tehokasta ja kannattavaa joukkoliikennettä on vaikea tuottaa.

### Strategiset kehittämislinjaukset

#### Kestävä kaupunki- ja taajamaliikenne

- Kymenlaakson liikennejärjestelmän yhdeksi tärkeimmäksi tavoitteeksi on asetettu työpaikkojen ja palvelukeskittymien saavutettavuuden parantaminen kestäväällä liikkumismuodoilla asukkaiden ja matkailun näkökulmasta. Kestävän ja viisaan liikkumisen edellytys on toimiva yhdyskuntarakenne ja tehokas vaihtoehtoja tarjoava liikennejärjestelmä.

#### Toimiva perusverkko ja liikennepalvelut

- Hallitusohjelmassa (27.5.2015) tavoitteena on puun käytön monipuolistaminen ja puuntavaran liikkuvuuden helpottaminen. Nämä linjaukset koskettavat erityisesti Kaakkois-Suomea, jossa puukuljetusten runkoreiteillä vt 6:lla, vt 15:sta ja vt 26:lla on useita pullonkaulakohteita.

#### Turvalliset matkat ja kuljetukset

- Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty viisi painopistealuetta, jotka alueen liikenneturvallisuustoimijoiden tulisi erityisesti huomioida toiminnassaan. Maankäytön suunnitteluun liittyviä aihepiirejä näistä ovat erityisesti mm.

- Kävelyn, pyöräilyn ja mopoilun liikenneturvallisuuden parantaminen; taajamien ajonopeudet, suojatieturvallisuus, jalankulku- ja pyörätieyhteydet ja niiden laatu, moporeitit
- Pääteiden liikenneturvallisuuden parantaminen; Kohtaamisonnettomuudet, riskiliittymät, kansainvälisen liikenteen turvallisuus

#### Sujuvat yhteydet kotimaahan ja ulkomaille

- Työssäkäyntialueet laajenevat ja limittyvät monitasoisiksi toiminnallisiksi vuoro-vaikutusalueiksi ja keskuksia yhdistäviksi työssäkäyntivyöhykkeiksi. Ylimaakunnallinen työssäkäynti lisääntyy edelleen. Maakunnan sisäisessä liikenteessä tavoitteena on vahvistaa Kotkan ja Kouvolan välistä työssäkäyntialuetta.
- Etelä-Kymenlaakson saavutettavuus vahvistuu E18-tien valmistumisen myötä erityisesti länteen Loviisan, Porvoon ja pääkaupunkiseudun suuntaan. Tämä lisää maankäytön kysyntää Kotkasta Pyhtään suuntaan ja erityisesti Siltakylässä. Liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden kannalta on tärkeää, että kysyntä voidaan ohjata nykyiseen rakenteeseen tukeutuen ja täydentäen Kotka–Siltakylä -vyöhykkeelle, jolloin pitkällä aikavälillä alueen liikennetarpeita voidaan palvella joukkoliikennettä tehostamalla.
- Kotka–Kouvola -yhteyvälin kehittäminen (valtatie 15 ja Kotka–Kouvola -rata)
  - Kotka-Kouvola yhteyväli palvelee TEN–T -ydinverkkoon kuuluvien Hamina-Kotka sataman ja Kouvolan rautatieterminaalin välisiä yhteyksiä. Kotka–Kouvola -rataosuus kuuluu myös TEN–T -ydinverkkoon.
  - Valtatie 15 Kotkasta Kouvolaan (41 km) on Kymenlaakson tärkein etelä–pohjoissuuntainen yhteys.

#### Kilpailukykyiset ulkomaankaupan kuljetukset

- Kymenlaakson alueella merkittävin kuljetuksia synnyttävä yksittäinen kohde on HaminaKotka -satama, joka on Suomen suurin yleis-, vienti-, kontti- ja transitosatama sekä täyden palvelun logistiikka- ja teollisuuskeskus. HaminaKotka -sataman kilpailukykyyn parantaminen meriteitse itään edellyttää itäsuunnan meriväylän oikaisemista.
- Kouvolan RailRoad-terminaalia ja logistiikka-aluetta ollaan kehittämässä kansainvälisen luokan terminaaliksi, joka yhdessä HaminaKotka sataman kanssa muodostaa Kymenlaaksoon Suomen mittakaavassa ainutlaatuisen logistisen kokonaisuuden.

- Valtatien 15 kehittäminen: valtatie 15 on Kotka–Kouvola-osuudella liikennemäärään nähden kapea, maankäytön liittymiä on tiheässä ja ohitusmahdollisuudet ovat huonot. Kiireellisimmät parantamista tarvitsevat kohteet ovat:
  - vt 15 Kotkan sisääntulo (Hyväntuulentie)
  - vt 15 Paimenportin eritasoliittymä
  - vt 15 Keltakankaan eritasoliittymä
- Merituulentien kehittäminen, jossa keskeisimpänä ongelma on satamien raskaan liikenteen ja paikallisen ja seudullisen henkilöliikenteen yhteensovittaminen. Tien nykyinen taso ei vastaa jo nykyisin suuren liikennemäärään ja korkean raskaan liikenteen osuuden tarpeita, minkä seurauksena teillä on liikenneturvallisuus- ja toimivuusongelmia.
- Kouvola–Kotka/Hamina-rataosan kehittäminen osana Vainikkala–Kouvola–Kotka/Hamina -transitokuljetusreittiä ja raskaimmin liikennöityjä rataosia. Kiireellisin kehittämistarve liittyy Venäjän liikenteen 1 100 metrin junapituuden mahdollistamiseen (ns. pullonkaulakohta). Osuudella Kouvola–Vainikkala on jo olemassa hyvät edellytykset ajaa 1 100 m junia, mutta rataosa Kouvola–Haminaan ja Kotkaan edelleen kehittämistä 1 100 m junien käyttöön.
- Valtatien 26 Hamina–Taavetti osuuden parantaminen. Yhteys palvelee erityisesti raskaita kuljetuksia HaminaKotkan satamaan. Tie on geometrialtaan pienipiirteinen ja heikkotasoinen.

#### 4.2.5 Kotkan–Haminan seudun elinkeinostrategia 2016-2019

Kotkan–Haminan seudulla on vuonna 2016 päivitetty alueen elinkeinotoiminnan kehittämistä ohjaavaa strategiaa. Elinkeinostrategiaa on työstänyt seudun yritys- ja päättäjäjoukko. Seudun kehittämissyhtiö Cursor on vastannut strategiatyön etenemisestä ja seudun kuntajohdosta ja yritysten edustajista koostuva yhtiön hallitus toiminut työn ohjaajana. Seutuvaltuusto hyväksyi elinkeinostrategian kokouksessaan 7.6.2016.

Elinkeinostrategia linjaa seudun elinkeinopolitiikan suuntaviivat ja haastaa niin julkisen sektorin kuin yksityisen sektorin toimijat entistä tiiviimpään yhteistyöhön uusien työpaikkojen ja kasvun aikaansaamiseksi. Elinkeinostrategiassa määritelty visio vuodelle 2025 kiteytyy kahteen sanaan - uudistunut ja veto-voimainen. Strategian arvopohja – rohkeus, avoimuus ja aitous edellyttää päätöksentekokykyä, kansainvälisyyttä ja omaleimaista tekemistä.

Strategian ambitiotaso vuoteen 2025 on kunnianhimoinen: 40 000 työpaikkaa ja 100 000 asukasta. Tämä tarkoittaa n. 8000 uuden työpaikan ja reilun 10 000 uuden asukkaan lisäystä nykytilaan.

Elinkeinostrategia korostaa seudun kilpailuetuna sijaintia laajenevan pääkaupunkiseudun sekä Pietarin talousalueen välittömässä vaikutuspiirissä. Pelkän sijainnin varaan tulevaisuuden menestystarinaa ei kuitenkaan rakenneta. Lisäksi elinkeinostrategiassa painotetaan uudistumista, jolla tarkoitetaan Kotkan–Haminan seudulla ennen kaikkea digitalisaation mahdollisuuksien täysimittaista hyödyntämistä niin perinteisesti vahvoilla aloilla kuten logistiikassa ja teollisuudessa kuin kasvupotentiaalia omaavalla matkailutoimialalla.

#### Digitaalisuus

Tavoite on luoda Kotkan–Haminan seudulle Suomen modernein oppimisympäristö, joka herättää huomiota maailmalla ja avaa seudun toimijoille mahdollisuuksia solmia kumppanuuksia kansainvälisesti merkittävien yritysten, korkeakoulujen ja innovaatioyhteisöjen kanssa.

Kehityksen aivokeskus tulee sijaitsemaan Kotkansaarella Kantasatamassa, johon sijoitetaan myös Xamkin kampus (Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu). Kampus tarjoaa puitteet yrityksille, opiskelijoille, kehittämisorganisaatioille ja julkiselle sektorille, joiden yhteisillä kehittämisalustoilla seudun veto-voima sekä kilpailukyky kasvavat. Kärkiteemojen joukosta löytyvät mm. pelillisuus, kyberturvallisuus ja IoT. Seudulle on jo avattu yrityskiihdyttämö, jonka toiminta tullaan linkittämään Xamkin kampukseen. Samalla, kun start up-yritysten määrä kasvaa, niille avataan lisää kumppanuuksia ja haetaan lisää kasvurahoitusta. Tällä hetkellä pelillisyyteen ja digitaalisuuteen kytkeytyvillä yrityksillä on etätyöyhteisöjä mm. Kotkansaarella Datariinassa, Sapokassa ja Karhulanniemellä. Pyhtäällä ja Haminaassa etätyöyhteisöjen avaamista on pohdittu. Tulevaisuudessa seudun etätyöyhteisöt saattavat yhdistyä saman katon alle.

Seudulta puuttuu toistaiseksi uusia vetovoimaisia asumismuotoja nuorille osaajille. Yhteisasumisen muodot voisivat olla varteenotettava avaus, jolla pystyttäisiin houkuttelemaan seudulle uran alkupuolella olevia asiantuntijoita

perheineen. Tulevaisuudessa tällaisen edelläkävijäyhteisön myötä vajaakäyttöiset taantuneet alueet voivat elävöityä ja jalostua identiteetiltään vetovoimaisiksi ja uniikeiksi kaupungin-/taajamanosiksi (*ns. Urbanit kesannot*).

Puistot toimivat osaltaan merkittävänä seudun vetovoiman edistäjinä ja uuden rittäjyyden dynamoina. Puistot toimivat elämysten tuottajina, liiketoimintalustoina, yhteisöjen aktiivisuuden lisääjinä, tapahtumakohteina, kohtaamispaikkoina ja innovatiivisen voiman uudistajina.

Kohtaamiset ja liikkuminen ovat keskeisen tärkeitä vaatimuksia nuorten asiantuntijoiden ryhmälle. Siksi seudun sisäisen julkisen liikenteen palvelujen on oltava ajan tasalla ja mahdollistettava tulevat muutokset. Lisäksi Kantasatamasta on löydyttävä toimivat yhteydet pääkaupunkiseudun osaamiskeskukseen. Seudun on myös aktiivisesti pysyttävä mukana yhä laajempien vuorovaikeus- ja talousalueiden kehityksessä ja varauduttava sen vaikutuksiin. Rantarata kytkisi Kotkan–Haminan seudun pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueeseen ja toisi sen myötä uusia seutuyhteistyön mahdollisuuksia. Hyperloop-radan kaltaiset futuristiset ratkaisut saattavat tulevaisuudessa merkittävästi muuttaa etäisyyksien merkitystä liiketoiminnan kansainvälistämisessä ja ulkomailla työssä käymisessä.

### *Uudistuva teollisuus ja logistiikka*

Uudistuvan teollisuuden kasvuohjelmassa suuret odotukset kohdistuvat bioalaan ja teollisiin symbiooseihin. Eräs tällainen on mm. BioA-konsepti, jonka turvin teollisuuden sivuvirtoja voidaan tulevaisuudessa hyödyntää kustannustehokkaasti. Tehokkaat energiajärjestelmät liittyvät läheisesti teollisiin symbiooseihin. Energiaintensiivinen teollisuus sijoittuu lähelle energialähteitä. Tämä yhteys näkyy seudulla selvästi mm. datakeskusten sijoittumisessa. Uusien tuotantolaitosten sijoituspaikat löytyvät hyvien logististen yhteyksien solmukohdista ja esimerkiksi vanhastaan käytössä olevilta teollisuus- ja tuotantoalueilta, joilla on jo tarvittava infrastruktuuri.

Logistiikan saralla yksi merkittävistä kehittämissuunnista on Kotka-Kouvola-yhteys. Tulevaisuudessa maakunnasta löytyy aktiivisessa käytössä oleva tava-

rankuljetusreitti Kotkan ja Haminan satama-alueilta Kouvolan multimodaali-termiinaliin. Kehitystyössä on huomioitava maantiekuljetusten turvallisuus, smart road –ratkaisut ja ajantasaisen tiedon välittäminen, maantien kunnan seuranta sekä mahdollisen oman kaistan rakentaminen raskaille kuljetuksille.

Uudistuvan teollisuuden kasvuohjelmassa digitaalisuus huomioidaan mm. osallisuudella yrityskiihdyttämöön (ks. edellä: Digitaalisuus), verkkokaupan mahdollisuuksien kehittämisessä, IoT-teemoissa ja 3D-liiketoiminnan muokkaamisessa.

Kaakonkulman kivitoimijat keskustelevat parhaillaan yhteistyöstä kiviaineksen kansainvälisen myynnin edistämisessä. Kivellä on ollut historiallista kysyntää mm. Pietarissa, jonne kivistä veistettyjä massiivisia lopputuotteita on päätyntä. Tämä seudullinen erikoistumisala on liitetty nyt myös puistojen tuotteistamiseen. Tätä erikoisalaa voidaan kehittää edelleen tuotteistamalla puistojen toteutuksen malli, käyttämällä siinä hyväksi seudun kivimateriaaleja ja puurakentamisen osaamista. Seudun viheralueet tulisivat toimimaan uuden kokonaisuuden näyteikkunoina.

### *Investoinnit*

Datakeskuksiin investoidaan maailmalla suuria summia. Tästä syystä Kotkan–Haminan seudun investointiportfoliossa ne on huomioitu erityisen tarkoin kohdekuvauksilla (Mussalo, Ahvenkoski, Mäkelänkangas, Korkeakoski). Googlen sijoittuminen Haminaan kehitti seudun osaamista suuren investointihankkeen kotiutuksessa, ja nyt Siemens (Mussalo) jatkaa seudun profiloitumista turvalliseksi, luotettavaksi ja toimivan yritysekosysteemin tarjoavaksi datakeskusten sijoituspaikaksi. Google laajenee edelleen, ja se nivoutuu seudun muuhun businessympäristöön muun muassa teollisuuden sivuvirtojen tuottajana (lämpöä kalankasvatukseen). Uusia datakeskuksia voidaan ottaa vastaan mm. Karhulan Teollisuuspuistoon – teollinen infra valmiina ja valmista tuotantotilaa löytyy ja Suutarin alueelle Kotkan ja Haminan rajalla – datakeskuksille hyvin soveltuva tontti valmiina.

HaminaKotkan sataman liiketoiminnasta mainittakoon kemian klusteri, energia-ala (mm. LNG-terminaali), suuret kokoonpanot (painavien kokonaisuuksien rakentaminen satamassa ja lähetys laivoilla maailmalle), logistiikkaintensiiviset alat ja internetkauppa (tavaran pakkaus – kontitus – lähetys maailmalle). Mussalo on profiloitunut konttisatamaksi, Haminaan on keskittynyt kemian teollisuutta, sahatavaraa ja hiiltä (bulkksatama). Hietasen satamassa on autoista tyhjentynyt suuri kenttä, jota on mahdollista käyttää uusiin tarpeisiin esim. liittyen risteilijäliiketoimintaan. Mussalo soveltuu myös suurten projektitoimitusten toteuttamiseen, kuten Nord Stream/Wasco-kaasuputkien pinoittamiseen. Kyseisen projektin ansiosta Mussalon rooli työssäkäyntipaikana kasvaa entisestään.

E18-moottoritien merkitys seudun kasvuohjelmille on suuri. Moottoriväylä edistää niin ihmisten, tavaroiden kuin pääoman liikkuvuutta. Digitaalisten palvelujen kehittämisessä E18 näyttäytyy myös älyliikenteen väylänä. Investointien ja osaajien houkuttelussa tartutaan hanakasti E18:n mahdollistamaan nopeaan yhteyteen metropolialueeseen ja Helsinki-Vantaan lentokenttään. Esimerkiksi Hub Logistics sijoittui seudulle pitkälti moottoriväylän ansiosta.

### Matkailu

Seudun kansainvälistyminen näkyy matkailun investointityössä. Kotkan Kantasataman Old Port -investointi tuo seudulle monialaisen elämyskeskuksen ja monitoimiareenan, hotellin sekä kytkee seudun osaksi risteilijäliikenteen verkostoa. Kantasatama tulee kehittämään myös korkeatasoista kaupunkiasumista palveluineen, joihin lukeutuu mm. pienvenesatama. Venäjä on yksi markkinoinnin kohdemaista, mutta risteilijävieraita odotetaan myös muualta maailmasta. Yksi yhteistyösopimuksen allekirjoittaneista tahoista on Pietarin matkustajasatama ”Marine Façade”. Risteilijävieraita voidaan ottaa vastaan Kantasataman lisäksi myös Mussalon satamassa, joka voi ottaa vastaan suuria aluksia, ja Hietasessa.

Monitoimiareena tuo seudulle pitkään kaivatut puitteet suurille tapahtumille. Koska Kantasatama tulee Xamkin sijoittumisen vuoksi olemaan myös digitaalisuuden ja uudenlaisen oppimisen osaamiskeskus, Kotkansaaren voi odottaa herättävän merkittävää kansainvälistä aktiivisuutta.

Vaalimaan rajanylityspaikan tuntumaan odotetaan korkeatasoista kauppakeskusta ja Zsar Outlet Village –keskittymää. Venäjä ja rajaliikenne ovat tietysti tärkeitä teemoja alueen tulevaisuudelle. Tulevaisuuden mahdollisuuksiin kuitenkin uskotaan, ja alueen laajenemismahdollisuudet on varmistettu maaosastoilla. Venäjän lisäksi metropolialue – erityisesti lentokentän läheisyys – ja Aasian matkailu ovat ratkaisevia kysymyksiä. Zsar organisoii kuljetuksia Helsinki-Vantaan lentokentältä Vaalimaalle.

Vaalimaan kehittymisen mukanaan tuomiin majoitushaasteisiin on tartuttu mm. Hurrin alueella, johon on suunniteltu korkeatasoinen hotelli ja mökkikylä. Samansuuntaisia suunnitelmia löytyy myös Verssosta, johon aiotaan rakentaa spa-hotelli, mökkejä ja Marina-alue.

Kotkan Katariinan alueelle on myös suunniteltu hotelli, joka linkittyisi saumattomasti Katariinan Meripuiston palveluihin. Katariina profiloituisi mielenkiintoisesti sen edelläkävijäyhteisön tarpeisiin, joka toimii keihäänkärkenä seudun digitaalisuuden ja pelillistämisen kasvuohjelmassa (nuoret asiantuntijat perheineen). Tämä ryhmä tarvitsee vapaa-aikaansa urbaaneja tapahtumia, konsertteja, elämyksiä ja kohtaamisia – kaikkia näitä pystytään järjestämään Katariinassa, Kotkan keskustan välittömässä tuntumassa.

Edellä mainitut kohteet saavat tarvitsemaansa tukea seudun luonto- ja hyvinvointimatkailun palveluista. Niihin kuuluvat mm. vierassatamat (Kantasatama, Klamila, Tervasaari, Keihässalmi), suoalueet (Valkmusan kansallispuisto) ja jokireitit. Seudulla on runsaasti kalastuskohteita ja testattuja veneilyreittejä. Palveluinfraa kehitetään parhaillaan, ja lisää toimijoita houkutellessaan mukaan ideomaan sekä toteuttamaan matkailupalveluja.

Pyhtään Sirius Sport Resortin ympäristöön on muodostumassa mielenkiintoinen elämyspalveluiden ekosysteemi. Siriuksen lähimaastoon on suunniteltu

lentokenttä, joka voisi toteutuessaan palvella ilmailuharrastajia ja laskuvarjohyppääjiä.

Kotkan–Haminan seutu on kiinnostanut sekä kotimaisia että ulkomaisia elokuvatuotantoja. Kaakon Elokuvakomissio markkinoi ja myy seudun kohteita erittäin aktiivisesti ja saa työhönsä AV-kannustirahaa valtiolta. Tulevaisuudessa tarvitaan yhä useampia studio-lokaatioita. Tällaisia paikkoja voisi löytyä mm. Kantasataman monitoimiareenalta, satamien hallitiloista ja Karhulan tyhjiä liiketiloista.

### *Kokeilukulttuuri*

Seudun oppimisympäristön kehittymisen tueksi on suunniteltu Tulevaisuuden yliopisto –malli 21UNI, jonka perusajatus lähtee siitä, että oppimiseen ei tarvita seiniä. Toiminta kytkeytyy tiiviisiin etäyhteyksiin maailman huippuyliopistojen kanssa. 21UNI-tukikohta voisi sijaita Kantasatamassa. Oppimisympäristöjä kehitetään yhteistyössä seudun yritysten ja opiskelijoiden kanssa.

Pop Up-konttitori Kotkan Katariinantorilla pilotoi seudullisen Pop Up –yrittäjyyskonseptin, jolla luodaan turvallinen ympäristö yritysideoiden kokeiluun. Tori tarjoaa toimiville yrityksille uusia tapoja tavoittaa asiakkaita, edistää seudullisten tapahtumien toteutusta, luo seudulle uuden erityisosaamisen alan ja tarjoaa uusia markkinointisäilytöjä sekä rakentaa seudun sisäistä monialaista yhteistyötä (Cursor, oppilaitokset, yrittäjäjärjestöt, kaupunkisuunnittelijat ym.). Uusia mahdollisia Pop up-kohteita ovat Klamila, Bunkkerimuseo, Tervasaari, Haminan keskusta, Miehikkälä.

## 4.3 Maakuntakaava

Maakuntakaavoitus on ensisijainen suunnittelumuoto valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden konkretisoinnissa. Kymenlaaksossa maakuntakaavat on laadittu vaiheittain. Kotkan–Haminan seudulla on voimassa viisi vahvistettua vaihemaakuntakaavaa:

- **Taajamat ja niiden ympäristöt** (vahvistettu 25.8.2008 ja 18.1.2010)

- **Maaseutu ja luonto** (vahvistettu 14.12.2010)
- **Energiamaakuntakaava** (vahvistettu 10.4.2015)
- **Kauppa ja merialue** (vahvistettu 26.11.2014)
- **Itä-Uudenmaan maakuntakaava** (vahvistettu 15.2.2010)

Maakuntakaavassa *Taajamat ja niiden ympäristöt*, on tarkasteltu kuntakeskusten taajamia ja niiden lähialueita. Kymenlaakson maakuntakaavan *Maaseutu ja luonto* teemoja – kulttuuri- ja luonnonperintöarvoja, luonnonvaroja ja virkistystä – on käsitelty niiltä osin, kuin ne kohdistuvat *Taajamat ja niiden ympäristöt* -vaihekaavan alueelle. Maakuntakaavassa *Maaseutu ja luonto* käsitellään ensimmäisen kaavavaiheen ulkopuolelle jäävät Kymenlaakson alueet. Ensimmäisen kaavavaiheen teemoja käsitellään myös toisessa vaiheessa alueen luonteen mukaisesti.

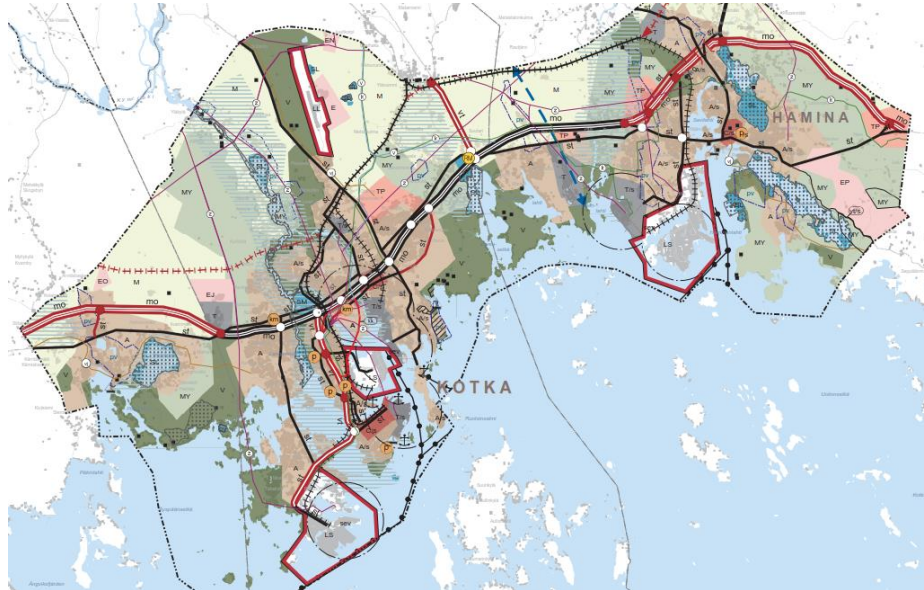
*Energiamaakuntakaavassa* on osoitettu maakunnallisesti merkittäviä tuuli-voima-alueita sekä ylismaakunnalliset jätteenpolttolaitokset ja merkitykseltään vähintään seudulliset jätevedenkäsittelylaitokset.

*Kauppa ja merialue* -maakuntakaavassa on määritetty seudullisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksikön alarajat ja osoitettu suuryksiköiden sijoittuminen. Lisäksi kaavassa on osoitettu valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät merialueen suunnittelukokonaisuudet. Vuoden 2010 alusta lähtien Pyhtään kuntaan liitettyä ns. Vastilan mutkan aluetta koskee *Itä-Uudenmaan maakuntakaava*.

Kymenlaakson vaihemaakuntakaavoihin liittyy lukuisia tarkistus- ja ajantasais- tamistarpeita. Vaihemaakuntakaavojen tarkistaminen ja ajantasastaminen on tarkoituksenmukaista toteuttaa laatimalla Kymenlaakson kokonismaakuntakaava. Kymenlaakson maakuntahallitus on 22.2.2016 päättänyt käynnistää Kymenlaakson kokonismaakuntakaavan 2040 laatimisen. Maakuntakaavan keskeisin sisältö Kotkan–Haminan seudulla

Kotkansaari (C), Karhula (C), Haminan keskusta (C) ja Virojoki (c) on osoitettu maakuntakaavassa keskustatoimintojen alueina. Merkinnällä on osoitettu keskustahakuisten palvelu-, hallinto-, asumis- ja muiden toimintojen alueet. Muut

yksityiskohtaista suunnittelua edellyttävät asumisen alueet sekä palvelu- ja työpaikka-alueet on merkitty taajamatoimintojen alueina. Lisäksi Hovinsaaren ja Karhulan väliin sijoittuva alue on merkitty maakuntakaavaan kaupunkikehittämisen kohdealueena, johon kohdistuu seudullisesti merkittäviä kehittämistarpeita. Alue muodostaa yhdyskuntarakenteeseen osakesukuksia erottavan sauman, jonka keskeinen sijainti on jäänyt hyödyntämättä.



Kuva 4. Ote Kymenlaakson maakuntakaavasta Taajamat ja niiden ympäristöt.

Maakuntakaavassa virkistysalueiksi on osoitettu yhdyskunta- ja taajamarakenteen kannalta tärkeitä viheralueita, viherväyliä sekä virkistykseen ja ulkoiluun tarkoitettuja alueita. Maakuntakaavan mukaan alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava viheralueiden yhtenäisyys, niiden keskinäinen verkottuminen ja laatu, virkistyskäytön ja suojeluarvojen yhteensovitus sekä aluekokonaisuuksien saavutettavuus.

Maakuntakaavassa on osoitettu yhtenäisiä virkistysalueita merenrannoille (mm. Pyhtään Heinlahti, Kotkan Mussalo ja Itärannan–Mäntykankaan alue,

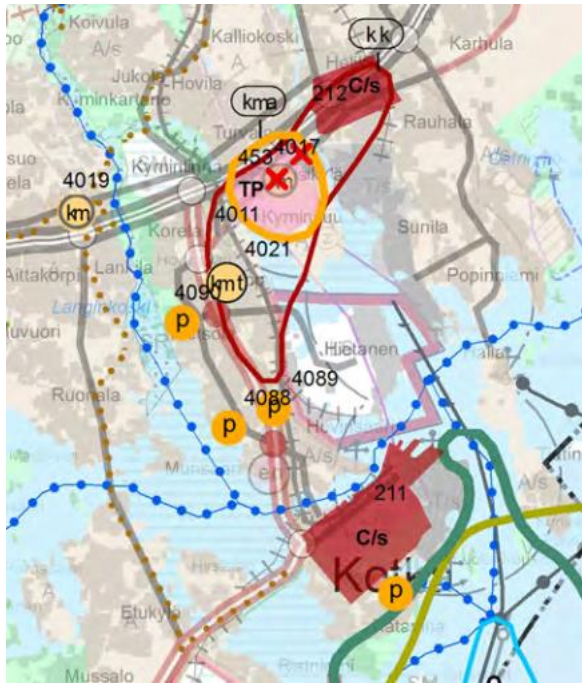
Haminan Salmi, Summa ja Vilniemi) sekä rakenteellisia viherväyliä mereltä sisämaahan (Lentokentän länsipuoli, Kymijoen ranta-alueet ja Haminan Ruissalon alue). Lähivirkistysaluevarauksilla on metsiä, rantoja, peltoja, urheilupuistoja, golfkenttiä, kuntoratoja, puistoalueita, melu- ja näkösuojametsiä, viherkäyttäviä, uima-rantoja sekä pienvenesatamia. Maakuntakaavan yleispiirteiden lisäksi taajamien sisäisiä lähivirkistysalueita ei ole esitetty maakuntakaavassa.

Taajamien lähivirkistysalueiden lisäksi maakuntakaavassa on osoitettu retkeily- ja ulkoilualueita sekä maa- ja metsätalousvaltaisia alueita, jotka pääkäyttötarkoituksen lisäksi ovat ulkoilun kannalta maakunnallisesti ja seudullisesti merkittäviä. Kotkan–Haminan seudulla tällaisia ovat mm. Merkjärven alue Haminassa, Munapirtti ja Kaunissaari Pyhtäällä sekä Kirkonmaa Kotkassa. Tärkeimmät viheryhteydet jatkuvat suunnittelualan ulkopuolelle.

Maakuntakaavassa Kotkan Jylppy ja Ristikallio, Haminan Lankamalmi, Lelu ja Summa sekä Virolahden Vaalimaa on osoitettu seudullisesti merkittävänä työpaikka-alueina (TP). Alueille saadaan sijoittaa ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta teollisuutta ja varastointia, toimisto- ja palvelutyöpaikkoja. Seudullisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia aiheuttavia teollisuusalueita ja teollisuuden varastoalueita (T) ovat Kotkan Rajavuoret, Sunila ja Kotkansaari, Haminan Mäkelänkangas, Summa ja Husula. Taajamien ja niiden lähialueiden ulkopuolelle on osoitettu kaksi teollisuusaluetta: Kumpulan teollisuusalue Pyhtäällä ja Vahterikonkangas Virolahdella.

Maakuntakaavassa on osoitettu vähittäiskaupan kehittämisen kohdealueena (kma) Jumalniemen alue Kotkassa ja Summan alue Haminassa. Jumalniemeen saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä, joiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 230 000 k-m<sup>2</sup>. Summassa vastaava luku on 120 000 k-m<sup>2</sup>. Vähittäiskaupan suuryksiköitä saa sijoittaa myös Sutelaan (km), Jylppyyn (kmt), Keltakallioon (kmt) ja Siltakylään (km). Virolahden Vaalimaa on merkitty maakuntakaavassa rajapalveluiden ja kaupan kehittämisen alueena (kma-r), jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä, joiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 100 000 k-m<sup>2</sup>. Maakuntakaavassa ei ole määritelty kaupan

mitoitusta suurimmille keskustoille Kotkansaarelle, Karhulalle ja Haminalle. Vi-rojoen mitoitus on 15 000 k-m<sup>2</sup>.



Kuva 5. Ote Kymenlaakson maakuntakaavasta Kauppa ja merialue.

Merkittävät ja laajat matkailualueet on osoitettu maakuntakaavassa aluevarausrakina. Suunnittelualueella tällaisia ovat Mäntyniemi ja Verssonkangas Pyhtäällä, Hurpun alue Virolahdella ja Rankin matkailualue Kotkassa. Yksittäiset matkailukohteet on osoitettu kohdemerkinnällä. Suurin osa maakuntakaavan matkailukohteista ja -alueista on toteutunut. Lisäksi maakuntakaavassa on osoitettu matkailun kehittämisalueet Pyhtään länsihaarojen alueelta Kaunisaareseen sekä Kotkansaaren Kantasatamasta Lehmäsaaren, Kirkonmaan ja Rankin ympäristöön. Kehittämisalueilla on luonto- ja kulttuurimatkailuun soveltuvia arvoalueita ja niitä tukevia palvelukeskittymiä, venereittejä ja -satamia.

Luonnonvarojen kestävä käytön ohjaamiseksi maakuntakaavassa on osoitettu alueita maa-ainesten ottoa (EOM) ja turvetuotantoa (EOT) varten. Hein-suon kaatopaikka-alue on osoitettu maakunnallisesti merkittävänä jätteenkäsittelyalueena (EJ). yhdyskuntateknisen huollon alueena (et1) on osoitettu Mussalon jätevedenkäsittelylaitos ja energianhuoltoalueina (en) Hovinsaaren biovoimalaitos ja Korkeakosken jätteenpolttolaitos. Maakuntakaavaan on merkitty myös maakunnallisesti merkittäviä tuulivoimaloiden sijoitusalueita.

Maaseutua ja luontoa käsittelevässä maakuntakaavassa on annettu seuraava koko kaava-alueen koskeva suunnittelumääräys:

*”Maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa on tulvariski otettava erityisesti huomioon Kymenlaakson tulvakerkillä alueilla. Rannikon ja saariston maankäytön suunnittelussa, rakentamisessa ja merkittävien yhteiskunnan toimintojen sijoittelussa on erityistä huomiota kiinnitettävä tulvariskeihin, silloin kun maanpinnan korkeus on tason +3,0 metriä alapuolella. Myös muiden vesistöjen ranta-alueiden maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa on aina tarpeen ottaa huomioon vesistöjen tulvakerkkyys.*

*Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee keskeisenä periaatteena vesistöjen läheisyydessä olla yhtenäisen rakentamattoman rantaviivan säästäminen.”*

Energiamaakuntakaavassa on annettu seuraavat koko maakuntaa koskevat suunnittelumääräykset:

*”Alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee selvittää edellytyksiä uusiutuvaan energiaan perustuvien järjestelmien käyttöön.*

*Tuulivoimaa suunniteltaessa tulee voimalat sijoittaa ensisijaisesti muualle kuin maakuntakaavassa osoitetuille taajamatoimintojen alueille, virkistysalueille tai kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeille alueille. Tuulivoimaloita suunniteltaessa on erityisesti selvitettävä asumisen, työnteon ja virkistysalueisiin sekä kulttuuriympäristöön, maisemaan ja luontoarvoihin kohdistuvat vaikutukset.*

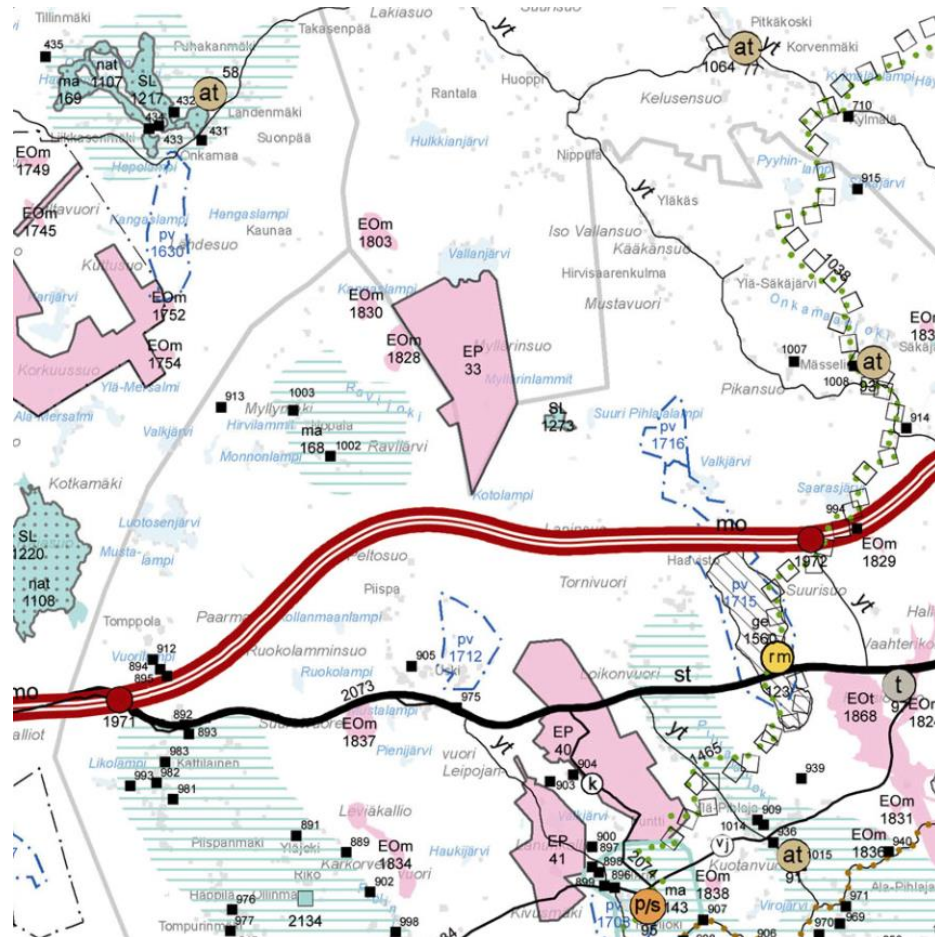
*Suunniteltaessa tuulivoimaloiden sijoittamista taajamatoimintojen läheisyyteen, tulee selvittää tuulivoimatuotannon vaikutukset alueen maankäytön kehittämismahdollisuuksiin.*

*Tuulivoimalat tulee sijoittaa keskitetysti.”*

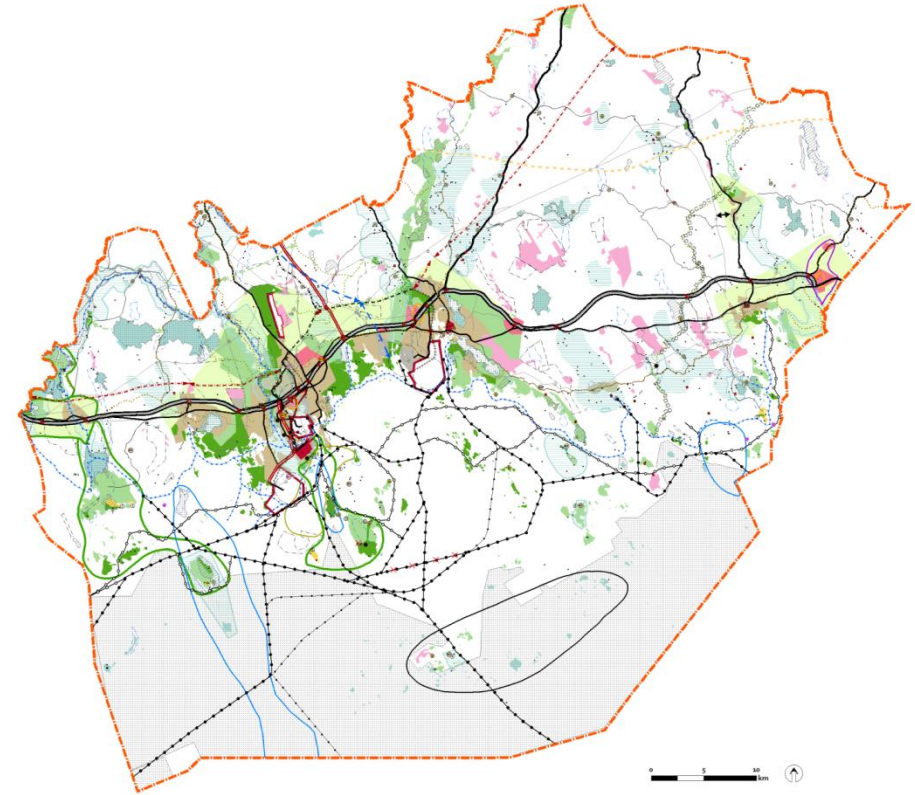
Kauppaa ja merialuetta koskevassa maakuntakaavassa on annettu seuraavat koko maakuntaa koskevat suunnittelumääräykset:

”Alueidenkäytön tarkemmassa suunnittelussa tulee edistää vaelluskalojen luontaisen lisääntymisen edellytyksiä Kymijoenlaaksoilla.

Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön alaraja on oheisten taulukoiden mukainen, ellei selvitysten perusteella toisin osoiteta.”



Kuva 6. Ote Kymenlaakson maakuntakaavasta Maaseutu ja luonto.



Kuva 7. Ote Kymenlaakson maakuntakaavojen yhdistelmäkartasta (epävirallinen vaihemaa-kuntakaavojen yhdistelmä).

#### 4.4 Voimassa ja vireillä olevat kuntien kaavat

##### 4.4.1 Yleiskaavat ja asemakaavat

Suunnittelualueella on voimassa eri-ikäisiä oikeusvaikutteisia ja oikeusvaikutuksettomia yleiskaavoja. Strategisessa yleiskaavatyössä tarkastellaan kaavoitettujen alueiden osalta kaavojen ajantasaisuutta ja tarkoituksenmukaisuutta



seudun tärkeimpien tavoitteiden kannalta, sekä mahdollisia voimassa olevien kaavojen muutostarpeita.

Seuraavassa taulukossa yleiskaavojen tilanne vuonna 2015. Kaavat ovat oikeusvaikutteisia, ellei ohessa muuta todeta.

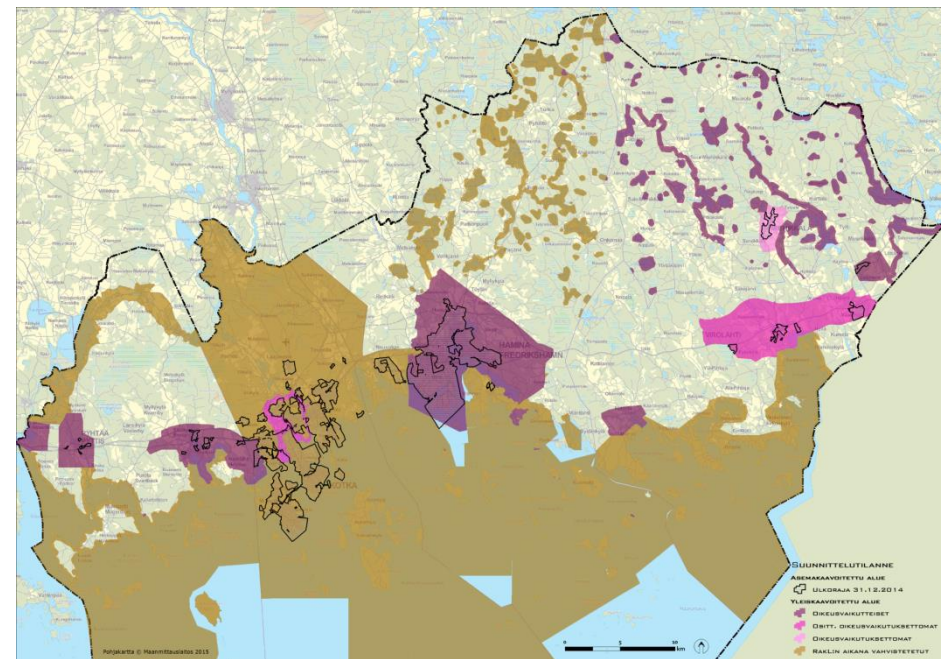
KUNTA	NIMI/ALUE	TILANNE/VAHVISTAMISVUOSI
Hamina	Keskeisten alueiden yleiskaava	2006 (kaupunki), vahvistettu 2008
Hamina	Vilniemen osayleiskaava	Hyväksyntä 2015
Hamina	Järvialueen osayleiskaavan muutos	2016-
Hamina	Mäntlahden, Pyötsaaren osayleiskaavan laajennus ja muutos	Hyväksyntä 2015
Hamina	Keskeisten alueiden yleiskaavan muutos Sopenvuoren alueella	Hyväksyntä 2015
Hamina	Summan Nuottasaari, osayleiskaavan muutos	Hyväksyntä 2015
Hamina	Punakalliontie Lupinlahden rannalla, osayleiskaavan muutos	Hyväksyntä 2015
Hamina	Pikku-Vasko, osayleiskaavan muutos	Hyväksyntä 2015
Hamina	Lankila, osayleiskaavan muutos	Hyväksyntä 2015
Hamina	Tuulivoimaosayleiskaava, Myllykylä	Hyväksyntä 2016
Hamina	Tuulivoimaosayleiskaava, Onkamaa	Hyväksyntä 2016
Hamina	Haminan länsiosan tuulivoimaosayleiskaava, Mäyränmäki	Luonnosvaiheessa, hyväksyntä 2016
Hamina	Kaupunkirantojen yleissuunnitelma, tavoitteiden täsmentäminen ja suunnitelman tarkistaminen	2015-2016
Hamina	Järvialueen osayleiskaava	Vahvistettu 2001
Hamina	Vilniemen osayleiskaava	Vahvistettu 1997
Hamina	Läntisen saariston osayleiskaava	Vahvistettu 1995
Hamina	Summa-Neuvoton-Salmi-alueen osayleiskaava	Vahvistettu 1991

Hamina	Summa-Poitsila-alueen osayleiskaava	Vahvistettu 1990
Hamina	Keskisen ja itäisen saariston osayleiskaava	Vahvistettu 1986
Kotka	Koko kaupungin kattava yleiskaava	1986 (kaupunki, oikeusvaikutuksen osa) 1988 (YM hyväksyi saaristo-osan)
Kotka	Yleiskaavan saaristo-osan muutos	1992 (kaupunki), 1995 (YM)
Kotka	Haapasaaren osayleiskaava	1995 (kaupunki), 1998 (YM)
Kotka	Kotkansaaren osayleiskaava	1996 (kaupunki, oikeusvaikutuksen)
Kotka	Kaukola-Pihkoon osayleiskaava	1986 (kaupunki, oikeusvaikutuksen)
Kotka	Kaukola-Pihkoon osayleiskaavan osan muutos	1990 (kaupunki, oikeusvaikutuksen)
Kotka	Mussalon osayleiskaava	1992 (kaupunki, oikeusvaikutuksen)
Kotka	Karhulan osayleiskaava	1988 (kaupunki, oikeusvaikutuksen)
Kotka	Otsola-Itärannan osayleiskaava	1994 (kaupunki, oikeusvaikutuksen)
Kotka	Tiutisen osayleiskaava	1989 (kaupunki, oikeusvaikutuksen)
Kotka	Räskin osayleiskaava	2011 (kaupunki)
Kotka	Kymijoen eteläosan osayleiskaava	2013 (kaupunki)
Kotka	Kymijoen pohjoisosan osayleiskaava	2015 (kaupunki)
Kotka	Kotkan itäinen osayleiskaava, Mäyränmäki	Luonnosvaiheessa, oikeusvaikutuksen
Kotka	Kotkan keskustan osayleiskaava	2015- (valmisteluvaiheessa)
Miehikkälä	Kirkonkylän yleiskaava (ei oikeusvaikutteinen)	2001 (kunta)
Miehikkälä	Rantaosayleiskaava	kunta + ympäristökeskus vahvistanut
Miehikkälä	Rantaosayleiskaavan muutos	2008 (kunta)
Miehikkälä	Muurikkalan eteläisten osien osayleiskaava	2012 (kunta)

<b>Miehikkälä</b>	Savan-Valkjärven rantaosayleiskaava	2014 (kunta)
<b>Miehikkälä</b>	Muurikkalan pohjoisosan yleiskaava	2016 (kunta)
<b>Pyhtää</b>	Heinlahden osayleiskaava	2014 (kunta)
<b>Pyhtää</b>	Kaunissaaren osayleiskaava	1991 (YM)
<b>Pyhtää</b>	Kymijoen länsihaarojen ranta-alueiden osayleiskaava	1998 (YM)
<b>Pyhtää</b>	Rannikon ja saariston osayleiskaava	(YM)
<b>Pyhtää</b>	Hevossaaren osayleiskaava	(Ympäristökeskus vahvistanut)
<b>Pyhtää</b>	Ahvenkosken osayleiskaava	(YM)
<b>Pyhtää</b>	Kirkonkylän osayleiskaava	2008 (kunta)
<b>Pyhtää</b>	Keskustaajaman osayleiskaava	2014
<b>Pyhtää</b>	Ahvenkosken osayleiskaavan muutos/Volttila	Ehdotusvaiheessa
<b>Pyhtää</b>	Ahvenkosken osayleiskaavan muutos/Kartanonportti	Luonnosvaiheessa
<b>Pyhtää</b>	Tuulivoimaosayleiskaavat: Mustakorpi, Heinsuo ja Purola	Luonnosvaiheessa
<b>Pyhtää</b>	Verssonkankaan osayleiskaava	Ehdotusvaiheessa
<b>Virolahti</b>	Klamilan yleiskaava	2007 (kunta)
<b>Virolahti</b>	Klamilan osayleiskaava (koulu ja päiväkoti muutos)	2013 (kunta)
<b>Virolahti</b>	Merenrantaosayleiskaava	1998 (kunta), 2000 (ympäristökeskus)
<b>Virolahti</b>	Virojoki-Vaalimaa osayleiskaava	1999 (kunta), 2001 (ympäristökeskus)
<b>Virolahti</b>	Virojoki-Vaalimaa osayleiskaava (muutos, 1-vaihe, rekkaparkki)	2008 (kunta)

<b>Virolahti</b>	Virojoki-Vaalimaa osayleiskaava (muutos, 2-vaihe, Vaalimaa-Vahterikko MRL:n 201 § 2 mom mukaan tullut voimaan valituksia lukuunottamatta)	2011 (kunta)
<b>Virolahti</b>	Virojoki-Vaalimaa osayleiskaavan muutos (kortteli 200-203, Vaalimaa)	2014 (kunta) 1/2015 (lainvoimainen)

Alueella on voimassa lukuisia asemakaavoja.



Kuva 8. Suunnittelutilanne (2015).

