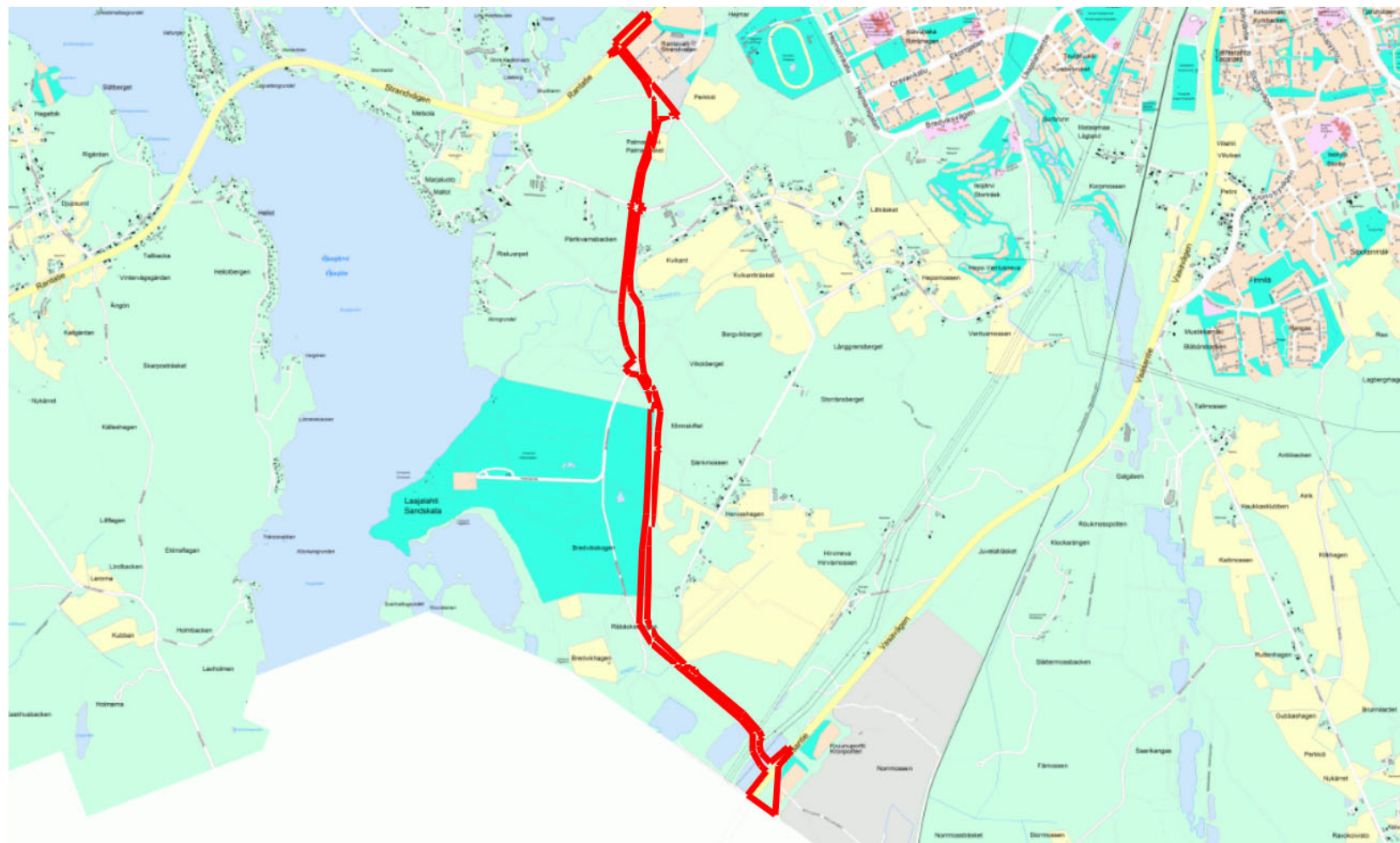




ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVANMUUTOS / YHTEYSVÄLI VT8 - RANTATIE (MT 749)

LUONNOS 10.12.2025



ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUALUEEN SIJAINTI

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaava ja asemakaavan muutos koskee 53. kaupunginosan katualuetta ja asemakaavatonta aluetta, 63. kaupunginosan yleisen tien aluetta ja kaavoittamatonta aluetta, 70. kaupunginosan retkeily- ja ulkoilualueutta, 80. kaupunginosan ja 100. kaupunginosan kaavoittamatonta aluetta sekä 90. kaupunginosan katualuetta.

Kaavan tunnus: 272 80/1

Kaavan päiväys: 10.12.2025 Luonnos

Kaavatyön koodi: G164

Asiakirjatunnus: 91/10.02.03/2025

Kaavan laatija: Kokkolan kaupunki, kaupunkisuunnittelu, PL 43, 67101 Kokkolan kaupunki / kaupunkisuunnittelupäällikkö Päivi Cainberg p. 044 7809 364.

Suunnittelutyöryhmä: kaavoitusarkkitehti Mikko Karvonen p. 040 8065 823, kaavasunnittelija Meri Ukonmurto p. 040 8065 821 ja kaupunkisuunnittelupäällikkö Päivi Cainberg p. 044 7809 364.

sähköposti: etunimi.sukunimi@kokkola.fi.

Käsittelyvaiheet on kuvattu kohdassa 4.3.

1.2 Kaava-alueen sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Kokkolan lounaisosassa, valtatie 8 ja Rantatien välisellä alueella, sivuten Laajalahden asemakaava-alueutta. Kaava yhdistää Kruunuportin ja Rantavallinkaaren asemakaava-alueet. Alue on kooltaan noin 38,9 hehtaaria ja yhteysvälin pituus on n. 5,5 kilometriä. Kannen karttaotteessa on esitetty likimääräinen suunnittelualueen rajaus opaskartalla.

1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

Kaavan nimi on *Asemakaava ja asemakaavan muutos – Yhteysväli vt8 – Rantatie (mt749)*.

Asemakaavatyön tavoitteena on luoda erityisesti raskaalle liikenteelle yhteys Kruunuportin ja satama-alueen välille, sekä mahdollistaa suuret erikoiskuljetukset ilman kaupunkikeskustan kautta ajoa. Asemakaavalla mahdollistetaan hyödykelinjan toteuttaminen. Suunnittelussa huomioidaan alueen asutus, elinkeinot sekä virkistys- ja luontoarvot.

1.4 Selostuksen sisällysluettelo

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	2
1.1 Tunnistetiedot.....	2
1.2 Kaava-alueen sijainti	2
1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus.....	2
1.4 Selostuksen sisällysluettelo	3
2 TIIVISTELMÄ / SAMMANDRAG	4
3 LÄHTÖKOHDAT	6
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista	6
3.2 Suunnittelutilanne	9
3.3 Vaihtoehtoiset tarkastelut	15
4 SUUNNITTELUN VAIHEET JA OSALLISTUMINEN	16
4.1 Kaavoituksen käynnistäminen	16
4.2 Keskeiset osalliset	16
4.3 Osallistuminen, yhteistyö ja päätökset	16
4.4 Vuorovaikutus osallisten kanssa	18
Katusuunnitelman yleisötilaisuus	20
4.5 Maanhankinta	20
5 ASEMAKAAVAN KUVAUS	21
5.1 Yleiskaavan ajantasaisuus ja sisältövaatimukset	21
5.2 Kaavaluonnoksesta ehdotukseen	23
5.3 Kaavan rakenne.....	23
5.4 Aluevaraukset	24
5.5 Muut alueet	24
6 HAVAINNOLLISTAVAT SUUNNITELMAT	24

6.1 Otteita kaavakartasta.....	24
6.2 Katusuunnitelmaluonnoksen havainnollistavia kuvia.....	28
7 ASEMAKAAVAN VAIKUTUKSET	29
8 KAAVAMERKINNÄT JA –MÄÄRÄYKSET	37
9 NIMISTÖ.....	37
10 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	38
LIITE 1 Pääsuuntaselvitys VT8 – MT749	
LIITE 2 Pääsuuntaselvityksen karttaliite vaihtoehtolinjauksista	
LIITE 3 Pääsuuntaselvityksen luontoselvitys vaikutustenarviointineen	
LIITE 4 Pääsuuntaselvityksen meluselvitys	
LIITE 5 Asukaskyselyn raportti	
LIITE 6 Kaavakartan otteet suurennettuina	

2 TIIVISTELMÄ / SAMMANDRAG

Suunniteltava asemakaava yhdistää Kruunuportin ja Rantavallinkaaren asemakaava-alueet. Se myös sivuaa Laajalahden asemakaava-aluetta. Suunnittelualue sisältää 53. kaupunginosan kaavoittamatonta aluetta ja katualuetta, 63. kaupunginosan yleisen tien aluetta (LT) ja kaavoittamatonta aluetta, 70. kaupunginosan retkeily- ja ulkoilualuetta (VR), 80. kaupunginosan ja 100. kaupunginosan kaavoittamatonta aluetta sekä 90. kaupunginosan katualuetta. Asemakaavatyön kokonaispinta-ala on n. 38,9 ha.

Aloite asemakaavatyöhön on Kokkolan kaupungilta. Se on tullut tarpeesta yhdistää Kruunuportin teollisuusalue satamaan ja saada erikoiskuljetuksille reitti, jottei niiden tarvitse kulkea kaupunkikeskustan kautta. Asemakaavatyössä huomioidaan mahdollisen hyödykelinjan tarve. Yhteysvälistä on tehty pääsuuntaselvitys päivämäärällä 13.12.2024. Asemakaavan muutoksen tavoitellaan valmistuvan keväällä 2026.

Asemakaava-alueen maanhankinta toteutetaan vapaaehtoisin kaupoin tai lunastusmenettelynä. Maankäyttösopimuksia ei kaavatyön johdosta laadita.

Kaavamutoksessa vähäinen osa (n. 0,87 ha) Laajalahden retkeily- ja ulkoilualuetta (VR) muutetaan katualueeksi.

Asemakaavatyö on vaikutuksiltaan merkittävä ja sen hyväksyy kaupunginvaltuusto.

Detaljplanen som planeras förenar Kronportens och Strandvallsbågens detaljplaneområden. Den berör också Bredvikens detaljplaneområde. Planområdet omfattar oplanerat område och gatuområde i stadsdel 53, område för allmän väg (LT) och oplanerat område i stadsdel 63, frilufts- och strövområde (VR) i stadsdel 70, oplanerat område i stadsdel 80 och stadsdel 100 samt gatuområde i stadsdel 90. Detaljplanearbetet är ca 38,9 hektar stort.

Karleby stad har tagit initiativ till detaljplanen. Det har uppstått ur behovet av att förena Kronportens industriområde med hamnen och skapa en rutt för specialtransporter så att de inte behöver passera genom stadens centrum. I detaljplanearbetet beaktas behovet av en eventuell nyttolinje. En lokaliseringsplan daterat 13.12.2024 har utarbetats för förbindelsen. Målet är att detaljplaneändringen färdigställs under våren 2026.

Mark som finns inom detaljplaneområdet förvärvs genom frivillig överlåtelse eller genom inlösningsförfarande. Markanvändningsavtal kommer inte att ingås på grund av detaljplanearbetet.