## 4.5 Suunnittelualueen yleiskuvaus

Seudun aluerakenteellista asemaa ja nykytilaa on kuvattu vaihemaakuntakaavoissa, kehityskuvassa, maakuntaohjelmassa sekä erilaisissa selvityksissä ja strategioissa, joihin ohessa esitetty suunnittelualueen yleiskuvaus perustuu.

### 4.5.1 Alue- ja yhdyskuntarakenne

**Kymenlaakso** on kasvanut Kymijokivarteen pohjois-eteläsuuntaisesti. Akselin päihin on muodostunut painopisteet huomattavien liikenteellisten solmukohdientien ympärille. Pohjois-Kymenlaakson rakenteen ja toiminnan pistemäisen ytimen muodostaa Kouvola ja Kuusankosken, Valkealan ja Elimäen Korian muodostama yhtenäinen taajamarakenne. Etelä-Kymenlaaksossa E18-tien helminauhmainen rakenne tiivistyy satamapaikkakuntien ympärillä. Pyhtään Siltakylä on kasvamassa kiinni Kotkaan lännestä, Haminan taajama-alueet kurottavat Kotkaan idästä. Äärimmäisinä nauhaan liittyvät Pyhtään kirkonkylä lännessä ja idässä kuntapari Virolahti-Miehikkälä.

Kymenlaakso on Suomen tiheimmin asuttuja maakuntia ja se on kaupungistunut useimpia muita maakuntia selvemmin. Teollisuus, satamat ja itärajan läheisyys ovat Kymenlaaksolle tunnusomaisia piirteitä. Siitä huolimatta maakunnassa on säilynyt myös monipuolinen luonto. Pohjois-Kymenlaakson järvi- ja metsäluonto, Kymijoki, Etelä-Kymenlaakson suot, merialue saaristoineen sekä rakennettu kulttuuriympäristö kuvaavat maakunnan monipuolisuutta ja ympäristön rikkautta.

**Etelä-Kymenlaaksoon** eli Kotkan–Haminan seutuun kuuluvat Pyhtään, Virolahden ja Miehkälän kunnat sekä Kotkan ja Haminan kaupungit. Yhtenäinen kaupunkiväyhyke ulottuu Pyhtään Siltakylästä Kotkan keskustan ja Karhulan kautta Haminaan. Tärkeimpiä keskuksia yhtenäisen kaupunkiväyhykkeen ulkopuolella ovat Pyhtään, Virolahden ja Miehkälän kuntakeskukset ja ilmettävät perinteiset maaseutukylät.

Kotkan–Haminan seutu sijaitsee hyvien liikenneyhteyksien varrella, pääkaupunkiseudun ja Pietarin metropolialueen läheisyydessä. Seutu on keskeinen osa Tukholma–Turku–Helsinki–Kotka–Pietari-kehityskäytävää. Seudun imago on vahvasti merihenkkinen. Satamatoiminta ja logistiset yhteydet ovat perinteisesti olleet alueen elinkeinoelämän kivijalka.

Kymenlaakson liikennestrategian 2035 mukaan Etelä-Kymenlaaksossa taajamissa asuvan väestön osuus on erittäin suuri (90 %), kylissä asuu noin 5 %, pienissä kylissä vajaa 1 % ja haja-asutuksen piirissä vajaa 5 % väestöstä. Työpaikat sijaitsevat taajamissa (95 %) ja käytännössä suurimmissa keskustoissa Kotkassa ja Haminassa. Kyliin sijoittuu 3 %, pieniin kyliin vain muutamia työpaikkoja ja haja-asutuksen piirissä on vajaa 2 % työpaikoista.

Strategiassa todetaan edelleen, että Kymenlaakson yhdyskuntarakenne on kokonaisuutena ollut hajaantunut. Ydintaajamien väestömäärä on vähentynyt ja muulla väestön määrä on lisääntynyt. Uutta asutusta on rakennettu taajamien laidoille kauemmas työpaikoista ja palveluista. Samaan aikaan lähipalvelut ovat vähentyneet kun työpaikat ja uudet palvelut sijoittuvat päätieverkon ohjaamana hyvin henkilöautolla saavutettaviin paikkoihin. Matkojen pituuksien kasvaessa jalankulun ja pyöräilyn edellytykset heikkenevät nopeasti. Uuden maankäytön ohjaaminen tehokkaan joukkoliikenteen ulottuviin ei aina ole onnistunut, jolloin uusien alueiden joukkoliikenteen tarjonta ja matka-ajat eivät pysty kilpailemaan henkilöautoliikenteen kanssa. Yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehitysten välille on syntynyt negatiivinen kierre.

### 4.5.2 Keskusverkko

**Kymenlaakson** palveluverkkoselvityksen (2013) mukaan Kymenlaakson keskusverkko jäsentyy seuraavasti (lihavoituna Kotkan–Haminan seudun keskukset):

- **Kaupunkiseutukeskus: Kotka, Kouvola, Hamina**
- **Suuri kuntatason palvelukeskittymä:** Kausala, Kuusankoski, Myllykoski, Inkeroinen, **Karhula**

- Pieni kuntatason palvelukeskittymä: Jaalan kirkonkylä, Voikkaa, Valkealan kirkonkylä, Elimäen kirkonkylä, Korja, **Siltakylä, Sutela, Miehikkälän kirkonkylä, Virojoki**
- Pieni kylä- tai asuinaluekeskus: Vuolenkoski, Selänpää, Vuohijärvi, Kääpälä, Tuohikotti, Utti, Kaipainen, Sippolan kirkonkylä, Liikkala, Hirvikoski, **Pyhtään kirkonkylä, Purola, Ylänummi-Tavastila, Neuvoton, Metsäkylä, Pyhältö, Klamila, Suur-Miehikkälä, Muurikkala**



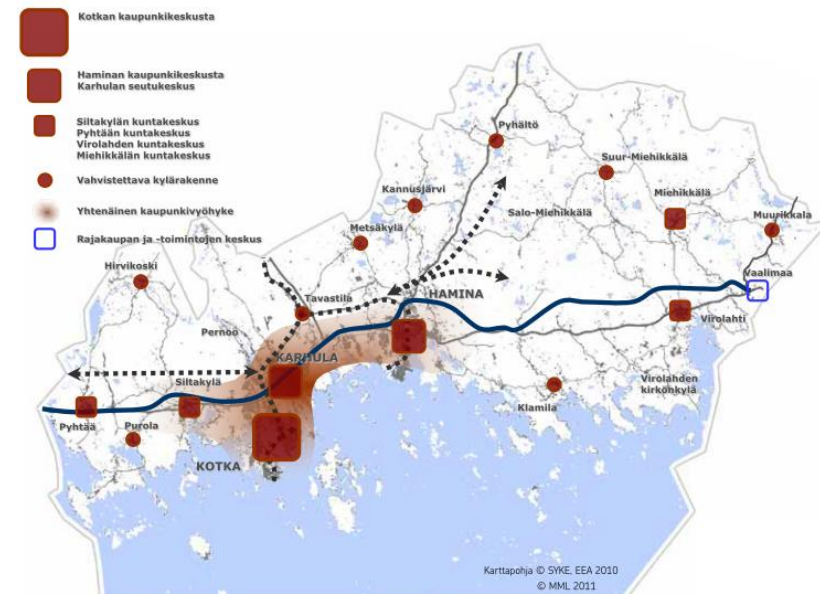
Kuva 9. Etelä-Kymenlaakson keskusverkko palvelujen perusteella. Lähde SYKE 2013. (Vaihe-maakuntakaavan Kauppa ja Meri taustaselvitys.)

Maakuntakaavan (Taajamat ja niiden ympäristöt 2006) mukaan Kymenlaakson maakuntakeskuksia ovat Kotka ja Kouvola, jotka pystyvät tarjoamaan kattavasti palveluja koko maakunnan kysyntään.

Hamina ja Kuusankoski (sekä yleiskaavan suunnittelualueen ulkopuolella sijaitseva Anjalankoski) ovat keskuksia, jotka pystyvät hyvin tarjoamaan kaupunkilaisille peruspalvelut ja joiden erikoispalvelujen tarjonnassa tukeudutaan osittain maakuntakeskuksiin. Keskuksilla on selkeät toisistaan poikkeavat luonteensa, jotka perustuvat kaupunkien sijainteihin ja sijainnin mahdollistamien elinkeinojen historiaan.

Miehikkälä, Pyhtää ja Virolahti (sekä yleiskaavan suunnittelualueen ulkopuolella sijaitsevat Elimäki, Jaala ja Valkeala) voidaan katsoa kuuluviksi maaseutukeskusten luokkaan. Osalla niistä on selkeä kuntakeskus johon palvelut ja taa-jama-asuminen tiivistyvät muun asumisen muodostuessa maaseudun haja-asutuksesta. Elimäellä, Pyhtäällä ja Valkealalla asuintaajamia on suuntautunut maakuntakeskusten kylkeen niiden palveluihin tukeutuen.

**Etelä-Kymenlaakson** keskuksien on Kaakon suunta -Kotkan–Haminan seudun kehityskuvan 2040 mukaan jäsenetty seuraavasti: kaupunkikeskuksia ovat Kotka ja Hamina. Karhula on kokoluokaltaan Haminaa vastaava seutukeskus. Siltakylä, Virojoki ja Miehikkälä ovat kuntakeskuksia. Pyhtään kirkonkylä on kehityskuvan mukaan kokoluokaltaan Siltakylään verrattavissa oleva keskus. Kyläkeskuksia ovat Hirvikoski, Purola, Tavastila, Metsäkylä, Kannusjärvi, Pyhältö, Klamila, Suur-Miehikkälä ja Muurikkala.



Kuva 10. Etelä-Kymenlaakson keskuksien jäsenettyinä Kaakon suunta - Kotkan–Haminan seudun kehityskuvan 2040 mukaan.

### 4.5.3 Väestö

Asukasmäärältään Kotkan–Haminan seutu ja Kouvolan seutu kuuluvat Suomen keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoon.

Kymenlaakson väestönkehityksen kulminaatiopisteet liittyvät lähihistorian yhteiskunnallisiin virstanpylväisiin. Paperi- ja massateollisuuden kasvun aika on ollut myös Kymenlaakson väestönkehityksen voimakkainta kautta. Vuodesta 1973 lähtien väkimäärä on vähentynyt (Kymenlaakson maakuntakaava (2006), Taajamat ja niiden ympäristöt).

Kymenlaaksossa on asukkaita nykyään lähes 182 000. Tästä Kotkan-Haminan seudulla asuu noin 88 000 ja Kouvolan seudulla 95 000. Väestö on ollut hitaassa laskussa alueella. Laskun odotetaan kuitenkin taittuvan. Maakuntasuunnitelman väestösuunnitteen mukaan Kymenlaakson väestö vuonna 2030 on 197 500 asukasta. Maakuntakaavan lähtökohdaksi on tehty seutukunnittainen jako nykyisen asukasluvun perusteella. Kymenlaakson väestötavoitteen mukaan on tehty kunnittaiset väestöennusteet Tilastokeskuksen väestöennusteen kuntakohtaiselta pohjalta. Vuonna 2030 Kotkan-Haminan seudulla ennustetaan olevan asukkaita yhteensä 94 000. Kouvolan seudulla ennustetaan olevan asukkaita yhteensä 103 000.

	2005	2006	2007	2010	2011	2015	2020	2025	2030
Hamina	21 957	21 826	21 752	21 400	21 403	21 893	22 511	23 162	23 820
Kotka	54 838	54 607	54 639	54 824	54 831	55 734	56 859	58 044	59 226
Miehikkälä	2 433	2 413	2 368	2 210	2 169	2 152	2 131	2 111	2 090
Pyhtää	5 138	5 141	5 158	5 355	5 372	5 423	5 484	5 550	55 614
Virolahti	3 614	3 611	3 625	3 516	3 485	3 499	3 515	3 533	3 550
<b>Kotkan-Haminan seutu</b>	<b>87 980</b>	<b>87 598</b>	<b>87 542</b>	<b>87 305</b>	<b>87 260</b>	<b>88 700</b>	<b>90 500</b>	<b>92 400</b>	<b>94 300</b>
Iitti	7 265	7 246	7 198	7 005	7 002	7 150	7 346	7 543	7 741
Kouvola	97 189	89 397	88 781	88 072	87 567	89 150	91 245	93 357	95 459
<b>Kouvolan seutu</b>	<b>97 189</b>	<b>96 643</b>	<b>95 979</b>	<b>95 077</b>	<b>94 569</b>	<b>96 300</b>	<b>98 600</b>	<b>100 900</b>	<b>103 200</b>
<b>Kymenlaakso</b>	<b>185 169</b>	<b>184 241</b>	<b>183 521</b>	<b>182 382</b>	<b>181 829</b>	<b>185 000</b>	<b>189 100</b>	<b>193 300</b>	<b>197 500</b>
Tilastokeskus	185 169	184 241	183 521	182 382	181 829	180 138	178 872	177 979	177 097

Kuva 11. Kymenlaakson väestö 2005–2011 ja väestösuunnite 2015–2030. Uusi väestö- ja työpaikkasuunnite on valmisteilla kokonaismaakuntakaavan ja maakuntasuunnitelman laatimista varten.

Yleiskaavan laatimisen aikana valmistui uusi väestö- ja työpaikkasuunnite 2040 kokonaismaakuntakaavan ja maakuntasuunnitelman laatimista varten. Tuorein väestösuunnite on realistinen, mutta kokonaisnettomuuttoon kohdistuvat arviot ovat selkeästi tavoitteellisia verrattuna nykytilaan ja menneeseen kehitykseen. Väestösuunnitteen mukaan väestömäärä Kymenlaaksossa pienenee vuosina 2016–2040 4 200 asukkaalla. Väestösuunnitteen mukainen väestömäärä vuonna 2040 olisi täten noin 173 300 asukasta (litti vielä mukana luvuissa).

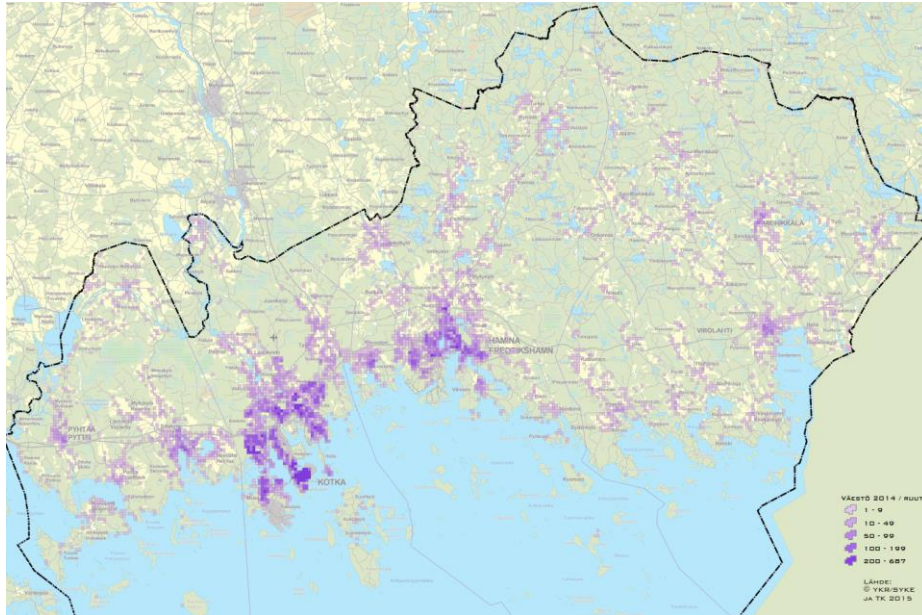
Väestömäärän arvioidaan vähenevän molemmilla seuduilla, mutta selkeästi voimakkaammin Kouvola (-3 700 asukasta / -4,3 %) kuin Kotkan–Haminan seudulla (-100 asukasta/-0,1 %).

Väestösuunnitteen mukainen asukasluku on vuonna 2040 hieman korkeampi kuin mitä Tilastokeskuksen väestöennuste arvioi (167 200).

	Asukkaat				Muutos 2016–2040	
	2016	2020	2030	2040	As.	%
<b>Kymenlaakso</b>	<b>177 580</b>	<b>175 160</b>	<b>173 320</b>	<b>173 340</b>	<b>-4 240</b>	<b>-2,4 %</b>
Kotkan-Haminan seutu	85 460	84 690	84 620	85 350	-110	-0,1 %
Hamina	20 640	20 180	19 790	19 880	-760	-3,7 %
Kotka	54 160	54 020	54 160	54 350	190	0,4 %
Miehikkälä	2 040	1 970	1 940	1 940	-100	-4,9 %
Pyhtää	5 350	5 320	5 470	5 770	420	7,9 %
Virolahti	3 270	3 200	3 260	3 410	140	4,3 %
Kouvolan seutu	92 120	90 470	88 700	87 990	-4 130	-4,5 %
Iitti	6 890	6 770	6 610	6 440	-450	-6,5 %
Kouvola	85 230	83 700	82 090	81 550	-3 680	-4,3 %
<b>Kymenlaakso (ilman Iittiä)</b>	<b>170 690</b>	<b>168 390</b>	<b>166 710</b>	<b>166 900</b>	<b>-3 790</b>	<b>-2,2 %</b>

	Työpaikat				Muutos 2016–2040	
	2016	2020	2030	2040	Tp	%
<b>Kymenlaakso</b>	<b>63 800</b>	<b>62 100</b>	<b>60 500</b>	<b>62 400</b>	<b>-1 400</b>	<b>-2,2 %</b>
Kotkan-Haminan seutu	30 400	30 400	30 100	31 000	600	2,0 %
Kouvolan seutu	33 400	31 700	30 400	31 400	-2 000	-6,0 %
<b>Kymenlaakso (ilman Iittiä)</b>	<b>61 600</b>	<b>60 000</b>	<b>58 600</b>	<b>60 600</b>	<b>-1 000</b>	<b>-1,6 %</b>

Kuva 12. Kymenlaakson tuorein väestö- ja työpaikkasuunnite 2040 kokonaismaakuntakaavan ja maakuntasuunnitelman laatimista varten.



Kuva 13. Kotkan–Haminan seudun väestö YKR-aineiston perusteella (2014).

#### 4.5.4 Asuminen ja palvelut

##### Kotka

##### Keskusta-asumisen alueet

- **Kotkansaaari (Kotkan keskusta)** Entisen Ruotsinsalmen linnoituskaupungista alkunsa saanut Kotkan kaupunkimaisesti rakennettu keskusta, jolle on ominaista kerroksellinen kaupunkimainen arkkitehtuuri. Kotkansaaari on kaupungin hallinnollinen keskusta, jossa palvelut ja erikoistavarakauppa ovat keskittyneet torin ympärille ja kahden kaupungin läpi kulkevan pääkadun varteen. Suuri osa Kotkansaaaren rannoista on ollut sataman ja teollisuuden käytössä. Kantasataman alueelle on suunniteltu mittava kaupallinen hanke, mikä tarkoittaa keskustarakenteen laajentamista meren ääreen.
- **Karhula** Kotkan merkittävä keskus, mm. tori, jonka ympärillä liiketoimintaa, linja-autoasema alueellisen ja paikallisen bussiliikenteen keskus, Karhulan historiallinen teollisuusympäristö ja siihen liittyvä asuinalue, uimahalli, yleisurheilukenttä, koulu ja kirjasto, Karhulan sairaala ja terveyskeskus.

##### Muut väestöpohjaltaan/palvelutarjonnaltaan merkittävät asutus- ja palvelukeskittymät

- **Aittakorpi** Pientaloaluetta, Aittakorven koulu 1-5 lk, mm. keilahalli, squash-halli, seurakuntatalo, päiväkotia.
- **Helilä** Entisen Karhulan kauppalan keskusta, Kotkan merkittävä keskus, Kymin kirkko ja hautausmaa, Helilän koulu, kerrostaloalueita, kaupungin vanhinta väestöä, seuratalo Sampo.
- **Hirssaari** Kehittyvä, pääosin pientalovaltainen asuntoalue, myös kerrostaloja, kauppa ja päiväkotia (asuntomessut 2002).
- **Hovinsaari** Keskustan pohjoispuolinen asuntoalue, Hietasen saari on nykyisin satama- ja teollisuusaluetta, Kymenlaakson keskussairaala, Hovinsaaren koulu ja Hovinsaaren sellutehtaan konttorirakennus. Hovinsaarella sijaitsi ennen Hovinsaaren paperitehdas ja sellutehdas. Hovinsaari on nykyisellään pääosin asuin- ja pienteollisuusaluetta. Mahdollisella kävelyn ja pyöräilyn yhteydellä liitettävissä osaksi Kotkan keskustaa.
- **Hovila-Kalliokoski** Hovila omakotitaloaluetta, joitakin kerros- ja rivitaloja, kauppa. Kalliokoski pääosin omakotitaloaluetta, Kyminkartanon päiväkotia ja alakoulu ja sen läheisyydessä kerrostaloalue, Äijänvuoren kuntosali, Tampsan monttu – uimapaikka ja tanssilava.
- **Karhuvuori** Tyypillinen 1960–1970-lukujen lähiö, myöhempää täydentämiskäytöstä, Karhuvuoren urheilutalo, Karhuvuoren koulu 6-9 lk, päiväkotia, kirjasto, terveysasema, Karhuvuorikoti.
- **Kaukola-Pihkoo** Pääosin omakotitaloaluetta; Pihkoon koulu ja päiväkotia.
- **Korkeakoski** Entisen Kymin kunnan keskeisimpiä kyliä, pientalovaltaista asutusta, Korkeakosken koulu, VPK, Korkeakosken kartonkitehdas, kalastusmatkailuun liittyviä palveluita ja kalaporras, ravintolatoimintaa.
- **Metsola** Pääosin pientaloaluetta, mm. Metsolan koulu 1-6 lk (lakkautetaan 2016 mennessä), Langinkosken koulu 7-9 lk, uusi Langinkosken koulu 1-9 lk, Kotka Svenska Samskola, Kymenlaakson ammattikorkeakoulu, Kotkan Höyrypanimo, joka toimii koulutuskeskukseksi, Langinkosken kirkko ja keisarillinen kalastusmaja, arboretum, siirtolapuutarha-alueita, uimaranta, ortodoksinen hautausmaa. Metsolan urheilukenttä Jylpyn puolella.
- **Mussalo**, Takakylä, Etukylä, HaminaKotkan satama ja sen pääkonttori, väestöstä suurin osa asuu Etukylän kaupunginosassa, joka on omakoti- ja rivitaloaluetta. Etukylässä sijaitsevat Mussalon koulu (yleisopetus luokat 1–6 sekä erityisopetus luokat E1–9) ja Kymenlaakson ammattikorkeakoulun toimitaloja. Takakylässä sijaitsevat Mussalon golfkenttä ja Santalahden uimaranta, jonka yhteydessä on leirintäalue ja lomakylä, luontopolkuja ja hautausmaa.
- **Otsola** Omakotivaltaista asutusta, Otsolan päiväkotia ja koulu 1-5 lk, Kumparepuisto.
- **Rauhala** Pääosin omakotitaloaluetta, Rauhalan koulu 1-6 lk, Ilona Areena (Kotkan jäähalli), Opintokeskus Karhu, kauppa.
- **Ruonala** Pääosin omakotitaloaluetta, Ruonalan koulu 1–5 lk ja Ruonalan urheiluhalli ja tennishalli, pienimuotoista erikoistavarakauppaa.

- **Sunila-Popinniemi** Karhulan–Sunilan yksityinen rautatie rakennettiin vuonna 1937 Kymin rautatieasemalta Sunilaan (edelleen käytössä) ja edelleen Hallan saareen (poistettu käytöstä). Alvar Aallon suunnittelema Sunila Oy:n sulfaattisellutehdas aloitti toimintansa vuonna 1938. Tehdas rakennettiin Pyötisen saareen, joka pengerrerettiin mantereeseen kiinni. Tehtaan ympäristöön rakennettiin laaja asuntoalue, jossa on pääosin 2–4-kerroksisia kerrostaloja, mutta alueeseen kuuluu myös muutamia rivitaloja ja tehtaanjohtajan asunto. Popinniemessä vanha omakotitaloalue, Hakalan koulu 1-6 lk, Sunilan seurakuntatalo, Hallan sahan entinen työläiskylä Perävarppi, joka on purettu, mutta alueen kaavoittamista asumiseen suunnitellaan.

### Asutuskeskittymät

- **Eskola** 1970-luvun kerros- ja rivitaloalue, osin maaseutumaista, vanhaa omakotitaloaluetta, Eskolan palvelutalo, tukeutuu Karhulan palveluihin.
- **Itäranta** Omakotitaloalue, rintamamiestaloja, pienvenesatama.
- **Katariina** Kotkansaarella ydinkeskustan eteläpuolella, puutalovoittoista omakoti- ja paritaloaluetta, Arto Tolsa -areena, Uimala Katariina ja Puistolan urheilukenttä. Etelä-Kymenlaakson ammattiopiston Katariinan kampus, Kotkan merivartioasema, Ruotsinsalmen merilinnoituksen päälainnoituksen Fort Katarinan rauniot. Pitkään teollisuusalueena ollut Katariinan lounaiskärki on rakennettu puistoksi sen jälkeen, kun öljysatama siirrettiin Mussaloon. Puiston viereinen teollisuusalue on Kotkansaaren merkittävin asuinalueen laajennusalue.
- **Kierikkala** Kymin pitäjän merkittävä käsityöläiskylä, omakotitaloalue.
- **Koivula** Pientaloalue, Kyminkartano, Parikan kappeli ja hautausmaa, Koivulan golfkenttä, kalastusmatkailupisteitä, Munkkisaaren tsasouna, kauppapuutarhoja. Tukeutuu Kyminkartanon koulupalveluihin Kalliokoskella.
- **Korela** Pääosin omakotitaloaluetta, Korelan ryhmäpuutarha, vanha hautausmaa. Myös jonkin verran tilaa vaativaa kauppaa.
- **Kyminlinna** Linnoitus odottaa uutta käyttöä, Kyminlinnan asutus vähäistä.
- **Lankila** Pääasiassa omakotitaloaluetta. Tukeutuu palveluissa Aittakorpeen, Sutelaan ja Metsolaan.
- **Ristinkallio** Omakotitaloalue, joitakin rivi- ja kerrostaloja, pienteollisuusalue.
- **Suulisniemi** Pääosin omakotitaloaluetta, myös rivi- ja kerrostaloja, uimaranta, pienvenesatama, Metsäkulman kappeli ja hautausmaa.
- **Tiutinen** Saari, joka pengerreretty kiinni Hallan saareen, omakotitaloaluetta, Tiutisen koulu 1-6 lk, joka on lopetettu, Tiutinen on Kotkan saaristo-osaa, Ruotsinsalmen merilinnoitukseen kuuluvia linnoitusrakennelmia, saaren rakennuskanta tuhoutui pahoin jatkosodan pommituksissa. (Hallassa ollut sellutehdas ja saha. Ei asutusta. Saaren omistaa nykyisin UPM. Hallan satama on osa HaminaKotka-satamaa.)

### Keskustan ulkopuoliset palvelukeskittymät

- **Jumalniemi** Sijainti E18-moottoritien varrella, Huumanhaaran ja Korkeakosken haaran välissä oleva niemi, maakunnallisesti merkittävä tilaa vaativan kaupan kauppapaikka, Ahlström Oy:n Kuitulasitehdas, ranta-alueilla merkittäviä luontoarvoja, Korkeakosken haaran rannat liittyvät Kotkan puuteollisuushistoriaan.
- **Keltakallio** Maakunnallisesti merkittävä autokaupan keskus, pienteollisuusalue.
- **Sutela** Kaupan suuryksikköalue (Prisma, kaavoitettu lisää liiketilaa), vanhaa omakotitaloaluetta (Petäjäsuon ja Katajasuon asuinalueet), osin maaseutumaista, Katajasuon ratsastuskeskus, seuratalo Tapiola, Hakamäen pienteollisuusalue.

### Kylät

- **Huruksela** Kotkan pohjoisin kyläalue ja -maisema, joka kuuluu valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön. Maatalouden lisäksi alueella on matkailuun liittyvää yritystoimintaa, Hurukselan myllymuseum, Hurukselan urheilukenttä ja kuntorata.
- **Juurikorpi** alkuaan teollisuushistoriaan syntynyt kyläalue radan varressa, Juurikorven seisake.
- **Kaarniemi** Meren rannalla sijaitseva perinteinen kyläalue, Kotka – Kymin seurakunnan leiri- ja kurssikeskus, kaupungin leirikeskus, konepaja.
- **Kurittula – Jäppilä - Pernoo** vanhaa Kymijoen rantaviljelysalueutta, kyläalue muodostunut Pernootien varteen, uusi asutus laajentunut länteen päin ja liittyy etelässä kaupunkimaiseen rakenteeseen, vuokramökkejä.
- **Laajakoski** Kymijoen itäpuoleinen kyläalue, Laajakosken urheilukenttä, kuntorata ja ampu-marata, Laajakosken entiseen sairaalan tiloissa toimii vastaanottokeskus, Laajakosken hautausmaa.
- **Saksala** Kyläaluetta, rakennuskanta pääasiassa omakotitaloja, pieneltä osin asemakaavoitettu, Saksalan ratsastustallit.
- **Ylänummi–Tavastila** vanhaa kyläasutusta, muodostaa merkittävän kulttuurimaisemakokonaisuuden, Tavastilan koulu 1 – 6 lk sekä päiväkotit ja esiopetus, Tavastilan seisake.

### Hamina

#### Keskusta-asumisen alueet

- **Haminan keskusta** Historiallinen linnoituskaupunki, kaupunkikeskustatason palvelut, Tervasaaren merellinen keskustan laajenemisalue.

Muut väestöpohjaltaan/palvelutarjonnaltaan merkittävät asutus- ja palvelukeskittymät

- **Husula** Tunnetaan myös kylänä, pääosin omakotitaloaluetta, osin maaseutumaista, päiväkotia, hautausmaa, keskuksena: 1960-70-luvun kerrostalot, päivittäistavarakauppa, Husulan koulu.
- **Neuvoton** Pientaloalue, tunnetaan myös kylänä, alakoulu, esikoulu, hoivakoti, päivittäistavarakauppa, teollisuusalue, jossa mm. mekaanista puunjalostusteollisuutta, uusiutuvan energian tuotantoa.
- **Poitsila, etelä** Sodan jälkeen ja pääosin 1970-luvulla rakennettu pientalo- ja kerrostaloalue, koulu, esikoulu, hyvät palvelut (Itäväylä).
- **Poitsila, pohjoinen ja Ruissalo** Vanha kylä, jota kehitetty voimakkaasti 1970-luvulta lähtien, pääosin pientaloaluetta, myös kerrostaloalue, taajama, jossa hyvät palvelut mm. kirjasto, Vehkalahden koulu 1-9 lk, 2 päiväkotia, esikoulu, uima-, liikunta- ja jäähalli, urheilukeskus ja ulkoilumaastot.
- **Tallinmäki/ Ruukki/ Ruotsinkylä** Pääosin sodan jälkeen aina 2000 -luvulle rakentunutta pientaloasutusta, päivittäistavarakauppa, ulkoilureittejä.
- **Uusi-Summa/Summa** Laaja pientaloalue, Uuden-Summan koulu, palveluasumista, päivittäistavarakauppa, pienteollisuusalue, datakeskus.

### Asutuskeskittymät

- **Alakaupunki** Keskustan itäpuolinen asuntoalue, Alakaupungin yhtenäiskoulu, Haminan lukio ja Etelä-Kymenlaakson ammattiopiston Haminan kampus, päivittäistavarakauppa.
- **Hevoshaka** Pientalo- ja kerrostaloasutusta, pienteollisuuskeskittymä, erityisryhmien palvelukeskus ja palveluasumista.
- **Hillo** asemakaavoitettu pientaloalue sataman vieressä.
- **Pappilansaaret** Arvostettu merellinen pientaloalue (Etusaari ja Takasaari).
- **Pitäjänsaari** Pientaloaluetta, idyllinen tiivis, vanha, merellinen kylämiljö, vanhimmat rakennukset 1700-luvulta, Krimin sodan aikana rakennettuja linnoitteita, valtakunnallisesti arvokas kulttuurimaisema.
- **Salmenkylä** Vanha pientaloalue, tunnetaan myös kylänä, kuljetuspainotteinen pienteollisuusalue, kirjoitetun historian mukaan Haminan vanhin asuinpaikka.
- **Saviniemi** Pientaloasutusta, terveyskeskus, hoiva-asumista, kuntoutuskeskus, päiväkotia, ulkoilumaastoa ja uimaranta, aktiivinen asukasyhdistys.
- **Vilniemi /Ristiniemi** Tunnetaan myös vanhana kylä, jonka ympärille 2000-luvulta alkaen uutta pientaloasutusta, uimaranta ja virkistyspalveluita. Ristiniemen vanhaa asutusta ja hautausmaa.

### Keskustan ulkopuoliset palvelukeskittymät

- **Summa** Kehittymässä tilaa vaativan kaupan alueeksi.

### Kylät

- **Ihamaa** Vt 26 varrella, metsästysmaja
- **Kannusjärvi/Kitula** Tiiviisti yhdessä toimivat kaksi kyläkuntaa, Kannusjärvellä koulu ja päiväkotia. Haminan seurakunnalla on Kannusjärvellä kaksi leirikeskusta, Markkula ja Vehkarinne, liikunta- ja retkeilyreittejä.
- **Lankila** Vehkajoen laaksossa, kallioisten mäkien suojaama Haminan pohjoinen pikkukylä
- **Lelu** Kylä Haminan itäpuolella, kyläyhdistys
- **Metsäkylä** Nykyisin yksi Haminan suurimpia maaseutukylä. Metsien reunustamaa kylää halkoo Summanjoki, jonka reunoille maanviljely on alkujaan kehittynyt. Koulu, maatila-matkailua.
- **Myllykylä** Kylää halkoo Vehkajoki. Rautakauppa, hautausmaat, Myllyn alue.
- **Mäntlahden, Pyötsaaren ja Rakilan rannikkokylät** Haminan itäisin kyläryhmä, Mäntlahti-Pyötsaarella asutusta jo 1300-1400-luvulta, saaristoliikennettä, aktiivisia asukasyhdistyksiä
- **Onkamaa** Haminan itäinen sisämaan kylä
- **Paijärvi** Vehkajoen varrella, Myllärinkoski, talonpoikaiskylä 1400-luvulta, kylätupa
- **Pampyöli/ Sivatti/ Kolsila/ Töytäri** Kirkkojärven helminauha-kylät, 1500-luvulta asti asutuksessa Sivatin ja Kolsilan rajalla sijaitsee Kirkkojärven koulu, Lelunjoki laskee Naturaan kuuluvaan linnustovesistöön Kirkkojärveen, luontopolku, Haminan Matkakoti
- **Pyhäntö** Kylässä kauppa, koulu, päiväkotia, ravintola, aktiivinen kyläyhdistys.
- **Reitkalli** Vehkalahden pitäjän vanhimpia kyliä, hevostiloja ja maatalousaluetta, kylää halkoo Summanjoki, laajat peltoalueet ja kulttuurimaisema, laskettelukeskus.
- **Salmi** Haminan läntisin rannikkokylä.
- **Tammio ja Kuorsalo** Perinteisiä saariston kalastajakylä, nykyään pääosin loma-asutusta
- **Turkia ja Salo-Turkia** Turkialla Heinälammen luontopolku, metsälampia, maanviljelyä ja metsänhoitoa, uimaranta ja leirintäalue
- **Vanha Summa** koostuu useammasta kyläalueesta (mm. Sakki, Suortti ja Seppälä), rannikkokylää halkoo Summanjoki.
- **Vehkjärvi** Pieni kylä, sahatoimintaa

Kaikkissa kylissä maatalouden harjoittajia sekä vakituista ja loma-asutusta, entisen Vehkalahden kyliä.

### Pyhtää



## Väestöpohjaltaan/palvelutarjonnaltaan merkittävät asutus- ja palvelukeskittymät

- **Siltakylä** Pyhtään suurin taajama. Pyhtään kaupalliset sekä pankki- ja postipalvelut ovat keskittyneet Siltakylään. Huutjärven koulussa on esikoulun ja alakoulun lisäksi Pyhtään ainoa yläkoulu. Siltakylässä on myös kunnallinen palvelukeskus ja vanhusten palvelutalo, kirjasto sekä Huutjärven päiväkot.
- **Pyhtään kirkonkylä** Kirkonkylä on Pyhtään toiseksi suurin taajama. Kirkonkylä jakautuu joen halkomana itä- ja länsikirkonkylään sekä ulkokylään vanhan valtatie eteläpuolella. Kirkonkylä ympäristöineen on valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö. Pyhtään kirkonkylässä sijaitsee Pyhtään keskiaikainen kivikirkko sekä seurakuntatalo. Kirkonkylässä toimivassa Suur-Ahvenkosken koulussa on esiopetusta ja perusopetusta 1-6 luokilla. Kirkonkylässä on myös päiväkot, terveysasema ja vanhustentalo. Vapaa-ajan palveluja tarjoavat nuorisoseuranta Hemmet sekä Suur-Ahvenkosken koulun vieressä sijaitseva urheilukenttä/ jääkiekkokenttä / tenniskenttä –alue. Kuntorata sijaitsee Stockforsin alueen lähellä Harjutien varressa. Paloaseman yhteydessä toimii tanssilava. Pyhtään Kirkonkylässä on hotelli- ja kokouspalveluja tarjoava Patruunantalo. Pyhtään kirkonkylän ruokakauppa on ABC-liikenneaseman yhteydessä, jossa on myös huoltoasema- ja kahvilapalvelut sekä Alko.

## Kylät

- **Ahvenkoski** Kymijoen läntisimmän suuhaaran varrella sijaitseva kylä, johon nykyisin kuuluu Pyhtäällä sijaitseva Ahvenkoski (Suur-Ahvenkoski) ja Loviisassa sijaitseva Vähä-Ahvenkoski. Ahvenkosken kartano sijaitsee Pyhtään puolella. Kymijoen Ahvenkoskenhaaran suuhun Merikosken on rakennettu vuonna 1933 Ahvenkosken voimalaitos.
- **Hirvikoski** Hirvikosken alakoulu
- **Kaunissaari** Varhaisimmat merkinnät Kaunissaaren asutuksesta ovat 1560-luvulta. Vuonna 1642 Kaunissaareen muutti perhe Virolahdelta, ja tästä lähtien saarella on ollut jatkuvasti asutusta. Kaunissaaren eteläpäässä sijaitseva vanha kalastajakylä ja saaren itä- sekä pohjoispään hiekkarannat tekevät siitä suosituksen retkikohteen. Kaunissaari onkin Kymenlaakson suosituin merellä oleva matkailukohde ja palveluvarustukseltaan monipuolisin saaristokohde. Saareen liikennöi kesäisin Kotkasta ja Pyhtään kirkonkylästä yhteysalus. Matkailijoita ja kyläläisiä Kaunissaarella palvelevat kauppa, ravintola, kahvila sekä saaristolaisuus. Kaunissaaren lomakylä, vierasvenesatama.
- **Munapirtti** Munapirtissä on kolme kylää. Saaren itäpään lisäksi länsipään Tuuski kuuluvat Munapirtin kylään, saaren keskiosissa sijaitsevat Hinkapyöli ja Malmi. Munapirtti sai Keihässalmen kautta lauttayhteyden mantereelle vuonna 1960 ja siltayhteyden vuonna 1969.
- **Purola** Kylä sijaitsee Suomenlahden Purolanlahden rannalla. Kylän osia ovat Ylikylä ja Alakylä. Purolan kautta kulkee tieyhteys Munapirtin saareen. Purolassa sijaitsee Pyhtään ainoa

ruotsinkielinen alakoulu Pyttis svenska skola. Purolassa toimii myös aktiivinen kyläyhdistys, ja siellä sijaitsee Pyhtään kunnan ylläpitämä uimaranta.

## Virolahti

### Väestöpohjaltaan/palvelutarjonnaltaan merkittävät asutus- ja palvelukeskittymät

- **Virojoki** kunnan keskustaajama

## Kylät

- **Hurppu**
- **Klamila** Aktiivinen kylä. Klamilan alueella asuu noin 700 vakituista asukasta, kesäisin asukasluku moninkertaistuu kesäasukkaiden ansiosta. Koulu, päiväkot, kauppa, huoltamo, baari, kesäravintola, parturi, liikuntapaikat. Sataman käyttö tapahtuma-areenana on lisääntynyt. Kesätori.
- **Ravijoki** Harjun oppimiskeskus
- **Virolahden kirkonkylä** Kirkko, vapaa-ajan asutusta, kalankasvatusta

## Miehikkälä

### Väestöpohjaltaan/palvelutarjonnaltaan merkittävät asutus- ja palvelukeskittymät

- **Miehikkälän kirkonkylä, Saivikkala** Kirkonkylän koulu, kirjasto, päiväkot. Toimintakeskus, jossa sijaitsee kokoontumis- ja päivätoimintatilat, kahvila, kuntosali, uimahalli, postin ja Matkahuollon palvelupisteet. Päivittäistavarakauppa, kahvila. Yksityisiä palveluja.

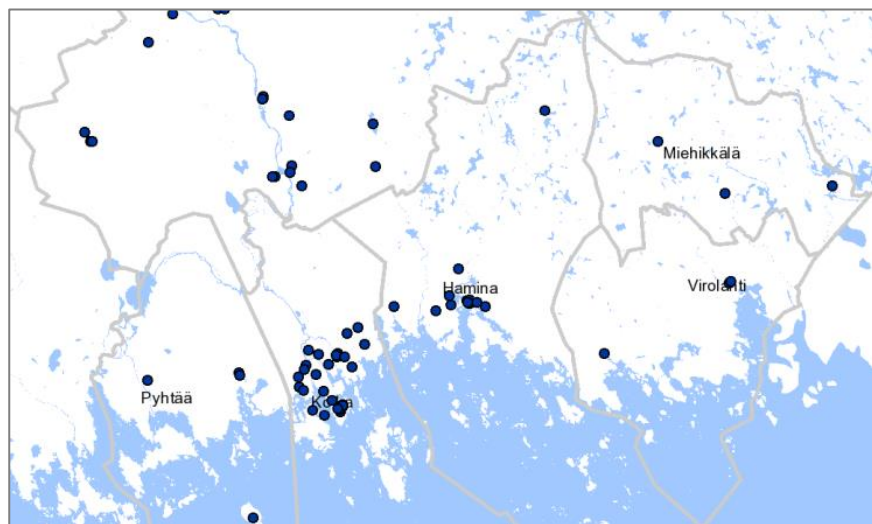
## Kylät

- **Muurikkala** Koulu, yritystoimintaa, maaliikennekeskus, aktiivinen kylätoiminta
- **Pitkälampi** Päiväkot, Vuorelan liikenne
- **Salo-Miehikkälä** Tukeutuu Haminan palveluihin
- **Suur-Miehikkälä** Aktiivinen kylä. koulu, kauppa, liikuntapaikat

*Lähteet: Wikipedia, kuntien www-sivut sekä kunnista saadut tiedot.*

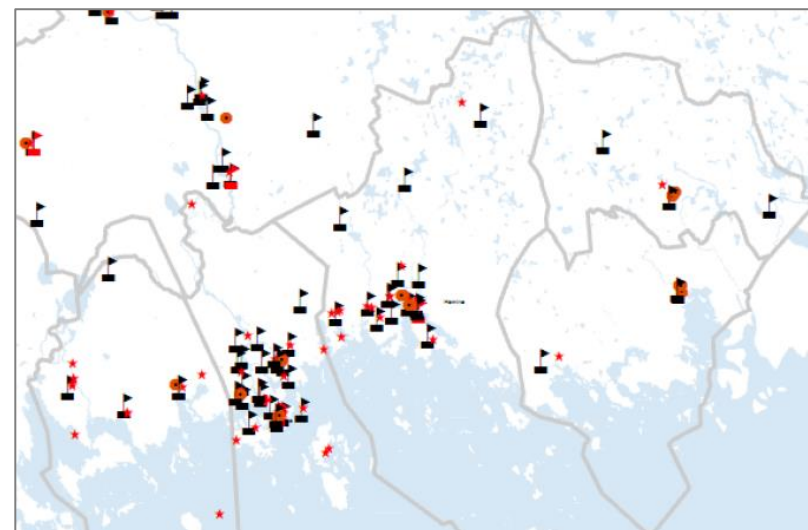
### *Yleistä palveluverkosta*

Kaupallisilta palveluiltaan keskeisimmät kunnat Etelä-Kymenlaaksossa ovat Kotka ja Hamina, joista etenkin Kotkassa on pääkeskustan Kotkansaaren ohella useita kaupallisia keskittymiä (Karhula, Jumalniemi, Sutela, Jylppy, Keltakallio). Pyhtäällä, Virolahdella ja Miehikkälässä ei ole varsinaisia keskustan ulkopuolisia kauppakeskittymiä lukuun ottamatta Virolahden Vaalimaan aluetta.



Kuva 14. Etelä-Kymenlaakson myymälät (A.C. Nielsen 2013). Lähde Kymenlaakson liitto, Kymenlaakson palveluverkkoselvitys 2013.

Julkisten palvelujen osalta palvelut ovat keskittyneet kuntakeskuksiin, alakeskuksiin ja/tai kyliin. Kymenlaakson maakuntakaavaa Kauppa ja merialue varten on selvitetty julkisten palvelujen sijoittuminen Kymenlaaksossa (Kymenlaakson palveluverkkoselvitys 2013).



Kuva 15. Etelä-Kymenlaakson julkiset palvelut (2013). (Huom. kirjastojen osalta osin virheellistä tietoa). Lähde: Kymenlaakson liitto, Kymenlaakson palveluverkkoselvitys 2013.

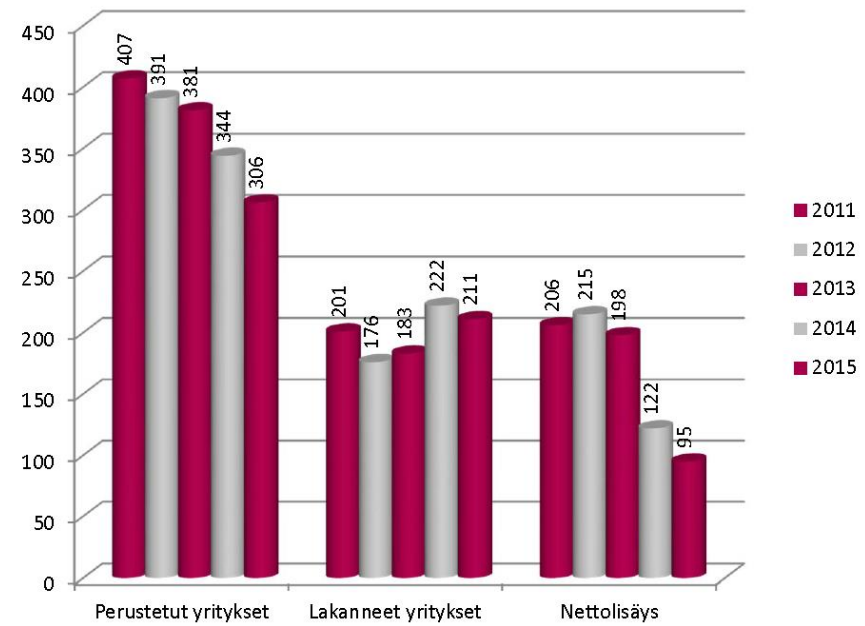
#### 4.5.5 Elinkeinoelämä ja työpaikat

Hyvät liikenneyhteydet, satamatoiminta ja ainutlaatuinen sijainti laajenevan pääkaupunkiseudun ja Pietarin talousalueen läheisyydessä muodostavat vahvan perustan Kotka-Haminan seudun yritys- ja elinkeinoelämälle. Suomen suurin yleissatama HaminaKotka Satama, Vaalimaan rajanylityspaikka Virolahdella sekä valmistuva E18-moottoritie tekevät alueesta yhden Suomen logistisesti vilkkaimmista. Kotka-Haminan seutu on tunnettu logistiikan lisäksi metsäteollisuuden edelläkävijänä. Muita merkittäviä teollisuuden aloja seudulla ovat metalli-, teknologia- ja kemianteollisuus sekä palvelinliiketoiminta.

Kotka-Haminan seutu on kehittynyt pitkälti metsäteollisuuden synnyttämien satamakaupunkien ja suurteollisuuden varassa ja seudun vienti koostuu pääosin teollisuustuotteista. Yksipuolisen tuotantorakenteensa vuoksi alue onkin kärsinyt teollisuuden rakennemuutoksesta rajuimmin Suomessa. Erityisesti metsäteollisuuden työpaikat ovat vähentyneet alueella radikaalisti. Lisäksi Venäjän heikko taloustilanne ja pakotteet ovat heijastuneet seudun elinkeinoelämään, mikä on näkynyt esimerkiksi Kaakkois-Suomen rajaliikenteen supistumisena sekä venäläisten asiakkaiden vähenemisenä erityisesti matkailun ja kaupan aloilla. Toisaalta seudun elinkeinoelämään positiivisesti vaikuttavia viimeaikaisia tapahtumia ovat olleet Nord Stream 2 -kaasuputkiprojektin varmistuminen, Kotkamills Oy:n ja Stora Enson Sunilan tehtaan viimeaikaiset investoinnit, E18-moottoritien Koskenkylä – Kotka valmistuminen sekä Googlen miljardin euron investoinnit Summan palvelinkeskukseen.

Tulevaisuudessa elinkeinoelämässä korostuvat vahvemmin uusituvan energian ratkaisut (tuulivoima), ympäristö- ja energiateknologiat (esim. ligniini), matkailu, kaupanala sekä monialaisesti erityyppisiä osaajia työllistävä digitaalinen liiketoiminta. Kotkan–Haminan seudun elinkeinostrategian 2016–2019 toimialakärjet ovat strategiakaudella teollisuus, logistiikka ja matkailu sekä toimialat poikkileikkaava digitalisaatio. Elinkeinostrategian tavoitteena on 8 000 uutta työpaikkaa ja reilu 10 000 uutta asukasta vuoteen 2025 mennessä. Kymenlaakson älykkään erikoistumisen strategian kolme kärkialaa puolestaan ovat logistiikka, biotalous ja digitalisaatio, jotka perustuvat maakunnan tunnistettuihin vahvuuksiin, kilpailuetuihin ja huippuosaamispotentiaaliin.

Kotkan–Haminan seudulla oli vuonna 2014 yhteensä 5 422 yritystä ja toimipaikkaa, jotka työllistivät lähes 19 000 henkilöä ja joiden yhteenlaskettu liikevaihto oli yli 5 miljardia euroa. Yli puolet toimipaikoista sijaitsee Kotkassa ja noin neljäsosa Haminassa (Tilastokeskus). Seudulla perustetaan noin 300–400 yritystä vuosittain, joista suhteellisesti eniten Kotkan alueella. Heikko taloustilanne ja siitä johtuva epävarmuus ovat kuitenkin vaikuttaneet negatiivisesti seudulle perustettujen uusien yritysten lukumäärään.