En liten del (ca 0,87 ha) av Bredvikens frilufts- och strövområde (VR) ändras till gatuområde i samband med detaljplaneändringen.

Eftersom detaljplanen är av väsentlig betydelse ska den godkännas av stadsfullmäktige.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualan oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Kokkolan lounaisosassa, Valtatie 8:n ja Rantatien välisellä alueella. Kaava-alue on reilut 5 kilometriä pitkä, ja sijoittuu pääosin rakentamattomille metsä- ja peltoalueille. Kaava-alueen ympäristössä on kyläasutusta sekä viherverkostoa, joka on aktiivisessa virkistyskäytössä.

Kaava yhdistää Kruunuportin ja Rantavallinkaaren asemakaava-alueet sekä sivuaa Laajalahden asemakaava-aluetta.

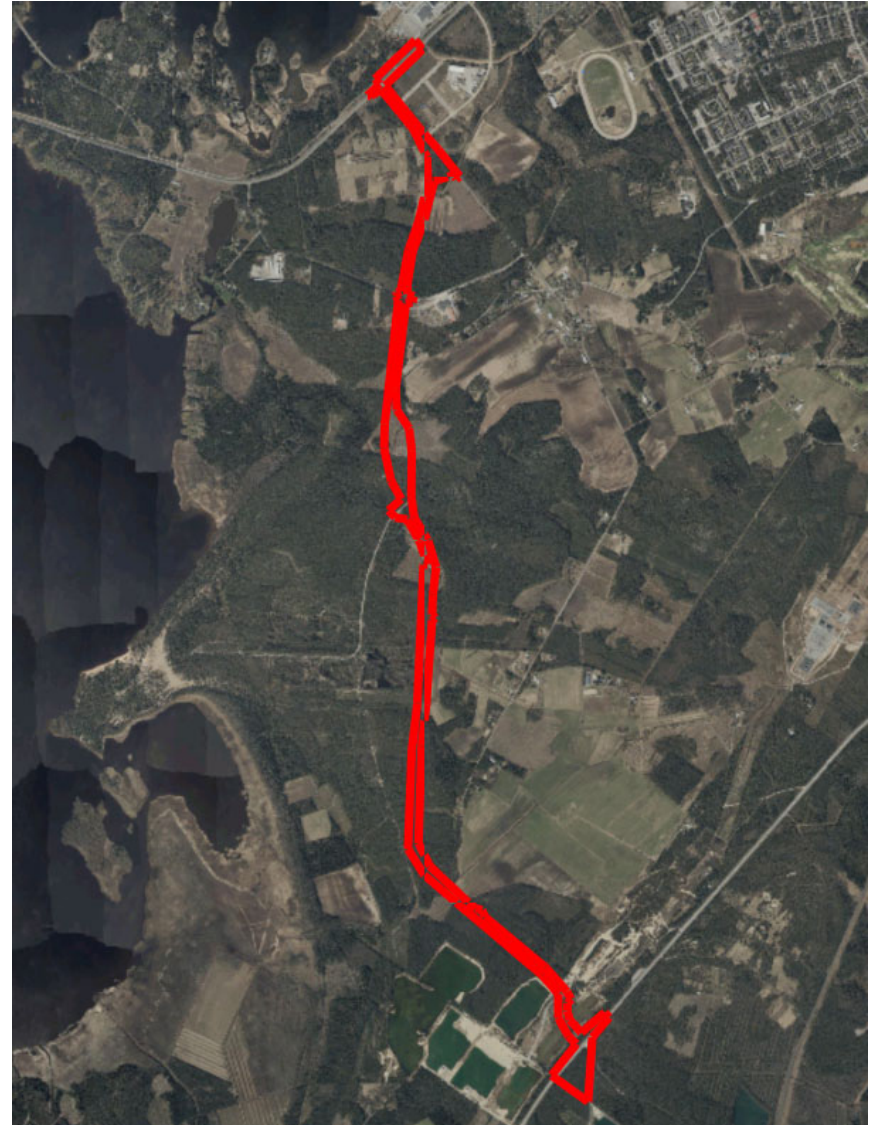
3.1.2 Luonnonympäristö

Suunnittelualue on pääosin eri-ikäistä talouskäytössä oleva havupuuvaltaista metsää sekä peltoa. Osittain linjaus noudattelee olemassa olevia sorateitä. Alueen eteläpäässä on maa-aineistenottoalueita.

Puusto on pääosin alle 80-vuotiasta. Monin paikoin se on harvennusten jäljiltä 50 vuoden molemmin puolin. Suunnittelualueella on myös viime vuosina päätehakattuja alueita.

Kvikantintien pohjoispuolinen alue erottuu muusta suunnittelualueesta puuston iän osalta. Siellä on yleisesti yli 80-vuotiasta havumetsää, paikoin myös yli 100-vuotiasta metsää.

Suunnittelualueella olevia luontotyyppejä löytyy runsaasti ympäröivistä metsistä.