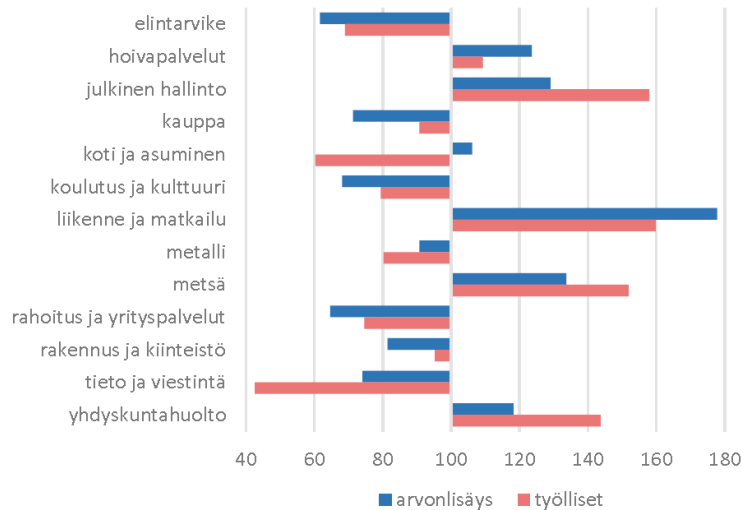


Kuva 16. Uudet yritykset Kotka-Haminan seudulla 2011-2015. Lähde: Cursor (2015)

Vuosina 2011-2013 Kotka-Haminan seudulle perustettujen yritysten nettolisäys on ollut noin 200, kun vuonna 2015 se oli 95 kpl. Tammi-kesäkuussa 2016 yrityskanta lisääntyi nettomääräisesti 49 yrityksellä, mikä on hieman enemmän verrattuna viime puolivuotiskauteen. Tilastokeskuksen mukaan yritysten nettoperustanta (uudet yritykset - toimintansa lopettaneet) suhteessa yrityskantaan oli Kotka-Haminan seudulla -2,7 % vuonna 2014.

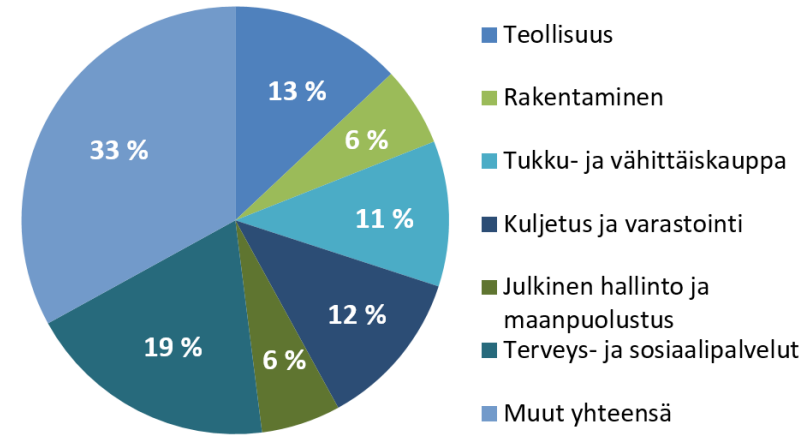
Verrattuna muihin Suomen seutukuntiin, Kotka-Haminan seutu on pärjännyt aluevertailussa suhteellisen heikosti. Viimeisimmän MDI:n aluetutkimuksen (2016) mukaan Kotkan–Haminan seudun aluekehityksen kouluarvosana 2008–2016 oli 5,6 ja alue sijoittui 36 kaupunkiseudusta sijalle 27. Aluevertailussa painotettiin esimerkiksi työllisyyden edistämistä, elinkeinorakenteen uudistamista, vetovoiman edistämistä sekä kehittämis- ja innovaatioalustoja. Myös

yleistä yritysilmastoa mittaavan EK:n kuntaranking-tutkimuksessa (2015) Kotkan–Haminan seutukunta sijoittui 25 kunnasta sijalle 24. Vuonna 2012 sijoitus oli 23. Yritysilmastolla viitataan tutkimuksessa alueen yritysten tarpeiden ja menestystekijöiden tunnistamiseen sekä aktiiviseen elinkeino-politiikkaan yrityksille suotuisan toimintaympäristön rakentamisessa.



**Kuva 17. Seudun arvonlisäys ja työlliset suhteessa Manner-Suomeen vuonna 2013.**  
Lähde: MDI alueprofiilit (2016), Tilastokeskus

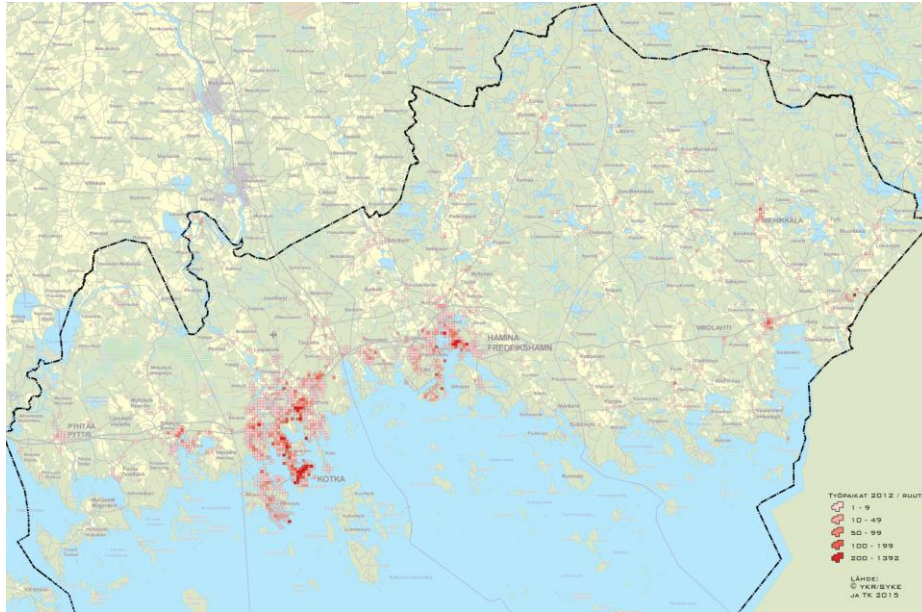
Väestön ikääntyminen ja työn perässä poismuuttava nuoriso on vähentänyt voimakkaasti työikäisten määrää alueella. Seudun väestöstä 60,5 % eli noin 39 000 on tällä hetkellä työikäisiä (2015), seudun taloudellisen huoltosuhteen ollessa 174 (2014). Työvoiman määrä Kotkan–Haminan seudulla on vähentynyt vuodesta 2006 noin 3 400 henkilöllä, eli lähes 10 %:lla. Vuonna 2013 alueella työskenteli yhteensä noin 32 000 henkeä, joista reilu 35 % oli korkeasti koulutettuja. Alhaisen koulutustason lisäksi seudun ongelmana on maan keskitasoa korkeampi työttömyys, työttömien työnhakijoiden muodostaessa 17,4 % alueen työvoimasta (4/2016). Toisaalta seudulla on yrityksiä, jotka eivät saa rekrytoitua osaavaa työvoimaa. Ennen kaikkea kehittyvissä talouksissa on kysyntää ammatillisesta koulutuksesta.



**Kuva 18. Kotkan–Haminan seudun työpaikat toimialoittain.** Lähde: Tilastokeskus 2013

Suurin osa Kotka-Haminan seudun työllisistä työskentelee yksityisellä sektorilla (noin 60 %). Valtion tai kunnan palveluksessa on noin 30 % ja yrittäjinä noin 10 % alueen työssäkävivistä. Kotkan–Haminan seudulla eniten työpaikkoja tarjoavat terveys- ja sosiaalipalvelut (19 %), teollisuus (13 %), kuljetus- ja varastointi (12 %) sekä tukku- ja vähittäiskauppa (11 % kaikista työpaikoista).

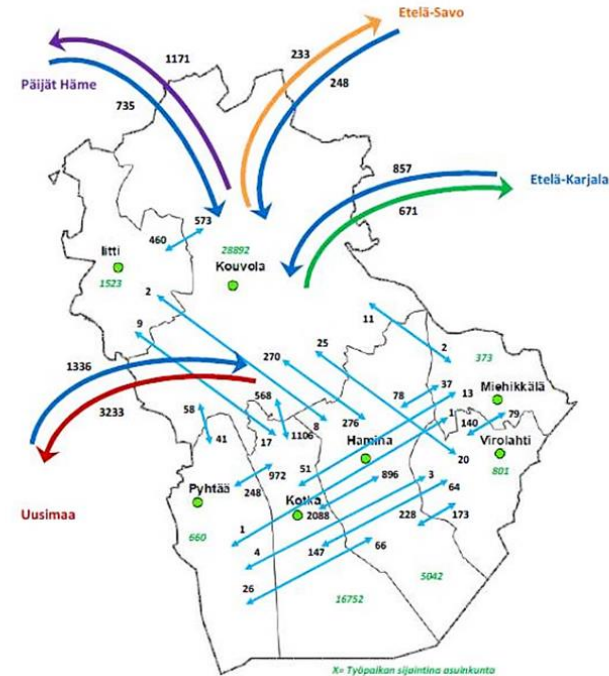
Kotka-Haminan seudun työpaikat sijaitsevat pääosin taajamissa (95 %) ja suurimmissa keskustoissa Kotkassa ja Haminassa. Seudun suurimmat yritys- ja työpaikkakeskittymät ovat Karhulan ja Korkeakosken teollisuusalueet sekä Sunilan, Kotkansaaren ja Kantasataman alue Kotkassa, sataman ja Summan alueet Haminassa sekä Siltakylän alue Pyhtäällä. Työpaikkoja on eniten auto-työhykkeellä, keskustamaisilla jalankulkuvyöhykkeillä ja jalankulun reuna-työhykkeillä. Kotka-Haminan seudun noin 32 000 työllisistä yhteensä yli 90 % (noin 29 000) asuu ja työskentelee seutukunnan sisällä.



Kuva 19. Kotkan–Haminan seudun työpaikat YKR-aineiston perusteella (2012).

Alueen asukkaista seutukunnan ulkopuolella työskentelee noin 3 000 henkilöä, joista reilu 900 Kouvossa. Asuinkunnassaan työssäkäyviä on noin 75 % (23 600) ja pendelöiviä kaiken kaikkiaan noin 25 % (8 400) seudun työllisistä. Eniten pendelöintiä vuonna 2013 oli Haminasta ja Pyhtäältä Kotkaan sekä Kotkasta Haminaan.

*Lähteet: Tilastokeskuksen työssäkäyntitilastot 2013, 2014, 2015, 2016; Kotka-Haminan seudun elinkeinostrategia 2016–2019; Kymenlaakson liikennestrategia 2035; Kotka-Haminan seutustrategia 2010–2015; Kymenlaakson ERM-varautumissuunnitelma 2016; SELL – Kooste työryhmien tapaamisista 11/2015 (Capful); Cursor Oy:n nettisivut; Etelä-Kymenlaakson työpaikka-alueiden selvitys (2011); MDI:n alueprofiilit (2016); EK:n Kuntaranking (2015).*



Kuva 20. Pendelöinti Kymenlaakson kuntien välillä vuonna 2013.

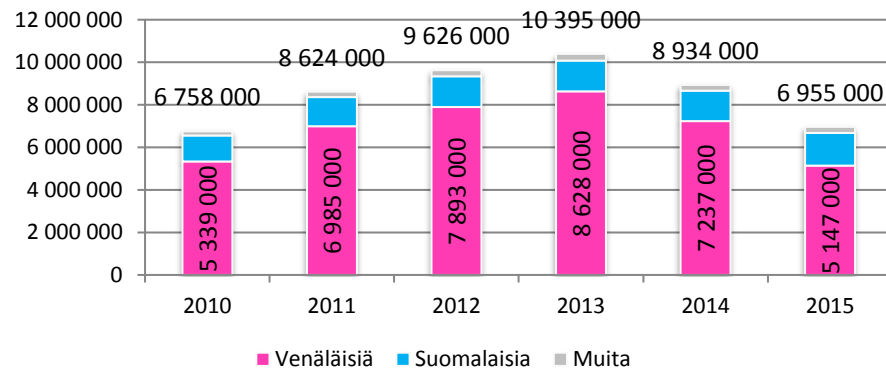
Asuinalue	Työpaikan sijainti					Alueella asuvia yhteensä
	Kotka	Hamina	Pyhtää	Virolahti	Miehikkälä	
Kotka	16 752	896	248	64	13	17 973
Hamina	2 088	5 042	26	173	37	7 366
Pyhtää	972	66	660	3	1	1 702
Virolahti	147	228	4	801	79	1 259
Miehikkälä	51	78	1	140	373	643
Alueella työskenteleviä yhteensä	20 010	6 310	939	1 181	503	28 943

Kuva 21. Pendelöinti Kotkan–Haminan seudun kuntien välillä vuonna 2013. Kotkalaiset pendelöivät seudun kunnista vähiten. Lähde: Tilastokeskus/Työssäkäynti.

#### 4.5.6 Kauppa

Vähittäiskaupan seurantaraportin (2016) mukaan kaupan toimintaympäristö on viime vuosina Kymenlaaksossa ja Kotkan–Haminan seudulla muuttunut entistä epävarmemmaksi johtuen erityisesti Venäjän poliittisen ja taloudellisen tilanteen heikkenemisestä. Taloudellinen taantuma ja venäläismatkailijoiden määrässä tapahtunut käänne on pysäyttänyt useiden alueelle suunniteltujen kaupan hankkeiden etenemisen. Ilmiö on näkynyt erityisesti Haminan Summassa ja Vaalimaalla, joissa suuret kaupan hankkeet eivät etene tai ovat viivästyneet.

**Rajanylitykset Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla  
2010-2015**



**Kuva 22. Rajanylitykset Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla 2010-2015 (Lähde: Rajavartiolaitos)**

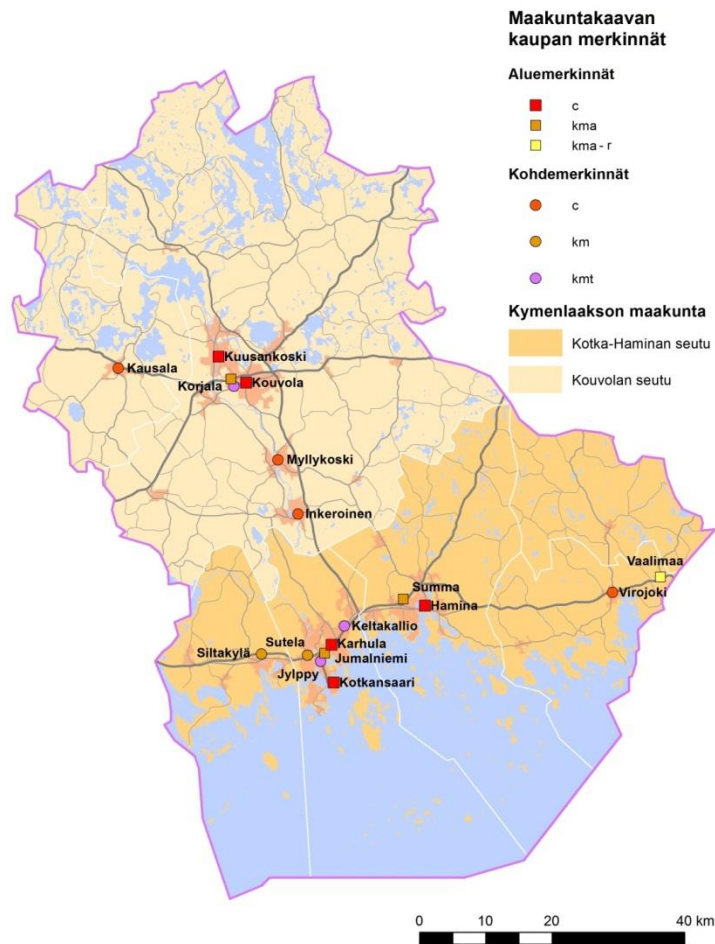
Kotka-Haminan seudulla toteutuneet hankkeet ovat sijoittuneet E18-moottoritien varrelle maakuntakaavan (Kymenlaakson maakuntakaava, kauppa ja merialue) keskustojen ulkopuolisille alueille Kotkassa ja Haminassa. E18-varren kaupalliset kesukset ovat säilyttäneet vetovoimansa ja todennäköisesti useita sen varrelle suunnitteilla olleita hankkeita toteutuu tulevaisuudessa erityisesti Kotkan lähellä, jossa myös lähialueen asukas pohja on vahva.

Venäläisten turistien tuoma ostovoiman lisäys ei ole koko maakunnan tasolla ollut merkittävä asukaskohtaisten liikevaihtolukujen valossa. Yksittäisten kuntien, kuten Virolahden, kannalta venäläisillä matkailijoilla on kuitenkin ollut merkitystä. Aikaisempina matkailun huippuvuosina Kotka-Haminan alue ei ole hyötynyt kaupan näkökulmasta venäläisistä turisteista siinä määrin kuin Kymenlaakson maakuntakaavassa tehdyissä tulevaisuuden ennusteissa ja kaupan mitoituksessa oletetaan.

Maakuntakaavan suurta vähittäiskaupan mitoitusta on perusteltu erityisesti venäläismatkailijoiden ostosmatkoilla ja tämän synnyttämällä tilantarpeella. Edellä mainittu taitos venäläismatkailijoiden määrässä sekä tulevaisuuteen suuntautuvien ennusteiden epävarmuus kuitenkin asettavat tarkastelun uuteen valoon. Mikäli väestönkasvu toteutuisi selvityksessä osoitetun maksimitoituksen suuntaisena, vaadittaisiin Kymenlaaksoon edelleen arviolta lähes 8 miljoonaa venäläismatkailijaa, jotta kaikki kaupan mitoitus voisi toteutua myyntiteholtaan kannattavassa mittaluokassa.

Vähittäiskaupan seurantaraportin mukaan ylisuuri mitoitus saattaa aiheuttaa ongelmia kaupan verkoston tasapainoiselle kehitykselle maakunnassa. Suuret mitoitukset pienentävät maakuntakaavan ohjausvaikutusta ja pahimmassa tapauksessa saattavat vaikuttaa keskusta-alueiden elinvoimaisuuteen ja kaupallisten toimintojen kehittymisedellytyksiin.

Kaupan kehittyminen tulisi keskittää keskustatoimintojen ohella parhaiten saavutettaville kaupan alueille. Hyvä asukassaavutettavuus turvaa kaupan alueiden kehittymisedellytykset, mikäli esimerkiksi venäläismatkailijoiden määrä ja alueelle tuoma ostovoima ei kasva odotusten mukaisesti. Pääsääntöisesti maakuntakaavan kaupan alueet on sijoitettu hyvin saavutettaville paikoille erityisesti autoliikenteen näkökulmasta ja suurten taajamien läheisyyteen. Kuitenkin tulisi pohtia erityisesti Summan kaupan alueen vaihtoehtoisten käyttötarkoitusten luotaamista; alue ei ole maakunnan väestöön tai liikenteelliseen verkkoon nähden erityisen hyvin saavutettavissa. Pelkästään haminalaisten ostovoiman perusteella Summalla ei ole merkittäviä kehittymisen edellytyksiä maakuntakaavan osoittamassa mittakaavassa.



Kuva 23. Kymenlaakson kauppa ja merialue –maakuntakaavan kaupan ratkaisu

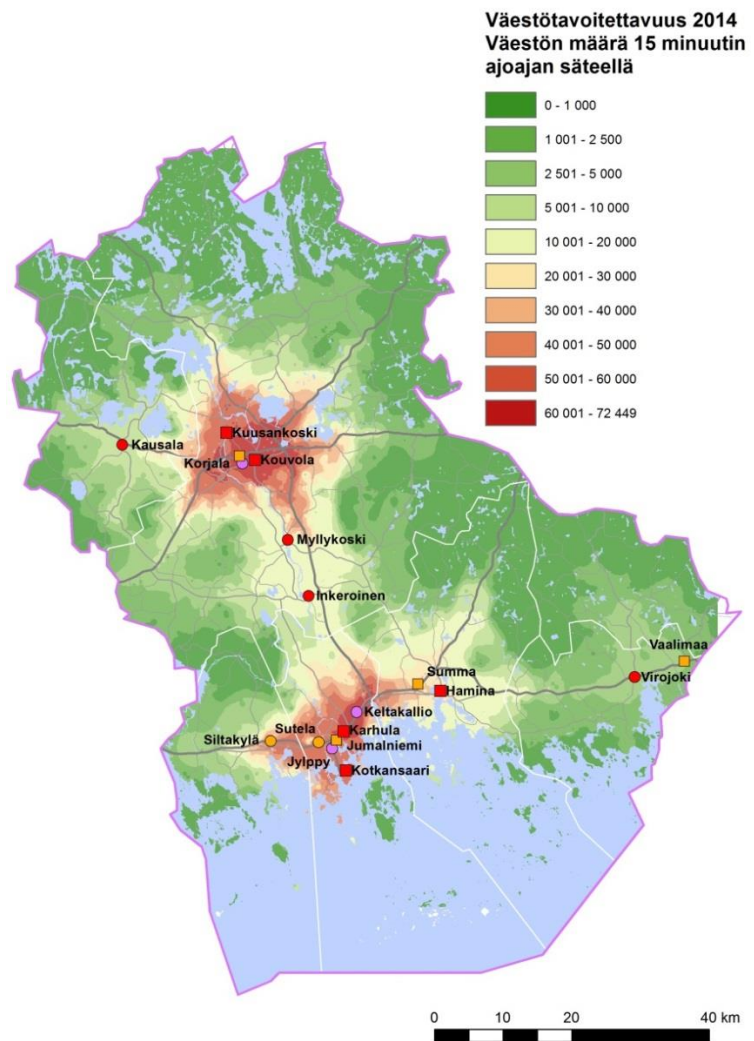
Venäläisten ostosmatkailijoiden kaupan kysynnän aiheuttama kaupan pinta-alantarve tulisi ensisijaisesti toteuttaa Vaalimaalla, jossa ristiriita muun maankäytön kehittämisen kannalta on kaikkein pienintä. Muissa keskuksissa kaupan

kehittyminen tulisi tapahtua ennen kaikkea vakinaisen väestön määrän ja ostovoiman perusteella ja heille sijainniltaan sopivilla alueilla. Venäläismatkailijoihin perustuvan mitoituksen toteutuminen tulisi kohdistaa ennen kaikkea nykyisiin vahvoihin kaupan keskuksiin ja keskustoihin, mikä tukee kaupan verkoston kehittymistä koko maakunnan tasolla.

Venäläisten matkailijoiden lisäksi Kotka-Haminan seutuun kohdistuvaa matkailua tulisi ajatella laajemmin ja miettiä matkailijoiden tarpeita ja odotuksia 10-20 vuoden kuluttua. Alueella on tarjota E18-moottoritien varren kaupallisten keskittymien lisäksi erityisinä valttikortteina esimerkiksi kaunista merenrantaa, viihtyisiä kaupunkeja ja kiinnostavia tapahtumia.

Väistämättömät kaupunkikehityksen muutostrendit on otettava huomioon kaupan kehittämisessä: keskustojen ja taajamien laajenemisen sijaan kasvun mahdollisuuksia haetaan olevan rakennetun ympäristön tiivistämisestä ja yhdyskuntarakenteen taloudellisuudesta ja tehokkuudesta. Paremminkin on tarpeen harkita, onko tarpeen rajoittaa kaupan toimialoja keskustan ulkopuolisilla alueilla ja osoittaa osa mitoituksesta tulevaisuuden kaupan reservialueiksi, joilla voi toteutua myös muuta toimitilarakentamista.

*Lähde: Kymenlaakson liitto: Loppuraportti/2016 Vähittäiskaupan seuranta.*



Kuva 24. Väestötavoitettavuus Kymenlaaksossa – väestön määrä 15 minuutin ajoajan säteellä

### Rajaliikenteen näkymät alkuvuonna 2017 ja Vaalimaan hankkeet

Kaakkois-Suomen rajavartiosto ilmoitti tammikuussa 2017 rajaliikenteen olevan selvässä myötätuulessa. Vuoden kolmen ensimmäisen viikon rajanylitysten määrä oli 16 prosenttia korkeampi kuin vuosi aiemmin. Myönteisen kehityksen on arveltu johtuvan ennen muuta vahvistuvasta ruplan kurssista, mikä lisää venäläisten ostosmatkailuhallukkuutta Suomeen. Lisäksi vuonna 2014 myönnetyt pitkät kahden vuoden viisumit ovat menneet tai ovat menossa vanhoiksi, mikä on vilkastuttanut viisumien hakemista.

Kaakkois-Suomen rajavartioston valvomilla rajanylityspaikoilla kirjattiin tammikuussa 576 000 rajanylitystä. (496 000 vuoden 2016 tammikuussa, + 16 % ja 559 000 vuoden 2015 tammikuussa, + 3 %). Matkustajista oli viisumivelvollisia 471 500, eli noin 82 % (76 % vuonna 2016). Vuonna 2016 rajanylitysten määrä Vaalimaalla laski 2,6 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Ylitysten määrä jäi hieman alle 2,5 miljoonan, kun parhaimmillaan Vaalimaan kautta on kulkenut noin 3,5 miljoonaa rajanylittäjää vuoden aikana. Voimakkainta rajanylitysmäärien kasvu edellisvuoteen verrattuna oli Nuijamaalla, + 37 %.

Matkailijamäärien kasvu antaa lisää uskoa Vaalimaan suurhankkeille. Suurhankkeiden toteutumisen ja vetovoiman lisääntymisen myötä rajaliikenteen määrän odotetaan kasvavan edelleen.

*Lähteet: Kaakkois-Suomen rajavartioston kuukausitiedote 1/2017; Kaakonkulma 13.2.2017.*

### 4.5.7 Maisema ja kulttuuriympäristö

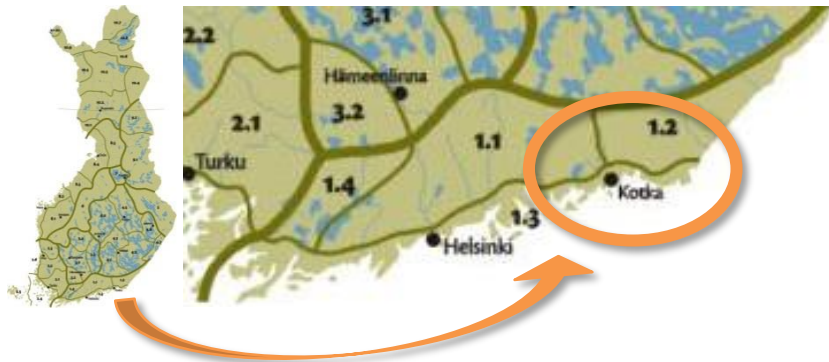
#### Yleiskuvaus

Suunnittelualue voidaan yksinkertaisten jakaa kolmeen eri luonteiseen kokonaisuuteen. Suunnittelualueen eteläisin osa on meri-, saaristo- ja rannikkovyöhykettä. Merkittävimmät kaupungit ja taajamat sekä liikenneverkko tukevat rannikkovyöhykkeeseen, ja merellinen sijainti on muokannut alueen elinkeinoja, kaupunkikuvaa ja maisemaa. Suunnittelualueen länsi-luoteisosa



liittyy länsipuolen laajoihin viljelyaukeisiin, kun taas koillisosa metsäistä, osin erämaistakin selännevyöhykettä pienine järvineen. Merkittävin joki on Kymi-joki, jonka haaroihin ja niihin liittyviin laaksoihin suunnittelualueen länsiosan kulttuuriympäristö, sekä maatalous, teollisuus että asutus pitkälti tukeutuu.

Koko Suomen kattavassa maisemamaakuntajako (Kuva 25.) on tehty vastaaventyypinen jaotus kolmeen: Koko alue sijoittuu Eteläisen rantamaan maisemamaakuntaan, mutta tarkemmassa maisemallisessa seutuajossa suunnittelualue sijoittuu kolmen eri tyyppisen seudun, Eteläisen viljelyseudun (osa-alue 1.1), Kaakkoisen viljelyseudun (osa-alue 1.2) ja Suomenlahden rannikkoseudun (osa-alue 1.3) alueille.



Kuva 25. Suomen maisemamaakuntajako (lähde [www.ymparisto.fi](http://www.ymparisto.fi)).

Seuraavassa on kuvattu seutujen piirteitä lähteenä olleen ympäristöministeriön mietinnön (Ympäristöministeriö 1992) perusteella:

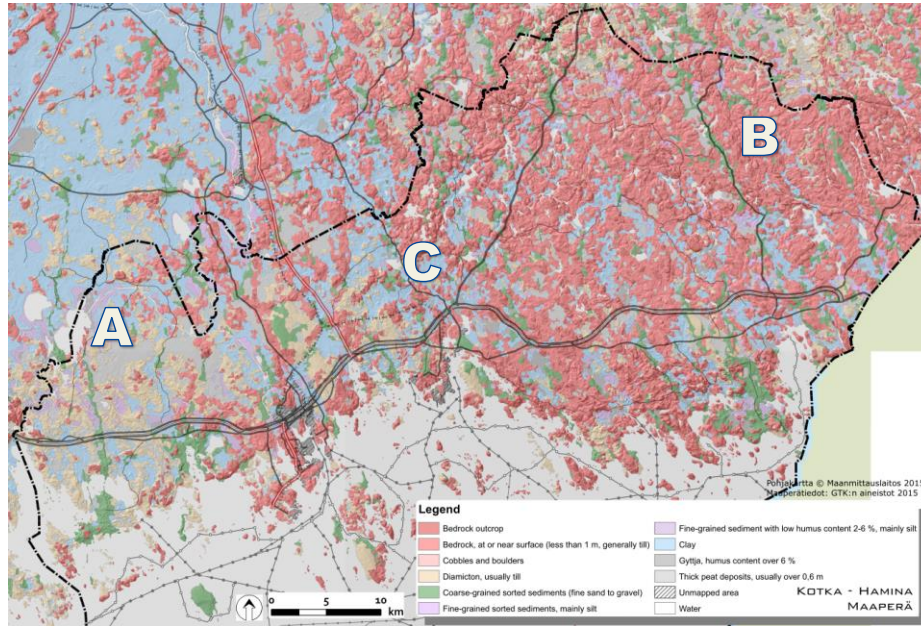
- **Eteläinen viljelyseutu (1.1)** on maastonmuodoiltaan vaihteleva, yleensä tehokkaassa viljelyssä oleva alue. Savikkoja on erityisesti jokivarsien tuntumassa. Kasvillisuuden yleisilme lähes koko seudulla on rehevä. Itäosassa alkaa olla rapakiven aiheuttamaa verraten jyrkkää, kulmikasta topografiaa louhikkoineen.

- **Kaakkoisen viljelyseutu (1.2)** on korkokovaltaan alavaa, mutta mäkistä, karujen kalliokkojen vaihtelevien viljelyaukeiden sekä pienten soiden ja järvien luonnehtimaa mosaiikkia. Seutu on tyyppisintä rapakivigraniitin aluetta ruhjelaaksoineen, kulmikkainen avokallioineen ja louhikkoineen. Vähälukuiset järvet ovat yleensä pieniä, mutta niitä yhdistävät polveilevat purot ja pienet joet ovat tunnusomaisia. Vaikka alue kuuluu eteläboreaaliseen kasvillisuusvyöhykkeeseen, on kasvillisuus muuhun Etelä-Suomeen verrattuna karua. Pellot ovat muodoltaan rikkonaisia, eivätkä ne yleensä muodosta kovin laajoja yhtenäisiä kokonaisuuksia.
- **Suomenlahden rannikkoseudulle (1.3)** on tyyppistä maiseman monivahteisuus, mikä johtuu paitsi maa- ja kallioperän sekä merenlahtien aiheuttamasta rikkonaisuudesta myös elinkeinojen monipuolisuudesta. (Ympäristöministeriö 1992)

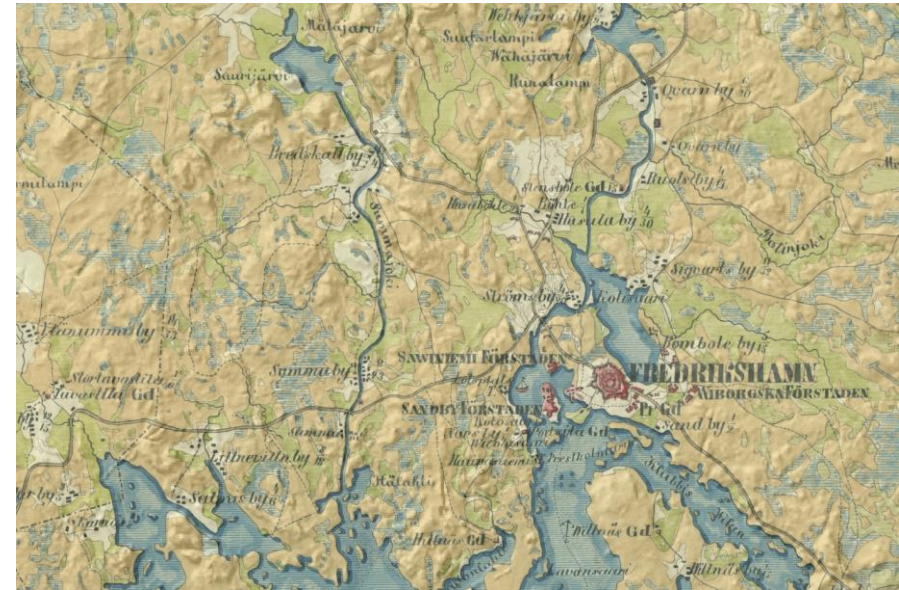
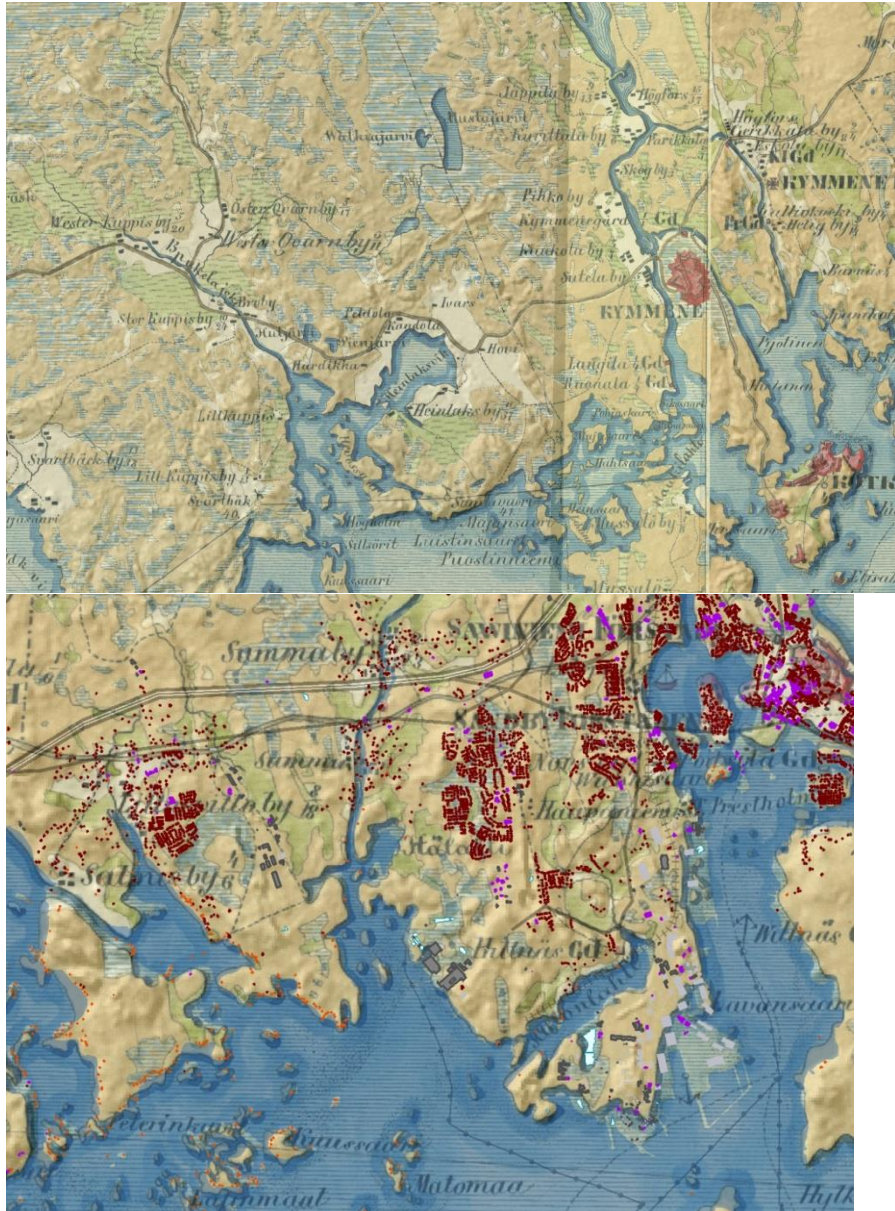
### Selvitystausta

Työn alkuvaiheessa on selvitetty alueen maisemallisia ominaispiirteitä (kuten maisemaan liittyviä luonnonmaantieteellisiä lähtökohdita ja ihmisen toimintojen sijoittumista ja tyyppiä suhteessa maisematekijöihin) muun muassa paikkatietotarkasteluiden ja vanhojen karttojen avulla. Tätä selvitystausta vasten on pyritty hahmottamaan, minkälaisista erityyppisistä ja miten rajautuvista kokonaisuuksista suunnittelualue muodostuu, mikä on eriluonteisten alueiden syntyhistoria ja minkälaisia eri ympäristötekijöiden välisiä vuorovaikutussuhteita, potentiaaleja ja reunaehtoja kuhunkin alueeseen liittyy, jotta ympäristön asettamat lähtökohdat, luonnolliset rajat ja ”ympäristön logiikka” voidaan ottaa huomioon suunnittelussa. Paikkatietopohjainen selvitysaineisto mahdollistaa analyysien käyttämisen suoraan paikkatietopohjaisesti tehtävän alueidenkäytön suunnittelun tausta-aineistona ja aineiston kulloisenkin tarkkuustason määrittämisen sen mukaan, minkälaisia suunnittelukysymyksiä ollaan ratkaisemassa.

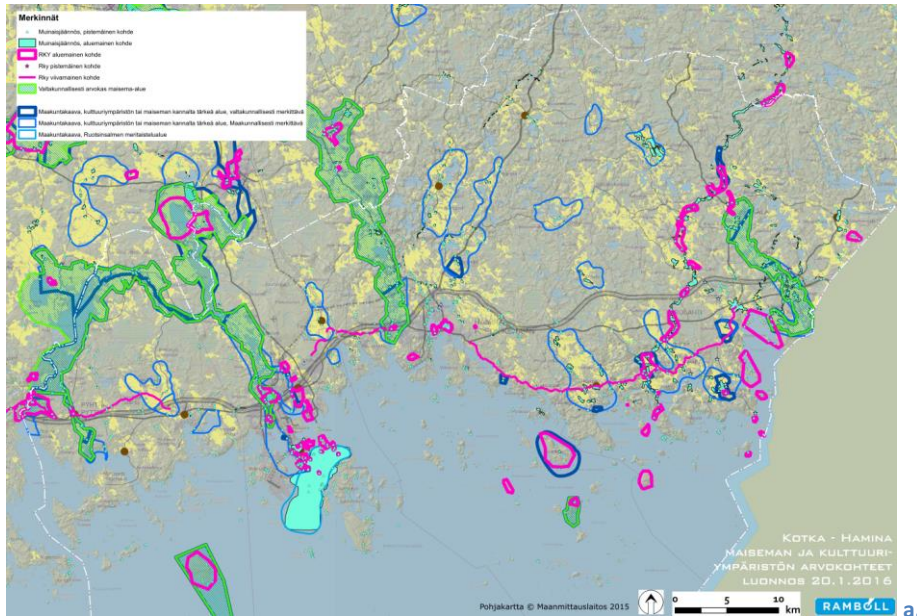
Selvitys on tehty yleispiirteistä, laaja-alaista suunnittelua palvelevalla tarkkuustasolla. Suunnittelun edetessä ja tarkentuessa myös selvitystaustaa saatetaan olla tarpeen vastaavasti tarkentaa erityisesti niitä alueita koskien, joille on odotettavissa merkittäviä muutoksia.



Kuva 26. Esimerkki paikkatietopohjaisesta selvitysmateriaalista: Suunnittelualueen maaperäolosuhteet (lähde [GTK, MML avoimet aineistot](#)). Maiseman luonne on muun muassa maaperäolosuhteista johtuen alueen eri osissa erilainen, sillä esimerkiksi maatalouden harjoittamisen edellytykset ovat alueen laajojen savikoiden hallitsemassa länsiosassa (A) merkittävästi kalliosta koillis - itäosaa (B) edullisemmat. Näiden keskenään erilaisten maisematyyppien välissä on eräänlaista vaihtumisvyöhykettä (C), jossa esiintyy sekä savikoita että kalliokkoalueita. Kalliokkoalueiden maisemarakenteessa on havaittavissa suuntautuneisuutta koillisesta kaakkoon.



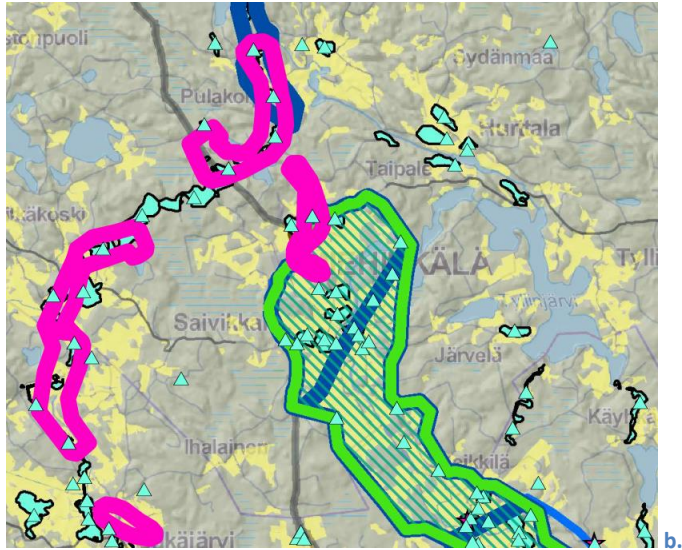
Kuva 27. Esimerkki selvitysaineistosta: Otteita Kälviän kartastosta 1850-luvulta (Kansalliskirjasto 1855). Historiallisia karttoja on hyödynnetty yhdessä nykytilannetta kuvaavan paikkatiedon kanssa: Kälviän kartasto + vinoalovarjostettu korkeusmalli (MML) + rakennukset (MML / maastotietokanta)

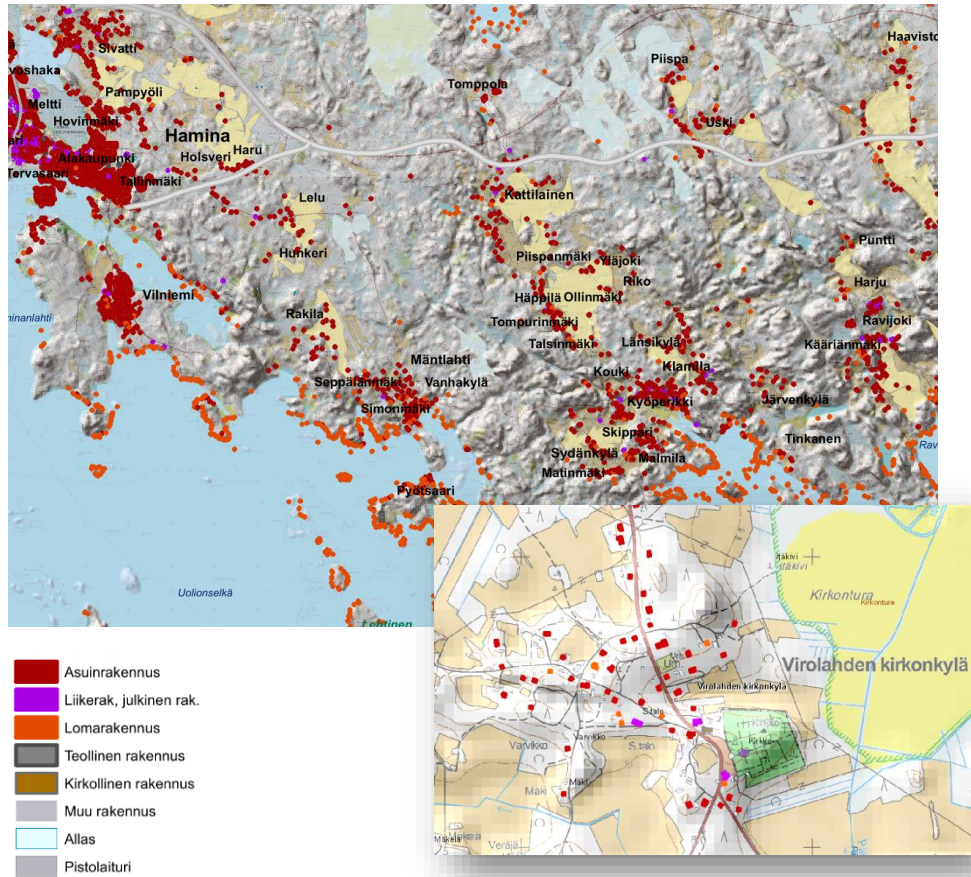


## Merkinnät

- ▲ Muinaisjäännös, pistemäinen kohde
- Muinaisjäännös, alueellinen kohde
- RKY alueellinen kohde
- ★ Rky pistemäinen kohde
- Rky viivamainen kohde
- ▨ Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue
- Maakuntakaava, kulttuuriympäristön tai maiseman kannalta tärkeä alue, valtakunnallisesti merkittävä
- Maakuntakaava, kulttuuriympäristön tai maiseman kannalta tärkeä alue, Maakunnallisesti merkittävä
- Maakuntakaava, Ruotsinsalmen meritaistelualue

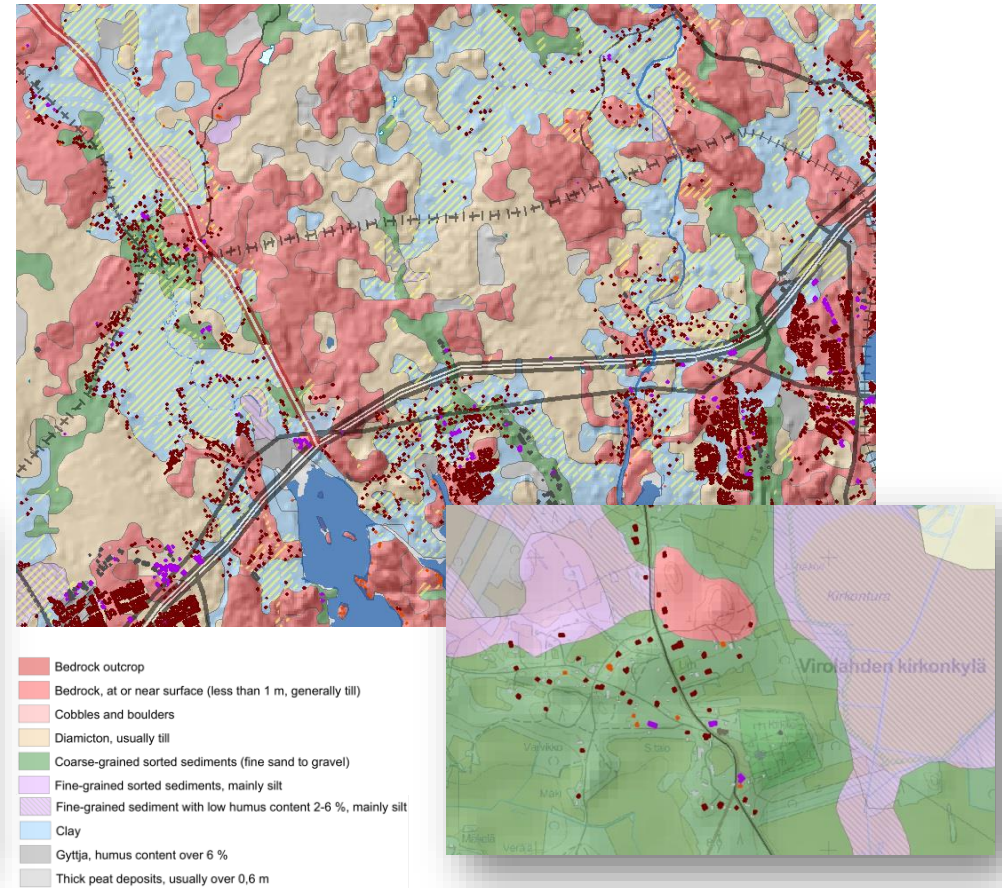
Kuva 28. Esimerkki paikkatietopohjaisesta selvitysaineistosta: Suunnittelualueen maiseman ja kulttuuriympäristön arvo kohteet poimittuna eri lähteistä: a.) koko alue ja b.) tarkempi esimerkkiote (Miehhikkälän alue).