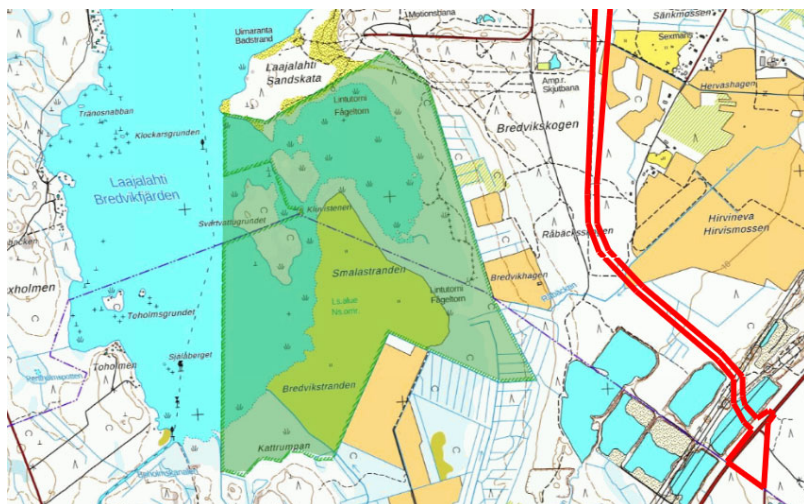
Kaava-alueen eteläisemmässä osassa tielinja ylittää Råbäckenin puron. Se mutkittelee suunnittelualueen länsipuolella luonnontilaisena, ja sen varrella kasvaa joitain kookkaita kuusia ja haapoja. Tällä kohtaa puronvarsi on luonnontilaisen kaltaista käenkaali-oravanmarjatyyppin aluetta, joka on metsälaki 10 § kohde.

Oikealla ilmakuva Råbäcken-puron alueelta. Puro sinisellä, ja sen luonnontilainen osuus rajattu vihreällä. Kaava-alue punaisella. Puron välittömässä läheisyydessä päätehakattuja alueita.



Luontoselvitysalueen linnusto koostuu pääosin rakennetun ympäristön ja havumetsien lajeista. Alueen eteläpään hiekanottoalueen vesialtaat rikastuttavat jonkin verran suunnittelualueen lajistoa. Tielinjauksen varrella pesiviksi tulkituista lajeista uhanalaisuudeltaan huomionarvoisia lajeja ovat hömötiainen ja pyy.

Luontoselvityksessä ei havaittu merkkejä liito-oravasta. Lepakkokartoituksissa alueelta saatiin tavanomainen määrä havaintoja. Selvityksen perusteella kaava-alueelta ei voitu osoittaa lepakkojen lisääntymis- ja levähdysalueita. Selvityksessä havaittiin sammakonkutua yleisesti. Luontodirektiivin liitteen IV lajista viitasammakosta ei havaittu äänteleviä koiraita tai löydetty lisääntymis- ja levähdysalueita.



Laajalahden Natura 2000 – alue sijaitsee kaava-alueen länsipuolella lähimmillään noin puolen kilometrin etäisyydellä. Kyseessä on entinen merenlahti, joka vuonna 1969 on padottu makeanvedenaltaaksi. Laajalahden rantaniitty on Kokkolan laajin. Alue on merkittävä lintujen pesimis-, ruokailu- ja levähdyspaikka.

Peruskarttaote, jossa Laajalahden Natura 2000 – alue vihreällä ja suunnittelualue punaisella. Kaava-alue on lähimmillään puolen kilometrin etäisyydellä suojelualueesta.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Alue sivuaa pohjoisosassa Rantavallin aluetta, jonne rakentuu parhaillaan toimitilarakennuksille sekä jätteenkäsittelylle varattuja korttelialueita. Muutoin suunnittelualan ympäristössä on vain yksittäisiä rakennuksia. Kvikantintien eteläpuolella kaava-alueen vieressä on maanrakennus- ja kuljetusalan yrityksen varikkoalue. Tästä etelään on kaksi asuinkiinteistöä, joista toisella on hevosalan yritystoimintaa ja sen vaatimia talli-, aitaus- yms. rakennelmia. Muualla kaava-alueen etäisyys rakennuksiin on >100 metriä.