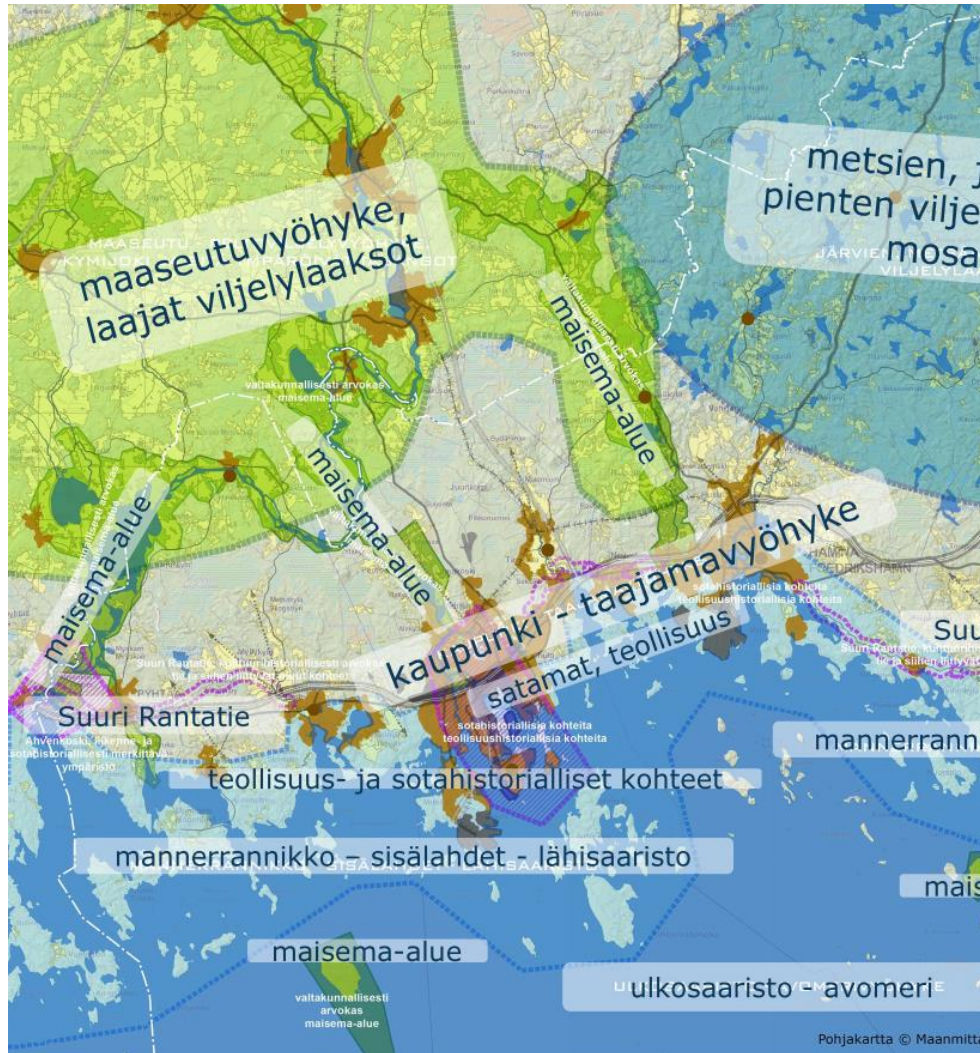
Kuva 29. Esimerkkejä paikkatietopohjaisesta selvitysaineistosta: Rakennuskannan käyttötarkoitukset ja sijoittuminen (esimerkkiotteita laajemmista kartoista). Suurempi kartta: Haminan itäpuolinen rantavyöhyke, pienempi kartta: Virolahden kirkonkylä (Lähde: Maanmittauslaitoksen avoimet aineistot, haettu 2016).

Aineiston avulla saadaan käsitys rakentamisen sijoittumisesta ja määrästä, mutta myös vertaamalla rakennettuja vyöhykkeitä erilaisiin pohjakartta-aineistoihin voidaan analysoida, mitkä ympäristötekijät ovat ohjanneet rakentamisen sijoittumista. Tämän tyyppistä tietoa voidaan hyödyntää alueiden suunnittelussa, esimerkiksi rakennettujen alueiden laajenemisalueiden määrittelyssä, sekä suunnitelmien vaikutusten arvioinnissa.



Kuva 30. Esimerkki paikkatietopohjaisesta selvitysaineistosta: Maaperäolosuhteet, maastonmuodot ja rakentamisen, liikenneverkon ja peltojen sijoittuminen suhteessa maastoon (esimerkkiotteita laajemmista kartoista). Suurempi kartta: Kotkan – Haminan välialue, pienempi kartta: Virolahden kirkonkylä (Lähde: GTK & Maanmittauslaitoksen avoimet aineistot, haettu 2016).

Paikkatietopohjainen selvitysaineisto mahdollistaa analyysien käyttämisen suoraan paikkatietopohjaisesti tehtävän alueidenkäytön suunnittelun pohja-aineistona ja aineiston kulloinkin käytettävän tarkkuustason määrittämisen sen mukaan, minkälaisia suunnittelukysymyksiä ollaan ratkaisemassa. (lähde GTK, MML avoimet aineistot).



Kuva 31. Työn alkuvaiheessa lähtötietojen perusteella tunnistettuja eri luonteisista vyöhykkeitä suunnittelualueella.

### Maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteet

Kymenlaakson alueen **valtakunnallisesti arvokkaiden maaseudun maisema-alueiden** ja maisemanähtävyyksien sekä maakunnallisesti arvokkaiden maaseudun maisema-alueiden päivytysinventointi on tehty 2013–2014. Maisema-alueinventointi ei ole koskenut taajama-alueiden rakennettuja ympäristöjä (RKY-alueet), luonnonsuojelualueita ja Natura-alueita, joita kuitenkin saattaa sijaita myös inventoitujen, arvokkaiden maisema-alueiden sisällä.

**Valtakunnallisesti arvokkaista maisema-alueista** suunnittelualueella sijaitsevat kokonaan tai osittain Sippolan–Summanjokilaaksojen, Kyminjokilaakson, Klamilan, Vaalimaanjokilaakson, Tammion, Haapasaaren ja Kaunissaaren–Ris-tisaaren maisemakokonaisuudet.

**Maakunnallisesti arvokkaista maisema-alueista** suunnittelualueella sijaitsevat kokonaan tai osittain Heinlahden, Siltakylän–Myllykylän, Ylänummen, Kaarniemen, Kuorsalon, Suur-Miehikkälän, ja Harjun–Ravijoen alueet.

Museoviraston inventoimista **valtakunnallisesti arvokkaista rakennetuista kulttuuriympäristöistä (RKY)** suunnittelualueella sijaitsevat seuraavat alue-, viiva- tai piste-kohteet: Ahvenkosken historiallinen ympäristö, Anjalan historiallinen ympäristö, Haapasaaren saaristokylä, Haminan linnoitus- ja varuskunta-kaupunki\*, Harjun maatalousoppilaitos, Hietakylän hautausmaa\*, Haminan ortodoksinen hautausmaa, Hovinsaaren sellutehdas, Hurukselan kylä, Karhulan teollisuusympäristö\*, Katariinan pientaloalue, Kaunissaaren saaris-tokylä, Korkeakosken teollisuusympäristö, Kotkan kaupungintalo ja Kotkan Säästö-pankki\*, Kotkan kirkko ympäristöineen\*, Kotkan ortodoksinen kirkko ja Kirkkopuisto\*, Kymijoen rajalinnakkeet, Kymin kirkko, Kyminlinnan maalinnointi, Langinkosken keisarillinen kalastusmaja, Museosilta, Petkeleen asuinalueet, Pitäjänsaaren esikaupunkialue, Pyhtään kirkko ja pappila, Ruotsinsalmen merilinnointi, Salpalinja, Stora Enson Kotkan tehtaas\*, Sunilan tehtaas ja asuin-alue, Struven astemittausketju (Mustaviiri), Suuri Rantatie, Tammion ja Kuorsalon saaristokylät, Tiutisen asuinalue, Uudenkaupungin rauhan rajakivet, Virolahden graniittilouhokset sekä Virolahden kirkko ja kivisakasti.

Kotkan tai Haminan keskusta-alueilla kokonaan tai osittain sijaitsevat kohteet on merkitty tähdellä (\*).

#### 4.5.8 Sini-viherrakenne

Kymenlaakson maakuntakaavan taustamateriaaliksi on vuonna 2017 laadittu selvitys maakunnan sini-viherrakenteen nykytilasta; sini-viherrakenteen ydin-alueista, viheryhteyksistä ja kriittisistä viheryhteystarpeista sekä ilmastonmuutoksen arvioiduista vaikutuksista Kymenlaakson sini-viherrakenteeseen sekä sini-viherrakenteen tavoitetilasta. Selvityksen pohjalta muodostetaan siniviherrakennetta ja ekosysteemipalveluja koskevat maakuntakaavaratkaisut.

Siniviherrakenteella tarkoitetaan viheralueiden (mm. metsät, suot, suojelualueet, virkistysalueet, puistot, perinnebiotoopit) ja vesistöjen (joet, järvet, meri) muodostamaa verkostoa. Siniviherverkosto koostuu yhteyksistä ja alueista, jotka mahdollistavat monien eliölajien ja lajiryhmien, kuten nisäkkäiden, lintujen, sammakkoeläinten, matelijoiden, kalojen ja hyönteisten liikkumisen ja leviämisen alueiden välillä. Maankäyttö- ja rakennuslaki velvoittaa sini-viherrakenteen huomioonottamista kaavoituksessa.

#### *Natura-2000-alueet*

Suunnittelualueella sijaitsevat seuraavat **Natura 2000 –alueet**: Ahvenkoskenlahti, Heinlahti, Hevoshaka, Tompuri, Salmenkylä ja Saunaniemi, Hinkkajärvi, Itäisen Suomenlahden saaristo ja vedet, Kaaliaiskorvenvuori, Kirkkojärvi, Kirkon-Vilkkiläntura, Klaavun rantaniitty, Kokkovuori, Korkiavuori, Koukkusaari, Kymijoki, Laajakoskenjärvi, Leukaniemi – Tyllinjärvi, Lupinlahti, Muhjärvi, Mustalammen metsä, Nummenjoen suu, Onkamaanjärvi – Haudansyvä, Palanneenmäki, Pappilansaari – Lupinlahti, Rajasuo, Rapakivenjärvi, Riitahuusinpelto, Salajärvi – Ryönänlahti, Salminlahti, Santaniemenselkä – Tyyslahti, Sau-

nasuon metsä, Sikovuori, Suurisuo, Suurisuo – Rajajärvi, Suviranta, Tingankoskenmäki, Tuorusjärvi, Tyllinjärvi, Valkmusa, Vilkkilä, Virojoki, Vuorisaari sekä Vuorisenvuori.

#### 4.5.9 Liikenne

Kymenlaakson liikennejärjestelmän rungon muodostavat itä-länsisuuntaiset E18-liikennekäytävä rannikkovyöhykkeellä, Salpausselän suunnassa kulkevat vt 6–vt 12 -tiet ja Lahti–Luumäki-ratayhteys, Kouvola pääkaupunkiseudulle johtava valtatie 6, Kotkan ja Kouvolan välinen rata ja valtatie 15 sekä Hamina-Kotka sataman ja Itä-Suomen välisiä kuljetuksia palveleva valtatie 26. Rannikon-suuntainen E18-tie, rautatieyhteydet sekä Hamina-Kotka satama ovat osa euroopanlaajuista TEN-T/CEF -ydinverkkoa (Skandinavia–Välimeri -käytävää). Lisäksi Kouvolan rautatie- ja maantierterminaali (RRT) kuuluu ainoana rautatie- ja maantierterminaalina Suomesta Euroopan laajuiseen liikenteen ydinverkkoon.

TEN-T -ydinverkkoon kuuluvan E18-moottoritien valmistuminen etelärannikolle parantaa maakunnan yhteyksiä pääkaupunkiseudulle ja Vaalimaan rajanylityspaikan kautta Venäjälle. Koskenkylän ja Kotkan välinen osuus sekä Haminan ohikulkutie ovat valmistuneet. Hamina–Vaalimaa -osuuden työt ovat käynnistyneet ja E18-tie valmistuu moottoritietasoisesti Vaalimaan raja-ase-malle saakka vuonna 2018. Valtatien 6 parantaminen Taavetti–Lappeenranta avataan liikenteelle vuonna 2018. Valmistumassa olevien hankkeiden jälkeen suurimmat pääväyliin kohdistuvat kehittämistarpeet liittyvät vt 12 Lahti–Kouvola osuuteen, vt 6 Kouvolan kohdan ratkaisuihin sekä ja KotkaKouvola-välin tie- ja raideliikenneyhteyksien kehittämiseen.

#### *Elinkeinoelämän kuljetukset*

Kymenlaakson alueella merkittävin kuljetuksia synnyttävä yksittäinen kohde on **HaminaKotka -satama**, joka on Suomen suurin yleis-, vienti-, kontti- ja transitosatama sekä täyden palvelun logistiikka- ja teollisuuskeskus. Vuonna 2011

HaminaKotka sataman osuus Suomen ulkomaan tavaraliikenteestä oli 20 %, ja osuus koko Suomen kauttakulkuliikenteestä 46 % ja transitokonteista 81 % (Satamaliitto). Sataman kokonaisliikenne vuonna 2014 oli 13,5 miljoonaa tonnia. Tästä tuontia oli 22 % ja vientiä 46 %. Transitoliikennettä oli 26 % ja kotimaan liikennettä 6 %. Vuoteen 2030 mennessä kuljetusten on arvioitu nousevan reiluun 18 milj. tonniin vuodessa.

HaminaKotka sataman kuljetuksista noin 40 % tapahtuu rautateitse ja 60 % maanteitse. Suuri osa maantiekuljetuksista on Venäjälle E18-tien kautta Vaalimaalle suuntautuvaa transitoliikennettä. Kotimaan maantiekuljetukset tulevat sekä valtateiden 15/12 että valtateiden 26/6 suunnista. Rautatiekuljetuksista reilu kolmannes on transitoliikennettä. Rautatiekuljetusten toimivuuden kannalta keskeinen solmupiste on Kouvolan ratapiha ja siihen liittyvä RailRoad-termiinalin kehittämishanke.

Sataman rautatiekuljetukset sijoittuvat pääosin Kotka–Kouvola–Luumäki–Vaalimaa/Lappeenranta osuudelle. Tiekuljetuksissa merkittäviä kuljetusvirtoja ulottuu Kotkasta E18-tien kautta Hämeenlinnan ja Tampereen seuduille, vt 26 kautta Lappeenrannan ja Joensuun suuntaan sekä vt 15 kautta Kouvolan suuntaan. Kouvolasta kuljetukset jatkuvat edelleen Heinolan kautta Jyväskylään ja Seinäjoelle, vt 13 kautta Mikkeliin ja edelleen Kuopioon.

#### Rautatiekuljetukset

Kouvola on Suomen **rataverkon** vilkkain solmupiste kuljetettujen nettotonniin mukaan. Kouvolan keskusjärjestelyratapiha on Etelä- ja Itä-Suomen rautatieliikenteen keskus, jonka kautta kulkevat mm. Vainikkalan (tulevaisuudessa mahdollisesti myös Imatrankosken) vienti-, tuonti- ja transitokuljetukset sekä suuri osa Itä- ja Kaakkois-Suomen teollisuuden raaka-aine- ja vientikuljetuksista (Liikennevirasto 34/2013). Kouvolalla on merkitystä laajemminkin eli erityisesti Venäjälle suuntautuvassa liikenteessä. Liikenteellisesti vilkkaimmat rataosat Kaakkois-Suomessa ovat Kouvola–Luumäki–Imatra ja **Kouvola–Kotka/Hamina**. Kouvola–Luumäki -osuus on tavaraliikenteessä Suomen vilkkain kuljetettujen nettotonniin osalta ja Kouvola–Kotka/Hamina -suunta 3. vilkkain (Kokkola–Ylivieska -osuuden jälkeen). Kaakkois-Suomen alueen kautta

kulkevaan raideliikenteeseen kohdistuu suuria kasvupaineita niin henkilö- kuin tavaraliikenteen osalta. Rataverkolla ja ratapihoilla on jo nykyisin suurista liikennemääristä aiheutuvia välityskykyongelmia ja ongelmien arvioidaan lisääntyvän.

Kouvola–Kotka/Hamina-rataosa on osa Vainikkala–Kouvola–Kotka/Hamina -transitokuljetusreittiä ja raskaimmin liikennöityjä rataosia. Paperiteollisuuden näkökulmasta 250 kN akselipainon salliva rataverkko olisi tarpeellinen Imatralta ja Kuusankoskelta satamaan. Kiireellisin kehittämistarve liittyy Venäjän liikenteen 1 100 metrin junapituuden mahdollistamiseen (Pullonkaulakohde). Syksyllä 2012 myönnettiin lupa 1 100 m junien liikennöintiin. Luvan aikana voidaan toimia nykyisillä raiteilla, mutta vasta infrastruktuurin kehittäminen (Hovinsaaren 1 100 metrin raiteet ja Kotolahden ratapihan puuttuvat raiteet ja turvalaitteet) mahdollistaa tehokkaammat aikataulut ja paremman yhteensoitituksen henkilöliikenteen kanssa. Osuudella Kouvola–Vainikkala on jo olemassa hyvät edellytykset ajaa 1 100 m junia, mutta rataosa Kouvolasta Haminaan ja Kotkaan edelleen kehittämistä 1 100 m junien käyttöön tulee tarkastella tarkemman suunnittelun yhteydessä. Yksiraiteisella Juurikorpi–Kotka -osuudella osalla tavarajunista on tarve kohdata henkilöjunien kanssa. Ongelmia aiheuttaa myös turvalaitteiden vajavuudesta sekä raiteistomallista. Haminan ratapihalla ei ole turvalaitteita, raidepituudet ovat Venäjän liikenteeseen liian lyhyitä ja raidemäärä on kuormitetuimpina aikoina liian pieni.

#### Maantiekuljetukset

Kymenlaaksossa tärkeimmät kuljetussuunnat **tieverkolla** ovat valtatie 12 Kouvolasta Lahteen, valtatie 15 Kouvolasta Kotkaan ja E18-tie Kotkasta Helsinkiin, joilla suunnille raskaan liikenteen KVL on 1 100–1 300 ajon./vrk. Seuraavaksi tärkeimmät suunnat ovat valtatie 6 Kouvolasta Lappeenrannan suuntaan, valtatie 15 Kotka–Kouvola sekä E18 Kotkasta Vaalimaalle osuus, joilla raskaan liikenteen määrä on 1 100–1 200 ajon./vrk. Myös valtatie 26 on tärkeä kuljetusreitti HaminaKotka sataman ja Itä-Suomen teollisuuslaitosten välillä. Raskaan liikenteen suhteellinen määrä on suurin (> 20 %) rajanylityspaikoille johtavilla reiteillä; valtatiellä 6 välillä Kouvola–Lappeenranta, valtatiellä 7 välillä Hamina–Vaalimaa, sekä valtatiellä 26.



Kotka–Kouvola-yhteysväliällä liikennettä välittää valtatie 15 käsittäen Kotkan keskustan ja Mussalon yhteydet sekä Kotka–Kouvola-ratayhteys. Valtatie 15 Kotkasta Kouvolaan (41 km) on Kymenlaakson tärkein etelä–pohjoissuuntainen yhteys. Tiellä raskaan liikenteen osuus on huomattavan suuri (20 %) erityisesti satamien ja teollisuuden kuljetusten takia. Tie on Kymenlaakson kaupunkiseutujen välisen työmatka- ja asiointiliikenteen pääväylä. Yhteysväliä käytetään HaminaKotka sataman kotimaan pitkämatkaisiin kuljetuksiin sekä tie- että raideliikenteessä ja Venäjän raideliikenteessä. Henkilöliikenteessä yhteysväliällä korostuvat erityisesti Kouvolan seudun ja Kotka/Haminan seudun väliset työ-, opiskelu sekä ostos- ja asiointiliikenteen matkat.

Valtatie 15 on Kotka–Kouvola-osuudella liikennemääriin nähden kapea, maankäytön liittyviä on tiheässä ja ohitusmahdollisuudet ovat huonot. Tämä näkyy tien heikkona liikenneturvallisuutena ja liikenteen säännöllisenä jonoutumisena. Jonoutuminen on jo nykyisin yleistä runsaan raskaan liikenteen ja huonon ohitusmahdollisuuksien vuoksi erityisesti arkipäivisin. Myös vilkkaat tasoliittymät aiheuttavat turvallisuus- ja sujuvuusongelmia. Tiellä ei ole kevyen liikenteen väyliä tai riittävän leveitä pientareita, joka vaikeuttaa liikkumista pyörällä tai jalan.

Hyväntuulentie (vt 15) on valtatieyhteys E 18-tieltä Kotkan keskustaan ja viiteen satamaan, joista suurimmat ovat Mussalo ja Hietanen. Tiellä on toistuvia sujuvuusongelmia ja sillä tapahtuu paljon onnettomuuksia. Hyväntuulentieltä Hietasen satamaan johtaa katuyhteys, joka ei vastaa tasoltaan satamaliikenteen tarpeita. Sataman liikennettä ohjautuu nykyisellä verkolla myös muulle katuverkolle.

Merituulentie on seututieluokkainen yhteys Hyväntuulentieltä Mussalon satamaan. Raskaan liikenteen osuus on huomattavan suuri, mikä aiheuttaa ongelmia varsinkin valo-ohjatuissa liittymissä. Tie toimii myös ympäröivän maankäytön yhteytenä Kotkan keskustan suuntaan. Kotkan satamayhteyksien keskeisin ongelma on satamien raskaan liikenteen ja paikallisen ja seudullisen henkilöliikenteen yhteensovittaminen. Teiden nykyinen taso ei vastaa jo nykyisin suuren liikennemäärään ja korkean raskaan liikenteen osuuden tarpeita, minkä seurauksena teillä on liikenneturvallisuus- ja toimivuusongelmia.

Valtatie 26 Hamina–Taavetti osuuden raskaan liikenteen määrä on suuri (35 %). Yhteys palvelee erityisesti raskaita kuljetuksia HaminaKotkan satamaan. Tie on geometrialtaan pienipiirteinen ja heikkotasoinen. Näkemät ovat huonot ja heikkojen ohitusmahdollisuuksien takia tielle syntyy vähäisilläkin liikennemäärillä jonoja raskaiden ajoneuvojen taakse. Liikenteen kasvaessa sujuvuuteen liittyvät ongelmat pahenevat. Tien mutkaisuus ja kapeus yhdessä vilkkaan raskaan liikenteen kanssa aiheuttaa merkittävän onnettomuusriskin. Tavoitetilassa yhteysväliällä Husula–Taavetti on kaksikaistainen sekaliikennetie, jolla yksittäisiä ohituskaistoja. E18-tien parantaminen kokonaan moottoritieksi Helsingin ja Haminan välillä saattaa siirtää liikennettä myös valtatieltä 6 Koskenkylän ja Taavetin väliltä valtatielle 26 ja maantielle 387, koska moottoritie nopeuttaa ajomatkoja E18-tiellä.

*Lähde: Kaakkois-Suomen ja Kymenlaakson liikennestrategiat 2035.*

## Joukkoliikenne

### Kaukoliikenne

Kotkan–Haminan seudulla on linja-autoliikenteen kaukoliikennettä seuraavilla reiteillä:

- Hamina - Kotka - Helsinki
- Helsinki-Vantaan lentoasemayhteydet
- Kotka - Lappeenranta
- Kotka - Karhula - Rantahaka - Kouvola
- Kotka - Kouvola - Heinola - Jyväskylä
- Kotka - Kouvola - Lahti - Tampere
- Kotka - Kouvola - Mikkeli
- Hamina - Metsäkylä - Metsäkulma - Sipilänmäki - Inkeroinen
- Hamina - Inkeroinen - Myllykoski - Kouvola

Kotkan ja pääkaupunkiseudun välinen joukkoliikenne perustuu alle tunnin vuorovälillä toimivaan bussiliikenteeseen. Bussiliikenteen vuoroja Kotkan ja Kouvolan välillä kulkee päivittäin seitsemän vuoroa suuntaansa.

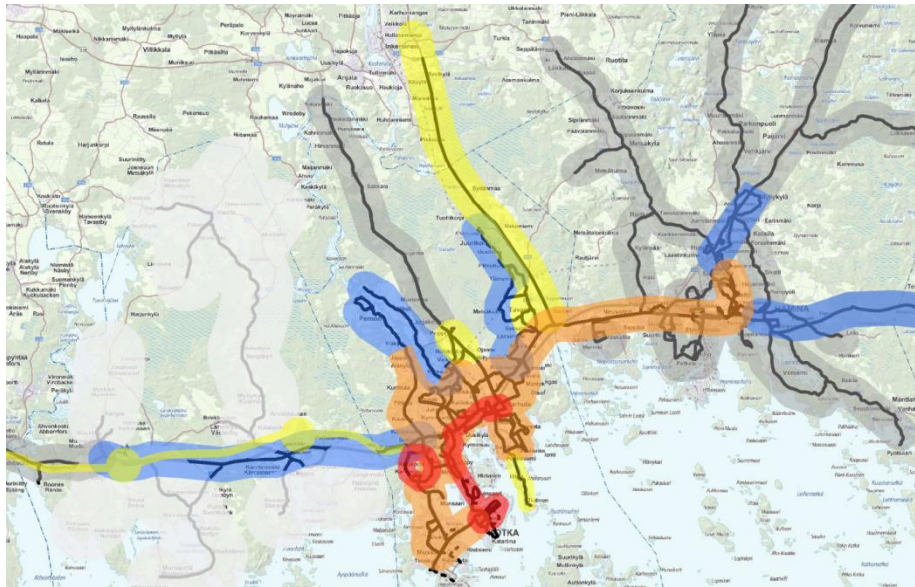
Kotkan ja Kouvolan välillä on myös taajamajunaliikennettä (kuusi junaa suuntaansa päivittäin). Pysähtymispaikat ovat Kotkan satamassa, Kotkan rautatieasemalla, Paimenportissa, Kymminlinnassa, Kymissä, Tavastilassa, Inkeroisissa, Myllykoskella ja Kouvolassa. Yhteys Venäjälle kulkee Kouvolan ja Vainikkalan kautta.

### Seudullinen joukkoliikenne

Kotkan seudun joukkoliikennealue kattaa 1.1.2016 alkaen Haminan ja Kotkan kaupunkien sekä Pyhtään kunnan muodostaman alueen sisäisen liikenteen. Hamina–Kotka–Pyhtää -seudun joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten palvelutasomäärittely on laadittu vuoden 2015 aikana ja muodostaa lähtökohdan lähivuosien joukkoliikenteen hankinnoille.

**Taulukko 1. Kotkan kaupunkiseudun palvelutasoluokat (2015) ja luokkien ominaisuudet (taso, määritelmä, tavoite, liikkumisen vapausaste).**

Kilpailutaso (1)	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Taso:</b> Alueelta pääsee päätaajamaan töihin ympäri vuoden M–P klo 7:ksi ja illalla päätaajamasta päästään alueelle vielä 22 tai myöhemmin lähtevällä vuorolla. Lauantaisin töihin pääsee 8:ksi.</li><li>- <b>Määritelmä:</b> Todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle</li><li>- <b>Tavoite:</b> Lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta</li><li>- <b>Liikkumisen vapausaste:</b> Voi kulkea vapaasti kiinnittämättä erityisesti huomiota aikatauluihin</li></ul>
Houkutteleva taso (2)	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Taso:</b> Alueelta pääsee päätaajamaan töihin ympäri vuoden M–P klo 8:ksi ja illalla päätaajamasta päästään alueelle vielä 21 tai myöhemmin lähtevällä vuorolla. Lauantaisin töihin pääsee 9:ksi.</li><li>- <b>Määritelmä:</b> Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle</li><li>- <b>Tavoite:</b> Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen</li><li>- <b>Liikkumisen vapausaste:</b> Voi kulkea melko vapaasti aikataulut tuntien</li></ul>
Autottomien arkitaso (3)	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Taso:</b> Alueelta pääsee päätaajamaan töihin ympäri vuoden M–P klo 8:ksi ja päätaajamasta päästään alueelle vielä 19 tai myöhemmin lähtevällä vuorolla. Viikonloppuisin on mahdollisuus asioida päätaajamassa.</li><li>- <b>Määritelmä:</b> Liikkumisvaihtoehto autottomille kansalaisille päivittäisiin kohteisiin</li><li>- <b>Tavoite:</b> Tarjota jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumismahdollisuuksia</li><li>- <b>Liikkumisen vapausaste:</b> Voi kulkea aikataulun asettamissa rajoissa</li></ul>
Peruspalvelutaso (4)	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Taso:</b> Alueelta pääsee päätaajamaan töihin ympäri vuoden M–P klo 8:ksi ja päätaajamasta päästään alueelle vielä 17 tai myöhemmin.</li><li>- <b>Määritelmä:</b> Turvata erityisesti arjen liikkumistarpeet ja liikkumisen tasa-arvo</li><li>- <b>Tavoite:</b> Voi kulkea aikataulun asettamissa rajoissa</li><li>- <b>Liikkumisen vapausaste:</b> Voi kulkea aikataulun asettamissa rajoissa</li></ul>
Minimitaso (5)	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Taso:</b> Alueelta pääsee kouluun ja myös omakustanteisesti asioimaan lähitaajamaan. Sopii osin myös työmatkoille.</li><li>- <b>Määritelmä:</b> Perusyhteydet: aamulla töihin/kouluun, iltapäivällä takaisin</li><li>- <b>Tavoite:</b> Turvata asiointimahdollisuudet</li><li>- <b>Liikkumisen vapausaste:</b> Voi kulkea rajattuihin kohteisiin, jos aikataulu mahdollistaa</li></ul>
Lakisääteinen taso (6)	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Taso:</b> Lakisääteiset koulu- ja asiointimatkat järjestetään pääosin taksikuljetuksina.</li><li>- <b>Määritelmä:</b> Ainoastaan lakisääteiset</li><li>- <b>Tavoite:</b> Hoitaa lakisääteiset kuljetukset</li><li>- <b>Liikkumisen vapausaste:</b> Ei avoimia joukkoliikennepalveluita</li></ul>

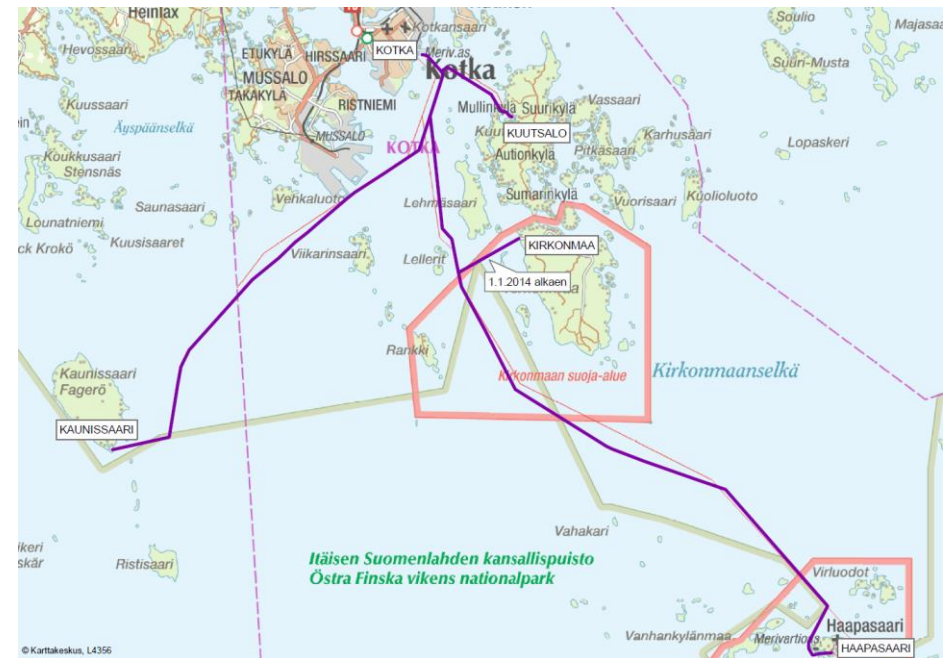


Palvelu- tasoluokka	Kilpailutaso (1)	Houkutteleva taso (2)	Autottomien arki- taso (3)	Peruspalvelutaso (4)	Minimitaso (5)	Lakisääteinen taso (6)
------------------------	---------------------	--------------------------	-------------------------------	-------------------------	-------------------	---------------------------

Kuva 32. Joukkoliikenteen palvelutasomäärittely, 2015.

### Saariston yhteysalusliikenne

Saariston yhteysalusliikennettä järjestetään ympäri vuoden Kotkan yhteysaluslittamasta Kuutsaloon, Kirkonmaalle, Haapasaareen sekä Pyhtään Kaunissaareen.



Kuva 33. Saariston yhteysalusliikenne.

---

## OSA II: YLEISKAAVA

## 5 Yleiskaavan tavoitteet ja suunnittelu- periaatteet

Kotkan–Haminan seudun strateginen yleiskaava laaditaan kuntien yleiskaava-yhteistyöhön perustuen. Kyseessä ei ole maankäyttö- ja rakennuslain tarkoittama kuntien yhteinen yleiskaava. Tämän vuoksi strateginen yleiskaava hyväksytään kussakin kunnassa erikseen siltä osin kuin kaava suoraan koskee kunnan aluetta. Käytännössä työtä tehdään yhtenä yhteisenä prosessina ja suunnitteluun liittyviä päätöksiä tehdään sekä seututasolla (seutuvaltuusto) että kuntatasolla (kunnanvaltuustot).

Tärkeimmät tavoitteet seudun strategiselle yleiskaavalle ovat:

Seudun kehityskuvan tarkentaminen ja käytäntöön vieminen

- Juridinen perusta kehityskuvan toteuttamiselle
- Perusta kuntien maankäyttöpolitiikalle (kaavoitus ja maapolitiikka)
- Yhteisen päälinjan hakeminen, seudun tulevan rakenteen määrittely
- Seudulle strategisesti tärkeiden kohteiden yhtenäinen toteutuspolitiikka

Kaupan ja elinkeinoelämän tarpeisiin vastaaminen

- Seudun elinkeinopoliittisten tavoitteiden toteuttaminen
- Teollisuuden ja tuotantoalueiden toimintaedellytysten sekä satamatoimintojen kehittäminen
- Olemassa olevien ja uusien elinkeinojen edistäminen
- E18-tiehen kytkeytyvien elinkeinoalueiden profilointi
- Innovatiivisten toimintamallien ja -ympäristöjen mahdollistaminen
- Monipuolisesti muunneltavia vaihtoehtoja → joustavuutta, reagointikykyä
- Kaupan sijainnin suuntaaminen ja ohjaus
- Logististen toimintaedellytysten kehittäminen

- Seudun kannalta tärkeiksi tunnistettujen kasvutoimialojen kehittämismahdollisuuksien turvaaminen ja edistäminen: mm. cleantech ja bio-/kierotalous; matkailu ja siihen liittyen hyvinvointi ja terveys; logistiikka; ICT ja peliala.

Väestönkehitykseen varautuminen

- Väestönkehitykseen vaikuttaminen ja siihen varautuminen
- Alue- ja yhdyskuntarakenteen vaiheittaisen toteuttamisen suunnittelemisen, millä varmistetaan kaupunkiseudun vetovoimaisuutta ja kilpailukykyä lisäävien toimenpiteiden toteutuminen myös siinä tapauksessa, että väestönkasvu tai muu kehitys poikkeaa ennustetusta

Asumisen kehittäminen ja yhdyskuntarakenteen vaihtoehtojen tutkiminen

- Kasvun kestävä ohjaaminen
- Täydennysrakentamisen mahdollisuuksien tunnistaminen ja osoittaminen
- Maankäytön muutosmahdollisuuksien tunnistaminen ja ohjaaminen
- Kaupunkirakenteen tehokkuudesta ja keskustojen elinvoimasta huolehtiminen
- Houkuttelevan, riittävän ja erilaisiin tarpeisiin vastaavan tonttitarjonnan varmistaminen
- Viher- ja virkistysalueverkoston eheyden varmistaminen ja saavutettavuuden kehittäminen
- Vähähiilisen ja ekotehokkaan yhdyskunnan edistäminen (mm. energia-, liikenne- ja rakentamisratkaisut)
- Joukkoliikenteeseen tukeutuvan yhdyskuntarakenteen vahvistaminen
- Olemassa olevan palveluverkoston tukeminen ja verkostojen tehokas hyödyntäminen

Liikenteen sujuvuuden varmistaminen ja uusien yhteystarpeiden osoittaminen

- Päätieverkoston hyvän palvelutason ja kehittämisedellytysten turvaaminen

- 
- Kestävien liikkumistapojen edistäminen (etenkin joukkoliikenne, pyöräily & kävely)
  - Vesiliikenteen ja sen kehittämistarpeiden huomioiminen
  - Matkailua ja virkistystä tukevien reittien ja niiden laatutekijöiden osoittaminen

#### Maaseutumaisten alueiden kehittäminen

- Maaseudun erityispiirteiden ja mahdollisuuksien huomioiminen
- Olemassa olevien ja uusien maaseutuelinkeinojen kehittämismahdollisuuksien turvaaminen
- Maaseutumaiselle asumiselle houkuttelevien ja siihen soveltuvien vyöhykkeiden osoittaminen

Tavoitteet pohjautuvat seutuvaliokunnan, seutuvaltuuston ja kuntien määrittämiin tavoitteisiin vuodelta 2013, kun seudullinen yleiskaavaprosessi päätettiin käynnistää. Tavoitteita on tarkistettu yleiskaavoituksen käynnistyttyä vuonna 2015 mm. viranomaisilta ja kunnista saadun palautteen perusteella. Tavoitteet voivat tarkentua myös suunnitteluprosessin kuluessa.

#### Muita esillä olleita keskeisiä kysymyksiä:

- Seudullinen yleiskaava tuo ”uuden tason” seudun yleiskaavojen ylle eikä pääsääntöisesti korvaa ainakaan yksityiskohtaisia yleiskaavoja. Toisaalta tällä kaavalla ohjataan myös kaavojen uudistamista. Seudullisen yleiskaavan ohjaus on todennäköisesti erilainen seudun erilaisilla alueilla ja on jopa mahdollista, että yleiskaavaa tehdään esimerkiksi kahdessa eri mittakaavassa.
- Seudun pienemmissä kunnissa kaivataan työkalua, joka suoraan tukee asemakaavoitusta
- Yleiskaavatyössä syntyvä aineisto (mm. yleiskaavaan liittyvä toteuttamisohjelma) kytketään osaltaan seudun elinvoiman kehittämiseen sekä investointikohteiden myynti- ja markkinointityöhön.

## 6 Suunnitteluprosessin vaiheet

Yleiskaavaprosessi jakautuu neljään vaiheeseen, jotka on esitetty seuraavassa taulukossa (Taulukko 2.).

Taulukko 2. Kaavoitusprosessin eteneminen.

KAAVOITUSPROSESSIN ETENEMINEN		
KAAVAN VAIHE	TOIMENPIDE	AJANKOHTA
ALOITUSVAIHE	Laajennettu KASSU 1: Aloituskokous	2.4.2015
	Viranomaistyöneuvottelu (ELY, Kotkan kaupunki, Cursor)	5.5.2015
	Seutuvaliokunta: SELL-hanke ja seudun strateginen yleiskaava	21.9.2015
	KASSU 2: OAS ja aloitusvaiheen asiat	29.9.2015
	Seutuvaltuusto: SELL-hanke ja seudun strateginen yleiskaava; Työn tarkoitus ja tavoitteet	29.9.2015
	Info seudun kuntien kaavoituksesta vastaaville lautakunnille/toimikunnille: Pyhtää 28.9. Kaakon Kaksikko (Virolahti & Miehikkälä) 30.9. Kotka 13.10. Hamina 22.10.	9-10/2015
	Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu	7.10.2015
	Seutufoorumi	4.11.2015
	KASSU 3: Vaihtoehtoasetelma	20.11.2015
	Seutuvaltuusto: OAS:n hyväksyminen	15.12.2015
	KASSU 4: Vaihtoehtoasetelma: kehittämismallien laatimisperiaatteet	18.12.2015

	OAS:n käsittely kuntien lautakunnissa nähtäville asettamista varten: Pyhtää Kaakon Kaksikko Kotka Hamina	1/2016
	OAS nähtävillä kaikissa kunnissa	1.2.-11.3.2016
	Seutuvaliokunta: Vaihtoehtoasetelma: kehittämismallien laatimisperiaatteet	2.2.2016
	Seutuvaltuusto: Vaihtoehtoasetelma: kehittämismallien laatimisperiaatteet	23.2.2016
VALMISTELUVAIHE	KASSU 5: Kehittämismallit	18.3.2016
	MALPE-työpaja: kehittämismallit	1.4.2016
	Seutufoorumi	4.5.2016
	KASSU 6: Linjaratkaisu	12.5.2016
	Seutuvaltuusto: Linjaratkaisun hyväksyminen	7.6.2016
	KASSU 7: Alustava kaavaluonnos	16.9.2016
	KASSU 8: Kaavaluonnos	14.10.2016
	Seutufoorumi	3.11.2016
	Seutuvaliokunta: Alustava kaavaluonnos ja rataselvitys	29.11.2016
	Seutuvaliokunta: Info	10.1.2017
	Minityöryhmä (KASSU): Kaavaluonnos, rataselvitys, yritys haastattelut	8.2.2017
	Seutuvaliokunta: Valmisteluvaiheen aineisto (kaavaluonnos)	21.2.2017
	Seutuvaltuusto: Valmisteluvaiheen aineisto (kaavaluonnos)	7.3.2017
	Kaavoituslautakunnat	15.3.2017
	Valmisteluaineiston käsittely kuntien lautakunnissa nähtäville asettamista varten: Pyhtää Kaakon Kaksikko	21.-29.3.2017

	Kotka Hamina	
	Valmisteluaineisto nähtävillä	4.4.–8.5.2017
	Nähtävilläölon yleisötilaisuudet: Kotka Pyhtää	11.4.2017 18.4.2017
	Esittelytilaisuus Hamina-seuran tilaisuudessa	20.4.2017
<b>EHDOTUSVAIHE</b>	Viranomaisneuvottelu	7.6.2017
	KASSU 9: Alustava kaavaehdotus	18.8.2017
	Seutuvaliokunta: Kaavaehdotus	31.10.2017
<b>HYVÄKSYMISVAIHE</b>		



## 7 Kehittämismallit

### 7.1 Laatumisperiaatteet

Yleiskaavaluonnoksen pohjaksi ja seudun maankäytön järjestämiseksi on tutkittu erilaisia kehittämismalleja. Kehittämismallien lähtökohtana ovat olleet kehityskuvavaiheessa tutkittu seudun alue- ja yhdyskuntarakenne sekä OAS:ssa työlle esitetyt tavoitteet. Kehittämismalleja on laadittu yhdistelemällä seudun kilpailukykyyn (elinkeinojen kehittäminen) ja vetovoimaan (asukkaat ja osaajat) liittyviä vahvuustekijöitä ja suunnittelemalla niiden pohjalta osa-alueille ja sen myötä seudulle erilaisia kehityskulkuja.

Kilpailukykyyn kannalta tärkeät elinkeinoalat

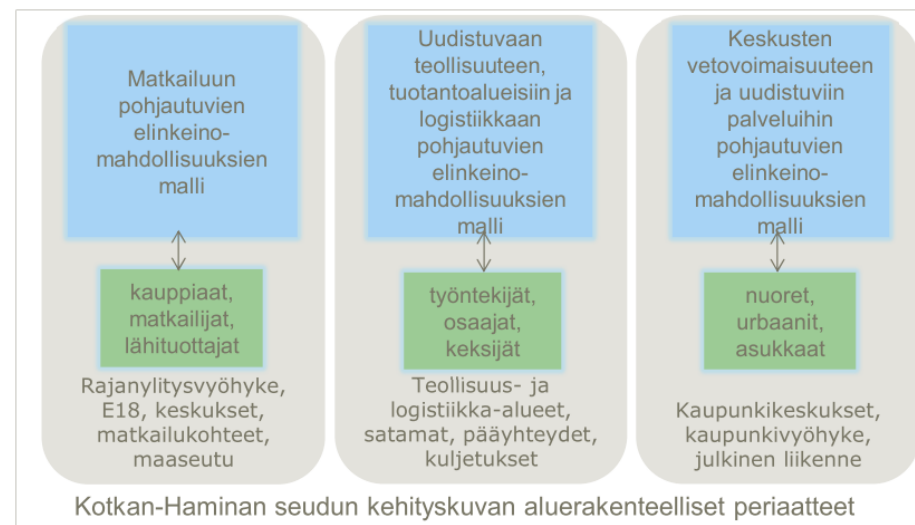
- Matkailu
- Uudistuva teollisuus, tuotanto ja logistiikka
- Palvelut

Vetovoima eli kohderyhmät, jotka seudulle halutaan houkutellessa

- Kauppiaat, matkailijat, lähituottajat
- Työntekijät, osaajat, keksijät
- Nuoret, urbaanit, asukkaat

Kuva 34. Kehittämismallien näkökulma.

Kehittämismallit ilmentävät erilaisia alueellisia ja sisällöllisiä ratkaisuja ja ne eroavat toisistaan osa-alueiltaan sekä painotuksiltaan. Tavoitteena on seudullisesti merkittävien ongelmien/haasteiden ja kehittämismahdollisuuksien tunnistaminen. Keskeisimmät alueidenkäyttökysymykset, joita seudulla pohditaan, ovat esillä ainakin yhdessä kehittämismallissa. Kehittämismallit on laadittu kolmen kokonaisvaltaisen näkökulman pohjalta, mutta ne eivät kuitenkaan ole keskenään vaihtoehtoisia eivätkä vertailukelpoisia. Niistä ei ole tarkoitus valita yhtäkään sellaisenaan yleiskaavoituksen pohjaksi. Yleiskaavaluonnos laaditaan kehittämismalleissa havaittujen parhaimpina pidettyjen ratkaisutapojen yhdistelmänä.



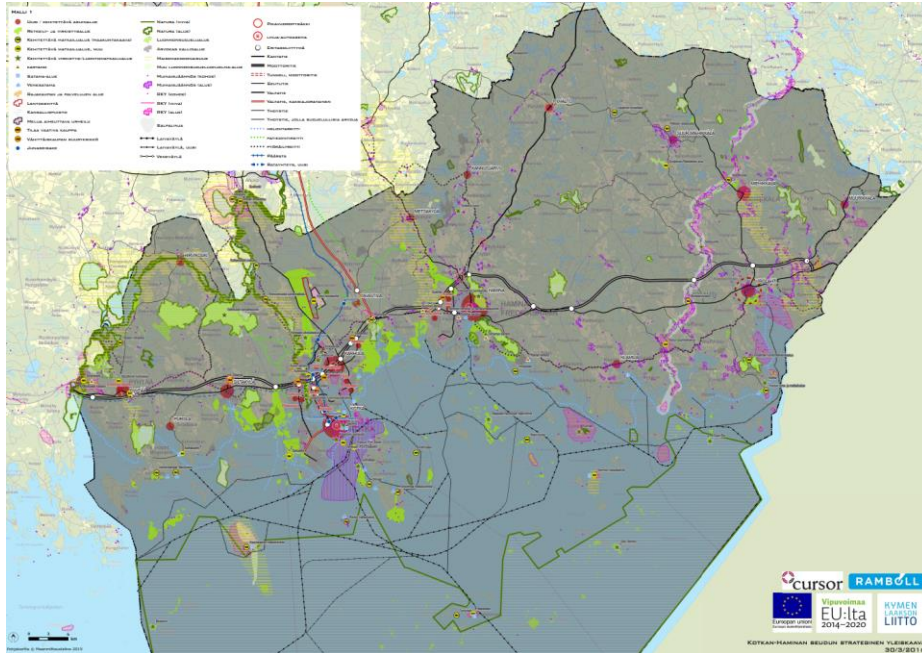
Kuva 35. Yleiskaavan pohjaksi laaditut kehittämismallit, joiden aluerakenteellinen pohja on lähtökohtaisesti se, mikä on jo seudun kehityskuvassa päätetty.

### 7.2 Matkailuun pohjautuvien elinkeinomahdollisuuksien malli (kehittämismalli 1)

Kehittämismalli 1 korostaa matkailuun pohjautuvia elinkeinomahdollisuuksia, kuten rajavyöhykettä, E18-solmukohtia, keskuksia sekä matkailun ja maaseudun merkitystä.

Elinkeinojen kehittäminen painottuu keskustoihin ja kyläkeskuksiin, maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävälle matkailualueille, kaupan alueille ja Vaalimaalle. Lisäksi toiminnallisina kokonaisuuksina korostuvat saaristo, virkistysalueet ja reitit, Valkmusan ja Itäisen Suomenlahden kansallispuistot, Kymijoki koskineen, Salpalinja, Kymin lentokentän ympäristö sekä arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt. Matkailun näkökulmasta erityisesti merialueella ja

saaristossa on paljon hyödyntämätöntä potentiaalia. Saaristoa voidaan kehittää monipuolisena matkailukokonaisuutena, jossa on uusien matkailupalvelujen rakentamisen lisäksi tilaa myös luonto- ja omatoimimatkailulle. Matkailun elinkeinomahdollisuuksien kehittäminen edellyttää myös vesiliikenneyhteyksien ja satamapalveluiden parantamista.



Kuva 36. Matkailuun pohjautuvien elinkeinomahdollisuuksien malli.

Kehittämismallissa on tunnistettu maakuntakaavan matkailualueiden lisäksi seuraavat kehitettävät matkailualueet: Pyhtäältä Stockforsin hiomoalue, Sirius Sport Resort, Keihässalmi ja Ahvenkosken alue, Kotkasta kantasatama, Merikeskus Vellamo, Kymnlinna, Varissaari, Kukouri, Santalahti ja Haapasaari, Haminasta Tammion kalastajakylä Virolahdelta Harjun oppimiskeskus sekä Miehikkälästä Syväjärven–Ratalahden alue.

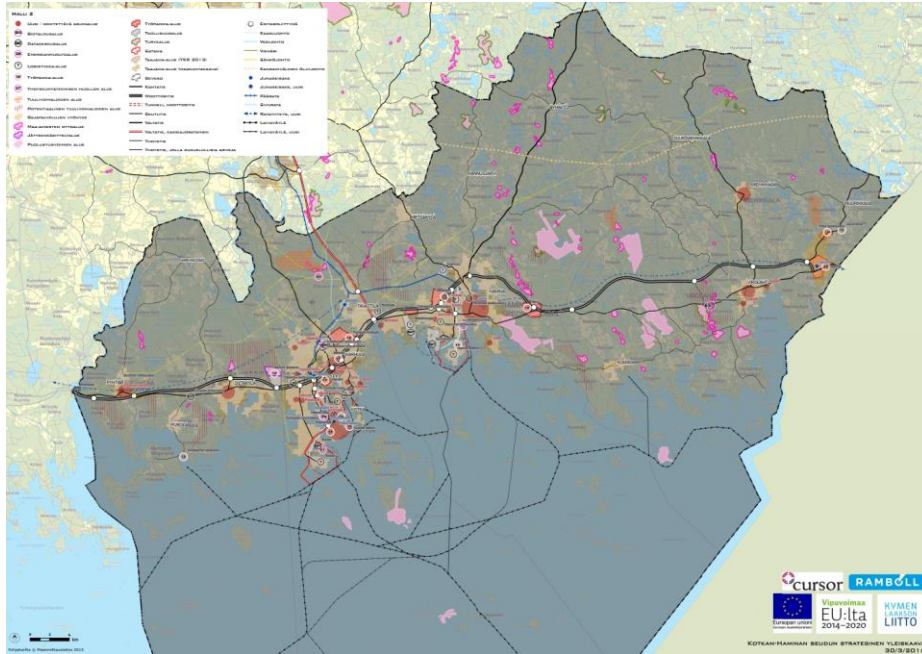
Kehitettävänä virkistys- ja/tai luontomatkailun alueina on nostettu esiin Pyhtäältä Valkmusan kansallispuisto ja Mustaviirin saari, Kotkasta Katariinan meripuisto, Langinkosken luonnonsuojelualue, Honkalan ulkoilukeskus, Äijänvuoren ulkoilualue ja Lehmäsaaren retkeily- ja ulkoilualue, Haminasta Portimon retkeilypolut, Heinälammin luontopolku, Kirkkojärven luontopolku, Ulko-Tammion retkeilysaari, Majasaari-Nuokkojen retkeilysaariryhmä, ja Kuorsalon kalastajakyläsaari sekä Virolahdelta/Miehikkälästä Salpapolku ja Suuri-Pisin saari.

### 7.3 Uudistuvaan teollisuuteen, tuotantoalueisiin ja logistiikkaan pohjautuvien elinkeinomahdollisuuksien malli (kehittämismalli 2)

Kehittämismalli 2 painottaa teollisuuden, tuotannon ja satamatoimintojen alueita, seudun energiavahvuuksia, olemassa olevaa ja kehittyvää infrastruktuuria sekä sujuvia logistisia yhteyksiä. Uudistuva teknologia ja kehittyneet tuotantoprosessit vetävät puoleensa uusia yrittäjiä ja osaavaa työvoimaa ja ovat osa seudun uudistunutta teollista imagoa. Mallissa korostuvat erityisesti teollisuus- ja logistiikka-alueet, terminaalialueet, uusiutuvat luonnonvarat, energiantuotanto, satamat, pääyhteydet ja kuljetukset.

Elinkeinojen kehittäminen painottuu olemassa oleville teollisuus- ja työpaikka-alueille, joita voidaan uudistaa ja profiloida. Haminan satama, Mussalo, Hietaanen kehittyvät satamatoimintojen lisäksi logistiikka-alueina. Uudet työpaikat syntyvät pääosin uudistuvaan teollisuuteen, tuotantoon ja logistiikkaan.

Kehittämismallissa 2 asuminen painottuu taajama-alueille, erityisesti lähiöihin ja ala-/lähikeskuksiin, joissa on palveluita. Liikennejärjestelmä perustuu taajamajunaliikenteeseen Helsinki-Vaalimaa-välillä. Uusi ratalinjaus lyhentää myös merkittävästi tavarakuljetusmatkoja Venäjälle, mikä palvelee Venäjän transioliikenteen kuljetuksia, Etelä-Kymenlaakson metsäteollisuutta sekä esimerkiksi raakaöljyn tuontia Sköldvikiin.



Kuva 37. Uudistuvaan teollisuuteen, tuotantoalueisiin ja logistiikkaan pohjautuvien elinkeinomahdollisuuksien malli.

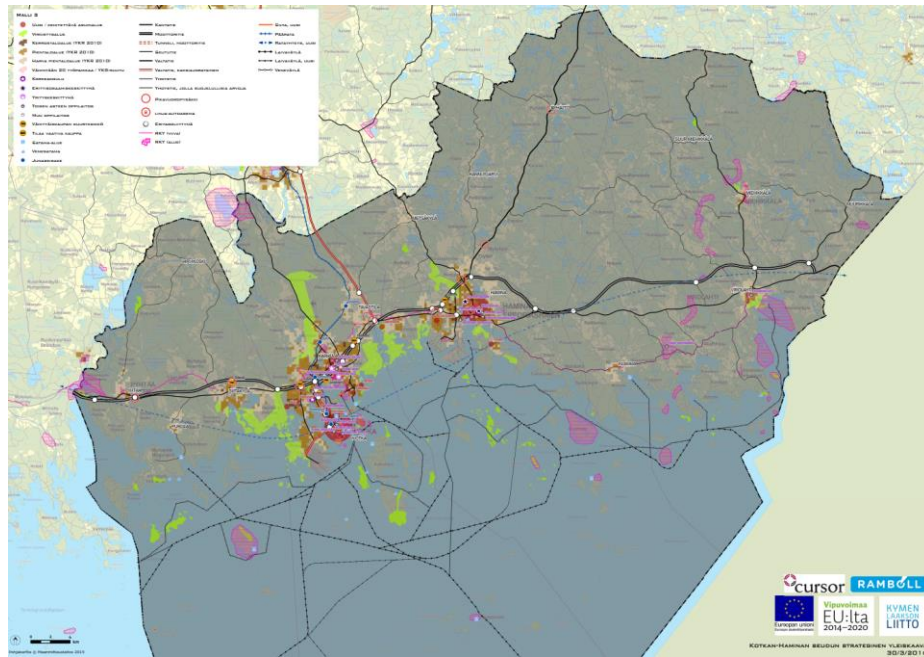
#### 7.4 Keskusten vetovoimaisuuteen ja uudistuviin palveluihin pohjautuvien elinkeinomahdollisuuksien malli (kehittämismalli 3)

Kehittämismalli 3 pohjautuu keskusten vetovoimaisuuteen ja uudistuviin palveluihin liittyviin elinkeinomahdollisuuksiin. Elävät ja elinvoimaiset kaupunkikeskukset ympäristöineen ovat houkuttelevia asuin- ja elinympäristöjä urbaanille, nuorelle ja myös ikääntyvälle väestölle. Mallissa korostuvat myös monipuolinen asuntotarjonta ja erilaiset asumispreferenssit, merellisyys, osaamis-ympäristöt ja –verkotot, kulttuuriympäristöt sekä lähivirkistys- ja ulkoilu.

Elinkeinojen kehittäminen painottuu Kotkan, Karhulan ja Haminan kaupunkivyöhykkeelle. Keskustoihin, hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen ja osamiskeskuksiin syntyy uusia palvelualan ja muiden työvoimavaltaiten alojen työpaikkoja, joihin työvoimaa on runsaasti saatavilla. Toimintoja tiivistämällä ja keskittämällä on mahdollista saada erityyppisiä yrityksiä ja toimintoja samalle alueelle.

Asuminen painottuu Kotkansaaren, Karhulan ja Haminan keskustan lisäksi keskustamaisille Hovinsaaren, Hovilan ja Sunilan alueille sekä uusille merellisille asuinalueille. Tällaisia ovat mm. Räski, Perävarppi, Itäranta, Salminranta ja Vilniemi.

Kehittämismallissa 3 on esitetty taajamajunaliikenteen ohella suurnopea juna-yhteys Venäjälle (asema Kotkansaarella). Uusia siltayhteyksiä tarvitaan väleille Kotkansaari-Halla, Hietanen-Sunila, Jumalniemi-Jylppy, Kantasatama-Hovinsaari.



Kuva 38. Keskusten vetovoimaisuuteen ja uudistuviin palveluihin pohjautuvien elinkeinomahdollisuuksien malli.

## 7.5 Linjaratkaisu

Kehittämismalleista käydyn sidosryhmävuoropuhelun perusteella laadittiin periaatteet ns. linjaratkaisuksi ohjaamaan strategisen yleiskaavan luonnoksen valmistelua.



Kuva 39. Lähtökohtina linjaratkaisulle ovat olleet yleiskaavan sisältövaatimukset, seutuvaltuuston 1.12.2015 hyväksymät yleiskaavatyön tavoitteet (tavoitekokonaisuus + OAS) sekä kehittämismallit ja niistä saatu palaute. Linjaratkaisussa on siis huomioitu yleiskaavoitukselle lainsäädännössä asetetut vaatimukset (kokonaisvaltaisuus) sekä Kotkan–Haminan seudun kehittämisen kannalta tärkeimmät painotukset (Kotkan–Haminan seudun aluekehitys).



Kuva 40. Linjaratkaisu on muodostettu MALPE-ajattelun kautta. Linjaratkaisu koostuu asumisesta ja palveluja (vetovoima), elinkeinoelämää (kilpailukyky), sekä alue- ja yhdyskuntarakennetta ja kestävästä liikkumisesta koskevista periaatteista. Lisäksi linjaratkaisussa esitetään yleiskaavoitusta ohjaavat yleiset periaatteet (ns. läpileikkaavat teemat).

Seutuvaltuusto vahvisti linjaratkaisun 7.6.2016 – seuraavassa ovat nämä linjaratkaisun periaatteet:

### 7.5.1 Kotkan–Haminan seudun yleiskaavoitusta ohjaavat yleiset periaatteet (ns. läpileikkaavat teemat)

- Edistetään kaupunkiseudun myönteistä kehitystä ja uudistumista seudun kokonaisuutena priorisoiden. Lisätään alueellista kilpailukykyä, tuetaan uuden luomisen kulttuuria ja proaktiivista kehitystä sekä seudun imagon, profiilin ja identiteetin uudistumista. Lisätään tavoitteellisuutta ja jännitettä, jolla haastetaan olevat ajattelu- ja toimintamallit.
  - Kehitetään seudun vetovoimaisuutta. Varaudutaan noin 35 000 asukkaan lisäykseen eli yhteensä noin 120 000 asukkaaseen vuoteen 2040 mennessä.
  - Parannetaan seudun kilpailukykyä. Varaudutaan noin 25 000 työpaikan lisäykseen eli yhteensä noin 55 000 työpaikkaan vuoteen 2040 mennessä.

- Suunnitellaan alue- ja yhdyskuntarakenteen vaiheittainen toteuttaminen. Sovitaan seurannasta ja mittareista.
- Keskitetään yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti, seudullisesti merkittäviin kysymyksiin ja kuntien yhteistoiminnan kannalta tärkeisiin ratkaistaviin asioihin. Tehdään valintoja ja suunnitellaan työnjako ja yhdessä tekeminen maakuntakaavoituksen kanssa.
- Laaditaan sisällöltään ja esittämistavaltaan joustava mutta tavoitteellinen 'kehittämisalusta', jossa esitetään seudun pitkän aikavälin kehittämisen suuntaviivat. Suunnitelman tulee kestää aikaa, mutta samalla mukautua nopeisiin toimintaympäristön muutoksiin.

### 7.5.2 Asuminen ja palvelut – "vetovoima"

- Osoitetaan tulevaisuuden kilpailukykyiset asuinalueet sekä hyödynnetään merellisyys ja jokivarret erityisenä potentiaalina.
- Osoitetaan seudun palvelukeskukset ja niitä tukevat asumisen alueet.
- Osoitetaan tiivistettävät/laajennettavat taajama- ja keskustatoimintojen alueet, jotka tukeutuvat kestäväan liikennejärjestelmään.
- Painotetaan keskustojen merkitystä tulevaisuuden asuinalueina.
- Edistetään vetovoimaisen kyläasutuksen, matkailun sekä tilaa vaativan harrastus- ja yritystoiminnan kehittymistä maaseudulla.
- Edistetään asuntotarjonnan monimuotoisuutta seudulla, luodaan asumisen vyöhykkeille luontevat roolit ja profiilit osana seudun kokonaisuutta ja strategista kehittämistä.
- Korostetaan laadukkaita palveluja alueen vetovoimatekijöinä.
- Tunnistetaan digitalisaation aiheuttamat muutokset kaupunkirakenteessa ja varaudutaan niihin.

### 7.5.3 Elinkeinoelämä – ”kilpailukyky”

#### Teollisuus, tuotanto ja logistiikka

- Turvataan satamien ja satamiin liittyvän teollisuuden laajennusvaraukset ja sujuvat kuljetusyhteydet.
- Edistetään pohjois-eteläsuuntaisten pääyhteyksien kehittämistä (Kouvola-Kotka raideliikenne, vt 15/vt 26/st 387).
- Tarkastellaan Hallan ja Hietasen roolia sekä satama-alueina että mahdollisina pitkän aikavälin kaupunkikehittämisen kohdealueina.
- Osoitetaan ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen vyöhykkeet.
- Osoitetaan uudet potentiaaliset teollisen mittakaavan uusiutuvan energiatuotannon alueet, säilytetään valmiudet tuulivoimatuotantoon.
- Tutkitaan ja arvioidaan rantaradan toteuttamisvaihtoehtoja sekä asumisen että elinkeinoelämän näkökulmasta.
- Hyödynnetään E18-tien liittymäalueita elinkeinoelämän tarpeisiin.
- Edistetään olemassa olevien ja uusien maaseutuelinkeinojen kehittämismahdollisuuksia.
- Luodaan maankäytöllisiä edellytyksiä yritysyritysten kehittymiselle.

#### Matkailu

- Tuetaan seudun tärkeimpien matkailuvyöhykkeiden kehittämistä ja monipuolistamista.
- Tunnistetaan seudun matkailun tulevaisuuden kärkikohteet ja tuetaan niiden kehittämistä.
- Varaudutaan matkailijoiden määrän kasvuun ja tästä johtuvaan matkailuhankkeiden edistämiseen.
- Tunnistetaan saaristo- ja jokimatkailun tärkeimmät kehittämiskohteet (satamat, yhteydet, alueet).
- Osoitetaan maaseutu- ja sen liitännäiselinkeinoja tukevan matkailun kehittämisyhteydet.
- Osoitetaan seudullisesti merkittävät ulkoilu- ja virkistysyhteydet.

#### Kaupunkikehittäminen, kauppa

- Vahvistetaan seudun kaupunkivyöhykkeen keskusten (Siltakylä, Kotkan-saari, Karhula, Haminan keskusta) roolia ja profiilia seudun kehittämisessä.
- Vahvistetaan seudun kaupunkikeskuksia niiden omista lähtökohdista, säilytetään niiden arvokkaat erityispiirteet, parannetaan joukkoliikennepalvelujen sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä.
- Edistetään keskusta-alueiden elinvoimaa ja monipuolistetaan keskusta-asumisen tarjontaa (riittävä tiiveys ja eheys, kohtaamis- ja tapahtumapaikat, opiskelija-asuminen, kohtuuhintainen vuokra-asuminen, nuorille suunnatut palvelut ja toiminnot, laadukas julkinen tila, koerakentaminen, älykäs rakentaminen, sote- ym. hallintosektoreiden yhteistyö).
- Tuetaan osaamiskeskittymien muodostumista keskuksissa huomioiden tulevaisuuden muuttuvat tarpeet.
- Tarkastellaan Kotkansaaari-Hovinsaari-Jumalniemi-Karhula -vyöhykettä kaupunkikehittämisen keskeisenä kohdealueena.
- Tarkastellaan Hallan ja Hietasen roolia sekä satama-alueina että mahdollisina pitkän aikavälin kaupunkikehittämisen kohdealueina.
- Tutkitaan ja arvioidaan rantaradan toteuttamisvaihtoehtoja sekä kaupunkikehittämisen että elinkeinoelämän näkökulmasta.
- Tarkastellaan Vaalimaan, Lankamalmin ja Jumalniemen alueiden kehittämisedellytyksiä ja mahdollisia profiileja.

### 7.5.4 Alue- ja yhdyskuntarakenne sekä kestävä liikkuminen

- Edistetään positiivista aluekehitystä ja rantaradan toteuttamisedellytyksiä.
- Tuetaan rantojen ja saariston vetovoimaan perustuvaa yhdyskuntarakenteen kehittämistä.
- Vahvistetaan nykyistä kaupunkivyöhykettä ja sen keskuksia. Edistetään keskustatoimintojen alueiden laajentumista (= jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeen laajentumista).

- 
- Tunnistetaan merkittävät kaupunkivyöhykkeen ulkopuoliset keskukset ja palvelukylät sekä edistetään niiden elinvoimaisuutta.
  - Tunnistetaan seudun keskeisimmät joukkoliikennekäytävät, joukkoliikenteen vaihtopaikat ja liityntäpysäköintipaikat sekä suunnitellaan niiden kehittäminen.
  - Luodaan edellytyksiä tehokkaalle joukkoliikenteelle suuntaamalla uutta asumista, työpaikkoja ja palveluja tukemaan olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja keskeisimpiä joukkoliikenteen solmukohtia.
  - Osoitetaan seudullisesti merkittävät liikenneyhteydet ja niiden kehittämistarpeet mukaan lukien raide- ja vesibussiliikenne sekä pyöräily.
  - Tunnistetaan tulevaisuuden uudet liikkumismuodot ja varaudutaan niihin suunnittelussa.
  - Edistetään sinistä ja vihreää infrastruktuuria osana kaupunkirakennetta. Turvataan seudullisesti merkittävien viheraluekokonaisuuksien säilyminen ja keskeisimmät viheryhteystarpeet sekä edistetään niiden saavutettavuutta. Edistetään ranta-alueiden saavutettavuutta.

## 8 Yleiskaava

### 8.1 Yleiskaavan luonteesta

Yleiskaava on luonteeltaan viiden kunnan (Kotka, Hamina, Pyhtää, Virolahti, Miehikkälä) strateginen maankäyttösuunnitelma, joka osoittaa seudun tavoitteiden mukaiset yhdyskuntarakenteen ja alueiden käytön periaatteet. Yleiskaavan laatimisen keskeisenä lähtökohtana on vuonna 2012 seutuvaltuuston ja kuntien hyväksymä kehityskuva, jota nyt yleiskaavatyössä syvennetään ja konkretisoidaan. Yleiskaavan tavoitevuosi on 2040 eli sama kuin seudun kehityskuvatyössä.

Yleiskaavan laatimisen pohjana ovat kehityskuvan lisäksi olleet seutuvaltuuston hyväksymät tavoitteet, kehittämismallit ja näiden pohjalta hyväksytyt linjaratkaisu. Keskeisenä tavoitteena on ollut seudun rakennemuutoksen tukeminen maankäytön suunnittelun keinoin siten, että maankäytön suunnittelulla ja alueen muilla kehittämistoimenpiteillä on selkeä yhteinen päämäärä.

Yleiskaava on laadittu ja sitä tulkitaan mittakaavassa 1: 80 000. Keskeisen taajama-alueen osalta on laadittu suurennus 1:40 000 lukemisen helpottamiseksi.

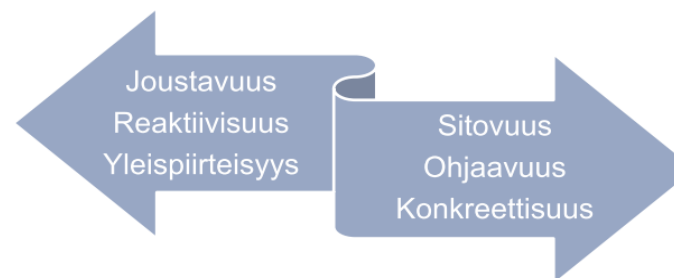
**Seudullinen yleiskaava tulee voimaan päällekkäin kuntien osayleiskaavojen kanssa kaavan tehtävä ja tarkoitus huomioiden. Seudullisen yleiskaavan ohjausvaikutus on kaavan tehtävästä ja suunnittelutarkkuudesta (mittakaava) johtuen erilainen kuin aluevarausyleiskaavojen. Seudullinen yleiskaava ohjaa asemakaavojen laatimista ja muuttamista siten, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee huomioiduksi seudullinen kokonaisuus ja kilpailukyky.** Seudullista yleiskaavaa laadittaessa kunnat ovat tarkastelleet kaavaratkaisun suhdetta voimassa oleviin yleiskaavoihin seudullisen yleiskaavan luonnoksen ja voimassa olevien yleiskaavojen yhdistelmää apuna käyttäen. Mahdolliset ristiriidat on käsitelty yleiskaavaehdotuksen laatimisen yhteydessä.

Yleiskaavassa on pyritty etenkin elinkeinoelämää koskevien kaavamerkintöjen osalta joustavuuteen. Kaavakartalla on esitetty oikeusvaikutteisten kaavamerkintöjen lisäksi informatiivisia, profiloivia merkintöjä, joihin ei tässä yleiskaavassa liity oikeusvaikutuksia.

Laadittu yleiskaava on luonteeltaan **vaiheyleiskaava**, joka keskittyy linjaratkaisun toteuttamisen kannalta seudun tärkeimpiin ratkaistaviin kysymyksiin, jotka ovat:

- Asumista ja palveluja koskevat periaatteet (vetovoima)
- Elinkeinoelämää koskevat periaatteet (kilpailukyky)
  - Teollisuus, logistiikka ja tuotanto
  - Matkailu
  - Kaupunkikehittäminen ja kauppa
- Alue- ja yhdyskuntarakennetta ja kestävästä liikkumisesta koskevat periaatteet

Yleiskaavassa on huomioitu maakuntakaavan ohjaava vaikutus ja se on periaatteiltaan maakuntakaavan mukainen. Niiden kysymysten osalta, joita yleiskaavassa ei ratkaista, maakuntakaava jää yleiskaava-alueella voimaan. Seudullisen yleiskaavan suhdetta maakuntakaavaan on tarkemmin selostettu vaikutusten arvioinnin yhteydessä.



Lähde: Laitio, Maijala

**Kuva 41. Miten joustava yleiskaava voi olla säilyttääkseen kuitenkin ohjausvaikutuksen yleiskaavan tavoitteiden kannalta keskeisissä kysymyksissä?**



## 8.2 Yleiskaavan strateginen sisältö

Yleiskaava tarkentaa ja toteuttaa seudun kehityskuvaa 2040 (Kaakon suunta), jonka seudun kunnat ovat hyväksyneet vuonna 2012. Kehityskuva kuvaa kuntien yhteistä tahtotilaa seudun yhdyskuntarakenteen kehittämissuunnasta ja periaatteista pitkällä tähtäimellä. Seudun alue- ja yhdyskuntarakenteen 'iso kuva' on siten määritelty kehityskuvavaiheessa ja kehityskuvan linjaukset ovat keskeisiä yleiskaavan laatimisen lähtökohtia.

Kehityskuvassa todetaan yhdyskuntarakenteen kehittämisestä seuraavaa:

*”Ensisijaisesti vahvistetaan olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Jos yhdyskuntarakennetta on silti laajennettava, on*

- *laajennusalue toteutettava tarkkaan harkitusti*
- *laajennusalueen toteutettava seudullista kokonaisuutta*
- *laajennusalueella luotava edellytykset joukkoliikenteelle.”*

Yleiskaavassa kasvun sijoittamisessa on ensisijaisesti pyritty kehityskuvan linjausten mukaisesti nykyisen yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen ja täydentämiseen. Samalla on pyritty vahvistamaan asutusta, palveluja ja työpaikkoja sisältävän, toiminnoiltaan sekoittunutta kaupunkirakennetta keskustoissa ja palvelukeskuksissa. Tavoitteena on ollut edistää ihmisläheisen, taloudellisen, kestävän ja ilmastonmuutosta hillitsevän yhdyskuntarakenteen syntymistä suunnittelemalla maankäyttö tukemaan lähipalveluja, jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Yleiskaavassa pyritään voimistamaan alueiden erilaisuutta ja niitä ominaispiirteitä, joista alueen identiteetti muodostuu. Siten voidaan löytää alueiden ja kuntien roolit ja profiilit osana kaupunkiseudun monimuotoista kokonaisuutta ja strategista kehittämistä. Tavoitteena on, että Kotkan–Haminan seutu muodostuu jatkossa omaleimaisista ja sitä kautta eri tavoin vetovoimaisista osaluista, jotka yhdessä muodostavat loogisen ja elinvoimaisen kokonaisuuden.

Samalla kehitetään koko seudun vetovoimaa, parannetaan rakennetun ympäristön laatua ja huomioidaan ympäristötekijöiden kasvava merkitys alueiden välisessä kilpailussa.

Kaupunkiseudun vetovoiman lisäämiseksi yleiskaavaratkaisussa on panostettu merellisen kaupunkiympäristön luomiseen mm. rantavyöhykkeen harkitulla ja monipuolisella käyttönotolla. Asukkaille tarjotaan sekä urbaania merikaupunkia että merellistä pientaloasumista lähellä peruspalveluja. Kaavamääräyksin varmistetaan, että uudet ja tiivistyvät asuinalueet voidaan toteuttaa riittävän tehokkaina kokonaisuuksina, jotta niille voidaan toteuttaa joukkoliikennetarjonta.

Yleiskaavassa on osoitettu kehittämismerkintöjä, joilla turvataan pitkän aikavälin laajenemissuunnat. Kaavamääräyksin on varmistettu, että nykyisten taajamien tiivistämis- ja laajenemisvara hyödynnetään ennen uusien alueiden käyttöönottoa. Esimerkiksi Kotkan, Haminan ja Pyhtään Siltakylän kasvu suunnataan ensisijaisesti rakenteen sisään. Kun taajamien tiivistämisvara on hyödynnetty, varaudutaan pitkällä aikavälillä myös siihen, että rakenne voi laajentua olemassa olevan infrastruktuurin ja joukkoliikenteen länsi-itä-suuntaisen kehittämiskäytävän varressa.

Strategisuus näyttäytyy yleiskaavassa myös taajamatoimintojen luokittelussa. Intensiiviset taajamatoimintojen alueet kytkeytyvät joukkoliikenteen keskeiseen kehittämiskäytävään, joka tarjoaa nyt ja tulevaisuudessa kilpailukykyistä ja houkuttelevaa joukkoliikennettä. Kasvua ohjataan tälle joukkoliikennevyöhykkeelle sekä palvelukeskuksiin ja niiden välittömään läheisyyteen lähipalveluja tukien.

Elinkeinoelämän osalta lähtökohtana on ollut yleiskaavan joustavuus sekä positiivinen lähestyminen elinkeinoelämän muutoksiin. Avainsanana on 'mahdollistaminen'. Yleiskaavan pitää kestää aikaa ja mahdollistaa seudun elinkeinoelämän kehittyminen erilaiset skenaariot huomioiden. Yleiskaavalla varaudutaan riittävin aluevarauksin seudun kilpailukyvyyn lisäämiseen. Lisäksi yleiskaavan tulee tukea toisistaan hyötyvien toimijoiden keskinäisiä synergioita (sijoitusratkaisut, yrityspuistot, sivutuotteiden hyödyntäminen jne).

Yleiskaava mahdollistaa sekä nykyisten yritysten toimintaedellytysten kehittämisen että uusien yritysten ja työpaikkojen sijoittumisen seudulle. Ratkaisevia tekijöitä kehityksessä ovat yritys- ja työpaikka-alueiden laajuus (riittävä mitoitus isojenkin yritysten tarpeisiin), monipuolisuus (mahdollisimman vähän rajoitteita eri toimintojen sijoittumiselle ja luonteeltaan erityyppiset alueet) sekä alueellinen sijoittuminen ja suhde muuhun alueidenkäyttöön. Nämä antavat mahdollisuuden yritystoiminnan määrälliseen, laadulliseen ja sijainniltaan tarkoituksenmukaiseen kehittämiseen.

Yleiskaavaa lähdettiin laatimaan kokonaissuunnitelmana (kehittämisalustana), joka sisälsi valmisteluvaiheessa paljon oikeusvaikutuksettomia merkintöjä ja suosituksia. Ehdotusvaiheessa merkinnöistä kuitenkin saadun palautteen perusteella eroteltiin juridinen, oikeusvaikutteinen osa kaavaksi. **Kokonaissuunnitelma** on esitetty selostuksen liitteenä ja siinä on osoitettu mm. yritys- ja työpaikka-alueiden toiminnallinen profilointi. Profilointia voidaan myöhemmin hyödyntää sekä jatkosuunnittelussa että alueiden markkinoinnissa uusille yrityksille.

Kaavaratkaisun kuvauksessa on esitelty **oikeusvaikutteisten kaavamerkintöjen ja -määräysten** lisäksi kokonaissuunnitelman mukaiset, oikeusvaikutuksettomat **profiloivat merkinnät**, jotka selittävät ja avaavat seudullisen yleiskaavan tavoitteita, tarkoitusta ja toteuttamismahdollisuuksia.

*Kokonaissuunnitelman profiloivia merkintöjä koskevat kappaleet on esitetty sisennettynä ja kursivilla tekstillä.*

Elinkeinostrategiassa ja yleiskaavan linjaratkaisussa esitetyt ja yleiskaavan mahdollistamat huomattavat kasvutavoitteet edellyttävät, että toteuttamisen vaiheistukseen kiinnitetään erityistä huomiota. Selostuksen liitteenä olevassa **toteuttamisohjelmassa** tuodaan esiin yleiskaavan keskeisimmät muutosalueet ja esitetään muutosta edistäviä toimenpiteitä sekä vaihteittain toteuttamisen periaatteet.

Keskeinen osa yleiskaavaa ovat yleiskaavan tavoitteiden toteutumiseen keskittyvät kaavamääräykset, joissa kuvataan seudun laadulliseen ja sisällölliseen

kehittämiseen liittyvät periaatteet. Strateginen sisältö koostuu siis sekä kaavamerkintöjen (kaavakartan) että kaavamääräysten muodostamasta kokonaisuudesta, jota kaavaselostus kokonaissuunnitelmiseen ja toteuttamisohjelmiin selittää.

Toteuttamisohjelma on yleiskaavaa täydentävä asiakirja, jonka uudistamisaikataulu on strategista yleiskaavaa tiuhempi.

### 8.3 Luonnosvaiheessa saatu palaute

Kotkan-Haminan seudun strategisen yleiskaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä 4.4.2017 - 8.5.2017 välisen ajan. Valmisteluvaiheen aineistosta pyydettiin lausunnot usealta viranomaiselta ja muilta yhteistyötaholta. Lisäksi valmisteluaineistosta annettiin mielipiteitä.

#### 8.3.1 Lausunnot

Kotkan-Haminan seudun strategisesta yleiskaavaluonnoksesta annettiin määräaikaan mennessä kaksitoista (12) lausuntoa. Useassa lausunnossa pidettiin strategisen yleiskaavan laatimista alueelle tärkeänä. Yleisesti ottaen yleiskaavan tavoitteita pidettiin oikean suuntaisina ja alueen kehittämistä omista lähtökohdista käsin tukevana. Toisaalta yleiskaavan esitystapaa, jossa kaavakartalla on sekä oikeusvaikutteisia että informatiivisia oikeusvaikutuksettomia merkintöjä, pidettiin sekavana. Kaavan pitkän aikavälin strategiseen rantaradan vaihtoehtoiseen linjaukseen Pyhtäällä ja Kotkassa suhtauduttiin varauksella. Ratalinjasta todettiin, että kyseessä on valtakunnallinen asia, joka tulee ratkaista maakuntakaavassa ennen seudun yleiskaavaa. Tuulivoiman haitallisia vaikutuksia meriliikenteen turvallisuuteen sekä puolustusvoimien tutkajärjestelmiin pidettiin rajoittavana tekijänä tuulivoiman suuren mittakaavan kehittämislle. Yleiskaavan talous-, elinkeino-, asumis- ja liikennepainotusta pidettiin liiallisena luonnon reunaehdot huomioon ottaen. Kaavan kulttuuriympäristön ja -maisemien perusteluissa ja Ruotsinsalmen meritaistelun alueen rajoituksissa oli epäselvyyttä ja epä johdonmukaisuutta. Lähtökohtaisesti sekä valtakunnallisesti että maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt tulee

esittää kaavakartalla. Useassa lausunnossa todettiin yleiskaavan vaikutusten arvioinnin olevan puutteellista ja erityisesti tuulivoiman vaikutusten osalta.

### 8.3.2 Mielipiteet

Kotkan-Haminan seudun strategisesta yleiskaavasta annettiin useita mielipiteitä. Osa mielipiteistä saatiin sähköisen palautekanavan kautta osoitteessa [www.khyleiskaava.fi](http://www.khyleiskaava.fi). Mielipiteissä korostui Haminan Matinsaari, jonka matkailun ja virkistyksen arvoja pidettiin arvokkaina ja niiden säilymistä tärkeänä. Mielipiteissä esitettiin Summan teollisuusalueen siirtoa kaavassa osoitetusta paikasta kulttuuri- ja luonnonympäristön arvojen takia. Lisäksi Suuren rantatien merkitsemättä jättämistä kaavassa pidettiin puutteena. Tuulivoiman kehittämismahdollisuudet nähtiin rajallisena meriliikenteen turvallisuuden ja puolustusvoimien tutkajärjestelmiin kohdistuvien vaikutusten takia. Lisäksi tuulivoiman haittavaikutuksista metsäkanalintuihin huomautettiin. Hiljaisten alueiden selvittämistä ja niiden säilyttämistä asuinympäristön vetovoimatekijänä korostettiin. Ristiriitaisena seudun luontoarvojen ja elinympäristön kanssa nähtiin Pyhtään lentopaikan osoittamista kaavassa. Toisaalta vihervetikon laajan osoittamisen yleiskaavassa katsottiin haittaavan metsätalouden kehittämisedellytyksiä alueella.

## 8.4 Ehdotusvaiheessa tehdyt muutokset

*Seuraavassa on lueteltu keskeisimmät yleiskaavakarttaan, kaavamerkintöihin ja -määräyksiin sekä kaavaselostukseen tehdyt muutokset valmisteluvaiheen jälkeen:*

- oikeusvaikutuksettomat merkinnät poistettiin kaavasta ja siirrettiin kaavaselostuksen liiteaineistona esitettävälle kokonaissuunnitelmakartalle
- yleiskaavan suhdetta toisaalta maakuntakaavaan ja toisaalta voimassa oleviin osayleiskaavoihin tarkistettiin
- vaikutusten arviointia tarkennettiin
- vaihtoehtoinen / rinnakkainen pääradan linjaus korvattiin merkinnällä: mahdollinen uusi raideliikenteen yhteystarve

- Kaavaan lisättiin määräyksineen
  - valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY-ympäristöt)
  - valtakunnallisesti arvokkaat maaseudun maisema-alueet
  - maakunnallisesti arvokkaat maaseudun maisema-alueet
  - Natura 2000 –alueet
  - Salpalinja
  - Unescon maailmanperintökohde (Mustaviiri) ja
  - uusi vesiliikenteen yhteystarvemerkinä (Anjalan kanava)
  - puolustusvoimien ampumarata-alueiden meluvyöhykkeet
- Toteuttamisohjelma viimeisteltiin aikataulutuksen osalta

Lisäksi kaavamerkintöihin ja -määräyksiin tehtiin saadun palautteen perusteella pieniä tarkistuksia.

## 8.5 Yleismääräykset

Yleiskaavassa on annettu joitakin oikeusvaikutteisia **yleismääräyksiä**, jotka koskevat koko vahvistettua yleiskaava-aluetta:

- Yleiskaava on laadittu maankäyttö- ja rakennuslain tarkoittamana oikeusvaikutteisena yleiskaavana.
- Ennen rakennusluvan myöntämistä rautatien tai valtatie/kantatie- tai seututie/pääkatutasoisen tien tai kadun varteen, on selvitettävä tien- tai ratapenkereiden vakavuus ja liikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat sekä niiden vaikutukset rakentamiseen.
- Alueen tarkemmassa maankäytön suunnittelussa ja rakentamisen ohjauksessa tulee ottaa huomioon tulvavaara-alueet ja tulvasuojelu. Uusia rakennuspaikkoja ei saa muodostaa tulva-alueille. Tästä voidaan poiketa vain, jos tarve- ja vaikutusselvityksiin perustuen osoitetaan, että tulvariskit pystytään hallitsemaan ja rakentaminen on kestävä kehityksen mukaista.

- Kaupunkiseudulla tulee määritellä tavoitteet viheralueiden kestäväälle käytölle (viheralueiden laajuus ja luonnontilaisuus). Tarkemmassa suunnittelussa tulee ehkäistä viheralueiden pirstoutumista, säilyttää riittävän leveät viherkäytävät ja tarvittaessa ohjata liikkumista poluille ja muille reiteille (luontoarvojen säilyminen). Viheralueiden riittävydessä, laadussa ja sijoittumisessa tulee turvata eri käyttäjäryhmien tarpeet (viheralueiden toiminnallinen merkitys). Kulttuurihistoriallisesti merkittävät viheraluekokonaisuudet tulee säilyttää ja niiden arvot turvata (viheralueiden merkitys osana kulttuuriympäristöä).
- Maaseutualueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa rakentaminen ja muu maakäyttö on sopeutettava ympäristöönsä niin, että alueen omaleimaisuus ja viihtyisyys vahvistuu sekä ympäristö-, luonto- ja kulttuuriympäristöarvojen säilyminen turvataan.

## 8.6 Alue- ja yhdyskuntarakenne, kestävä liikkuminen

### 8.6.1 Taajamatoimintojen alueet

Seudun alue- ja yhdyskuntarakenteen 'iso kuva' on tutkittu kehityskuvavaiheessa eikä yleiskaavaa ole lähdetty työstämään aluerakenteellisista lähtökohdista. Tavoitteena on kehityskuvan mukaisesti suunnata kasvu sisäänpäin.

Yleiskaavassa on tarkistettu sekä alueellisesti että sisällöllisesti maakunta-kaavan mukaista taajama-aluetta. Keskeistä on ollut tunnistaa asemakaavoitetut ja tulevaisuudessa asemakaavoitettavaksi tarkoitetut alueet. Asemakaava välineenä palvelee parhaiten kaupunkimaisen ympäristön suunnittelua. Asemakaavoitettavat, taajamien lievealueet ja kaupunkimaisiksi kehitettävät alueet tulisi säästää mahdollisuuksien mukaan rakentamattomina ja ratkaista niiden käyttö asemakaavalla.

Yleiskaavassa on tarkennettu maakuntakaavan taajamatoimintojen kaavaohjausta. Ruskean värin eri sävyillä tummemmasta vaaleaan on osoitettu inten-

siivinen taajamatoimintojen alue, taajamatoimintojen alue ja pientalovaltainen alue. Näistä intensiivinen taajamatoimintojen alue ja taajamatoimintojen alue on jo asemakaavoitettu tai tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

Tumman ruskealla osoitetut **intensiivisten taajamatoimintojen alueet** on tarkoitettu tiiviiksi ja laadukkaan kaupunkimaisen rakentamisen alueeksi, joka tukeutuu tehokkaaseen joukkoliikenteeseen, kävelyn ja pyöräilyyn sekä monipuolisiin palveluihin. Alueille voidaan sijoittaa asumista sekä kauppa-, liike-, toimisto- ja palvelutiloja. Alueen suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota alueen kaupunkikuvalliseen ilmeeseen sekä viihtyisyyttä luovien kaupunkielmenttien säilyttämiseen ja lisäämiseen. Merkintää on käytetty keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella. Merkinnällä on osoitettu nauhamainen vyöhyke joukkoliikenteen keskeisen kehittämiskäytävän varrella väleillä Kotkansaari–Jylppy–Karhula ja Mussalo–Karhuvuori–Metsola. Merkintää on lisäksi käytetty mm. Ruissalon, Hovilan ja Sunilan alueilla sekä Kotkansaaren lounaisosassa.

Muut asemakaavoitettavaksi tarkoitetut alueet on osoitettu keskiruskealla värillä **taajamatoimintojen alueiksi**. Nämä alueet on tarkoitettu pääasiassa asumiseen ja sitä tukevien palvelujen, ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien työpaikkatoimintojen sekä näihin liittyvän liikenteen, virkistyksen ja yhdyskuntateknisen huollon alueeksi. Uudis- ja täydennysrakentamisen tulee luonteeltaan ja mittakaavaltaan sopeutua ympäristöönsä.

Kaavakartalle on merkitty **taajama-alueen laajenemissuunta** ruskealla nuolimerkinnällä. Merkinnällä on osoitettu yhdyskuntarakenteen pitkän aikavälin laajenemissuunta joukkoliikenteen kehittämiskäytävässä Karhulan ja Haminan keskustan välillä. Lähtökohtaisesti nykyisten taajamien tiivistämis- ja laajenemisvara tulee hyödyntää ennen uusien alueiden käyttöönottoa.

Yleiskaavan taajamatoimintojen alueille sijoittuvilta asuntoalueilta tulee järjestää yhteydet taajamarakenteen ulkopuolisille laajemmille viheralueille. Mellisten alueiden ja jokivarsien suunnittelussa tulee tavoitella korkealuokkaista ja viimeisteltyä kokonaisuutta. Suunnittelussa tulee edistää ranta-alueiden saavutettavuutta.

Alueet joita ei ole tarkoitus asemakaavoittaa on yleiskaavassa osoitettu **pien-talovaltaisina alueina**. Alueelle voidaan osoittaa täydennysrakentamista – ei kuitenkaan niin, että asemakaavoituskynnys ylittyy. Uudisrakentamisessa tulee vahvistaa seudun erityyppisten asumisen vyöhykkeiden ominaispiirteitä ja erilaisuutta.

Hietasen ja Hallan olemassa olevat teollisuus-, logistiikka- tai satamatoimintojen alueet on osoitettu **asuinrakentamisen reservialueiksi**.

Yleiskaavan valmisteluvaiheen yhteydessä on tehty selvitys seudun energia-vahvuuksista ja – lähtökohdista. Näiden näkökulmien huomiointia suhteessa taajamatoimintoihin on arvioitu yleiskaavan valmistelun yhteydessä, arvio on selostuksen liitteenä, sisältäen em. selvityksen keskeiset tuotokset.

### 8.6.2 Liikenneverkko

Yleiskaavassa on osoitettu Kotkan–Haminan seudun pääliikenneverkko: **moottoritie, valtatie/kantatie, kaksiajoratainen valtatie, seututie/pääkatu ja yhdystie/kokoojakatu**. Valtatie 15, Hyväntuulentie ja Merituulentie on osoitettu **merkittävästi parannettavana kaksiajorataisena valtatieenä**. Valtatie 26 ja seututie 387 on osoitettu **tieparina parannettaviksi teiksi**. Parantamisessa on otettava huomioon tien liikenteellinen merkittävyys, liikenneturvallisuus eri käyttäjäryhmien kannalta, maankäyttö sekä ympäristö. Eritasoliittymät on osoitettu omalla kohdemerkinnällä. **Raideliikenteen osalta kaavassa on osoitettu päärata, merkittävästi parannettava päärata, ohjeellinen pääradan linjaus ja sivurata**. Lisäksi yleiskaavassa on osoitettu pyöräilyn tavoiteverkko sekä kävelyn ja pyöräilyn ja tieliikenteen yhteystarpeita.

#### Rantarata

Yleiskaavoituksen yhteydessä on noussut esille maakuntakaavaan merkityn rantaradan ohjeellisen linjauksen sijoittuminen taajamarakenteen ulkopuolelle Pyhtään kirkonkylän ja Haminan välillä. Osana yleiskaavan valmisteluvaihetta on laadittu selvitys, jossa on arvioitu rantaradan liikenteellistä merki-

tystä ja mahdollisuuksia harkita radan linjausta uudelleen niin, että rata potentiaalisine asemineen palvelisi myös seudun maankäyttöä. Selvityksen keskeisimmät tulokset ovat:

- Ratayhteyden suunnittelu pelkästään nopeana henkilöliikenteen yhteytenä pienentäisi sen roolia seudullisen henkilöliikenteen ja erityisesti tavaraliikenteen yhteytenä.
- Nykyisen maakuntakaavan mukainen linjaus on hyvä kansainväliselle nopealle henkilöliikenteelle, mutta pelkän nopean henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen varassa se on melko teoreettinen vaihtoehto.
- Yhdellä linjauksella ei saada parasta mahdollista yhdistävyyttä kaukoliikenteelle, tavaraliikenteelle ja taajamajunille.
- Seudun kannalta (saavutettavuus, kaupunkirakenne) tarkoituksenmukaisin linjaus olisi moottoritiekäytävän eteläreunassa, jolloin seudullinen pääasema ja vaihtopaikka olisi Huumassa. Kustannuksiltaan tämä vaihtoehto sijoittuu tutkittujen vaihtoehtojen keskikastiin.
- Moottoritiekäytävän eteläreunassa kulkevalla linjauksella mahdollistetaan taajamajunaliikenteelle seisakkeet Pyhtäälle, Siltakylään, Jumalniemeen, Karhulaan, Otsolaan ja Haminaan (Sopenvuoren alueelle).

Yleiskaavassa on osoitettu maakuntakaavan mukaisen rantaradan linjauksen (ohjeellinen pääradan linjaus) lisäksi **mahdollinen uusi raideliikenteen yhteystarve**. Merkintä perustuu rantarataselvityksen johtopäätöksiin. Lisäksi kokonaissuunnitelmassa on osoitettu informatiivisina merkintöinä potentiaaliset asema- ja seisakepaikat ja siten ratalinjauksen kytkentä seudun maankäyttöön.

*Kokonaissuunnitelmassa on osoitettu **tutkittavina vaihtoehtoisina rantaradan asemapaikkoina** Kotkansaari, Huuma, Jumalniemi ja Karhula. Lisäksi kokonaissuunnitelmassa on osoitettu **tutkittavia vaihtoehtoisia rantaradan seisakepaikkoja**, joita ovat Pyhtään kirkonkylä, Siltakylä, Otsola sekä Haminan Sopenvuori. Näistä jälkimmäisiä ei ole tarkasteltu rataselvityksessä erikseen.*

Rantarataselvitys on yleiskaavaselostuksen liitteenä.

### 8.6.3 Joukkoliikenne

Yleiskaavassa on osoitettu **joukkoliikenteen keskeinen kehittämiskäytävä** väleille Kotkansaari–Jylppy–Karhula ja Kotkansaari–Karhuvuori–Metsola. Nämä joukkoliikennekäytävät tarjoavat jo nykyisellään palvelutasoltaan kilpailukyistä ja houkuttelevaa joukkoliikennettä. Tarkemmassa suunnittelussa tulee tukea joukkoliikennekäytävän palvelutason säilymistä ja edelleen vahvistumista. Edellisen merkinnän jatkeena on osoitettu **joukkoliikenteen kehittämiskäytäviä** väleille Karhuvuori–Mussalo, Karhula–Sunila, Kyminlinna–Siltakylä ja Karhula–Haminan keskusta. Yhteysväleillä on suurelta osin jo nykyisin peruspalvelutason joukkoliikennettä. Palvelutason säilymistä ja edelleen vahvistumista tulee tukea tarkemmassa suunnittelussa.

Yleiskaavassa on osoitettu **joukkoliikenteen yhteystarve** välille Kotkansaari–Halla–Sunila–Karhula–Kaukola–Pihkoo.

*Kokonaissuunnitelmassa kaukoliikenteen pysäkit on luokiteltu kahteen kategoriaan: linja-autoasema/matkakeskus ja kaukoliikenteen pysäkki. **Linja-autoasemia/matkakeskuksia** (=kaukoliikenteen terminaaleja) on Kotkansaarella, Karhulassa ja Haminaassa. Rantaradan toteuttaminen ja sen mahdollinen asema luo paikasta riippuen edellytyksiä uudelle matkakeskus-HUB:lle. Esimerkiksi Kyminlinnan–Huuman alueesta voisi muodostua Kotka–Kouvola–radan, Helsinki–Kotka–Pietari–radan ja linja-autoliikenteen merkittävä risteämispäikkä. Seudullisesti tärkeinä **kaukoliikenteen pysäkkeinä/liityntäalueina** on osoitettu Kotkan Sutela, Metsola ja Rantahaka, Pyhtään Siltakylä ja Kirkonkylä, Haminan Summa (tai Lankamalmi) ja Virolahden Vaalimaa. Kaukoliikenteen peruspysäkkejä ei ole osoitettu kokonaissuunnitelmassa (eivät ole seudullisesti merkittäviä kehittämiskohteita).*

Raideliikenteen osalta yleiskaavassa on osoitettu **päärata, merkittävästi parannettava päärata** (Kotkansaari–Kouvola) ja **sivurata**. Lisäksi on osoitettu maakuntakaavan mukainen **ohjeellinen pääradan linjaus** Helsingin suunnasta Kymin aseman eteläpuolelle, **raideliikenteen yhteystarve** Sopenvuoresta koilliseen sekä edellä taustoitettu **mahdollinen uusi raideliikenteen yhteystarve** (Pyhtään kk – Sopenvuori).

*Kokonaissuunnitelmassa taajamajunaliikenteen asemat ja seisakkeet on esitetty informatiivisina merkintöinä ja luokiteltu kahteen kategoriaan. **Juna-asema** on osoitettu Kotkan satamaan ja **junaseisakkeet** Kotkan rautatieaseman, Paimenportin, Kyminlinnan, Kymin ja Tavastilan kohdalle. Kokonaissuunnitelman mukaan Kotkansaarella on tulevaisuudessa vain yksi rautatieliikenteen terminaali, jonne kehityspanokset ja sitä kautta palvelut keskittyvät.*

Yleiskaavatyön yhteydessä on keskusteltu paikallisliikenneterminaalin mahdollisesta siirtymisestä Kantasatamaan, mutta tätä ei kuitenkaan ole pidetty järkevänä sillä Kantasataman terminaalin paikka ja liikennejärjestelyt ovat hankalat (lisäävät paikallisliikennebussin ajokiertoa 5-7 minuutilla, jolloin 60 minuutin kierto häiriytyy pahasti).

### 8.6.4 Kävely ja pyöräily

Yleiskaavassa on osoitettu seudullisesti merkittäviä ulkoilureittejä pyöräilyyn ja patikointiin. **Seudullisina arkipyöräilyreiteinä** on osoitettu pyöräilyn pääyhteydet, jotka mahdollistavat nopean, suoran, esteettömän ja turvallisen pyöräiliikenteen työ-, asiointi-, opiskelu- ja koulumatkoilla. Reittien tulee laadultaan olla (olosuhteiden mahdollistaessa) suuntauksen, väylätyypin poikkeileikkauksen ja erottelun sekä opastuksen osalta alempitasoisia reittejä korkeatasoisempia. Laadukkaaseen kävely- ja pyöräily-ympäristöön panostetaan etenkin kaupunkikeskustoissa.

**Seudullisina retkipyöräilyreiteinä** on osoitettu matkailun ja virkistyksen kannalta tärkeät pyöräily-yhteydet. Reittien suunnittelussa on huomioitu Cursor

Oy:n v. 2016 laatimat Kaakon retkipyöräilyreittilinjaukset sekä maakuntakaavan ylimaakunnalliset pyöräilyreitit.

Seudullisina **patikointi- ja maastopyöräilyreiteinä** on osoitettu taajamatoimintojen alueiden ulkopuoliset seudullisesti merkittävät patikointi- ja maastopyöräilyreitit. Reittien suunnittelussa on huomioitu Cursor Oy:n v. 2014 laatimat maastopyöräily- ja vaellusreititsuunnitelmat (Kymenlaakson matkailureittien kehittäminen -hanke) sekä maakuntakaavan ylimaakunnalliset patikointireitit.

### 8.6.5 Yhteystarpeet

Yleiskaavassa on osoitettu tieliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn liikenteen ja vesiliikenteen yhteystarvemerkinä yhteyksille, joiden toteuttamistavasta tai linjauksesta ei ole riittäviä selvityksiä tai suunnitelmia. **Tieliikenteen yhteystarve** on osoitettu väleille Kotkansaari–Halla, Kurittula–Laajakoskentie, Pihkoo–Koivula, Metsola–Hietanen, Hietanen–Pyötinen (Sunilan satama) ja Heinlahti–Seututie 170. **Kävelyn ja pyöräilyn yhteystarve** on osoitettu väleille Kotkansaari–Hovinsaari, Hovinsaari–Jumalniemi, Kotkansaari–Halla, Jylppy–Jumalniemi, Jumalniemi–Sunila, Saviniemi–Salmenvirrantie ja Kymnlinna–Siikakoski.