3.1.4 Muinaismuistot

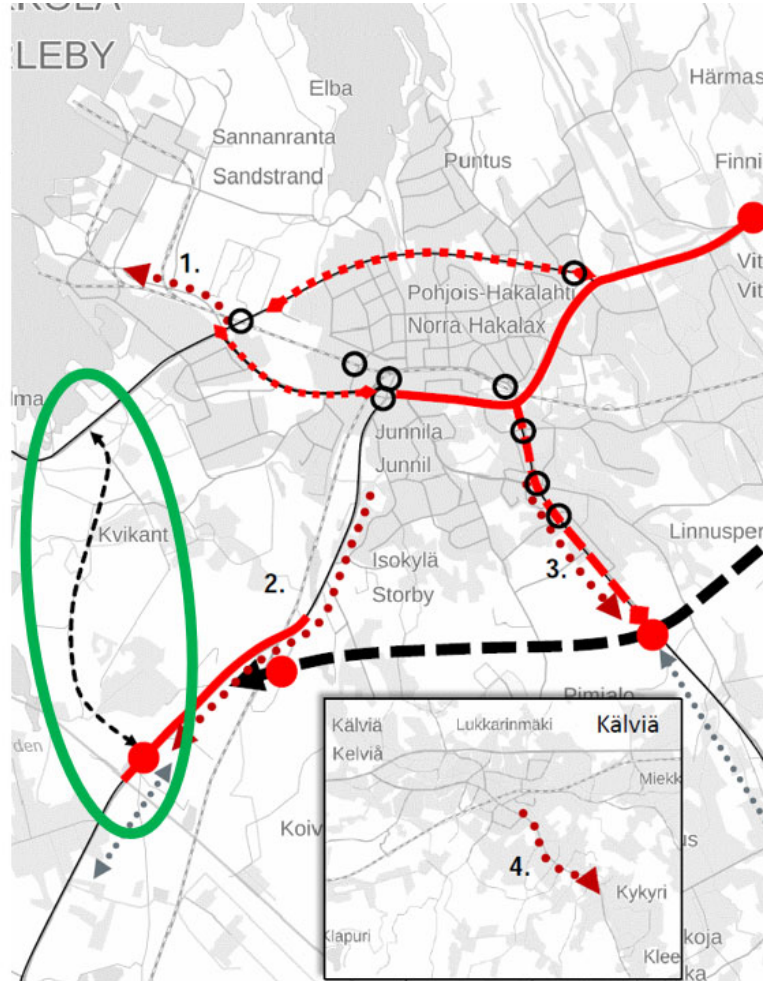
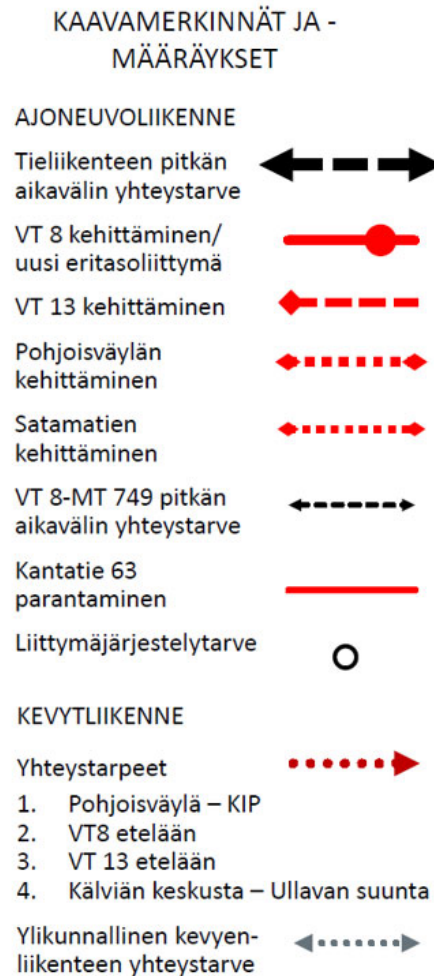
Suunnittelualueelle ei sijoitu muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Mikäli muuttuvan maankäytön yhteydessä havaitaan viitteitä tai merkkejä kiinteästä muinaisjäännöksestä, tulee tuolloin olla yhteydessä alueelliseen vastuumuseoon (K.H.Renlundin museo) tai Museovirastoon ennen maankäyttötoimenpiteiden jatkamista, jotta voidaan arvioida mahdollinen dokumentointitarve (Muinaismuistolaki 295/1963, 14).

3.1.5 Maanomistus

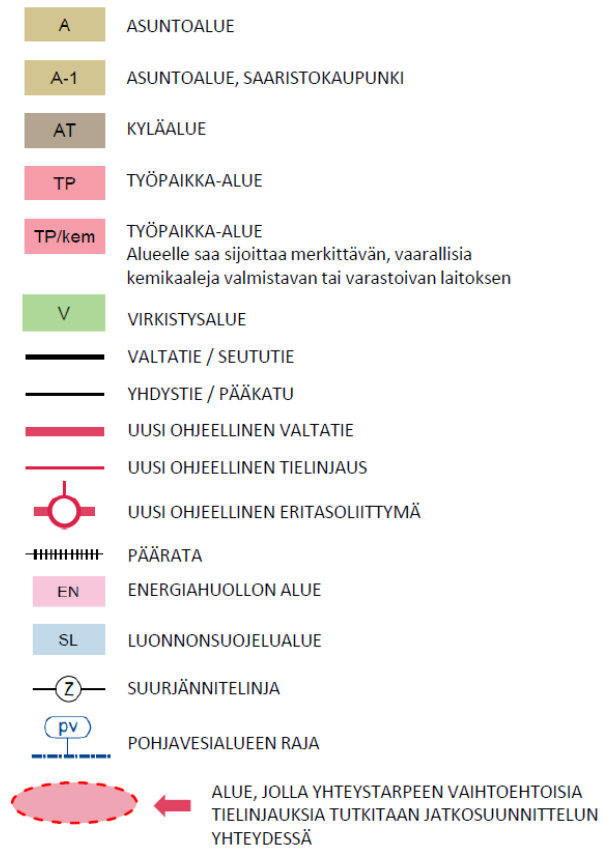
Suunnittelualue on osittain kaupungin omistuksessa, mutta suurimmaksi osaksi yksityisessä omistuksessa.