Yleiskaavassa on osoitettu **vesiliikenteen yhteystarpeet** Suomenlahdelta kohti Anjalaa sekä Hietasen satama-alueen läpi. Edellinen mahdollistaa tulevaisuuden sisävesiliikennettä palvelevan kanavayhteyden toteuttamisen Kuusankoskelta Suomenlahdelle ja jälkimmäinen Hietasen muuttamisen tulevaisuudessa uudelleen saareksi. Hietasen osalta merkinä tukee Kotkan merellisen imagon ja vetovoimaisuuden vahvistamista.

### 8.6.6 Viherverkko

Yleiskaavassa on osoitettu omalla merkinnällään ekologiseen verkostoon ja virkistysalueverkostoon kuuluvat **viheryhteystarpeet**.

Seudullinen pääviherverkko on osoitettu *oikeusvaikutuksettomalla* merkinnällä **viher-, virkistys- tai retkeilyalue**. Alue muodostuu pääosin nykyisellään tai nykyisenkaltaisina säilyvistä olemassa olevan viherverkon osista. Merkinnässä on huomioitu maakuntakaavan virkistysalueet ja viheryhteystarpeet.

Viherverkon merkitys korostuu kaupunkirakenteen jäsentelyn ja viheralueiden käytön näkökulmasta (viheralueiden riittävyys, laatu ja sijoittuminen eri käyttäjäryhmien tarpeisiin). Suosituksissa kiinnitetään huomioita myös seuraaviin näkökulmiin:

- Luontoarvojen säilyminen: viheralueiden pirstoutumisen ehkäiseminen, riittävän leveiden viherkäytävien säilyminen, liikkumisen ohjaaminen
- Viheralueet osana kulttuuriympäristöä: Kulttuurihistoriallisesti merkittävien viheraluekokonaisuuksien säilyttäminen ja arvojen turvaaminen

Alun perin lähtökohtana oli, että viherverkko olisi osoitettu yleiskaavassa oikeusvaikutteisena päällekkäismerkintänä. Tästä periaatteesta kuitenkin luovuttiin yleiskaavan valmisteluvaiheen aikana, koska seudullista, ajantasaista ja yhteismitallista selvityspohjaa, johon yleiskaavaratkaisussa voitaisiin nojata, ei toistaiseksi ole käytettävissä. Maakuntakaavaratkaisu ei ollut vielä yleiskaavan ehdotusvaiheessa selvillä ja Kymenlaakson liitossa on kesken laaditun sini-viherselvitysten johtopäätösten analysointi. Maakuntakaavatyössä tullaan tarkistamaan erityisesti taajamien ympäristöjen viherverkoston kaavaratkaisu. Viherverkko jää siis yleiskaavassa informatiiviseksi, jolloin kokonaismaakunta-kaava ajantasaisine selvityksineen on jatkossa voimassa tältä osin.

Yleiskaavassa on kuitenkin osoitettu oikeusvaikutteisilla merkinnöillä **Natura 2000 –alueet**.

## 8.7 Keskustat ja kaupunkikehittäminen

Keskustatoimintojen alueet on kuvattu kaavakartalla tumman punaisella värillä. Näitä ovat **Kotkansaaren, Haminan keskustan** ja **Karhulan** alueet, jotka on tarkoitettu kaupunkimaisen rakentamisen alueiksi. Alueiden pääasiallisia

toimintoja ovat kauppa ja kaupalliset palvelut, julkiset palvelut ja hallinto, keskustaan soveltuva monimuotoinen asuminen, ympäristöhäiriötä aiheuttamattomat työpaikkatoiminnot, matkailu sekä näihin liittyvä liikenne, virkistys ja yhdyskuntatekninen huolto. Keskustatoimintojen alueiden muut kaavamääräykset käsittelevät mm. kauppaa, palveluiden sijoittelua ja kaupunkikuvaa. Osa kaavamääräyksistä koskee vain Kotkansaaren ja Haminan keskustatoimintojen alueita.

*Keskusta-alueita kehitetään monimuotoisina ja sekoittuneina alueina ja niitä koskevat tavoitteet ja ohjaustarve ilmenee kaavamääräyksistä. Tästä syystä kokonaissuunnitelmassa ei ole osoitettu profiloivia merkintöjä keskustatoimintojen alueiden päälle.*

## 8.8 Asuminen ja palvelut

Keskusta-alueiden lisäksi yleiskaavassa on osoitettu palvelukeskuksina ja palvelukylinä kehitettävät alueet. Lisäksi merkittävät, uudet asuinalueet on osoitettu omalla merkinnällä kaavassa.

**Palvelukeskukset (P-1)** on tarkoitettu tiiviin rakentamisen alueiksi, joiden pääasiallisia toimintoja ovat asumista tukevat palvelut ja hallinto, keskustan luonteeseen ja ympäristöön soveltuva rakentaminen, ympäristöhäiriötä aiheuttamattomat työpaikkatoiminnot sekä näihin liittyvä liikenne, virkistys ja yhdyskuntatekninen huolto. Merkinnällä on osoitettu seuraavat keskukset: Kotkassa Hovila, Hovinsaari, Karhuvuori, Kaukola–Pihkoo, Metsola, Mussalo ja Sunila, Haminassa Husula, Neuvoton, Poitsila, Ruissalo, Tallinmäki–Vilniemi ja Uusi-Summa, Pyhtäällä kirkonkylä ja Siltakylä, Miehikkälässä kirkonkylä sekä Virolahdella Virojoki.

**Palvelukylissä (P-2)** on saatavilla julkisia ja/tai yksityisiä palveluita. Suunnittelussa ja rakentamisessa tulee korostaa alueiden ominaispiirteiden merkitystä ja ohjata rakentamista perinteisille rakennuspaikoille palveluita ja olemassa olevia rakenteita tukien. Merkinnällä on osoitettu seuraavat kylät: Kotkassa Huruksela ja Ylänummi–Tavastila, Haminassa Kannusjärvi, Metsäkylä, ja Pyhältö, Pyhtäällä Hirvikoski, Purola, Keihässalmi ja Kaunissaari, Miehikkälässä

Muurikkala, Suur-Miehikkälä ja Pitkäkoski sekä Virolahdella Virolahden kirkonkylä, Klamila ja Ravijoki.

Myös muut seudun paikallista merkitystä omaavat kylät voivat kehittyä palvelukyliksi. Maaseutualueiden yksityiskohtaista suunnittelua ohjaavat yleiskaavan yleismääräykset.

Yleiskaavassa osoitetut **uudet / tiivistyvät asuinalueet (A-1)** painottuvat yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti merellisiin ympäristöihin ja jokivarsiin tukeutuen nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen. Uudet asuinalueet tukevat rantojen ja saariston vetovoimaan perustuvaa yhdyskuntarakenteen kehittämistä, mikä nähdään seudun erityisenä potentiaalina. Uusia / tiivistyviä asuinalueita on merkitty seuraaville alueille: Kotkassa Hevossaari, Hovinsaari, Itäranta, Jumalniemi, Karhulanniemi, Katariina, Otsola, Perävarppi, Pirosevuori, Tiiliruukki, Räsä ja Vähäniemi, Haminassa Ajuksenkallio, Ruotsinkylä, Tervasaari ja Vilniemi, Pyhtäällä Kirkonkylä, Heinlahti, Ahvenniemi, Peltolanmäki ja Kiviniemi, Miehikkälässä Kirkonkylä sekä Virolahdella Pajulahti. Alueet on tarkoitettu asemakaavoitettaviksi.

Yleiskaavaan merkityillä pientalovaltaisilla alueilla uuden rakennuspaikan tulee olla kooltaan vähintään 2 000 m<sup>2</sup>. Rakennuspaikan koko ja sijainti määritetään rakennuslupamenettelyn yhteydessä.

## 8.9 Elinkeinoelämä

### 8.9.1 Teollisuus, logistiikka, tuotanto ja satamat

**Teollisuus-, logistiikka-, tilaa vaativien työpaikka- ja satamatoimintojen alueet** on kuvattu yleiskaavassa harmaalla värillä. Merkinnällä on osoitettu satama- ja laituri-alueet, satamatoimintaan liittyvien varastojen ja terminaalien alueet sekä teollisuudelle, logistiikalle ja tavaraliikenteelle tarkoitettut alueet. Alueelle saa sijoittaa myös tilaa vaativia tai raskasta liikennettä aiheuttavia työpaikkatoimintoja. Erityistä huomiota on kiinnitettävä paikallisen teollisuusympäristön ja sen rakennushistoriallisten ominaispiirteiden säilymiseen.



Teollisuus-, logistiikka-, tilaa vaativien työpaikka- ja satamatoimintojen alueiden rajauksissa on huomioitu olemassa olevat alueet ja niiden laajenemistarpeet, uudet potentiaaliset alueet, toimintojen sekoittuminen ja toteuttamisen vaiheistaminen. Teollisuuteen, logistiikkaan, tuotantoon ja satamiin liittyvää ohjausta ja rajoitteita (toiminnan ympäristövaikutukset) on täsmennetty oikeusvaikutteisilla päällekkäismerkinnöillä: teollisuus- ja varastoalue (T), ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alueet (TT), teollisuusalue, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia (TY) sekä satama-alue (LS). Kohdemerkintöjen alueellista ulottuvuutta ei suunnittelun yleispiirteisyydestä ja toimintojen sekoittuneisuudesta johtuen ole tarkoituksemukaista esittää.

**Teollisuus- ja varastoaluemerkintöjä** (T) on osoitettu seuraaville alueille: Kotkassa Korkeakoski, Sunila ja Heinsuo, Haminassa Mäkelänkangas ja Sopenvuori ja Virolahdella Vaahterikonkangas.

**Ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen** (TT) alueita on osoitettu Haminassa satama-alueelle ja Summanlahdelle, Kotkassa Mussaloon, Pyhtäällä Kumpulaan ja Virolahdella Oravakorpeen.

**Teollisuusalueita, joilla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia** (TY) ovat Kotkassa Hietanen ja Karhulan teollisuuspuisto sekä Pyhtäällä Stockforsin alue.

**Satama-aluemerkintöjä** (LS) on merkitty Kotkassa Mussalon, Kantasataman, Hietasen, Hallan ja Sunilan sekä Haminan sataman nykyisille satamatoimintojen alueille.

**Vesiviljelyyn soveltuviksi vesialueiksi** (W-1) on osoitettu olemassa olevat laitospaikat Ängviksfjärden ja Louhimo Pyhtäällä sekä Puuluodot, Tuuholmi, Halsholmi ja Hailiniemi Virolahdella.

*Kokonaissuunnitelmassa on osoitettu profiloivia, informatiivisia kohdemerkintöjä, joilla ei ole oikeusvaikutuksia. Virolahden Ruissaaren edusta on merkitty vesiviljelyyn soveltuvaksi alueeksi. Teollisuus-, logistiikka-, tuotanto- ja satamatoimintoja on*

*profiloitu seuraavilla informatiivisilla merkinnöillä: **konttiterminaalialue** (Mussalo ja Palokangas), **kuiva- ja/tai nestebulk-terminaalialue** (Mussalo, Haminan öljysatama ja Sunila), **ro-ro-terminaalialue** (Hietanen, Kantasatama ja Palokangas), **lo-lo-terminaalialue** (Halla ja Lakulahti), **datakeskustoimintojen alue** (Mäkelänkangas, Korkeakoski, Mussalo, Ahvenkoski, Pernoonkoski, Suutari, Karhulanpuisto ja Summanlahti), **bio- ja kiertotaloustoimintojen alue** (Vaahterikonkangas, Heinsuo, Korkeakoski, Pyöinen, Kotkansaari ja Ristinkallio), **yhdyskuntateknisen huollon alue** (Mussalo ja Hillo), **energiantuotantoalue** (Korkeakoski ja Hovinsaari) ja **aurinkoenergiantuotantoalue** (Mäkelänkangas, Mussalo, Summanlahti ja Hietanen). Lisäksi seudulliset **kaasu- ja sähköjohdot** on osoitettu oikeusvaikutusettomilla merkinnöillä.*

**Tuulivoimaloiden alueet** on osoitettu kaavassa päällekkäismerkinnällä tv. Alueet varataan tuulivoimaloiden alueeksi pääkäyttötarkoituksen ohella. Energiantuotanto tulee toteuttaa siten, että alueen pääasiallista käyttötarkoitusta ei kohtuuttomasti vaikeuteta. Tv-alueina on osoitettu Kotkan Nälkäsuu ja Miehikkälän Hallimajankangas sekä Hulkkiangkangas Haminan ja Miehikkälän rajalla. Maakuntakaavaan merkittyä Rankin edustan tuulivoima-alueita ei sen sijaan ole merkitty yleiskaavaan, koska viereinen maankäyttö on muuttunut oleellisesti. Aiempi Rankin saaren sotilaskäyttö ei ollut ristiriidassa tuulivoimalan kanssa, mutta saaren ollessa seudullisesti merkittävä matkailun kehittämisaalue tulee alueiden käytön tukea tavoitetta. Yleiskaavassa on huomioitu maakuntakaavan matkailumerkintä sekä vireillä olevat osayleiskaava- ja asemakaavatyöt, joissa Rankki kaavoitetaan matkailukäyttöön. Lisäksi maakuntakaavan tuulivoimavaruksen on katsottu perustuvan vanhentuneeseen selvitykseen mm. turvaetäisyyksien sekä tutka-, maisema- ja linnustovaikutuksien osalta.

*Kokonaissuunnitelmassa **tuulienergiantuotantoalueita** on osoitettu profiloivilla, informatiivisilla kohdemerkinnöillä. Näitä ovat olemassa olevat tuulivoimala-alueet Kotkan Vehkaluoto sekä Haminan Lakulahti, Summanlahti ja Mäkelänkangas sekä*

**potentiaaliset tuulivoimala-alueet** Kotkan Mäyrämäki, Hamina Harvajanniemi, Korkeuskalliot ja Kynnänmäki, Pyhtään Pirtnuora, Purola, Struka ja Valkiajärvensuo sekä Virolahden Oravakorven-Vaahterikon alue.

Yleiskaavan valmisteluvaiheen yhteydessä on tehty selvitys seudun energia- vahvuuksista ja – lähtökohdista. Selvityksen perusteella on pyritty syventämään teollisuusalueisiin liittyvää energianäkökulmaa mm. datakeskustoimintojen sekä valmistavan teollisuuden energiaratkaisujen kannalta. Yleiskaava- selostuksen liitteenä on kooste energia-asioiden huomioinnista teollisuuden osalta, sisältäen em. selvityksen keskeiset tuotokset asiaan liittyen.

Lisäksi yleiskaavaprosessin alkuvaiheessa järjestetyissä elinkeinoelämän konsultaatioryhmissä tuli vahvasti esille toivomus maankäyttöisten asioiden työstämisestä ja syventämisestä yrityselämän osalta. Erityisesti perusteellisuus ja logistiikka kaipaivat syvempää pohdintaa siitä mitä toimintoja tulevaisuudessa tulisi sallia ja mahdollistaa jo olemassa olevien toimintojen ympärillä. Mm. seuraavia kysymyksiä pohdittiin: Mitä bioalan kehittyminen edellyttää ja millaisia teollisiin symbiooseihin tulisi tulevaisuudessa varautua? Mitkä toiminnot hyötyisivät toisistaan? Lisäksi oli tarvetta arvioida yritysten näkökulmasta tehtyjä alustavia aluevarauksia ja niiden suhdetta ympäröivään maankäyttöön.

Yrityshaastattelujen tuloksia on hyödynnetty yleiskaavaa laadittaessa. Lisäksi haastatteluissa saatiin myös paljon sellaista lisätietoa, jota voidaan hyödyntää alueiden jatkosuunnittelun ja markkinoinnin yhteydessä.



**Kuva 42.** HaminaKotkan satama koostuu useasta eri osasta, joita ovat: Hamina (kuvassa), Halla, Hietanen, Hietanen Etelä, Kantasatama, Mussalo, Sunila ja yksityiset laiturit. Haminan satama on erikoistunut irtolastikuljetuksiin, kuten puutavara- ja nestemäisten aineiden kuljetuksiin, varastointiin ja käsittelypalveluihin sekä projektilasteihin. Hietanen on keskittynyt autokuljetuksiin, roro1-liikenteeseen ja kuivabulk-kuljetuksiin. Kantasatamassa on satunnaista tavaraliikennettä ja mahdollisesti tulevaisuudessa matkustajaliikennettä. Mussalon satamassa on kontti-, irtolasti-, ja nesteterminaalit sekä laaja logistiikka-alue. Kuvälähde: HaminaKotka Satama Oy, Päijät-Hämeen Ilmakuvapalvelu.

Hietasen ja Hallan olemassa olevat teollisuus-, logistiikka- tai satamatoimintojen alueet on osoitettu **asuinrakentamisen reservialueiksi**. Teollisuus-, logistiikka- ja tilaa vaativien työpaikkatoimintojen **pitkän aikavälin laajenemissuunnat / -alueet** on osoitettu harmailla nuoli- ja rasterimerkinnöillä. Ns. Seveso II -direktiivin mukaisten laitosten **suojavyöhykkeet** on merkitty kaavaan. Alueita koskevista maankäyttösuunnitelmista tulee pyytää alueellisen pelastuslaitoksen, TUKES:n ja ympäristöviranomaisten lausunto.

Kaavaan on merkitty puolustusvoimien Haminan Lupinmäen ampumaratojen ja Kymin lentokentän harjoitusalueen kevyiden aseiden **melualueet** (60 dB  $L_{Amax}$  ja 65 dB  $L_{Amax}$ ) sekä Haminan Lupinmäen, Virolahden Valkjärven ja Virolahden–Miehikkälän Vallanjärven ampuma- ja harjoitusalueiden raskaiden aseiden **melualueet** (50  $L_{Aeq}$  ja 55 dB  $L_{Aeq}$ ). Alueille ei saa sijoittaa melulle herkkiä toimintoja.

### 8.9.2 Matkailu ja virkistys

**Seudullisesti merkittävät ja laaja-alaiset tulevaisuuden matkailun kärkikohteet** on kuvattu yleiskaavassa keltaisella värillä. Merkinnällä on osoitettu seudullisesti merkittävät tai sellaisiksi kehitettävät, laaja-alaiset ja monipuoliset matkailupalvelujen ja lomakeskusten alueet. Tarkemmassa suunnittelussa on huomioitava toimintojen sopeutuminen ympäristöön sekä huolehdittava tarvittavan yhdyskuntateknisen huollon järjestämisestä. Tällaisia matkailualueita ovat Pyhtään Verssonkangas ja Mäntyniemi, Kotkan Rankki ja Kyminlinna sekä Virolahden Hurppu.

**Muut seudullisesti merkittävät tulevaisuuden matkailun kärkikohteet** on osoitettu kohdemerkinnällä RM-1. Merkinnällä on osoitettu seudullisesti merkittävät tai sellaisiksi kehitettävät, monipuoliset matkailupalvelujen ja lomakeskusten alueet. Tarkemmassa suunnittelussa on huomioitava toimintojen sopeutuminen ympäristöön sekä huolehdittava tarvittavan yhdyskuntateknisen huollon järjestämisestä. RM-1-kohteita ovat Haminassa Pitkäthiekat Camping ja Rakin-Kotka, Kotkassa Langinkoski, Pernoonkosket, Santalahti ja Varissaari, Miehikkälässä Salpamuseo, Pyhtäällä Kaunissaari ja Sirius Sport Resort sekä Virolahdella Harjun oppimiskeskus.

**Muut seudullisesti merkittävät matkailukohteet** on osoitettu kohdemerkinnällä RM-2. Merkinnällä on osoitettu seudullisesti merkittävät tai sellaisiksi kehitettävät matkailupalvelujen ja lomakeskusten alueet. Tarkemmassa suunnittelussa on huomioitava toimintojen sopeutuminen ympäristöön sekä huolehdittava tarvittavan yhdyskuntateknisen huollon järjestämisestä. RM-2-kohteita ovat Haminassa Aarholma, Tammion kalastajakylä ja Vimpassaari, Kotkassa Aholan lomalaidun, Haapasaari, Karhusaari, Kirkonmaa matkailukohde,

Kirkonmaan kasarmialue, Kukouri, Kultaankoski, Kymin lentokenttä, Ollinkari ja Tynnyrkari, Miehikkälässä Lapjärven kurssikeskus, Savanjärven-Valkjärven alue ja Syväjärven-Ratalahden alue, Pyhtäällä Ahvenkoski, Hattarin lomakylä, Hirvikoski, Hästslätten, Kartanonportti, Keihässalmi, Mokra, Stockforsin hio-alue ja Valkmusa sekä Virolahdella Bunkkerimuseo, Järvisaari, Klamila ja Vaalimaa camping.

V-kohdemerkinnällä on osoitettu **seudullisesti merkittävät virkistys- ja luontomatkoille**. Tarkemmassa suunnittelussa on huomioitava toimintojen sopeutuminen ympäristöön sekä huolehdittava tarvittavan yhdyskuntateknisen huollon järjestämisestä. V-kohteita ovat Haminassa Heinälammit, Kukio, Kuorsalo, Majasaari, Metsäluoto, Ulko- ja Sisä-Nuokkojen saaret ja Vehka-luoto, Kotkassa Ahvionkoski, Honkalan ulkoilukeskus, Huruksela, Kaarniemi, Katariinan meripuisto, Lehmäsaari, Mussalo, Pitkäluto, Sapokka ja Vuorisaari, Pyhtäällä Koivuvuikki, Kuussaari, Limalahti, Långön, Skitunäs, Skitunäsudden ja Strukan sulku sekä Virolahdella Arktika, Lintulahti ja Majaniemi.

**Seudullisesti merkittäviä yhteysalus- ja venesatamia** (LV-1) on osoitettu seuraaviin paikkoihin: Kotkassa Kuutsalo (Mullinkylä), Haapasaari, Kirkonmaa (Länsilaituri) ja Kuusinen sekä Pyhtäällä Kaunissaari.

**Seudullisesti merkittäviä, hyvän palvelutason venesatamia** (LV-2) ovat Haminassa Tervasaari, Kotkassa Kantasatama, Katariinanniemi, Rankki ja Sapokka, Pyhtäällä Keihässalmi sekä Virolahdella Klamila ja Virojoki.

Muita **seudullisesti merkittäviä venesatamia** (LV-3) ovat Haminassa Majasaari ja Tammio, Kotkassa Itäranta, Karhulanniemi, Kirkonmaa ja Lehmäsaari, Pyhtäällä Lököre, Mäntyniemi, Kirkonkylä, Päkinkallio ja Verkkoniemi sekä Virolahdella Hurppu.

Kohdemerkintöjen alueellista ulottuvuutta ei suunnittelun yleispiirteisyydestä johtuen ole tarkoituksenmukaista esittää.

Yleiskaavassa on osoitettu omilla kaavamerkinnöillään Valkmusan ja Itäisen Suomenlahden **kansallispuistot**, Kotkan **kansallinen kaupunkipuisto** sekä keskustojen ulkopuoliset, laaja-alaiset **matkailun ja virkistykseen kehittämisen kohdealueet** (vyöhykkeet).

**Seudullisina melontareitteinä** on osoitettu maakuntakaavan melontareitistö, johon on tehty vähäisiä tarkistuksia.

*Kokonaissuunnitelmaan on merkitty profiloivia, informatiivisia kohdemerkintöjä, joilla ei ole oikeusvaikutuksia. Virkistys- ja matkailualueita on profiloitu seuraavilla informatiivisilla merkinnöillä: **virkistys- / luontomatkailualue, jonka käytölle suoje-luarvot asettavat rajoitteita** (Valkmusan kansallispuisto, Langinkosken luonnonsuojelualue, Kirkkojärven luontopolku, Mie-hikkälän aarnimetsä, Lupinlahti, Mustaviiri, Ristisaari, Ulko-Tammio ja Suuri-Pisi), **kalastusmatkailualue** (Korkeakoski, Langinkoski, Siikakoski), **matkustajasatama** (Kantasatama) sekä **lentokenttä- / lentopaikka-alue** (Kymen lentokenttä, Pyhtään lentopaikka). Pyhtäälle on osoitettu **moottorikelkkareitin yh-teystarve**.*

### 8.9.3 Kauppa ja työpaikat

Vaalimaan aluetta koskee yleiskaavassa osoitettu **rajapalveluiden ja -kaupan alue** (oranssi väri). Alue on varattu raja-alueen toimintojen logistisille ja kaupallisille kehittämistarpeille. Muilta osin kaupan toiminnot sijoittuvat yleiskaavan teollisuus-, logistiikka-, tilaa vaativien työpaikka- ja satamatoimintojen alueille (harmaa) sekä taajamatoimintojen alueille (tumman ruskea ja keskiruskea).

Kaupan mitoitus ja vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen on ratkaistu maakuntakaavassa. Vähittäiskaupan suuryksiköitä voi sijoittua maakuntakaavan C-alueille (Kotkansaari, Karhula, Haminan keskusta), kma-alueille (Jumalniemi ja Lankamalmi), km-alueille (Siltakylä ja Sutela), KMt-alueille (Jylppy ja Keltakallio) sekä kma-r-alueille (Vaalimaa).

Yleiskaavassa ei ole katsottu tarpeelliseksi muuttaa tai tarkentaa maakunta-kaavaratkaisua kaupan osalta. Maakuntakaava jää tältä osin voimaan eikä yleiskaavalla ole kaupan osalta oikeusvaikutuksia.

*Kokonaissuunnitelmakartalle on merkitty kauppaa koskevia profiloivia, informatiivisia kohdemerkintöjä (**tilaa vaativan kaupan alue ja vähittäiskaupan suuryksikköalue**).*

Tilaa vaativien työpaikkatoimintojen alueet on kuvattu yleiskaavassa harmaalla värillä. Samalla merkinnällä on osoitettu myös satama- ja laiturialueet, satamatoimintaan liittyvien varastojen ja terminaalien alueet sekä teollisuudelle, logistiikalle ja tavaraliikenteelle tarkoitetut alueet.

Työpaikkatoimintojen ohjaukselta on täsmennetty oikeusvaikutteisilla, päällekkäismerkinnöillä TP-1, TP-2, TP-3, TP-4 ja TP-5. Kohdemerkintöjen alueellista ulottuvuutta ei suunnittelun yleispiirteisyydestä ja toimintojen sekoittuneisuudesta johtuen ole tarkoituksenmukaista esittää.

**TP-1-alueet** on varattu tilaa vaativille, raskasta liikennettä aiheuttaville työpaikka- ja varastotoiminnoille (Kotkassa Ristinkallio–Keltakallio ja Mussalo, Haminassa Hillo Viirolahdella Vaalimaa ja Miehikkälässä Muurikkala). **TP-2-alueet** on varattu monipuolisille työpaikkatoiminnoille, kaupalle, hallinnolle ja palveluille (hyvä saavutettavuus joukkoliikenteellä). Näitä ovat Kotkassa Jylppy, Malminki ja Jumalniemi, Haminassa Lankamalmi ja Pyhtäällä Malminsuu, Kirkonkylä ja Papinpelto. **TP-3-alue** (Vaalimaa) on TP-2-alueiden kanssa samankaltainen, mutta sen sijoittuminen joukkoliikennekäytävien ulkopuolelle erottaa sen omaksi luokakseen. **TP-4-alueet** on varattu pienteollisuudelle (Kotkassa Hakamäki ja Keltakallio, Haminassa Haanvuori, Salmenkylä ja Hevosshaka sekä Miehikkälässä Muurikkala. Haminan Harun alueelle on osoitettu **työpaikkatoimintojen reservialue TP-5**.

*Kokonaissuunnitelmaan on merkitty profiloivia, informatiivisia kohdemerkintöjä, joilla ei ole oikeusvaikutuksia. Työpaikkatoimintoja on profiloitu seuraavilla informatiivisilla merkinnöillä: **sosiaali- ja terveysalan osaamiskeskittymä** (Keskussairaala, Haminan sairaala), **luonnonvara-alan osaamiskeskittymä***

(Harjun oppimiskeskus) ja **veneilyalan osaamiskeskittymä** (Kukkalahti).



Kuva 43. Vaalimaan rajanylityspaikka. Vaalimaan rajanylityspaikan päärakennus rakennettiin vuonna 1996 ja sitä laajennettiin vuosina 2005–2006. Vuonna 1999 rakennettiin rekkojen läpivalaisulaite, jota sittemmin on päivitetty vastaamaan nykyajan teknisiä vaatimuksia. Raskaan- ja henkilöliikenteen eriyttäminen valmistui joulukuussa 2014, ja samalla otettiin käyttöön raskaalle liikenteelle rajanylitysjärjestelmä. Vuonna 2014 Vaalimaan rajanylityspaikan kautta kulki reilut 1,4 miljoonaa ajoneuvoa ja 3,08 miljoonaa matkustajaa. Kuvalähde ja julkaisulupa: Tulli.

## 8.10 Maisema ja kulttuuriympäristö

Yleiskaavassa on osoitettu oikeusvaikutteisilla merkinnöillä **valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet** sekä **valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt**. Maiseman ja kulttuuriympäristön arvoalueet korostavat seudun eri osien ominaispiirteitä ja vetovoimatekijöitä

sekä tarvetta niiden säilyttämiseen ja huomioimiseen tarkemmassa suunnittelussa. Maiseman arvoalueiden rajaukset perustuvat maakuntakaavan selvityksiin.

Keskustatoimintojen alueilla kokonaan tai osittain sijaitsevat pienialaiset valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt on huomioitu keskustatoimintojen alueeseen liittyvässä kaavamääräyksessä. Näitä ovat: Haminan linnoitus- ja varuskunta-alue, Hietakylän hautausmaa, Karhulan teollisuusympäristö, Kotkan kaupungintalo ja Kotkan Säästöpankki, Kotkan kirkko ympäristöineen, Kotkan ortodoksinen kirkko ja Kirkkopuisto sekä Stora Enson Kotkan tehtaat.

**Salpalinja** ja Mustaviirin saarella sijaitseva **Unescon maailmanperintökohde** on osoitettu yleiskaavassa omilla merkinnöillään.

## 9 Vaikutusten arviointi

### 9.1 Taustaa

Maankäyttö- ja rakennuslain 9 § määrittelee vaikutusten selvittämistä kaavaa laadittaessa. Kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvitettäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.

Kotkan–Haminan seudun yleiskaava on laadittu strategisena vaiheyleiskaavana. Kaavan vaikutusten arvioinnissa **keskitytään yleiskaavan tavoitteiden mukaisiin, seudullisesti merkittäviin kysymyksiin ja kuntien yhteistoiminnan kannalta tärkeisiin ratkaistaviin asioihin**. Seudullisesti merkittäviä kysymyksiä on listattu yleiskaavan tavoitteisiin ja nostettu kehittämismallien keskeiseksi sisällöksi ja linjaratkaisuun. Vaikutusten arvioinnissa yleiskaavan pääsisältö on jaoteltu tärkeimpien asiakokonaisuuksien mukaan seuraavasti:

- Kokonaisratkaisu ja mitoitus
- Alue- ja yhdyskuntarakenteen, kaupunkikehittäminen ja kestävä liikkuminen
- Elinkeinoelämä ja seudun kilpailukyky
- Asuminen ja palvelut

Lisäksi on arvioitu yleiskaavan tarkkuuden ja tavoitteiden kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla kaavan vaikutuksia maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön sekä Natura 2000 –alueisiin.

Kotkan–Haminan seudun yleiskaava on luonteeltaan ”kehittämisalusta”, joka määrittää seudun tavoitellun alue- ja yhdyskuntarakenteen ja pyrkii sen puitteissa mukautumaan tulevaisuuden erilaisiin muuttuviin tarpeisiin ja ratkaisuihin. Seutu nähdään mm. liikenteen ja logistiikan, asumisen, palveluiden ja elinkeinotoiminnan kehittämisalustana, jossa on paljon mahdollisuuksia.

Yleiskaavaa lähdettiin laatimaan esitystavaltaan ja sisällöltään uudenaikaisena, osin innovatiivisuuttakin tavoittelevana kaavana huomioiden erityisesti elinkeinoelämän tavoitteet. ”Mahdollistava yleiskaava” sisälsi valmisteluvaiheessa paljon oikeusvaikutuksettomia merkintöjä ja suosituksia, joilla pyrittiin profiloimaan erityisesti elinkeinoelämän alueita kaavan jatkosuunnittelua, markkinointia ja toteuttamista palvelevalla tavalla.

Yleiskaavaluonnoksesta saadun palautteen perusteella kokonaissuunnitelmasta kuitenkin erotettiin ehdotusvaiheessa ”juridisen selkeyden” ja luettavuuden vuoksi oikeusvaikutteinen osa yleiskaavaksi. Tavoiteltu kokonaisuus suosituksineen eli ns. kokonaissuunnitelma esitetään kaava-asiakirjojen liitteenä. Vaikutusten arvioinnissa keskitytään luonnollisesti työn merkittävimpään sisältöön, oikeusvaikutteiseen osaan. Profiloivat merkinnät kuitenkin osaltaan selittävät ja avaavat seudullisen yleiskaavan tavoitteita, tarkoitusta ja toteuttamismahdollisuuksia. Lisäksi kaava-asiakirjojen liitteenä olevassa toteuttamisohjelmassa otetaan kantaa alueiden ja kehittämistoimenpiteiden vaiheistukseen ja se osoittaa myös yleiskaavan keskeisimmät muutosalueet. Toteuttamisohjelmalla on keskeinen merkitys alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnitelmallisessa kehittämisessä ja ohjaamisessa siten, että seudun rakenne pysyy tiiviinä kaikissa kasvun skenaarioissa.

### 9.2 Yleiskaavan suhde maakuntakaavaan

Kokonaismaakuntakaavan valmisteluvaihe ja seudullisen yleiskaavan laatiminen ovat olleet vireillä samaan aikaan. Suunnittelualueella on voimassa viisi vaihemaakuntakaavaa. Osa vaihekaavoista on ajantasaisia eikä niitä ei ole tarkoitus avata kokonaismaakuntakaavaa laadittaessa. Voimassa olevista maakuntakaavoista taajama- ja aluerakennetta koskeva vaihemaakuntakaava (Taajamat ja niiden ympäristöt) on vanhin. Kaava on vahvistettu Ympäristöministeriössä vuosina 2008 ja 2010 ja kaavan taustalla olevat selvitykset laadittu noin 10 vuotta sitten. Sekä maakuntakaavan Taajamat ja niiden ympäristöt että seudullisen yleiskaavan keskeisinä teemoina on ollut asumisen ja palvelurakenteen kehittäminen taajamissa ja niiden lähialueilla. Yleiskaavassa tärkeitä teemoja ovat olleet myös elinkeinoelämää koskevat kysymykset, joita on

osaltaan käsitelty kaikissa vaihemaakuntakaavoissa, sekä maaseutua ja merelisyden hyödyntämistä koskevat kysymykset, joita on ohjattu mm. maakuntakaavoissa Maaseutu ja luonto ja Kauppa ja merialue.

Seudullisesti merkittävien kysymysten ratkaiseminen on yleiskaavan laatimisen lähtökohta. Seudullinen yleiskaava on pääosin tukeutunut maakunnallisen tason ja maakuntakaavoituksen yhteydessä tehtyihin selvityksiin. Seudullisen yleiskaavan ja kokonismaakuntakaavan yhtäaikaista työstäminen on edistänyt kaavatasojen yhteistyötä. Seudullista yleiskaavaa laadittaessa on tehty valintoja (vaiheyleiskaava), mikä on selkiyttänyt maakuntakaavoituksen ja yleiskaavoituksen työnjakoa ja yhdessä tekemistä. Yleiskaavan laatimisessa on keskitytty tiettyihin asiakokonaisuuksiin (teemoihin), joiden osalta seudullinen yleiskaava on maakuntakaavan sisältöä

- syventävä, konkretisoiva (profilointi)
- tarkentava (esim. keskusta- ja taajama-alueet, joukkoliikenne)
- osin arvioiva ja uusia näkökulmia esille tuova suunnitelma (esim. Itäinen rantarata)

Maakuntakaava on ohjeena yleiskaavan laatimiselle. Kun yleiskaava on hyväksytty oikeusvaikutteisena, ei maakuntakaava ole voimassa yleiskaavan alueella muutoin kuin sen muuttamista koskevan vaikutuksen osalta. Maakuntakaava on kuitenkin yleiskaavan sijasta voimassa niiden kysymysten osalta joita yleiskaavassa ei ole ratkaistu.

### 9.2.1 Kokonaisratkaisu ja mitoitus

Kymenlaaksossa on asukkaita nykyään noin 177 500. Tästä Kotkan-Haminan seudulla asuu noin 85 500 ja Kouvolan seudulla 92 000. Parhaimmillaan Kymenlaaksossa on ollut 200 000 asukasta - väestönkasvu on taittunut 1980-luvun jälkeen ja ollut viime vuosikymmeninä hitaassa laskussa.

Kymenlaakson liitto on vuonna 2017 käynnistänyt maakuntaohjelman laatimisen vuosille 2018–2021. Sen taustaksi on teetetty uusi, vuoteen 2040 ulottuvan väestö- ja työpaikkasuunnite.

	Asukkaat				Muutos 2016–2040	
	2016	2020	2030	2040	As.	%
<b>Kymenlaakso</b>	<b>177 580</b>	<b>175 160</b>	<b>173 320</b>	<b>173 340</b>	<b>-4 240</b>	<b>-2,4 %</b>
Kotkan-Haminan seutu	85 460	84 690	84 620	85 350	-110	-0,1 %
Hamina	20 640	20 180	19 790	19 880	-760	-3,7 %
Kotka	54 160	54 020	54 160	54 350	190	0,4 %
Miehikkälä	2 040	1 970	1 940	1 940	-100	-4,9 %
Pyhtää	5 350	5 320	5 470	5 770	420	7,9 %
Virolahti	3 270	3 200	3 260	3 410	140	4,3 %
Kouvolan seutu	92 120	90 470	88 700	87 990	-4 130	-4,5 %
Iitti	6 890	6 770	6 610	6 440	-450	-6,5 %
Kouvola	85 230	83 700	82 090	81 550	-3 680	-4,3 %
<b>Kymenlaakso (ilman Iittiä)</b>	<b>170 690</b>	<b>168 390</b>	<b>166 710</b>	<b>166 900</b>	<b>-3 790</b>	<b>-2,2 %</b>

	Työpaikat				Muutos 2016–2040	
	2016	2020	2030	2040	Tp	%
<b>Kymenlaakso</b>	<b>63 800</b>	<b>62 100</b>	<b>60 500</b>	<b>62 400</b>	<b>-1 400</b>	<b>-2,2 %</b>
Kotkan-Haminan seutu	30 400	30 400	30 100	31 000	600	2,0 %
Kouvolan seutu	33 400	31 700	30 400	31 400	-2 000	-6,0 %
<b>Kymenlaakso (ilman Iittiä)</b>	<b>61 600</b>	<b>60 000</b>	<b>58 600</b>	<b>60 600</b>	<b>-1 000</b>	<b>-1,6 %</b>

Kuva 44. Kymenlaakson uusi väestö- ja työpaikkasuunnite 2040 kokonismaakuntakaavan ja maakuntasuunnitelman laatimista varten.

Seudun elinkeinostrategiassa on linjattu kasvutavoitteita kunnianhimoisesti: vuoteen 2025 mennessä seudulla tulisi olla yhteensä 40 000 työpaikkaa ja 100 000 asukasta. Tämä tarkoittaa noin 8 000 uuden työpaikan ja reilun 10 000 uuden asukkaan lisäystä nykytilaan.

Elinkeinostrategia linjaa seudun elinkeinopolitiikan suuntaviivat ja haastaa niin julkisen sektorin kuin yksityisen sektorin toimijat entistä tiiviimpään yhteistyöhön uusien työpaikkojen ja kasvun aikaansaamiseksi. Kotkan–Haminan seudun elinkeinomarkkinoinnin tärkein tavoite on alueen vetovoiman kasvattaminen ja uusien yritysten, osaajien ja investointien houkuttelu.

Seudullisessa yleiskaavassa lukuja tarkastellaan toteutuneen kehityksen, maakuntakaavan sekä yleiskaavalle asetettujen tavoitteiden näkökulmasta. Seutuvaltuusto on hyväksynyt yleiskaavan tavoitteet 1.12.2015 ja yleiskaavan tarkennetut tavoitteet, ns. linjaratkaisun 7.6.2016.

Yleiskaavan linjaratkaisun mukaan seudullisen yleiskaavan tulee edistää kaupunkiseudun myönteistä kehitystä ja uudistumista seudun kokonaisuutena priorisoiden. Linjaratkaisussa edellytetään alueellisen kilpailukykyyn lisäämistä, uuden luomisen kulttuurin ja proaktiivisen kehityksen sekä seudun imagon, profiilin ja identiteetin uudistumisen tukemista. Tavoitteellisuutta ja jännitettä lisätään, jolla haastetaan olevat ajattelu- ja toimintamallit. Linjaratkaisun mukaan seudulla tulee varautua noin 35 000 asukkaan lisäykseen eli yhteensä noin 120 000 asukkaaseen vuoteen 2040 mennessä sekä noin 25 000 työpaikan lisäykseen eli yhteensä noin 55 000 työpaikkaan vuoteen 2040 mennessä. Linjaratkaisussa suuret kasvutavoitteet sidotaan toteuttamisohjelman laatimiseen: alue- ja yhdyskuntarakenteen vaiheittainen toteuttaminen tulee suunnitella ja sopia toteutumisen seurannasta ja mittareista.

Yleiskaavan valmisteluvaiheesta saadun palautteen mukaan kasvutavoitteita pidetään epärealistisen positiivisina ja kaavan pitäisi perustua elinkeinostrategiassa esitettyjen lukujen sijasta maakuntasuunnittelua ja -kaavoitusta varten laadittuihin väestö- ja työpaikkaennusteisiin. Toisaalta nähdään, että kaava osoittaa ja sen pitääkin osoittaa yhteinen tahtotila. Elinkeinostrategiassa ja yleiskaavan linjaratkaisussa esitetyt ja yleiskaavan mahdollistamat huomattavat kasvutavoitteet edellyttävät, että toteuttamisen vaiheistukseen kiinnitetään erityistä huomiota, ja toteuttamissuunnitelma nähdään tässä erityisen tärkeässä roolissa.

Mitoituksen osalta on syytä ottaa huomioon laadittavan kaavan strateginen ja yleispiirteinen luonne. Strategisessa yleiskaavassa ei määritellä alueiden mitoitusta. Kaavaa ei ole ollut tarkoituksenmukaista laatia aluevaraustyyppisenä kaavana, jonka aluevarausten sisältämä uudisrakentamispotentiaali suoraan perustuisi nykyiseen väestö- ja työpaikkaennusteeseen. Kaavalla määritellään Kotkan–Haminan seudun pitkän aikavälin kehittämisen periaatteita ottaen huomioon sille asetetut tavoitteet ja seutuvaltuuston hyväksymä linjaratkaisu.

Muutoksia on vaikea ennustaa ja ne voivat olla melko nopeita – yritystoiminta, ilmastonmuutos jne. Kaava osoittaa rakenteen, johon pyritään ja kehityksen johon halutaan varautua. Kaava toteutetaan suunnitelmallisesti sisältä ulos-

päin sen mukaan mitä kasvu mahdollistaa. Kaava mahdollistaa erilaisten kasvukenaarioiden toteutumisen. Toteuttamisohjelmassa tuodaan esiin yleiskaavan keskeisimmät muutosalueet ja esitetään muutosta edistäviä toimenpiteitä sekä vaiheittain toteuttamisen periaatteet.

### 9.2.2 Maakuntakaavamerkinnot, jotka yleiskaava-alueella eivät jää voimaan

Seudullisessa yleiskaavassa on huomioitu maakuntakaavan ohjaava vaikutus. Yleiskaava on periaatteiltaan maakuntakaavan merkintöjen mukainen seuraavilta osin:

- Keskustatoimintojen alue (C ja c)
- Kylä (at)
- Kaupunkikehittämisen kohdealue (kk)
- Taajamatoimintojen alue (A)
- Työpaikka-alue (TP)
- Teollisuusalue (T)
- Palvelujen alue (p, p1)
- Rajapalvelujen kehittämisen kohdealue (rk)
- Satama-alue (LS ja ankkuri-symboli)
- Liikennealue (L, ei yleiskaava-alueella)
- Konsultointivyyhyke (sev)
- Jätteenkäsittelyalue (EJ)
- Tuulivoiman tuotantoon soveltuva alue (tv)
- Tuulivoimaloiden alue (tv1-alue- ja kohdemerkintä)
- Teollisuus- ja varastoalue (t)
- Vesiviljelyyn soveltuva alue (v)
- Matkailun ja virkistyskehitteämisen kohdealue (mv)
- Loma- ja matkailualue (R)
- Matkailukohde (rm)
- Virkistyskohde, luonnonsatama (vihreä kolmio)
- Venesatama (purjevenesymboli)



- Viheryhteystarve
- Ylikunnallinen patikointireitti
- Ylikunnallinen melontareitti
- Ylikunnallinen pyöräilyreitti
- Salpalinja
- Unescon maailmanperintökohde (un)
- Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue
- Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue, valtakunnallisesti merkittävä
- Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue, maakunnallisesti merkittävä
- Ohjeellinen moottori- tai moottoriliikennetie
- Moottori- tai moottoriliikennetie (mo)
- Valtatie tai kantatie (vt/kt)
- Kaksiajoratainen valta-, kanta- tai seututie tai pääkatu (vt/kt/st)
- Seututie tai pääkatu (st)
- Yhdystie (yt)
- Päärata
- Päärata, ohjeellinen
- Yhdysrata
- Laivaväylä
- Uusi laivaväylä
- Veneväylä
- Vesiliikenteen yhteystarve
- Raideliikenteen yhteystarve
- Tieliikenteen yhteystarve
- Eritasoliittymä, toteutettu
- Eritasoliittymä, suunniteltu
- Natura 2000 -verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue tai kohde

Yleiset määräykset:

Maaseutu ja luonto -maakuntakaavasta:



MAAKUNTAKAAVA-ALUE

Suunnittelumääräys:

Maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa on tulvariski otettava erityisesti huomioon Kymijoen tulva-herkillä alueilla. Rannikon ja saariston maankäytön suunnittelussa, rakentamisessa ja merkittävien yhteiskunnan toimintojen sijoittelussa on erityistä huomiota kiinnitettävä tulvariskeihin, silloin kun maanpinnan korkeus on tason +3,0 metriä alapuolella. Myös muiden vesistöjen ranta-alueiden maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa on aina tarpeen ottaa huomioon vesistöjen tulva-herkkyys.

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee keskeisenä periaatteena vesistöjen läheisyydessä olla yhtenäisen rakentamattoman rantaviivan säästäminen.

Energia-maakuntakaavasta:



MAAKUNTAKAAVA-ALUE

Suunnittelumääräys:

Alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee selvittää edellytyksiä uusiutuvaan energiaan perustuvien järjestelmien käyttöön.

Tuulivoima suunniteltaessa tulee voimat sijoittaa ensisijaisesti muualle kuin maakuntakaavassa osoitetuille taajamatoimintojen alueille, virkistysalueille tai kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeille alueille. Tuulivoimaloita suunniteltaessa on erityisesti selvítettävä asumisen, työnteon ja virkistykseen alueisiin sekä kulttuuriympäristöön, maisemaan ja luontoarvoihin kohdistuvat vaikutukset.

Suunniteltaessa tuulivoimaloiden sijoittamista taajamatoimintojen läheisyyteen, tulee selvittää tuulivoimatuotannon vaikutukset alueen maankäytön kehittämisvaihtoehtoihin.

### 9.2.3 Maakuntakaavamerkinnot, jotka yleiskaava-alueella jäävät voimaan

Niiden kysymysten osalta, joita yleiskaavassa ei ratkaista, maakuntakaava jää yleiskaava-alueella voimaan. Seuraavien väliotsikoiden alla luetellaan maakuntakaavoista voimaan jäävät merkinnät:

### *Kauppa ja palvelut*

Taajamat ja niiden ympäristöt -maakuntakaavasta:

- Vähittäiskaupan suuryksikkö (km)

Maaseutu ja luonto -maakuntakaavasta:

- Vähittäiskaupan suuryksikkö (km)

Kauppa ja merialue -maakuntakaavasta:

- Vähittäiskaupan suuryksikkö (km)
- Tilaa vaativa kaupan keskittymä (kmt)
- Vähittäiskaupan kehittämisen kohdealue (kma)
- Vähittäis- ja rajakaupan kehittämisen kohdealue (kma-r)

### *Teollisuus ja tuotanto*

Maaseutu ja luonto -maakuntakaavasta:

- Maa-ainestenottoalue (EOM)
- Turvetuotantoalue (EOt)

### *Virkistys ja matkailu*

Taajamat ja niiden ympäristöt -maakuntakaavasta:

- Virkistysalue (V)

Maaseutu ja luonto -maakuntakaavasta:

- Retkeily- ja ulkoilualue (VR)

Kauppa ja merialue -maakuntakaavasta:

- Retkeily ja ulkoilualue (VR)

### *Suojelu*

Taajamat ja niiden ympäristöt -maakuntakaavasta:

- Luonnonsuojelualue tai -kohde (SL tai sininen neliö)
- Muinaismuistoalue (SM)
- Muinaismuistokohde (musta neliö)
- Rakennussuojelualue (SR)
- Alue, jolla on säilytettäviä vähintään maakunnallisesti merkittäviä rakennuskulttuurikohteita (/s)
- Tärkeä pohjavesialue (pv)

Maaseutu ja luonto -maakuntakaavasta:

- Suojelualue (S)
- Luonnonsuojelualue (SL tai turkoosi neliö)
- Muinaismuistoalue (SM)
- Muinaismuistokohde (musta neliö)
- Arvokas geologinen muodostuma
- Tärkeä pohjavesialue (pv)
- Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo)
- Vedenhankinnan kannalta arvokas pintavesialue (W, ei yleiskaava-alueella)
- Merkittävä vähintään maakunnallinen rakennetun kulttuuriympäristön kohde (punainen neliö)
- Alue, jolla on säilytettäviä vähintään maakunnallisesti merkittäviä rakennuskulttuurikohteita (/s)

Kauppa ja merialue -maakuntakaavasta:

- Luonnonsuojelualue (SL)
- Arvokas vedenalainen geologinen muodostuma (geo-v)
- Vedenalaisen luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo-v)
- Ruotsinsalmen meritaistelualue (mt)

### *Maa- ja metsätalous*

Taajamat ja niiden ympäristöt -maakuntakaavasta:

- Maa- ja metsätalousvaltainen alue (M)
- Maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityisiä ympäristöarvoja (MY)

Maaseutu ja luonto -maakuntakaavasta:

- Maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on ulkoilun ohjaamistarvetta (MU)
- Maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityisiä ympäristöarvoja (MY)

### *Liikenne ja yhdyskuntateknikka*

Taajamat ja niiden ympäristöt -maakuntakaavasta:

- Lentoliikenteen alue (LL)
- Pääsähkolinja (Z)
- Pääkaasulinja (k)
- Kansainväliset öljyn ja kaasun runkolinjat (ök)
- Päävesijohto (V)
- Päävesijohto ja siirtoviemäri (vj)
- Energiahuollon alue (EN)

Maaseutu ja luonto -maakuntakaavasta:

- Lentoliikenteen alue (LL tai lentokone-symboli, ei yleiskaava-alueella)
- Yhdyskuntateknisen huollon alue (ET, ei yleiskaava-alueella)
- Vedenhankinnan kannalta arvokas pintavesialue (W, ei yleiskaava-alueella)
- Pääkaasulinja
- Pääsähkolinja
- Päävesijohto
- Päävesijohto ja siirtoviemäri
- Kansainvälisen öljyjohdon yhteystarve

Energiammaakuntakaavasta:

- Energiahuollon alue (en)
- Yhdyskuntateknisen huollon alue (ET, ei yleiskaava-alueella)
- Sähkolinjan yhteystarve

### *Muut merkinnät*

Taajamat ja niiden ympäristöt -maakuntakaavasta:

- Erityisalue (E)
- Puolustusvoimien alue (EP)

Maaseutu ja luonto -maakuntakaavasta:

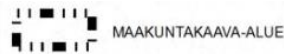
- Erityisalue (E tai e)
- Melualue
- Osa-alue, jolla on ajoittain Puolustusvoimien harjoitustoimintaa
- Alue, jolla kulkeminen on rajoitettu
- Puolustusvoimien alue, jolla on Natura 2000-kohteita (EP1, ei yleiskaava-alueella)

Kauppa ja meri maakuntakaavasta:

- Alueella turvataan Puolustusvoimien käyttötarpeet (/ep)
- Puolustusvoimien alue, jonka toissijainen käyttötarkoitus on luonnonsuojelu

### *Yleiset määräykset*

Kauppa ja merialue -maakuntakaavasta:



#### KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT SUUNNITTELUMÄÄRÄYKSET

Alueidenkäytön tarkemmassa suunnittelussa tulee edistää vaelluskalojen luontaisen lisääntymisen edellytyksiä Kymijoella.

Seudullisesti merkitävän vähittäiskäytön suuryksikön alaraja on oheisten taulukoiden mukainen, ellei selvitysten perusteella toisin osoiteta.

##### Päivittäistavarakauppa

	k-m <sup>2</sup>
Kotka, Kouvola, Hamina, Inkeroinen, Myllykoski	3 000
Muu Kymenlaakso	2 000

##### Erikoiskauppa

	k-m <sup>2</sup>
Kotka, Kouvola	7 000
Hamina, Inkeroinen, Myllykoski	5 000
Muu Kymenlaakso	2 000

##### Tilaa vaativa kauppa

	k-m <sup>2</sup>
Kotka, Kouvola	5 000
Hamina, Inkeroinen, Myllykoski	3 000
Muu Kymenlaakso	2 000

Kotka: Kotkan ja Karhulan taajama-alue  
Kouvola: Kouvolan ja Kuusankosken taajama-alue

## 9.3 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä kestävään liikkumiseen

### 9.3.1 Kehityskuvatyon yhteydessä (Kaakon suunta) tehty vaikutusten arviointi

Yleiskaava tarkentaa ja toteuttaa seudun kehityskuvaa 2040 (Kaakon suunta), jonka seudun kunnat ovat hyväksyneet vuonna 2012.

Seudullista yleiskaavaa edeltävässä kehityskuvatyössä muodostettiin skenaario- ja visiotyön pohjalta kolme erilaista näkemystä seudun tulevaisuuden ke-

hityssuunnista ja yhdyskuntarakenteesta: ”Nykytrendi”, ”Kylämalli” ja ”Vyöhykemalli”. ”Nykytrendi” nojasi laajenevaan kasvuun perustuvan nykykehityksen jatkamiseen, ”Kylämalli” korosti paikallisuutta ja jakoi seudun tiivistyvään kaupunkialueeseen ja maaseudun kyläkeskusten kasvuun ja ”Vyöhykemalli” tähtäsi voimakkaaseen kasvuun ja yhtenäisen kaupunkialueen syntymiseen.

Malleista laadittiin kattava vaikutusten arviointi yhdessä seudun työryhmien, Suomen ympäristökeskuksen, Strafica Oy:n ja FCG Oy:n kanssa. Johtopäätöksenä vaikutusten arvioinnista todetaan seuraavaa:

*”Eheän ja toimivan yhdyskuntarakenteen kannalta seudun vahvuutena on monikeskuksisuus ja sen kautta keskusten väliset kehityskäytävät. Keskusta-alueita on pinta-alallisesti paljon ja merkittävä osa kaupunkialueesta sijaitsee pyöräilyetäisyydellä keskustasta. Näiden alueiden kehittäminen mahdollistaa viihtyisän asumisen, hyvät lähipalvelut sekä monipuoliset liikkumismahdollisuudet. Keskustojen työpaikat on oltava saavutettavissa joukkoliikenteellä muista keskuksista ja uusien asuinalueiden tulee tukea olemassa olevien joukkoliikennelinjojen säilymistä. Rakenteen hajautuminen, joka näkyy alhaisen tehokkuuden taajaman kasvuna, on pois keskustaverkon kehittämisestä.”*

*Monikeskuksisen rakenteen haasteeksi voi nousta seudun sisäinen alueiden välinen kilpailu, jossa taistellaan asukkaista, työpaikoista ja palveluista. Tämä asetelma on ilmeinen ”kylämallissa”, jossa kaupunkialueen keskusten lisäksi kehittämistä ohjataan kyläkeskuksiin. ”Vyöhykemallissa” kilpailuasetelma voi syntyä kaupunkikeskusten välille, mikäli seudun väestökehitys on niukkaa. ”Trendimallissa” kilpailuasetelman voi ajatella olevan yksi syy väljien pientalo-alueiden kasvuun. Yhdyskuntarakenteen hajautumisen uhka leijuu ”trendimallin” lisäksi muidenkin mallien toteuttamisen yläpuolella, mikäli seututasolla ei ole yhteistä näkemystä koko seudun kehittämisestä.”*

Kehityskuvamallien vaikutusten arvioinnin ja laajan keskustelun kautta arvioitiin minkälaisia asioita ja yhdyskuntarakennetta seudulla kannattaa tavoitella ja minkälaista kehitystä edistää. Vaikutusten arvioinnin tulokset olivat perusta, jonka pohjalta Kotkan–Haminan seudun vuoteen 2040 tähtäävä kehityskuva

laadittiin. Kehityskuvan linjaukset ovat puolestaan olleet keskeisiä seudullisen yleiskaavan laatimisen lähtökohtia:

**Tavoitteen mukaista kehityskuvaa kohden edetään kasvun mahdollistamalla vauhdilla. Eteneminen tapahtuu vaiheittain siirtymällä nykytrendin mukaisesta mallista vyöhykemalliin. Samanaikaisesti vahvistetaan kuntakeskuksia ja elinvoimaisia kyliä. Maltillisen kasvun aikana maankäyttöä on kehitettävä mahdollisimman pitkälle nykyistä rakennetta ja monipuolisten liikkumis- mahdollisuuksien vyöhykkeitä vahvistaen. Lisäksi on varauduttava Siltakylä–Kotka–Karhula-vyöhykkeen sekä Haminan täydennysrakentamiseen ja tiivistämiseen. Muissa kuntakeskuksissa ja kylissä uudisrakentaminen kohdistetaan jalankulkuetäisyydelle (1–2 km) nykyisistä keskuksista ja niiden palveluista.**

### 9.3.2 Kasvu sisäänpäin

Seudun alue- ja yhdyskuntarakenteen 'iso kuva' on siis määritelty kehityskuvavaiheessa. Yleiskaavassa kasvun sijoittamisessa on pyritty ensisijaisesti nykyisen yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen ja täydentämiseen. Samalla on pyritty vahvistamaan asutusta, palveluja ja työpaikkoja sisältävää, toiminnoiltaan sekoittunutta kaupunkirakennetta keskustoissa ja palvelukeskuksissa.

Strategisessa yleiskaavassa päähuomio on kaupunkivyöhykkeellä, jonne seudun kasvu pääsääntöisesti ohjataan. Ideana on lisätä kaupunkivyöhykkeen vetovoimaisia asuin- ja työpaikkaympäristöjä, tiivistää ydinkaupunkiseudun maankäyttöä sekä hyödyntää kaupunkiseudun merellistä luonnetta. Kanta-kaupunkia täydennetään ja laajennetaan sekä Kotkassa että Haminassa, keskustaa ympäröiviä alueita tiivistetään ja uudistetaan, uusia merellisiä alueita avataan rakentamisen piiriin. Kasvu kohdistetaan pääasiassa olemassa olevan rakenteen sisään, luodaan tiivis kaupunkirakenne, joka mahdollistaa monipuoliset ja hyvin saavutettavat lähipalvelut. Palveluja kehitetään erityisesti keskuksissa. Palveluja voidaan sijoittaa myös joukkoliikennekäytävien varsille, palvelukeskuksiin ja kaupan keskittymiin Maankäytön kehittämällä tavoitellaan palveluiltaan sekoittuneen, lyhyiden etäisyyksien jalankulku-kaupungin sekä

palvelukeskusten välisen joukkoliikennekaupungin kasvattamista. Joukkoliikennejärjestelmä perustuu bussilinjoihin sekä seudulliseen linja-auto- ja rautatieliikenteeseen (Kotka-Kouvola-rata).

Tavoitteena on ollut edistää ihmisläheisen, taloudellisen, kestävän ja ilmastonmuutosta hillitsevän yhdyskuntarakenteen syntymistä suunnittelemalla maankäyttö tukemaan lähipalveluja, jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

### 9.3.3 Rantojen ja saariston vetovoimaan perustuva yhdyskuntarakenteen kehittäminen

Kaupunkiseudun vetovoiman lisäämiseksi yleiskaavalla mahdollistetaan merellisen kaupunkiympäristön luominen ja jokirantojen hyödyntäminen ranta-vyöhykkeen ja saarten harkitulla ja monipuolisella käyttöönotolla. Kotkan–Haminan kaupunkiseudun merellistä luonnetta on pyritty tukemaan osoittamalla yleiskaavassa uusia merellisiä asumisympäristöjä ja rannoille rakentuvaa kaupunkia. Meren läheisyys on ainutlaatuinen valtti, ja sen korostamista suositaan esimerkiksi julkisissa kaupunkitiloissa ja ulkoilureiteillä. Seudullisesti merkittävien venesatamien kehittymismahdollisuudet turvataan. Tarkemmassa suunnittelussa tulee edistää ranta-alueiden saavutettavuutta. Asukkaille tarjotaan sekä urbaania merikaupunkia että merellistä pientaloasumista lähellä peruspalveluja.

Rakenteen laajentamiskehitystä tapahtuu harkiten ja tällöin uusilla avauksilla pyritään hyödyntämään seudun sijaintitekijöistä vahvuudet vetovoiman lisäämiseksi (esim. merellisyys). Pääsääntöisesti kuitenkin nykyisten taajamien tiivistämisvara hyödynnetään ennen rakenteen laajentamista. Esimerkiksi Kotkan, Haminan ja Pyhtään Siltakylän kasvusta merkittävin osa suunnataan ensisijaisesti rakenteen sisään ja keskustoihin. Kaavamääräyksiin varmistetaan myös, että uudet ja tiivistyvät asuinalueet voidaan toteuttaa riittävän tehokkaina kokonaisuuksina, jotta niille voidaan toteuttaa joukkoliikennetarjonta.

Yleiskaavassa on osoitettu myös kehittämismerkintöjä, joilla turvataan pitkän aikavälin laajenemissuunnat (2040 jälkeen). Kun taajamien tiivistämisvara on

hyödynnetty, varaudutaan pitkällä aikavälillä myös siihen, että rakenne voi laajentua olemassa olevan infrastruktuurin ja joukkoliikenteen itä-länsisuuntaisen kehittämiskäytävän varressa. Nykyisellä kasvuvauhdilla kaikki panokset on kuitenkin suunnattava kaupunkivyöhykkeen laajentamisen sijaan keskukseen ja niiden vahvistamiseen.

Maaseutu- ja kyläalueilla keskeisintä on sopeuttaa uusi rakentaminen kulttuuriympäristön ominaisluonteeseen ja erityispiirteisiin hyödyntämällä esimerkiksi vanhoja ja perinteisiä rakennuspaikkoja. Tavoitteena on ensisijaisesti varmistaa vetovoimaisen maaseutuympäristön arvot. Kehityskuvan linjauksissa todetaan, että kylissä uudisrakentaminen kohdistetaan jalankulkuetäisyydelle (1–2 km) nykyisistä keskuksista ja niiden palveluista. Yleiskaavalla halutaan kuitenkin tukea maaseudun elinkeinotoimintaa, mikä voi myös kylien vaikutuspiirissä olla tilaa tarvitsevaa, esim. maatilatalous, kennelit, hevostilat, kaupapuutarhat, kone- ja kuljetusalan yrittäjät ym. Rakentaminen on maaseudulla määrällisesti vähäisempää eikä rakenteen hajautumisen vaikutukset ole volyymiltaan yhtä voimakkaita esimerkiksi kestävän liikkumisen osalta kuin kaupunkivyöhykkeellä.

### 9.3.4 Kestävän liikkumisen edistäminen ja tulevaisuuden liikkumis- muodot

Liikkuminen on muutoksessa kaupungistumisen myötä ja yksityisautoilulle haetaan tiiviissä kaupunkirakenteessa vaihtoehtoja. Yleiskaavassa on osoitettu joukkoliikenteen keskeinen kehittämiskäytävä, joka jo nykyisellään tarjoaa palvelutasoltaan kilpailukykyistä ja houkuttelevaa joukkoliikennettä. Lisäksi on osoitettu joukkoliikennekäytävä, joka tarjoaa pääosin peruspalvelutason joukkoliikennettä. Tarkemmassa suunnittelussa tulee tukea joukkoliikennekäytävien palvelutason säilymistä ja edelleen vahvistumista. Tätä kehitystä vahvistaa yleiskaavassa taajamatoimintojen alueiden kehittäminen ja luokittelu siten, että taajamien intensiivisimmät ja tehokkaimmat osat tukeutuvat tehokkaaseen joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn sekä monipuolisiin palveluihin.

Älyliikenteen voi katsoa maankäytön suunnittelussa tarkoittavan erityisesti kestävän ja älykkään liikkumisen edistämistä ja mahdollistamista, mm. joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden lisäämistä (joukkoliikenteen etuisuudet esim. joukkoliikennekaistat ja niiden edellyttämät tilavaraukset), toimivaa liityntäliikennettä ja sujuvia matkaketjuja, tilavarauksia pysäköinnille ja liikkumisen solmukohtille jne. Seudullisessa yleiskaavassa on huomioitu (tulevaisuuden) kestävä liikkuminen paitsi tiivistämällä maankäyttöä tärkeimpien joukkoliikennekäytävien varsilla, myös tunnistamalla joukkoliikenteen seudullisia solmukohtia (liikenne-hubit) ja luomalla edellytyksiä maankäytön kehittymiselle niiden ympäristössä.

Yleiskaavassa on ollut tavoitteena myös edistää positiivista aluekehitystä ja itäisen rantaradan toteuttamisedellytyksiä. Seudullisessa yleiskaavassa on osoitettu maakuntakaavan mukainen rantaradan linjaus, mutta sen lisäksi myös mahdollinen uusi raideliikenteen yhteystarve (vaihtoehtoista) raideliikenneyhteyttä varten aiemmin tutkitun rantaradan sijaan. Tämän, lisäselvityksiä vaativan yhteystarpeen lähtökohta on mahdollistaa (kansainvälisen tavaraliikenteen ja nopean henkilöliikenteen lisäksi) Kotkan–Haminan seudun työssäkäyntialueelta nopeat yhteydet pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueeseen sekä taajamajunaliikenteen kehittäminen seudulla.

Valtakunnallista liikenneverkkoa koskevissa kysymyksissä maakuntakaava on ohjeena kuntien kaavoitukselle ja muulle viranomaistoiminnalle, jolla on vaikutusta alueidenkäyttöön. Itäisestä rantaradasta on seudullisen yleiskaavan laatimisen yhteydessä tehty Kotkan–Haminan seudun osalta erillinen selvitys, jonka perusteella ratalinjausta ei kuitenkaan ole ratana osoitettu yleiskaavassa. Yhteystarve tulee kuitenkin ottaa huomioon jatkosuunnittelussa.

Yleiskaavassa osoitettu linja perustuu alustavaan geometriatarkasteluun. Linjauksen alueella maasto on vaihtelevaa - korkeat penkereet ja syvät leikkaukset vaikuttavat oleellisesti tarvittavaan leveyteen. Maastokäytävään sisällytetään suoja-alue tarkempaa ratasuunnittelua varten, mikä mahdollistaa linjauksen tarkistamisen maastonmuotojen ja suunnitellun liikennöintinopeuden mukaan. Suoja-alue ulottuu aina reunimmaisena raiteen keskilinjasta 30 metrin päähän.

Mahdollisen uuden raideliikenneyhteyden tilavaraus olisi

- rakentamattomilla alueilla 60 – 65 m
- tiiviissä kaupunkirakenteessa 25 – 30 m
- asemien kohdalla tiiviissä kaupunkirakenteessa 35 – 40 m

### 9.3.5 Alue- ja yhdyskuntarakenteen vaiheittainen toteuttaminen

Elinkeinostrategiassa ja seudullisessa yleiskaavassa esitetyt huomattavat väestönkasvutavoitteet edellyttävät, että toteuttamisen vaiheistukseen kiinnitetään erityistä huomiota. Vaiheistamisella varmistetaan kaupunkiseudun veto-voimaisuutta ja kilpailukykyä lisäävien toimenpiteiden toteutuminen myös siinä tapauksessa, että väestönkasvu on tavoiteltua hitaampaa. Lisäksi vaiheistamisella on keskeinen merkitys alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnitelmallisessa kehittämisessä ja ohjaamisessa siten, että seudun rakenne pysyy tiiviinä kaikissa kasvun skenaarioissa. Erityisesti joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet tulee suunnitella niin, että ne tukevat maankäytön toimenpiteitä – ja päinvastoin.

Seudulliseen yleiskaavaan liittyy toteuttamisohjelma, jossa yleiskaavan mukaiset kehittämistoimenpiteet on jaksotettu seuraaville kausille: 2018–2023, 2024–2029, 2030–2040 ja 2040–. Hankkeiden jaksottuminen eri vuosille riippuu kaupunkiseudun kasvuvauhdista – olennaisempaa onkin toteuttamisjärjestys ja samaan aikaan vireillä olevien hankkeiden määrän sopeuttaminen kaupunkiseudun kasvun mukaan. Erityisesti kaupunkimaisella vyöhykkeellä uudet avaukset maankäytössä samanaikaisesti eri suunnilla saattavat tavoitteiden vastaisesti vahvistaa hajautumiskehitystä, jos kasvu onkin ennakoitua hitaampaa ja alueet toteutuvat vaillinaisesti.

Rakenteen koossapitäminen vaatii kurinalaista ja määrätietoista seudullista maapolitiikkaa. Toteuttamisohjelmaa tulee pitää jatkuvasti ajan tasalla ja suhteuttaa kulloiseenkin seudun kasvuvauhtiin, jotta kaupunkiseudun vetovoiman lisäämisen kannalta keskeisten hankkeiden (vetovoimaiset uudet merel-

liset asuinalueet, kehittyvä joukkoliikenne, vahvistuvat keskustat jne.) toteutuminen voidaan varmistaa kaikissa kasvuskenaarioissa. Keskeisten kehittämistoimien toteuttaminen vahvistaa seudun myönteistä kehitystä.

Seudulliseen yleiskaavaan liittyvän toteuttamisohjelman vaiheistuksessa on priorisoitu seuraavia seikkoja:

- kaupunkiseudun ydinalueiden kehittäminen (kaupunkiseudun kilpailukykyyn priorisointi)
- kaupunkiseudun tasapainoinen kehittäminen (kuntien omat tarpeet ja suunnitelmat)
- kaupunkikeskusten vahvistaminen (erityisesti monimuotoinen asuminen, palvelujen kehittäminen, kaupunkiympäristön viihtyisyyttä tukevat toimenpiteet)
- elinkeinoelämän tarpeiden ennakointi (riittävä ja monipuolinen varanto, joustava kaavoitus)
- valmius E18-liittymäalueiden tarkoituksenmukaiseen hyödyntämiseen (kaupunkiseudun kilpailukykyyn kannalta merkittävät hankkeet)
- olemassa oleviin joukkoliikennekäytäviin tukeutuvan maankäytön vahvistaminen (taajama-alueiden tiivistäminen)
- olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuminen vs. rantojen ja saariston vetovoimaan tukeutuva yhdyskuntarakenne
- vajaakäyttöisten alueiden tehostaminen (esim. työpaikka-alueet)
- yleiskaavan mukaisten kärkikohteiden ensisijaisuus matkailuhankkeissa
- maaseudun erilaisten asumispreferenssien ja elämäntapojen mahdollistaminen kaupunkikehittämisen rinnalla (maaseudun, kylien ja maaseutuelinkeinojen elinvoimaisuus, kulttuuriarvojen säilyttäminen, matkailun kehittäminen)

Maankäytön ja liikenteellisten toimenpiteiden priorisointia suunnitellaan tarkemmin kuntien omana työnä.

## 9.4 Vaikutukset elinkeinoelämään ja kilpailukykyyn (Capful)

### 9.4.1 Elinkeinostrategia

Seudullisen yleiskaavan keskeisenä tavoitteena on vastata entistä paremmin kaupan ja elinkeinoelämän maankäyttöisiin tarpeisiin sekä edistää niin olemassa olevien kuin uusien elinkeinojen harjoittamista Kotkan–Haminan seudulla. Kaavan vaikutuksia elinkeinoelämään ja kilpailukykyyn liittyviin tavoitteisiin on seuraavaksi arvioitu alueen **elinkeinostrategiassa** kuvattujen keskeisten haasteiden näkökulmasta. Toimialoihin liittyvien vaikutusten tarkempi arviointi on myöhemmin jaoteltu linjaratkaisussa esitettyjen tavoitteiden mukaan, joiden toteutumista on arvioitu niin teollisuuden ja logistiikan, matkailun kuin kaupunkikehittämisen ja kaupan osalta.

Viiden kunnan strateginen yleiskaava suuntaa alueiden kehittämistä ja tukee alueen elinkeinoelämän älykästä erikoistumista turvaamalla ja edistämällä seudun kannalta tärkeiksi tunnistettujen kasvutoimialojen kehittämismahdollisuuksia. Näihin aloihin kuuluvat mm. cleantech ja bio-/kiertotalous, logistiikka, matkailu ja siihen liittyvät hyvinvointi- ja terveystaloudet sekä ICT ja peliala. Kaavaprosessin tavoitteena on terävöittää alueen markkinointia ja myyntiä yritysten sijoittumisten ja investointien houkuttelussa. Olennaista on ollut tunnistaa liiketoiminnan ekosysteemien kannalta alueelle sopivia ja näistä verkostoista lisäarvoa saavia toimialoja. Prosessissa on siten pyritty identifioimaan entistä yksityiskohtaisemmin tulevaisuuden kehittyviä osaamisalueita, minkä uskotaan antavan etua kilpailtaessa yritysten sijoittumisesta muita seutuja vastaan.

Suunnittelutyössä on pyritty huomioimaan elinkeinoelämän näkökulmaa kartoittamalla yritysten aluevaraustarpeita sekä muita maankäyttöisiä näkökulmia alueen keskeisten toimialojen konsultaatioryhmien kokoontumisilla ja laajan yritysjohtajan haastattelukierroksen avulla. Prosessin alussa järjestettyihin toimialojen konsultaatioryhmiin osallistui kaiken kaikkiaan 12 henkilöä. Lisäksi suunnittelussa on hyödynnetty samaan aikaan käynnissä olleen maakunnan

älykkään erikoistumisen prosessia ja siinä järjestettyjä toimialatilaisuuksia. Kaavan luonnosvaiheessa järjestettyihin yrityshaastatteluihin osallistui vajaa 20 seudulle keskeistä elinkeinoelämän toimijaa, jotka ottivat kantaa myös alueiden profiloitumiseen ja eri toimialojen välisiin synergioihin.

Kaavaratkaisulla pyritään toteuttamaan seudun elinkeinopoliittisia tavoitteita ja viemään seudun kehityskuvassa kuvattuja periaatteita käytännön toiminnan tasolle. Elinkeinoelämään liittyvät tavoitteet on esitelty **Kotkan–Haminan seudun elinkeinostrategiassa 2016–2019**, joka painottuu erityisesti digitaalisuuteen, uudistuvaan yritystoimintaan ja investointeihin, elinvoimaiseen kuntayhteistyöhön, sekä uusiin oppimisympäristöihin ja kokeilukulttuuriin. Toimialakärkinä ovat poikkileikkaavan digitaalisuuden lisäksi teollisuus, logistiikka ja matkailu. Myös kaavaratkaisun ensisijainen tavoite on ollut riittävien aluevarausten varmistaminen näiden seudulle tärkeiden elinkeinoalojen osalta.

Yleiskaava pyrkii vastaamaan elinkeinostrategiassa esille tuotuihin Kotkan–Haminan seudun keskeisiin haasteisiin, joita ovat 1) uudistuminen (niin yrityselämän, julkisten rakenteiden kuin digitalisaation osalta), 2) alueen eri toimijoiden välinen ilmapiiri, ja 3) seudun vetovoimaisuus sekä ihmisten että yritysten näkökulmasta. Kaavaratkaisun vaikutuksia suhteessa näihin keskeisiin haasteisiin arvioidaan seuraavissa kappaleissa tarkemmin.

#### *Uudistuminen – Kotkan–Haminan seutu elinkeinoympäristönä*

**Uudistuminen** vaatii elinkeinostrategian mukaan yrittäjyyden ja yritysten tuotekehitystoiminnan tukemista sekä ulkomaisten ja kotimaisten investointien saamista seudulle mahdollisimman monipuolisen elinkeinorakenteen saavuttamiseksi (pääpainon ollessa erityisesti PK-yrityksissä). Uusien palvelujen testaaminen ja kaupallistaminen edellyttää myös yritysten innovaatiokyvyn ja luovien kehitysalustojen kehittämistä. Yleiskaavassa on pyritty konkretisoimaan elinkeinoelämän investointimahdollisuuksia osoittamalla valmiita paikkoja liiketoiminnan ekosysteemeistä, joihin uusien yritysten olisi edullista sijoittua. Maankäytön suunnittelua ja kaavoitusta on tehty jatkuvassa ja tiiviissä yhteistyössä seudun invest-in toiminnan kanssa, jotta on saatu synnytettyä



portfoliosalkkua seudun mahdollisten ja potentiaalisten yritysinvestointikoh-  
teiden myyntiä ajatellen.

Elinkeinoelämän alueelliseen sijoittumiseen vaikuttavat erityisesti mm. saavu-  
tettavuus ja liikenne yhteydet, sopivan työvoiman saatavuus, toimi- ja tuotan-  
totilojen sopivuus ja hintataso, tuotantokustannusten aleneminen, yhteistyö-  
mahdollisuudet, ympäristön turvallisuus ja viihtyisyys sekä alueen imago. Yri-  
tyshaastattelujen avulla saatiin tarkempaa tietoa Kotkan–Haminan seudulla  
toimivien yritysten sijoittumiseen vaikuttavista seikoista, jotka luonnollisesti  
vaihtelivat toimialan mukaan. Esimerkiksi palvelin keskusten osalta sijoittumi-  
seen nähtiin vaikuttavan erityisesti edullinen sähköverkko, puhtaan veden saa-  
tavuus sekä osaavan työvoiman riittävyys, kun taas kaupan alalla helppo saa-  
vutettavuus nähtiin keskeisenä asiana. Kaavoituksella on luotu edellytyksiä yri-  
tysalueiden kehittämiseen, mutta toteutuminen riippuu monesta tekijästä,  
joihin maankäytön suunnittelulla ei voida vaikuttaa (kuten esimerkiksi yritys-  
ten omat strategiset intressit tai kansainvälinen ohjaus).

Seudullisella yleiskaavalla on pyritty kuitenkin ennen kaikkea joustavuuteen,  
jolloin lähtökohtana on ollut rajoittaa ainoastaan liiketoiminnan ympäristövai-  
kutusten vuoksi tarpeellista sijoittumista oikeusvaikutteisien merkinnöin. Kaa-  
varatkaisun joustavuus ja mukautuvuus parantaa seudun edellytyksiä houku-  
tella alueelle monipuolista yritystoimintaa ja ottaa vastaan hyvinkin erityyppi-  
siä toimi- ja tuotantotiloja tarvitsevia uusia toimijoita. Tämä tukee elinkei-  
nostrategiaa mahdollistamalla jatkuvan uudistumisen ja toimijoiden vaihtu-  
vuuden, muttei toisaalta sido alueen toimijoita seudun kilpailukyyn kannalta  
optimaalisimpaan sijaintiin. Joustavuus ja kaavamuu-  
tosten nopea läpivienti korostui myös yrityshaastatteluissa, joissa painotettiin niiden merkitystä seudun elinkeino-  
toiminnalle ja sitä kautta alueen kilpailukyyn vahvistamiselle.

Kaavaratkaisussa on lisäksi haluttu tarkentaa alueiden tulevaisuuden profiloitumista, etenkin älykkään erikoistumisen sekä sitä kautta seudun kilpailukyyn ja siihen liittyvän myynti- ja markkinointitoiminnan kannalta. Selostuksen liitteenä olevassa kokonaissuunnitelmassa on tämän vuoksi esitetty myös elinkeinoelämään liittyviä informatiivisia profiilimerkintöjä, joihin ei liity oikeus-

vaikutuksia. Profiloivilla merkinnöillä on pyritty varmistamaan, että erityyppi-  
sille toimintoille on riittävästi sijoittumismahdollisuuksia, erityisesti alueen  
keskeisten kasvutoimialojen osalta.

### *Ilmapiiri – yleiskaava toimijoiden välisen yhteistyön edistäjänä*

Kotkan–Haminan elinkeinostrategiassa painottuu keskeisenä haasteena myös **seudun yleinen ilmapiiri ja toimijoiden välinen yhteistyö**. Strategiassa allevii-  
vataan toimintamallien ja rakenteiden uudistamista ja yhteisten tavoitteiden  
saavuttamista, mikä vaatii entistä tiiviimpää yhteistyötä seudun eri toimijoi-  
den kesken. Seudun sisäinen kilpailu, siiloutuminen ja negatiivinen asenneil-  
mapiiri hankaloittavat tiedon jakamista ja strategian onnistunutta toimeenpa-  
noa, mikä nostettiin esiin myös yhtenä elinkeinotoimintaa haittaavana seik-  
kana useammassa yrityshaastattelussa. Yleiskaava vastaa tähän haasteeseen  
lisäämällä mahdollisuuksia eri alueiden profiloitumiseen, jonka on tarkoitus  
vähentää kuntien välistä kilpailua samantyyppisistä yrityksistä ja toimijoista.  
Myös haastattelukierroksen tavoitteena oli omalta osaltaan osallistaa elinkei-  
noelämän edustajia kaavaprosessiin ja edesauttaa seudun yritystoimijoiden  
välistä yhteistyötä ilmapiirin parantamiseksi.

Yhteistyönäkökulma on otettu huomioon myös seudullista yleiskaavaehdo-  
tusta laadittaessa. Yleisenä tavoitteena on ollut mahdollistaa innovatiivisia toi-  
mintamalleja ja -ympäristöjä luomalla maankäytöllisiä edellytyksiä yritysyttei-  
söjen kehittymiselle. Kaavassa tämä on huomioitu aluevarausmerkinnöin,  
joilla on pyritty erilaisten toimintojen sekoittumiseen ja alueiden monipuoli-  
seen käyttöön. Teollisuudelle, logistiikalle, tilaa vaativille työpaikka- ja/tai sa-  
tamatoimintoille on osoitettu yksi yhteinen aluevarausmerkintätyyppi. Tämä  
mahdollistaa toisistaan hyötyvien elinkeinoelämän toimijoiden ja ekosysteemien  
sijoittumisen saman alueen sisään, mikä luo maankäytöllisiä edellytyksiä  
myös yritysytteisöjen kehittymisen näkökulmasta.

Kokonaissuunnitelman profiloitumismarkinnöillä on lisäksi pyritty suuntaa-  
maan seudulle tulevaisuudessa sijoitettavia toimijoita niin, että uudet yritykset  
vahvistaisivat entisestään alueille jo muodostuneita tai muodostuvia elinkei-

noelämän ekosysteemejä. Tavoitteena on ollut lisätä eri toimijoiden keskinäisiä synergioita esimerkiksi osaamisen jakamisen, yhteisen infrastruktuurin hyödyntämisen (yrityspuistot) ja sivutuotteiden hyödyntämisen helpottamiseksi. Näistä esimerkkeinä voidaan mainita mm. teollisen tuotannon ja satamien läheisyyden, jätteidenkäsittelyn ja biotalouden alueiden yhdistämisen, sekä teollisuuden, palvelinkeskusten ja tilaa vaativan kaupan synergiat.

### *Vetovoima – kaavan aluetaloudelliset vaikutukset*

Kotkan–Haminan seudun pitkäaikaisena ongelmana on metsäteollisuuden rakennemuutoksesta vuodesta 2004 lähtien ollut työvoiman määrän vähentyminen ja maan keskitasoa korkeampi työttömyys. Lisäksi sekä taloudellinen että väestöllinen huoltosuhde ovat koko maan keskiarvoa heikompia. Elinkeinostrategian tavoitteena on luoda alueelle myönteinen kasvun kierre ja lisätä **seudun vetovoimaisuutta** nykyisen kehityssuunnan kääntämiseksi. Kasvua haetaan houkuttelemalla seudulle uusia ihmisiä, yrityksiä ja osaamista, mikä vaatii aiempaa vahvempaa viestintää alueen vahvuuksista ja onnistumisista. Elinkeinostrategian kunnianhimoinen tavoite on 40 000 työpaikkaa ja 100 000 asukasta vuoteen 2025 mennessä, mikä tarkoittaa noin 8 000 uuden työpaikan ja reilun 10 000 uuden asukkaan lisäystä nykytilaan.

Yleiskaavassa on esitetty monipuolisesti muunneltavia vaihtoehtoja, joiden on tarkoitus lisätä maankäytön ja sen suunnittelun joustavuutta ja reagointikykyä. Kaavaratkaisu sallii siten erilaiset kehityskulut ja on mukautuva toteutuvasta kasvuvauhdista riippumatta. Toisin sanoen yleiskaava ei sisällä vaihtoehtoisia kasvuskenaarioita vaan mahdollistaa elinkeinostrategiassa kuvatun työpaikkamäärän ja asuntotarjonnan lisääntymisen hyvinkin joustavasti. Huomatavat kasvutavoitteet edellyttävät kuitenkin, että toteuttamisen vaiheistukseen kiinnitetään erityistä huomiota.

Strategiassa kuvatun kasvun toteutumisella on luonnollisesti merkittävä vaikutus myös Kotkan–Haminan seudun elinkeinoelämälle ja aluetaloudelle. Uusien työpaikkojen ja asukkaiden huomattava lisäys tuo kunnille lisää tuloja ja parantaa nykyisten ja uusien yritysten toiminta- ja kehitysedellytyksiä. Toi-

saalta kasvu vaatii myös palveluverkkojen ja -tuotannon voimakasta kehittämistä, mikä lisää palveluiden investointi- ja toimintakustannuksia. Myös kuntien rakentamis- ja ylläpitokustannukset sekä liikennejärjestelmän investoinnit kasvavat, millä on osaltaan myös positiivisia työllisyysvaikutuksia.

Kaupunkialueiden tiivistymisen ja väestönkasvun aiheuttamalla mittakaava-etuilla on positiivista vaikutusta myös alueen ja yritysten tuottavuuteen. Yritystoiminnan laajuus ja monipuolisuus pienentävät lisäksi työmarkkinariskejä verrattuna yksipuoliseen toimialarakenteeseen tai muutamaan toimialaan nojaavaan seutukuntaan. Elinkeino toiminnan laajuus sekä palvelutarjonnan monipuolisuus ovat keskeisiä vetovoimatekijöitä myös kuluttajien näkökulmasta, mikä lisää kasvun positiivisia kerrannaisvaikutuksia. Kasvun luomiseksi Kotkan–Haminan seudulla on olennaista vahvistaa erityisesti niitä tekijöitä, jotka saavat nuoret viihtymään ja jäämään alueelle, mikä liittyy myös etä- ja alustatyön mahdollisuuksien kehittämiseen.

Aluetalouden näkökulmasta pääosan yleiskaavan mahdollistamasta työpaikka- ja asukasmäärän kasvusta tulisi voida sijoittua korkeimman tuottavuuden alueille tai niiden läheisyyteen. Käytännössä tämä tarkoittaa seudullisesti keskeisesti sijaitsevia ja väestö- ja työpaikkamäärältään riittävän suuria liikke- ja palvelukeskustoja sekä toimitila-alueita, jotka ovat toimialarakenteeltaan monipuolisia ja joiden saavutettavuus on hyvä myös joukkoliikenteellä. Tällaiset alueet tarjoavat yrityksille parhaat toiminta- ja kehitysedellytykset ja houkuttelevat vetovoimallaan myös uusia elinkeinoelämän toimijoita.

Seudun kehityskuvan mukaisesti kasvu ja uudisrakentaminen pyritään ohjaamaan ensisijaisesti nykyisen yhdyskuntarakenteen sisään. Tällä on myös aluetalouden kannalta positiivisia vaikutuksia, esimerkiksi palveluiden ja infrastruktuurin kustannustehokkaan järjestämisen näkökulmasta.

#### **9.3.1. Teollisuus, logistiikka, tuotanto**

Seudullisen yleiskaavan vaikutuksia on seuraavaksi arvioitu niin teollisuus-, tuotanto ja satamatoimintojen, liikenneyhteyksien ja logistiikan kuin maaseutuelinkeino toimintaan liittyvien tavoitteiden kautta.

## Teollisuus- ja tuotantoalueet ja satamatoiminnot

Kaavan yleisenä tavoitteena on ollut teollisuuden ja tuotantoalueiden toimintaedellytysten sekä satamatoimintojen kehittäminen. Yleiskaavassa on osoitettu yksi aluevarausmerkintätyyppi monipuolisille teollisuus-, logistiikka-, tilaa vaativien työpaikka- ja/tai satamatoimintojen alueille, mikä tukee toimintojen sekoittumista ja mahdollistaa alueiden monipuolisen kehittämisen. Oikeusvaikutteisien merkinnöiden on osoitettu lisäksi ympäristövaikutuksiltaan huomioon otettavat teollisuus- ja varastoalueet (T, TT, TY), satama-alueet (LS), sekä työpaikka-alueet tilaa vaativille ja raskasta liikennettä aiheuttaville toiminnoille (TP-1) sekä pienteollisuudelle (TP-4).

Teollisuustoiminnan osalta kaavan tarkempana linjaratkaisuna on ollut *osoittaa ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen vyöhykkeet*. Kaavassa on osoitettu teollisuus- ja varastoalueet, jotka on varattu ympäristöhäiriöitä aiheuttavalle teollisuustoiminnalle (T) ja ympäristövaikutuksiltaan merkittäväälle teollisuustoiminnalle (TT). Lisäksi direktiivin 96/82/EY eli ns. Seveso II – direktiivin mukaisten laitosten konsultointivyöhykkeet (vaarallisten aineiden varastointi, käsittely ja valmistus) on osoitettu kaavassa.

Teollisuustoimintaan liittyvänä toisena tavoitteena on lisäksi ollut *uusien potentiaalisten teollisen mittakaavan uusiutuvan energiatuotannon alueiden osoittaminen ja tuulivoimatuotannon valmiuksien säilyttäminen*. Kokonaisu suunnitelmassa on teollisuuteen liittyvän aluevarausmerkinnän lisäksi kiinnitetty huomiota erityisesti uusiutuvan energiatuotannon alueisiin. Informatiivisella, oikeusvaikutuksettomalla profiilimerkinnällä on osoitettu alueet, jotka soveltuvat erityisesti mm. bio- ja kiertotaloustoimintaan sekä aurinko- ja tuulienergiantuotantoon. Valmiudet tuulivoimatuotantoon on säilytetty yleiskaavan tv-päällekkäismerkinnällä ja kokonaisu suunnitelman profiloivilla kohde-merkinnöillä.

Kolmantena yleiskaavan valmistelun tarkennettuna periaatteena on ollut *satamien ja satamiin liittyvän teollisuuden laajennusvarausten sekä sujuvien kuljetusyhteyksien turvaaminen*. Monipuolisille teollisuus-, logistiikka-, tilaa vaa-

tivien työpaikka- ja/tai satamatoimintojen alueille osoitetulla aluevarausmerkinnällä on mahdollistettu toisistaan hyötyvien toimijoiden sijoittuminen samalle alueelle. Satamien, satamasidonnaisen teollisuuden, varastojen, terminaalien, logistiikan, työpaikkatoimintojen ja satamaliikenteen aluetarpeita ei siis ole yleiskaavassa eritelty vaan ne voivat sijoittua tarpeittensa mukaan saman aluevarauksen sisään. Kaavassa on huomioitu myös satamatoimintojen laajenemistarpeet erityisesti Mussalon ja Haminan sataman osalta. Hallan ja Hietasen satama-alueiden lähtökohtana on, että alueet säilyvät teollisuus- ja satamakäytössä niin pitkään kuin tarve vaatii.

## Liikenneyhteydet ja logistiikka

Kaavaratkaisulla on yleisesti pyritty logististen toimintaedellytysten kehittämiseen ja erityisesti E-18-tiehen kytkeytyvien elinkeinoalueiden profilointiin. Tarkempana tavoitteena on *ollut edistää pohjois-eteläsuuntaisten pääyhteyksien kehittämistä*, erityisesti Kouvola–Kotka-raideliikenteen, valtateiden 15 ja 26 sekä seututien 387 osalta. Kaavaratkaisussa osoitetaan Kotka–Kouvola-rata merkittävästi parannettavana pääratana ja valtatie 15 merkittävästi parannettavana tienä. Yleisissä määräyksissä on huomioitu muiden pääyhteyksien mahdolliset kehittämistarpeet seuraavasti: *”Maakunnan yhdyskuntarakenteen, liikkumisen ja kuljetusten kannalta merkittävien yhtenäisten tie- ja rataosien parantamistarve tulee selvittää ja mahdolliset parantamistoimenpiteet määritellä.”*

Toisena liikenneyhteyksiin ja logistiikkaan liittyvänä tavoitteena on ollut *hyödyntää E18-tien liittymäalueita elinkeinoelämän tarpeisiin*. E18-tieyhteys on tärkeässä roolissa Tukholman, Turun, Helsingin, Kotkan ja Pietarin muodostaman pohjoisen kehityskäytävän kannalta ja se tarjoaa tunnettuutta ja taloudellista dynamiikkaa, jota voidaan hyödyntää myös alueen elinkeinoelämän näkökulmasta. Yleiskaavassa on osoitettu teollisuus-, logistiikka- ja tilaa vaativien työpaikkatoimintojen pitkän aikavälin laajenemissuuntina tai -alueina (teollisuuden ns. ’megasaitteina’) Rantahaan pohjoispuolinen alue, Kotkan Ristin-kallion pohjoispuolinen alue, Pyhtään ja Kotkan rajalla olevan alueen laajentaminen Kotkan puolelle, Haminan Lelun alue ja Virolahden Saarasjärven alue.

Linjaratkaisussa mainitaan tarkempana tavoitteena lisäksi *rantaradan toteutamisvaihtoehtojen tutkiminen ja arviointi sekä asumisen että elinkeinoelämän näkökulmasta*. Maakuntakaavassa osoitetun rantaradan vaihtoehtoisesta tai rinnakkaisesta linjauksesta Pyhtään kirkonkylän ja Haminan välillä sekä sen mahdollisista asemanpaikoista on laadittu erillinen selvitys, joka on otettu huomioon yleiskaavaa laadittaessa. Aiheen tarkempi käsittely jatkuu maakunnallisella tasolla. Linjaus on kuitenkin otettu yleiskaavassa huomioon hankkeelle varattavana maastokäytävänä, johon rata on toteutuessaan mahdollista sijoittaa. Radalla olisi toteutuessaan positiivisia vaikutuksia myös Kotkan–Haminan seudun elinkeinoelämään. Uudet henkilö- ja tavarakuljetuksiin tarkoitetut raideyhteydet tuovat seudulle ja kaupunkialueille lisää vetovoimaa yritysten sijoittumisen näkökulmasta.

Erityisesti rautatiekuljetusten osalta radasta hyötyisivät HaminaKotkan satama sekä Kotkan lähialueen metsäteollisuus. Uusi ratayhteys lyhentäisi matka-aikaa Venäjältä satama-alueille ja parantaisi siten kuljetusten kilpailukykyä. Myös yrityshaastattelujen mukaan rata palvelisi seudun elinkeinoelämää ja toisi elinvoimaa alueelle. Ratahanke voisi tulevaisuudessa olla kiinnostava erityisesti biotalouden kannalta, mikäli alueelle tulisi esimerkiksi massiivisempaa selluteollisuutta. Kuitenkin HaminaKotkan sataman näkökulmasta rantaradan sijasta tärkeämpää on ratapihakapasiteetin lisääminen Kotkan–Kouvolan ratayhteyden osalta (esimerkkinä Kotolahti Mussalossa). Henkilöliikenteen kannalta rantarata parantaisi seudun saavutettavuutta pääkaupunki-seudulta ja liittäisi Pietarin alueen nykyistä vahvemmin myös Helsinki-Vantaan lentoaseman vaikutusalueeseen.

### **Maaseutuelinkeinot**

Teollisuus- ja tuotantotoiminnan osalta kaavan linjaratkaisussa mainitaan tavoitteena myös *olemassa olevien ja uusien maaseutuelinkeinojen kehittämismahdollisuuksien edistäminen*. Yleiskaava laaditaan vaiheyleiskaavana ja maa- ja metsätalousvaltaisia alueita koskevat kysymykset eivät pääsääntöisesti kuulu yleiskaavassa ratkaistaviin asioihin. Yleiskaavassa kuitenkin sivutaan maaseutuelinkeinoja siltä osin, kuin kysymys on energiantuotannosta, matkailusta ja asumisesta sekä maisemaan ja kulttuuriympäristöön sekä muihin seudun ominaispiirteisiin ja vetovoimaisuuteen kytkeytyvistä kysymyksistä. Tältä

osin yleiskaava huomioi seudullisella tasolla maaseutuelinkeinot ja maaseutuasutuksen seudun vahvuutena ja voimavarana ja pyrkii säilyttämään ja vahvistamaan tekijöitä, jotka vaikuttavat maaseutuelinkeinoinhin myönteisesti.

Kotka-Haminan seudulla on useita liikennöitsijöitä, metsä- ja maanrakennus-yrittäjiä (metsäkoneyhtymät), kuljetusyrittäjiä (mm. puu ja hake, maito, kivi ja sora), louhinta- ja kiviteollisuustoimintaa sekä kalankasvatustoimintaa. Myös olutpanimo ja mallastamo ovat suunnitteilla. Yleiskaavassa pyritään tukemaan elinkeinonharjoittamista siinä määrin kuin kaavalla voidaan kyseessä oleviin toimintoihin liittyvää maankäyttöä ohjata. Myös kaavatyössä hyödynnettävissä yrityshaastattelussa tuotiin esille maankäytöllisiä tarpeita ja kehitysehdotuksia erityisesti Virolahden kalankasvatustoimintaan sekä louhinta- ja kiviteollisuustoimintaan liittyen.

### **9.3.2. Matkailu**

Matkailun ja virkistystoiminnan puolesta seudullisen yleiskaavan keskeisenä tavoitteena on ollut *tukea seudun tärkeimpien matkailuvyöhykkeiden kehittämistä ja monipuolistamista*. Yleiskaavassa on keskustojen lisäksi osoitettu laajempia matkailun ja virkistystoiminnan kehittämisen kohdealueita Ahvenkosken – Pyhtään kirkonkylän, Kotkansaaren ja Haminan edustalle käsittäen sisäsaariston alueita aina Itäisen Suomenlahden kansallispuiston rajalle saakka. Lisäksi alueita on osoitettu Virojoen–Vaalimaan alueelle ja Hurppuun sekä Miehikkälään. Nämä merkinnät vastaavat myös yleiskaavan tavoitteeseen *maaseutu- ja sen liitännäiselinkeinoja tukevan matkailun kehittämisyöhykkeiden osoittamisesta*.

Toisena matkailutoimintaan liittyvänä tavoitteena on ollut *tunnistaa seudun matkailun tulevaisuuden kärkikohteet ja tukea niiden kehittämistä*. Yleiskaavassa on tunnistettu ja osoitettu eri merkinnöin seuraavat seudullisesti merkittävät tai sellaiseksi kehitettävät matkailun kärkialueet ja -kohteet: Kymnlinna, Rankin matkailualue, Verssonkangas, Mäntyniemi, Hurpun loma- ja matkailualue sekä Rakin-Kotka, Pitkäthiekat, Fort Elisabeth, Santalahti, Pernoonkosket, Salpamuseo, Sirius Sport Resort, Kaunissaaren matkailukohde, Harjun oppimiskeskus sekä Langinkoski. Näihin kohteisiin ja alueisiin liittyy kehittä-

mistä tukevia kaavamääräyksiä. Lisäksi matkailunäkökulma on tuotu esiin kaupunkikeskustoja koskevissa kaavamääräyksissä. Matkailun osalta kaavaratkaisun tavoitteena on lisäksi ollut *varautua matkailijoiden määrän kasvuun ja tästä johtuvaan matkailuhankkeiden edistämiseen*. Yleiskaavassa on seudullisella tasolla tunnistettu ja osoitettu merkittäviä matkailukohteita ja edistetty maankäytöllisin keinoin niiden kehittämistä.

Linjaratkaisun mukaisesti yleiskaavassa on ollut määrä *tunnistaa saaristo- ja jokimatkailun tärkeimmät kehittämiskohteet (satamat, yhteydet, alueet), sekä osoittaa seudullisesti merkittävät ulkoilu- ja virkistysyhteydet*. Kaavaratkaisussa on osoitettu matkustajasatama, seudullisesti merkittävät venesatamat, yhteysalus- ja niiden yhteydessä olevat venesatamat, laivaväylät, veneväylät, seudulliset melontareitit sekä vesiliikenteen yhteystarpeet. Lisäksi on osoitettu näihin liittyviä matkailupalvelujen ja virkistyksen alueita. Yleiskaavassa on lisäksi osoitettu seudulliset arkipyöräilyreitit, retkipyöräilyreitit, sekä patikointi- ja maastopyöräilyreitit.