STRATEGINEN ALUERAKENNEYLEISKAAVA

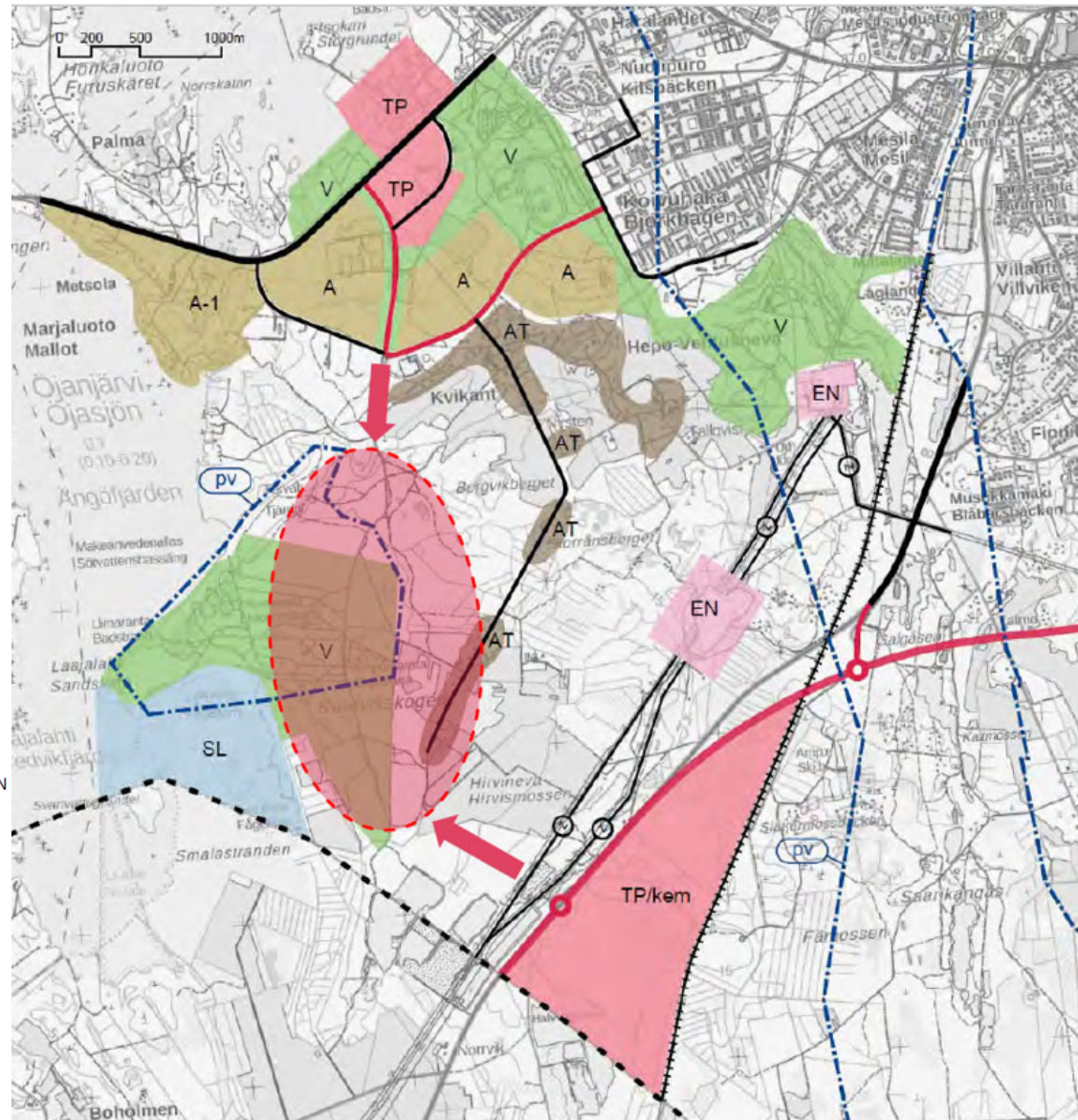
Kokkolan strateginen aluerakenneyleiskaava 2040 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 7.3.2022 §8. Siinä on punaisella soikiolla esitetty alue, jolla yhteystarpeen vaihtoehtoisia linjauksia tutkitaan jatkosuunnittelun yhteydessä. Lisäksi siinä on esitetty yhteysväylän tarve ja alustava linjaus.



Suunnittelualue merkittynä vihreällä strategiseen aluerakenneyleiskaavaan.



Kokkolan strategisessa aluerakenneyleiskavassa on punaisella soikiolla esitetty alue, jolla yhteystarpeen vaihtoehtoisia linjauksia tutkitaan jatkosuunnittelun yhteydessä.



YLEISKAAVA

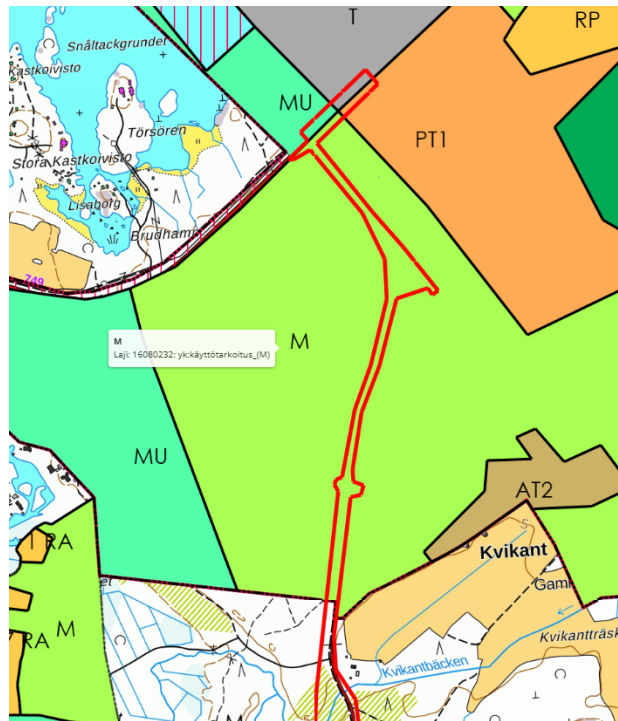
Suunnittelualueella on strategisen aluerakenneyleiskaavan lisäksi voimassa kaksi muuta yleiskaavaa:

- Kokkolan oikeusvaikutukseton yleiskaava 2010
- Kanta-Kokkolan kyläasutuksen vaiheyleiskaava, Kvikant

Oikeusvaikutukseton Kokkolan yleiskaava 2010 on voimassa suunnittelualueen pohjoisosassa. Kaava on hyväksytty 13.1.1992. Alueelle on osoitettu merkintä M: maa- ja metsätalousvaltainen alue sekä tiealuetta.



Kokkolan yleiskaava 2010 ja suunnittelualue punaisella rajauksella.