### 9.3.3. Kaupunkikehittäminen ja kauppa

**Kaupunkikehittämisen osalta** yleiskaavan tavoitteena on ollut *vahvistaa seudun kaupunkivyohtyksen keskusten (Siltakylä, Kotkansaari, Karhula, Haminan keskusta) roolia ja profiilia seudun kehittämisessä*. Kaavalla on pyritty vahvistamaan seudun kaupunkikeskuksia (Kotka, Hamina) niiden omista lähtökohdistaan, säilyttäen kaupunkien arvokkaat erityispiirteet ja parantaen joukkoliikennepalvelujen sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Yleiskaavan tavoitteena on *edistää keskusta-alueiden elinvoimaa ja monipuolistaa keskusta-asumisen tarjontaa* esimerkiksi kohtaamis- ja tapahtumapaikkojen, opiskelija- ja vuokra-asumisen, nuorille suunnattujen palveluiden, laadukkaiden julkisten tilojen sekä älykkään rakentamisen osalta. Kaavaratkaisulla pyritään lisäksi *tukemaan erityisesti osaamiskeskittymien muodostumista keskuksissa huomioiden tulevaisuuden muuttuvat tarpeet*.

Yleiskaavassa on osoitettu keskustatoimintojen alueita Kotkansaarelle, Karhulaan ja Haminaan. Kaava tukee keskustatoimintojen alueiden kehittymistä monipuolisilla kaavamääräyksin kiinnittämällä huomiota mm. sekoittuneeseen

kaupunkirakenteeseen, monimuotoiseen asumiseen, keskustahakuisiin palveluihin, palvelujen lyhyisiin välimatkoihin (jalankulkukaupunki), viihtyvyyteen ja rakennetun ympäristön laatuun. Kotkansaarta ja Haminaa koskevat lisäksi erityiset määräykset liittyen keskustojen arvokkaisiin ominaispiirteisiin, eri väestöryhmien tarpeisiin, osaamiskeskittymien sijoittumiseen ja muuntojoustavaan rakentamiseen. Siltakylä on osoitettu palvelukeskuksena, jota tulee kehittää tiiviin ja monimuotoisen rakentamisen alueena.

Kaavassa on linjaratkaisun mukaisesti ollut tavoitteena *tarkastella Kotkansaari–Hovinsaari–Jumalniemi–Karhula -vyöhykettä kaupunkikehittämisen keskeisenä kohdealueena*. Yleiskaavassa nämä alueet ovat pääasiassa keskustatoimintojen ja intensiivisten taajamatoimintojen aluetta, jotka sijoittuvat joukkoliikenteen keskeiselle kehittämiskäytävälle ja joihin kohdistuu paljon kaupunkikehittämistavoitteita. Näitä tavoitteita ovat keskusta- ja taajama-alueen kehittämisen lisäksi mm. joukkoliikenteen yhteystarve välille Kotkansaari–Halla–Sunila–Karhula–Kaukola–Pihkoo, joukkoliikenteen terminaali-alueet ja pysäkkien kehittämisen periaatteet, Kotka-Kouvola-radan kehittäminen, rantaradan linjaus ja potentiaaliset asemanseudut, sekä tieliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn sekä vesiliikenteen yhteystarvemerkinnot.

Yhtenä yleiskaavan keskeisenä tavoitteena on ollut myös *tarkastella Hallan ja Hietasen roolia sekä satama-alueina että mahdollisina pitkän aikavälin kaupunkikehittämisen kohdealueina*. Kehittämisen lähtökohdistaan on ollut, että alueet säilyvät teollisuus- ja satamakäytössä niin pitkään kuin tarve vaatii. Vapautuessaan nämä alueet kuitenkin tarjoavat merkittäviä kaupunkirakenteellisia mahdollisuuksia erityisesti niiden keskustatoimintoihin ja Kotkan ydinkaupunkialueeseen nähden keskeisen sijaintinsa ansiosta. Asuinrakentamisen reservialueina ne tarjoavat uusia mahdollisuuksia liikenneyhteyksien järjestämiseen sekä paikallisesti että seudullisesti. Lisäksi merellisten alueiden kehittäminen kaupunkimaisiksi asumisen, virkistyksen ja vapaa-ajan alueiksi lisää kaupunkiseudun suurimman keskuksen seudullista merkitystä ja vetovoimaa.

**Kaupun ja palveluiden osalta** yleiskaavan yleisenä tavoitteena on ollut kaupan sijainnin suuntaaminen ja ohjaus. Linjaratkaisussa tätä on tarkennettu tarkoit-

tamaan *Vaalimaan, Lankamalmin ja Jumalniemen alueiden kehittämisedellytysten ja mahdollisten profiilien tarkastelua*. Kaupan ja palveluiden sijoittuminen perustuu suurilta osin asiakkaiden sijaintiin ja asiointikäyttämiseen. Toimipaikkojen sijoittumisessa keskeisiä tekijöitä ovat asiakkaiden saavutettavuus ja kaupan osalta myös logistinen saavutettavuus.

Kotkan–Haminan seudun kaupan mitoitus ja vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen on ratkaistu maakuntakaavassa, jonka mukaan vähittäiskaupan suuryksiköitä voi sijoittua maakuntakaavan C-alueille (Kotkansaari, Karhula, Haminan keskusta), kma-alueille (Jumalniemi ja Lankalmi), km-alueille (Siltakylä ja Sutela), KMt-alueille (Jylppy ja Keltakallio) sekä kma-r-alueille (Vaalimaa). Yleiskaavassa ei ole katsottu tarpeelliseksi muuttaa tai tarkentaa maakuntakaavaratkaisua kaupan osalta. Maakuntakaava jää tältä osin voimaan eikä yleiskaavalla ole kaupan osalta oikeusvaikutuksia. Kokonaissuunnitelmaan on kuitenkin merkitty kauppaa koskevia profiloivia, informatiivisia kohdemerkintöjä, joita ovat tilaa vaativan kaupan alue sekä vähittäiskaupan suuryksikköjen alue.

## 9.5 Vaikutukset asumiseen ja palveluihin

### 9.5.1 Kaupunkikeskustojen merkityksen vahvistaminen

Yleiskaavassa on osoitettu Kotkansaaren, Haminan keskustan ja Karhulan alueet keskustatoimintojen alueiksi, jotka on tarkoitettu kaupunkimaisen rakentamisen alueiksi ja joilla pyritään sekoittuneeseen maankäyttöön. Yleiskaavalla on pyritty vahvistamaan kaupunkikeskusten roolia ja profiilia seudun kehittämässä. Keskustatoimintojen alueiden kehittämistä tuetaan monipuolisilla kaavamääräyksin kiinnittämällä huomiota mm. sekoittuneeseen kaupunkirakenteeseen, monimuotoiseen asumiseen, keskustahakuisiin palveluihin, palvelujen lyhyisiin välimatkoihin (jalankulkukaupunki), viihtyvyyteen ja rakennetun ympäristön laatuun. Kotkansaarta ja Haminaa koskevat lisäksi erityiset

määräykset liittyen keskustojen arvokkaisiin ominaispiirteisiin, eri väestöryhmien tarpeisiin, osaamiskeskittymien sijoittumiseen ja muuntojoustavaan rakentamiseen.

Seudun vetovoimaisuutta parannetaan erityisesti nuorten näkökulmasta. Yleiskaavassa on erityisesti kiinnitetty huomiota ikärakenteen muutokseen ja sitä kautta tarpeeseen houkutella nuoria jäämään tai muuttamaan alueelle. Uusien vetovoimaisten asuntojen tuottamista nuorille osaajille edistetään ja uusia asumismuotoja, esim. yhteisasumista rakennetaan kaupunkien keskusta-alueille. Myös nuorille suunnattuja palveluja ja niiden laatua pyritään kehittämään.

Kaupallisen palvelurakenteen kehittämiseksi keskustatoimintojen alueilla suositetaan keskustahakuista erikoiskauppaa, keskustahakuisia kaupallisia palveluja sekä päivittäistavarakauppaa. Myös osaamiskeskittymien muodostumista keskustatoimintojen alueelle edistetään (mm. Kantasataman Xamkin kampus, Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu). Asumiseen ja muuhun rakentamiseen liittyviä innovaatioita pyritään tukemaan lisäämällä koerakentamistoimintaa sekä muuntojoustavaa ja älykästä rakentamista.

Palvelujen lisäämisen ja monipuolistamisen tarve keskustoissa kytkeytyy keskusta-asuminen lisääntymiseen ja eri asukasryhmien erilaisiin tarpeisiin. Palvelujen kehittämistä ja keskustojen elävöittämistä asumisen ohella tukevat kiinnostava ja omaleimainen kaupunkikulttuuri, keskustojen arvokkaat kulttuuriset erityispiirteet ja viihtyisyyttä luovat elementit, kohtaamis- ja tapahtumapaikat sekä keskustojen ranta-alueiden kehittäminen ja niiden saavutettavuuden parantaminen.

Keskustatoimintojen alueet ovat ns. jalankulkukaupungin ydinaluetta, joiden laajuutta on yleiskaavassa pyritty kasvattamaan. Kaupallisessa ydinkeskustassa tulee pyrkiä palvelujen keskittämiseen siten, että välimatkat palvelujen välillä ovat mahdollisimman lyhyitä. Rakenteen tiiveys ja eheys parantavat joukkoliikennepalvelujen sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä.

### 9.5.2 Lähipalvelujen säilymistä tukevat asumisen alueet

Yleiskaavassa on tunnistettu seudun keskusta-alueiden ulkopuoliset palvelukeskukset (= lähipalvelukeskukset). Näiden vaikutuspiirissä taajamatoimintojen alueilla pyritään lisäämään asumista joukkoliikenneyhteyksien ja lähipalvelujen säilyttämiseksi ja tukemiseksi. Tarkemmassa suunnittelussa tulee edistää alueiden viihtyisyyttä ja omaleimaisuutta. Eri liikennemuotojen järjestelyjen toimivuuteen ja turvallisuuteen tulee kiinnittää huomiota kestävän liikkumisen lisäämiseksi.

Yleiskaavassa osoitetut uudet / tiivistyvät asuinalueet (A-1) painottuvat yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti merellisiin ympäristöihin ja jokivarsiin tukeutuen pääosin nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen. Uudet asuinalueet tukevat rantojen ja saariston vetovoimaan perustuvaa yhdyskuntarakenteen kehittämistä, mikä nähdään seudun erityisenä potentiaalina. Yleiskaavassa on tunnistettu alueet, joilla on erityistä merellisen rakentamisen potentiaalia. Merellisten alueiden ja jokivarsien suunnittelussa tavoitellaan korkealuokkaista ja viimeisteltyä kokonaisuutta asumisen monimuotoisuuden lisäämiseksi ja seudun vetovoiman vahvistamiseksi.

Yleiskaavassa on myös tunnistettu maaseudun kyläverkostosta ns. palvelukyliä, joita lähiympäristöineen voidaan pitää erityisen sopivina maaseutuasumisen alueina. Kyläalueet tarjoavat vaihtoehdon kaupunkiasumiselle. Kyläasutus edistää osaltaan maaseudun elinvoimaisuutta ja erilaisen harrastus- ja yritystoiminnan sekä matkailun kehittymistä maaseudulla.

Kyläalueita ja niiden ympäristöjä ei pääsääntöisesti ole asemakaavoitettu eikä tarkoitus asemakaavoittaa. Kylien yhteyteen ja pientalovaltaisille asuntoalueille voidaan osoittaa täydennysrakentamista siten, että asemakaavoituskynnys ei ylity. Yleiskaavamääräyksillä huolehditaan siitä, alueen arvot ja ominaispiirteet säilyvät ja vahvistuvat ohjaamalla rakentamista perinteisille rakennuspaikoille/ympäristöön sopeutuen (sijoittuminen, rakentamistapa, mitta-kaava).

### 9.6 Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön

Valtakunnallisille alueidenkäyttötavoitteille ja yleiskaavan sisältövaatimuksille on yhteistä maiseman ja kulttuuriympäristön arvojen vaalimisen ja säilyttämisen korostaminen.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden yleistavoitteet edellyttävät muun muassa, että alueidenkäytöllä edistetään kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön säilymistä. Erityistavoitteissa todetaan mm., että *”Alueidenkäytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Viranomaisten laatimat valtakunnalliset inventoinnit otetaan huomioon alueidenkäytön suunnittelun lähtökohтина”* ja että *”Näillä alueilla alueidenkäytön on sovellettava niiden historialliseen kehitykseen”*. Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa viitataan kulttuuriympäristöä ja luonnonperintöä koskeviin viranomaisten laatiin valtakunnallisiin inventointeihin, joita ovat

- valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (Ympäristöministeriö, ympäristönsuojeluosasto, mietintö 66/1992, Kymenlaakson osalta päivitysinventointi tehty 2013–2014)
- valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (Museovirasto, päivitetty 2009 (nk. RKY 2009, [www.rky.fi](http://www.rky.fi))) sekä
- valtakunnallisesti merkittävät esihistorialliset suojelualuekokonaisuudet (Sisäasiainministeriö, kaavoitus- ja rakennusosasto, tiedotuksia 3/1983).

Yleiskaavan sisältövaatimuksissa (MRL 39§) todetaan maiseman ja kulttuuriympäristön osalta, että yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen. Maiseman arvojen vaaliminen tarkoittaa maiseman arvokkaiden piirteiden huomioon ottamista ja turvaamista, vaikka ympäristössä tapahtuisikin muutoksia - maiseman säilyttämistä muuttumattomana ei siis edellytetä. Uuden maankäytön tulee kuitenkin sopeutua arvokkaaseen maisemaan niin, etteivät muutokset ylitä maiseman sietokykyä eivätkä maiseman todetut arvot heikkene merkittävästi.

Ylempiasteisissa kaavoissa (maakuntakaavat) on osoitettu valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt, ja annettu niiden arvojen vaalimiseen tähtäviä määräyksiä.

Seudullisessa yleiskaavassa tavoitteena on ollut luoda asumisen vyöhykkeille roolit ja profiilit osana seudun kokonaisuutta ja strategista kehittämistä. Yleiskaavassa pyritään voimistamaan alueiden erilaisuutta ja niitä ominaispiirteitä, joista alueen identiteetti muodostuu. Kaavan laatimisen lähtökohtana on, että Kotkan–Haminan seutu muodostuu jatkossakin omaleimaisista ja sitä kautta eri tavoin vetovoimaisista osa-alueista, jotka yhdessä muodostavat loogisen ja elinvoimaisen kokonaisuuden. Samalla kehitetään koko seudun vetovoimaa, parannetaan rakennetun ympäristön laatua ja huomioidaan ympäristötekijöiden kasvava merkitys alueiden välisessä kilpailussa.

Yleiskaavassa on pyritty löytämään lähtökohdiltaan erilaiset alueet ja tunnistettu niiden erityispiirteet ja merkitys kaupunkiseudun kehittämisen kannalta. Esimerkiksi taajamatoimintojen alueita on luokiteltu ja niiden kehittämisen suuntaviivoja määritelty. Seudun keskusverkkoa on jäsennetty ja keskukset luokiteltu kolmeen ryhmään, joita koskevat erilaiset suunnitteluperiaatteet. Yleiskaava edistää rakennetun ympäristön laadun parantamista mm. julkisten tilojen ja palvelujen osalta. Keskustatoimintojen alueiden kehittämisessä tulee kiinnittää huomiota kaupunkikuvalliseen ilmeeseen sekä viihtyisyyttä luovien kaupunkielementtien säilyttämiseen ja lisäämiseen.

Yleiskaavassa on osoitettu valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt sekä maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet, ja annettu niiden arvojen turvaamiseen tähtäviä määräyksiä.

Maaseutu- ja kyläalueilla keskeisintä on sopeuttaa uusi rakentaminen kulttuuriympäristön ominaisluonteeseen ja erityispiirteisiin hyödyntämällä rakentamisessa esimerkiksi vanhoja tai perinteisiä rakennuspaikkoja. Tavoitteena on ensisijaisesti varmistaa vetovoimaisen maaseutuympäristön arvot. Kyliä voidaan tiivistää, mutta tiivistämisen tulisi tapahtua kylä- ja maisemarakenteen ominaispiirteitä säilyttäen ja korostaen. Pyhtään Purolaa ja Keihässalmea, Haminan Pyhältä ja Kannusjärveä sekä Miehikkälän Muurikkalaa ja Pitkäkoskea

lukuun ottamatta palvelukylät sijoittuvat maisemallisesti ja/tai rakennetun kulttuuriympäristön kannalta valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaille alueille. Uudisrakennukset on kyläalueilla luonteeltaan ja mitoitukseltaan sovitettava huolellisesti ympäröivään rakennuskantaan sekä maisema- ja kyläkuvaan.

Maaseudulla maaseutuelinkeinojen murros sekä maaseudulle/kyliin sijoittuva uudisrakentaminen ilman kytköstä maaseutuelinkeinoin on paikoin muuttamassa perinteistä maaseutumaiseman tilajakoa ja maisemakuvaa. Jotta maaseutu- ja kyläalueet voivat säilyttää arvokkaimmat ominaispiirteensä ja vetovoimansa asuinalueina jatkossakin, ei näiden alueiden tarkempi suunnittelu saisi perustua pelkästään täsmällisiin, laskennallisiin/ tilastollisiin analyysiin ja menetelmiin (rakentamisen määrä ja emätilatarkastelu, rakennuspaikan koko, liikkumis- ja etäisyysvyöhykkeet, saavutettavuus, palvelujen saataavuus jne.). Tällainen ajattelu sopii huonosti maaseutualueiden ja kylien suunnitteluun, koska se johtaa helposti ristiriitaan maisemallisten ja kulttuuriympäristön arvojen kanssa.

Koko suunnittelualuetta kokonaisuutena tarkasteltaessa yleiskaavaehdotuksen vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön ovat suhteellisen vähäisiä. Merkittävimmät maankäytön muutokset, joilla on vaikutuksia myös maisemaan ja kaupunkikuvaan, sijoittuvat jo rakennetulle vyöhykkeelle. Myös liikenteeseen liittyvät muutokset painottuvat nykyisille taajama-alueille tai niiden lähiympäristöön. Kunnan alueen nykyinen jako taajama- ja maaseutumaisiin vyöhykkeisiin säilyy siis pitkälti ennallaan.

Yleiskaavan suunnitteluperiaatteena on ollut olevien rakennettujen alueiden tiivistäminen. Paikallisella tasolla tarkasteltuna täydennysrakentaminen ja nykyisten rakennettujen alueiden tiivistäminen aiheuttaa vaikutuksia alueiden luonteeseen ja maisema- ja taajamakuvaan: ympäristö muuttuu rakennetumaksi ja kaupunkimaisemmaksi. Paikoin rakennettu vyöhyke kuitenkin myös laajenee nykyisille rakentamattomille tai väljästi rakennetuille alueille, mikä muuttaa rakennettujen, maaseutumaisten ja luonnonalueiden rajautumista ja suhdetta toisiinsa. Maisemakuvan kannalta erityistä merkitystä on avoimille



alueille tai niiden reunavyöhykkeeseen sekä rannoille ja saaristoon sijoittuvalla uudisrakentamisella.

## 9.7 Vaikutukset Natura 2000 -alueisiin

Maakunnallinen selvitys sini-viherrakenteesta on ollut valmisteilla seudullisen yleiskaavan laatimisen aikana. Lähtökohtana oli, että tavoitteellinen viherverkko olisi maakunnallisiin selvityksiin perustuen myös yleiskaavassa voitu osoittaa. Tästä kuitenkin luovuttiin yleiskaavan valmisteluvaiheen aikana, sillä maakuntakaavan ja yleiskaavan työnjako, eriasteisten kaavojen ohjausvaikutus ja tulkitseminen olisi saattanut jäädä epäselväksi ja vaikeaksi soveltaa käytännön tilanteissa.

Strategisessa yleiskaavassa viherverkon, joka muodostuu pääosin nykyisellään tai nykyisenkaltaisina säilyvistä olemassa olevan viherverkon osista, merkitys on korostunut kaupunkirakenteen jäsentelyn ja viheralueiden käytön näkökulmasta (viheralueiden riittävyys, laatu ja sijoittuminen eri käyttäjäryhmien tarpeisiin). Yleiskaavassa on kiinnitetty huomioita myös seuraaviin näkökulmiin:

- Luontoarvojen säilyminen: viheralueiden pirstoutumisen ehkäiseminen, riittävän leveiden viherkäytävien säilyminen, liikkumisen ohjaaminen
- Viheralueet osana kulttuuriympäristöä: Kulttuurihistoriallisesti merkittävien viheraluekokonaisuuksien säilyttäminen ja arvojen turvaaminen

Yleiskaavassa on osana viherverkkoa kuitenkin osoitettu Natura 2000 -alueet (Taulukko 3 ja Liite 5). Maankäytön ollessa valtaosin taajama-alueiden tiivistämistä (yleiskaavassa on tarkennettu ja paikoin supistettu maakuntakaavan aluevarauksia), ekologiseen verkostoon ja laajempiin luonnonalueisiin kohdistuvat vaikutukset ovat varsin vähäisiä. Yleiskaavaa laadittaessa on myös huomioitu luonnon arvokohteet ja jätetty ne muuttavan maankäytön ulkopuolelle.

Merkittävä osa Natura 2000 -alueista sijaitsee keskeisen kaupunkirakenteen ulkopuolella eikä alueisiin siten kohdistu suoria vaikutuksia, jotka heikentäisivät tai hävittäisivät alueiden suojellut perusteina toimivia luonnonarvoja. Tällaisia Natura-alueita ovat Hinkkajärvi, Korkiavuori, Leukaniemi-Tyllinjärvi, Länsikylänjärven ympäristö osana Kymijoen Natura-alueita, Mustalammen metsä, Muhjärvi, Rajasuo, Rapakivenjärvi, Riitahuusinpelto, Saunasuon metsä, Salajärvi-Ryönänlahti, Tuorusjärvi, Tyllinjärvi ja Vuorisenvuori.

Kaupunkirakenteen ulkopuolella sijaitsevat myös Onkamaanjärvi-Haudansyvä, Palaneenmäki ja Virojoki, joiden vierestä/läpi kulkee olemassa olevaa tiestöä pitkin seudullinen retkipyöräilyreitti sekä Suurisuo-Rajajärvi, Sikovuori ja Tingankoskenmäki, joita sivuaa seudullinen patikointi- ja maastopyöräilyreitti. Ei ole todennäköistä, että reittien käyttäjämäärät lisääntyisivät kaavaratkaisun myötä niin paljon, että se merkittävästi heikentäisi Natura 2000 -alueiden perusteina olevia luonnonarvoja.

Klaavun rantaniitty, Laajakoskenjärvi, Nummenjoen suu ja Salminlahti ovat lintuvesialueita, jotka sijoittuvat maakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle ja pientalovaltaisten alueiden liepeille, joille voi sijoittaa vähäistä täydennysrakentamista. Kaavamääräyksiin varmistetaan, ettei alueita tiivistetä tai laajenneta merkittävästi nykyisestä niin, että asemakaavakynnys ylittyä. Seudullisen yleiskaavan perusteella ei ole todennäköistä, että kaavaratkaisu merkittävästi heikentäisi Natura 2000-alueiden perusteina olevia luonnonarvoja.

Soidensuojeluohjelman kohteen, Miehikkälän Suurisuo läheisyyteen sijoittuu Savanjärven-Valkjärven seudullisesti merkittävä tai sellaiseksi kehitettävä matkailupalvelujen ja lomakeskusten kohde (RM-2). RM-2-kohteena on osoitettu olemassa oleva Sava Guest House. Yleiskaavamääräysten mukaan tarkemmassa suunnittelussa on huomioitava toimintojen sopeutuminen ympäristöön sekä huolehdittava tarvittavan yhdyskuntateknisen huollon järjestämisestä. Tarkemmassa suunnittelussa selvitetään toiminnan laajuus ja volyymi ja arvioidaan vaikutukset Natura 2000 -alueeseen. Seudullisen yleiskaavan perusteella ei ole todennäköistä, että kaavaratkaisu merkittävästi heikentäisi Natura 2000 -alueiden perusteina olevia luonnonarvoja.

Valkmusan kansallispuiston reunaan sijoittuu seudullisesti merkittävä tai sel-laiseksi kehitettävä matkailupalvelujen kohde (RM-2). Merkinän tarkoituk-sena on lähinnä mahdollistaa tulentekopaikan ja keittokatoksen rakentami-nen, lisätä alueen retkeilyneuvontaa ja opastusta ja siten mm. ohjata saapu-minen ja ulkoilu poluille sekä yleisemmin lisätä kansallispuiston tunnettuutta ja merkitystä.

Yleiskaavaratkaisun luonnonarvoja heikentävät vaikutukset kohdistuvat pää-asiassa taajama-alueiden tuntumassa sijaitseviin kohteisiin, joiden kohdalla suojavyöhykkeinä toimivat viheralueet voivat paikoin kaventua ja niiden kulu-tus väestön-/asukasmäärän kasvusta johtuen lisääntyä. Taajamatoimintojen alueiden vaikutuspiiriin sijoittuvat seuraavat Natura-alueet (suojeluperuste suluissa): Heinlahti (lintuvesi), Kirkkojärvi (lintuvesi ja kosteikko), Kokkovuori (arvokas kallioalue), Lupinlahti (lintuvesi ja kosteikko), Pappilansaari-Lupin-lahti, Hevoshaka, Tompuri, Salmenkylä, Saunaniemi (lintuvesiä) ja Suviranta (kasvillisuus) sekä Kymijoki Koivukosken alapuolisen osuuden (koskiensuojelu) ja Kymminlinnan alueen osalta (valtak. uhanalainen laji). Heikentävien vaikutus-ten merkittävyyttä arvioidessa tulee ottaa huomioon kaavan strateginen ja yleispiirteinen luonne: strategisessa yleiskaavassa ei määritellä alueiden mitoi-tusta. Tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida väestönkasvun volyyymi ja sen mukainen mm. ekologisten yhteyksien ja viheryhteystarpeiden toimivuus käytännössä ja vesistöön kohdistuvien heikentävien vaikutusten ehkäisemi-nen.

Muut osat Kymijoen Natura-alueesta sekä Itäisen Suomenlahden saariston ja vesien, Kirkon–Vilkkilänturan ja Vilkkilän Natura-alueet sijaitsevat alueilla, joi-

den läheisyyteen yleiskaavassa on osoitettu mm. palvelukylä (P-2: Kaunis-saari, Hirvikoski, Huruksela, Virolahden kirkonkylä), Rankin seudullisesti mer-kittävä tulevaisuuden matkailun kärkikohde, seudullisesti merkittäviä matkai-lukohteita (RM-1: Pernoonskosket, RM-2: Ahvenkoski, Hattari, Hirvikoski, Kul-taankoski, Huruksela, Kaunissaari, Haapasaari, Tynnyrkari, Järvisaari ja Kirkon-maa), virkistys- ja luontomatkailukohteita (V) sekä seudullisesti merkittäviä yh-teysalus- ja venesatamia (LV-1: Kaunissaari ja Haapasaari). Myös näiden Na-tura-alueiden osalta heikentävien vaikutusten merkittävyyttä arvioidessa tu-lee ottaa huomioon kaavan strateginen ja yleispiirteinen luonne: strategisessa yleiskaavassa ei määritellä alueiden mitoitusta. Toiminnan laajuus ja volyyymi selvitetään tarkemmassa suunnittelussa ja samalla arvioidaan vaikutukset Na-tura 2000 -alueeseen. Seudullisen yleiskaavan perusteella ei ole todennä-köistä, että kaavaratkaisu merkittävästi heikentäisi Natura 2000 -alueiden pe-rusteena olevia luonnonarvoja.

Saaristo- ja rannikkoalueiden Natura 2000 –alueita ovat mm. Ahvenkosken-lahti, Koukkusaari, Santaniemen selkä –Tyyslahti sekä Vuorisaari. Näiden yh-teyteen ei seudullisessa yleiskaavassa ole osoitettu asutusta tai merkittävää muuttuvaa maankäyttöä eikä suoria vaikutuksia Natura 2000-alueisiin ai-heudu.

Kun heikennysten ohella otetaan huomioon yleiskaavassa tapahtuneet luon-non arvoalueiden kannalta positiiviset muutokset, yleiskaavan kokonaisvaiku-tukset luontoarvoihin ovat paikoin jokseenkin heikentäviä, mutta eivät koko-naisuudessaan merkittäviä.

Taulukko 3. Yleiskaava-alueen Natura 2000 -alueet.

Nimi	Tunnus	Suojeluperuste	Suojeluperusteen tarkennus	Päällekkäiset alueet	Toteutus-tapa	Kunta	Yleiskaavamerkinnot
Ahvenkoskenlahti	FI0416005	SPA		FI0401001	Isl	Pyhtää	-
Heinlahti	FI0416006	SPA	Kuuluu valtakunnallisen lintuvesiensuojeluohjelman Suomenlahden rannikon valtakunnallisesti arvokkaisiin kohteisiin (A II 1.11.).		Isl	Pyhtää	Vieressä Siltakylän taajamatoimintojen alue sekä Ahvenniemen ja Peltoalanmäen A-1-alueet
Hevoshaka, Tompuri, Salmenkylä, Saunaniemi	FI0403002	SCI	Sijaitsee osittain valtakunnalliseen lintuvesiensuojeluohjelmaan sekä Natura 2000 -verkostoon sisältyvällä Kirkkojärven linnustoltaan arvokkaalla alueella. Erityisesti suojeltavan lajin (isokultasiipi) elinympäristöä (Hevoshaan, Salmenkylän ja Tompurin osa-alueet). Kohteen suojelu on tarkoitus toteuttaa luonnonsuojelulain keinoin.	FI0403001	Isl	Hamina	Haminan taajamatoimintojen alue, Husulan P-1-alue
Hinkkajärvi	FI0426005	SCI			vl ja ysl	Virolahti	-
Itäisen Suomenlahden saaristo ja vedet	FI0408001	SPA/SCI	Suurin osa saarista kuuluu itäisen Suomenlahden kansallispuistoon, vesialueita ei sisälly kansallispuistoon. Kohdetta ehdotetaan ilmoitettavaksi Itämeren suojelukomisiolle Itämeren rannikko- ja merialueiden suojelualueverkostoon Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevan yleissopimuksen mukaisesti eli ns. BSPA-kohteeksi. Alueen suojelu ei rajoita puolustusvoimien toimintaa ja sen kehittämistä.		Isl	Pyhtää, Kotka, Hamina, Virolahti	Kaunissaaren, Rankin ja Haapasaaren maankäytöt sekä Mustaviirin, Ristisaaren, Ulko-Tammion, Suuri-Pisin ja Kuorsalon V-merkinnät
Kirkkojärvi	FI0403001	SPA	Valtakunnallisen lintuvesiensuojeluohjelman kohde. Kohdetta ehdotetaan myös liitettäväksi kansainvälisesti merkittävien kosteikkojen luetteloon eli ns. Ramsar-kohteeksi. Alueen suojelu ei rajoita puolustusvoimien toimintaa ja sen kehittämistä.	FI0403002	Isl	Hamina	Haminan keskustatoimintojen ja taajamatoimintojen alueet, Husulan P-1-alue
Kirkon-Vilkkiläntura	FI0426001	SPA	Valtakunnallisen lintuvesiensuojeluohjelman kohde. Kohdetta ehdotetaan myös liitettäväksi kansainvälisesti merkittävien kosteikkojen luetteloon eli ns. Ramsar-kohteeksi.		Isl	Virolahti	Virolahden kirkonkylän P-2-alue, Lintulahden V-merkintä, matkailun ja virkistyksen kehittämisen kohdealue
Klaavun rantaniitty	FI0408010	SCI	Kaakkois-Suomen perinnemaisemaintoinnissa luokiteltu maakunnallisesti arvokkaaksi kohteeksi. Alue sijaitsee osittain valtakunnalliseen lintuvesiensuojeluohjelmaa sekä Natura 2000 -verkostoon sisältyvällä Salminlahden linnustoltaan arvokkaalla alueella.	FI0408004	sopimus	Kotka	Lähellä Marinkylän pientalovaltainen alue
Kokkovouri	FI0416010	SCI	Luonnon- ja maisemansuojelun kannalta arvokas kallioalue.		mal	Pyhtää	Rajoittuu Heinlahden A-1-alueeseen
Korkiavuori	FI0425009	SCI			Isl	Hamina	-
Koukkusaari	FI0416003	SCI			mal	Pyhtää	-
Kymijoki	FI0401001	SCI	Koskiensuojelulaila (35/87) on suojeltu Kymijoen alajuoksulta seuraavat jokisuudet: <u>Ahviönkosket, Kultaankosket ja Per-</u>	FI0416007, FI0401003,	ksl ja vl	Pyhtää, Kotka	Kotkan taajamatoimintojen alueet, Kymingin matkailualue, Metsolan ja Kaukolan P-1-alueet, tieliikenteen

			<p><u>noonkosket</u>, Kymijoen itäisessä päähaarassa <u>Koivukosken alapuolinen jokiosuus</u> sekä läntisessä päähaarassa <u>jokiosuus Hirvijärven ja Tammijärven välillä</u>. Kymijoen laakso kuuluu valtakunnallisesti arvokkaisiin maisema-alueisiin. Jokivarteen liittyy myös paikoin merkittäviä kulttuurihistoriallisia kohteita. <u>Ahvio-Kultaa-Hirvivuolteen</u> alueet kuuluvat valtakunnallisen uhanalaisen lajin suojelusuunnitelman mukaisiin kohteisiin, joista Ahvion- ja Kultaankoskien ympäristön alueet ovat kiireellisemmin toteutettavia kohteita (vaihe I) ja Hirvivuolteen alueet toisessa toteutusvaiheessa (vaihe II).</p> <p><u>Järvensuo</u> kuuluu soidensuojelunperusohjelman täydennysehdotukseen.</p> <p><u>Kyminlinnan alue</u> on osa valtakunnallisen uhanalaisen lajin suojelusuunnitelman mukaista aluevarausta (II-vaihe).</p> <p><u>Langinkoski</u> on valtion luonnonsuojelualue (asetus 382/95).</p> <p><u>Riitinginsuo</u> kuuluu soidensuojelun perusohjelmaan. <u>Santaniemenharju-Skagsanden</u> on valtakunnallisen harjujensuojeluohjelman kohde nro 50.</p> <p><u>Muhjärvi ja Laajakoskenjärvi</u> kuuluvat valtakunnallisen lintuvesiensuojeluohjelman Etelä-Suomen rannikkoalueen valtakunnallisesti arvokkaisiin kohteisiin (B II 2.13. ja B II 2.20.).</p> <p><u>Ahvenkoskenlahti</u> kuuluu valtakunnallisen lintuvesiensuojeluohjelman Suomenlahden rannikon valtakunnallisesti arvokkaisiin kohteisiin (A II 1.7.).</p> <p><u>Santaniemenselkä-Tyyslahti</u> kuuluu valtakunnallisen lintuvesiensuojeluohjelman Suomenlahden rannikon kansainvälisesti arvokkaisiin kohteisiin (A II 1.3.).</p>	FI0408003, FI0416005			yhteystarpeita, RM-2- ja V-merkintöjä sekä Hirvikosken ja Hurukselan P-2-alueet, moottorikelkkareitin yt
Laajakoskenjärvi	FI0408003	SPA	Laajakoskenjärvi kuuluu valtakunnallisen lintuvesiensuojeluohjelman Etelä-Suomen rannikkoalueen valtakunnallisesti arvokkaisiin kohteisiin (B II 2.20.).	FI0401001	vl	Kotka	Vieressä Laajakosken pientaloaluetta
Leukaniemi - Tyllinjärvi	FI0414008	SCI		FI0414002	Isl	Miehikkälä, Virolahti	-
Lupinlahti	FI0425001	SPA	Valtakunnallisessa lintuvesien suojeluohjelmassa. Kohdetta ehdotetaan myös liitettäväksi kansainvälisesti merkittävien kosteikkojen luetteloon eli ns. Ramsar-kohteeksi. Alueen suojelu ei rajoita puolustusvoimien toimintaa ja sen kehittämistä.	FI0425005	Isl	Hamina	Vilniemen P-1-alue sekä Vilniemen taajamatoimintojen alue ja A-1-alue, Pappilansaarten taajamatoimintojen alue sekä Ristinien pientaloaluetta
Muhjärvi	FI0401003	SPA		FI0401001	vl	Kotka	-
Mustalammen metsä	FI0414010	SCI			Isl	Miehikkälä	-

Nummenjoen suu	FI0408011	SCI	Salminlahti kuuluu valtakunnalliseen lintuvesiensuojeluohjelmaan Suomenlahden rannikon valtakunnallisesti arvokkaisiin kohteisiin. Luontodirektiivin liitteen IV (a) lajin täplälampikorento lisääntymis- ja levähdyspaikka.	FI0408004	Isl	Kotka, Hamina	Vieressä Suutarin harmaa aluevarausmerkintä ja Marinkylän pientalovaltainen alue
Onkamaanjärvi - Haudansyvä	FI0425002	SPA			vl	Hamina	-
Palanneenmäki	FI0403003	SCI			Isl	Hamina	-
Pappilansaari - Lupinlahti	FI0425005	SCI	Lupinlahti on valtakunnallisessa lintuvesiensuojeluohjelmassa. Lupinlahtea ehdotetaan myös liitettäväksi kansainvälisesti merkittävien kosteikkojen luetteloon eli ns. Ramsar-kohteeksi. Alueen suojele ei rajoita puolustusvoimien toimintaa ja sen kehittämistä.	FI0425001	Isl	Hamina	Vilniemen P-1-alue sekä Vilniemen taajamatoimintojen alueet ja A-1-alue, Pappilansaarten taajamatoimintojen alue sekä Ristiniemen pientalovaltainen alue
Rajasuo	FI0425003	SCI	Rajasuo kuuluu soidensuojeluohjelmaan (A/5). Alueen suojele ei rajoita puolustusvoimien toimintaa ja sen kehittämistä.		Isl	Hamina	Lelun kaavavaraukset n. 1 km päässä
Rapakivenjärvi	FI0401004	SPA			Isl	Kotka	-
Riitahuusinpelto	FI0414012	SCI			Isl	Miehikkälä	-
Salajärvi - Ryönänlahti	FI0427004	SPA			vl	Miehikkälä	-
Salminlahti	FI0408004	SPA	Salminlahti kuuluu valtakunnallisen lintuvesiensuojeluohjelman Suomenlahden rannikon valtakunnallisesti arvokkaisiin kohteisiin (A II 1.8.).	FI0408010, FI0408011	Isl	Kotka, Hamina	Vieressä Suutarin harmaa aluevarausmerkintä ja Marinkylän pientalovaltainen alue
Santaniemenselkä - Tyyslahti	FI0416007	SPA	Santaniemenselkä-Tyyslahti kuuluu valtakunnallisen lintuvesiensuojeluohjelman Suomenlahden rannikon kansainvälisesti arvokkaisiin kohteisiin (A II 1.3.).	FI0401001	Isl	Pyhtää	Matkailun ja virkistyksen kehittämisen kohdeluettelo, vieressä Strukan sulun, Skitunäsuddenin ja Skitunäsin V-merkinnät sekä moottorikelkkareitin yhteystarve merkintä
Saunasuon metsä	FI0426003	SCI			Isl	Virolahti	-
Sikovuori	FI0425007	SCI			mal ja vl	Hamina	-
Suurisuo	FI0414005	SCI	Alue kuuluu soidensuojelun perusohjelmaan.		Isl	Miehikkälä	Vieressä Savanjärven–Valkjärven RM-2-alue
Suurisuo - Rajajärvi	FI0408005	SCI			Isl	Kotka	-
Suviranta	FI0425006	SCI	Edustava, luonnontilainen, kasvillisuudeltaan monipuolinen jo suojeltu ranta-alue, jossa esiintyy poikkeuksellisen hyvin säilynyttä, paikoin kulttuurivaikutteista rantalehtoa ja rehevää kuusivaltaista vanhaa metsää. Alue käsittää Suvirannan osittain jo vuonna 1931 muodostetun luonnonsuojelualueen.		Isl	Hamina	Vieressä Ristiniemen pientalovaltainen alue
Tingankoskenmäki	FI0414006	SCI			Isl	Miehikkälä	-
Tuorusjärvi	FI0414004	SPA			vl	Miehikkälä	-

Tyllinjärvi	FI0414002	SPA		FI0414008	Isl	Miehikkälä, Virolahti	-
Valkmusa	FI0416001	SCI	Valtaosa alueesta kuuluu 1.9.1996 perustettuun Valkmusan kansallispuistoon (n. 70 %). Kananiemenharju on valtakunnallisen harjijensuojeluohjelman mukainen kohde. Munasuo kuuluu soidensuojelun perusohjelmaan. Kohdetta ehdotetaan myös liitettäväksi kansainvälisesti merkittävien kosteikkojen luetteloon eli ns. Ramsar-kohteeksi. Alueen suojelu ei rajoita puolustusvoimien toimintaa ja sen kehittämistä.		Isl	Pyhtää, Kotka	Valkmusan RM-2-merkintä
Vilkkilä	FI0426004	SCI	Osa valtakunnalliseen lintuvesiensuojeluohjelmaan kuuluvaa Ramsar-kohdetta Kirkon-Vilkkiläntura. Luontodirektiivin liitteen IV (a) täplälampikorento lisääntymis- ja levähdyspaikka.		Isl	Virolahti	Virolahden kirkonkylän P-2-alue, Lintulahden V-merkintä, matkailun ja virkistystyksen kehittämisen kohdealue
Virojoki	FI0414013	SCI	Ei suojeluohjelmissa tai suunnitelmissa. Luontodirektiivin liitteen IV (a) lajin kirjojokikorenon lisääntymis- ja levähdyspaikka.		vl ja ysl	Miehikkälä	Matkailun ja virkistystyksen kehittämisen kohdealue
Vuorisaari	FI0408009	SCI	Luonnon- ja maisemansuojelun kannalta arvokas kallioalue.		mal ja rl	Kotka	Vieressä Vuorisaaren V-merkintä
Vuorisenvuori	FI0414009	SCI			mal	Miehikkälä	-

## 10 Toteuttaminen ja seuranta

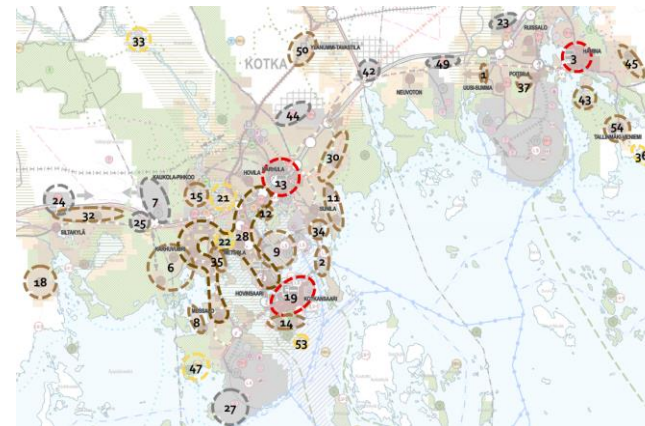
Yleiskaavatyölle asetetut tavoitteet ovat saavutettavissa seudun kuntien pitkäjänteisen sitoutumisen kautta. Alueella on voimassa eriasteisia, eri aikoina ja erilaisilla suunnitteluperiaatteilla laadittuja kaavoja. Jatkossa seudun alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittymiseen vaikutetaan paitsi tämän yleiskaavan, myös voimassaolevien ja laadittavien osayleiskaavojen sekä asemakaavoituksen kautta. Lisäksi maakuntakaava jää voimaan niiden kysymysten/maankäyttömuotojen osalta, joita seudun yleiskaavassa ei ole ratkaistu. Asiakirjoja yhdessä/samanaikaisesti tarkastelemalla muodostuu seutukokonaisuus sekä eri osa-alueiden, niiden maankäyttömuotojen ja keskinäisten suhteiden tasapaino.

Laaditun seudun yleiskaavaan toteutuminen etenee paloittain ja vaiheittain. Toteuttaminen edellyttää (alueesta riippuen) mm. yksityiskohtaisempien osayleiskaavojen laatimista ja muuttamista, asemakaavoitusta sekä tie- ja katusuunnittelua. Yleiskaavan toteuttamisessa noudatetaan kestävän kehityksen mukaisia periaatteita. Tavoitteena on, että alue- ja yhdyskuntarakenne säilyy eri toteutusvaiheissa mahdollisimman ehyenä ja taloudellisena, jolloin myös olevan infrastruktuurin hyväksikäyttö sekä suunnitelmallinen ja kustannustietoinen kehittäminen on mahdollista. Yleiskaavaratkaisu ei sisällä vaihtoehtoisia kasvuskenarioita, vaan toteuttamisohjelmassa suunnitellaan osa-alueiden vaiheittainen toteuttaminen. Toteuttamisjärjestyksestä pyritään pitämään kiinni, oli kasvu sitten hidasta tai nopeaa, aikataulu voi sen sijaan joustaa.

Seudun yhteisistä tavoitteista kiinni pitäminen edellyttää kunnilta vahvaa sitoutumista. Tämä vaatii harjoitettavalta maapolitiikalta ja maankäyttöpolitiikalta yhteensovittamista, jotta maankäytössä tavoitteiden mukaisesti ensisijaisesti edistetään olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntämistä ja nykyisen maankäytön tehostamista ja vasta toissijaisesti laajennetaan yhdyskunta-

rakennetta. Merellisten asuinalueiden toteuttaminen rakennetta laajentamalla on kuitenkin harkittu valinta, jolla pyritään seudun vetovoimaisuuden kasvattamiseen ja merellisyyden lisäämiseen. Vetovoimaisuuteen liittyvät tavoitteet voidaan parhaiten saavuttaa suuntaamalla voimavarat seudun kanalta keskeisiin kohteisiin.

Suunnitelman toteuttaminen varmistetaan laatimalla toteuttamisohjelma. Toteuttamisohjelmaluonnoksessa on alustavasti tunnistettu yleiskaavassa esitetyjä muutosalueita (suhteessa nykytilaan), joiden toteuttamistoimenpiteitä (osayleiskaavoitus, asemakaavoitus, jatkoselvitykset, liikenteen toimenpiteet, kuntien yhteissuunnittelutarpeet jne.) ja toteuttamisen vaiheistusta (esimerkiksi 2017-2030, 2030-2040, 2040+) pohditaan tarkemmin suunnittelun edetessä. Yleiskaavan yhteydessä laadittava toteuttamisohjelma on seudullisen toteutussuunnittelun runko, jota kuntien omat toteuttamisohjelmat tarkentavat (kaavoitus, maanhankinta, yhdyskuntatekniikan rakentaminen, tonttien luovutus, taloussuunnittelu jne.). Kunnat vastaavat omien alueittensa kaavojen laatimisesta osana yleiskaavan toteuttamisohjelmaa.



Kuva 45. Ote toteuttamisohjelmaluonnoksessa alustavasti tunnistetuista muutosalueista. Muutosalueet on numeroitu ja nimetty ja niihin liittyy taulukko, jossa kuvataan toteuttamistoimenpiteet ja niiden ajoitus.

## 11 Lähteet

Alueprofiilit, MDI, 2016.

Cursor Oy:n nettisivut.

Etelä-Kymenlaakson kuntien nettisivut.

Etelä-Kymenlaakson työpaikka-alueiden selvitys, MAL-Kuntayhteistyö, Cursor Oy, Pauli Korkiakoski 17.3.2011.

Kaakkois-Suomen liikennestrategia 2035, Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Raportteja 86 | 2014.

Kuntaranking, Elinkeinoelämän keskusliitto, 2015.

Kymenlaakson kulttuuriympäristökartoitus 2008, Kaakkois-Suomen ympäristökeskus, Sirpa Törrönen, 28.8.2008.

Kymenlaakson liikennejärjestelmäsuunnitelma, Kymenlaakson Liiton julkaisu B:124, 13.12.2010.

Kymenlaakson liikennestrategia 2035, Kymenlaakson Liiton julkaisu A:54; Kotka 2015.

Kymenlaakson maakuntakaava Energia, Kymenlaakson liitto, 2012.

Kymenlaakson maakuntakaava Maaseutu ja luonto, Kymenlaakson liitto, 2009.

Kymenlaakson maakuntakaava Taajamat ja niiden ympäristöt, Kymenlaakson liitto, 2006.

Kymenlaakson maakuntakaava Kauppa ja merialue, Kymenlaakson liitto, 2013.

Kymenlaakson palveluverkkoselvitys, Kymenlaakson liitto, luonnos 25.3.2013.

Kymenlaakson toimialakatsaus 1/12, Kymenlaakson kauppakamari, 11.4.2012.

Kotkan–Haminan seudun elinkeinostrategia 2016–2019, seutuvaltuusto 7.6.2016.

Kotkan–Haminan seudun seutustrategia 2010–2015, Cursor, Kotkan–Haminan seutu, Kymenlaakson liitto, NET Effect.

Kymenlaakson ERM-varautumissuunnitelma, Kymenlaakson liitto, 29.2.2016.

Luonnon- ja maisemansuojelun kannalta arvokkaat kallioalueet Kymen läänissä. Vesi- ja ympäristöhallituksen monistesarja nro 353. Hamari. R., Husa J. & Rintanen T., 1992.

Paikkatietoaineistot: Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt, muinaisjäännösrekisteri + kohdekuvaukset, Museovirasto 2012 ([www.rky.fi](http://www.rky.fi)).

Pohjavesien suojelun ja kiviaineshuollon yhteensovittaminen: Kymenlaakson loppuraportti. Alueelliset ympäristöjulkaisut nro 349. Kaakkois-Suomen ympäristökeskus, 2004.

SELL – Kooste työryhmien tapaamisista 11/2015, Capful Oy.

Seveso II -direktiivin 96/82/EY mukaiset laitokset Suomessa, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, 23.11.2012.

Tulevaisuuden alueidenkäytöstä päätetään nyt, Tarkistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, Ympäristöministeriö, 2/2009.

Työssäkäyntitilastot 2013, 2014, 2015, 2016, Tilastokeskus.

Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 29.10.1992.

Kymenlaakson väestö- ja työpaikkasuunnite 2040, Ramboll 12.5.2017.

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisesta 13.11.2008.



---

Ympäristöhallinnon paikkatietoaineistot, Oiva-palvelu, Suomen ympäristökeskus, 16.4.2013.

Ympäristöhallinnon yhteinen verkkopalvelu.

Ympäristöministeriö 1992. Maisemanhoito, Maisema-alue työryhmän mietintö I, mietintö 66/1992, Ympäristöministeriö, Ympäristönsuojeluosasto.

Wikipedia.