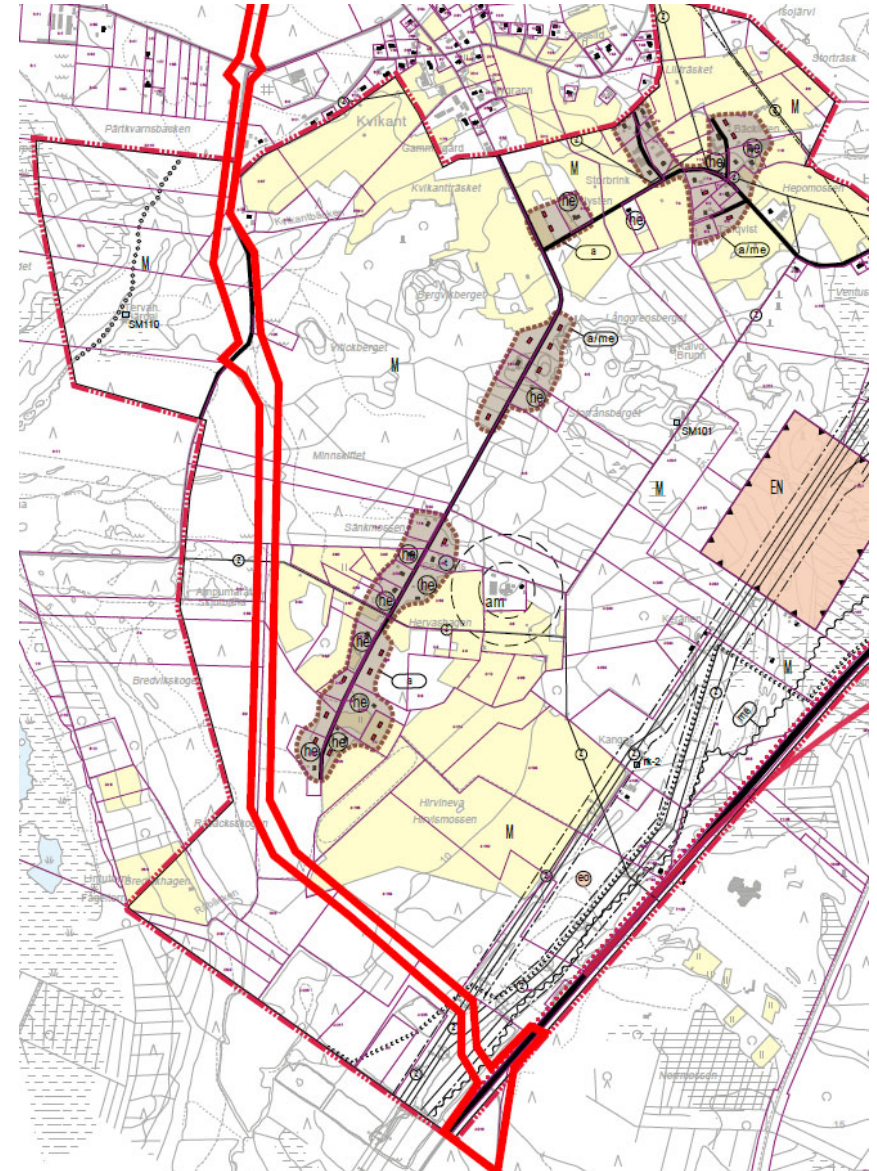
Tarkempi ote suunnittelualueen pohjoisosasta.



Tarkempi ote suunnittelualueen eteläosasta.

Kanta-Kokkolan kyläasutuksen vaiheyleiskaava, Kvikant on voimassa suunnittelualan keskiosalla. Kaava on hyväksytty 4.2.2019. Alueelle on osoitettu merkintä M: maa- ja metsätalousvaltainen alue.

Kanta-Kokkolan vaiheyleiskaava / Kvikant
sekä punaisella rajattu suunnittelualue.



ASEMAKAAVA

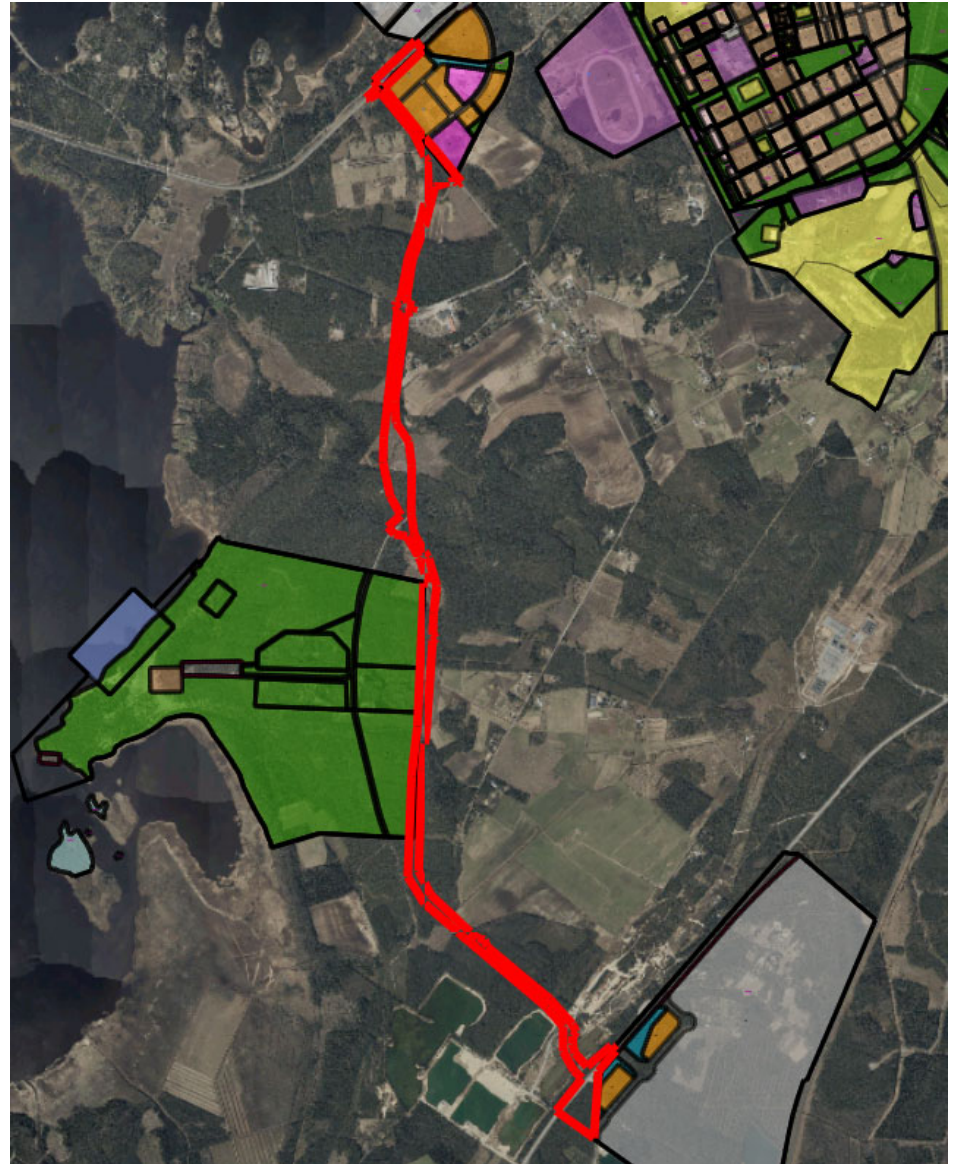
Suunnittelualue on suurimmaksi osaksi kaavoittamatonta aluetta.

Suunnittelualue kuuluu pieniltä osin Laajalahden asemakaavan alueelle, joka on hyväksytty 17.12.1985. Siinä suunnittelualue on retkeily- ja ulkoilualue (VR).

POHJAKARTTA

Täydentyt seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

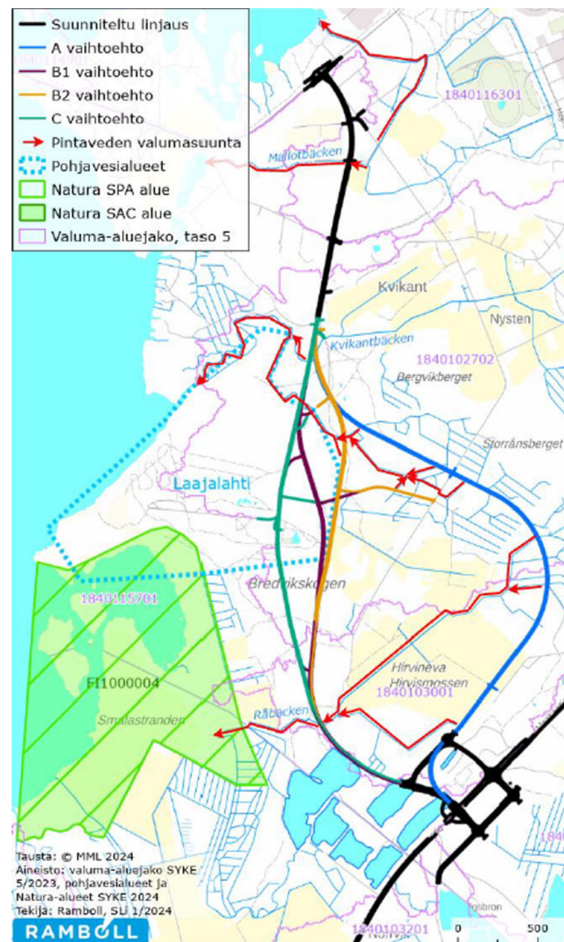
*Ote ajantasa-asemakaavasta,
jossa suunnittelualueen likimääräinen raja-
aus punaisella.*



SELVITYKSET

Kaavatyötä varten on laadittu pääsuuntaselvitys päivämäärällä 13.12.2024, jossa mukana luontoselvitys vaikutustenarviointeineen sekä meluselvitys. Selvitys on liitteenä.

3.3 Vaihtoehtoiset tarkastelut



Kaavatyön pohjaksi on laadittu liitteenä oleva pääsuuntaselvitys, jossa tarkasteltiin neljää eri vaihtoehtoa tielinjaukselle.

Pääsuuntaselvityksessä on tutkittu vaihtoehtoiset väylälinjaukset, niiden rakentamiskustannukset ja rakentamisen tilatarpeet sekä vaikutukset olemassa olevaan ympäristöön ja elinkeinoihin. Laaditun hankearvioinnin sekä saatujen palautteiden pohjalta päätettiin esittää jatkosuunnittelun pohjaksi vaikuttavuudeltaan parhaita ja toteutustodennäköisyydeltään helpointa vaihtoehtoa B2 (joka vastaa vähäisin muutoksin kaavaluonnoksen linjausta).

*Valittua vaihtoehtoa linjattiin lopulliseen esitykseen niin, että melu- ja virkistyshaitat minimoitu-
vat sekä eteläpäässä mahdollistettiin uuden maankäytön toteutus. Tien haitat ulkoilureiteille mini-
moidaan nykyisen tiepohjan hyödyntämisellä, alikulkujärjestelyin sekä ulkoilun tarpeiden huomi-
oimisella tien poikkileikkauksessa.*

Valitulla vaihtoehdolla saavutetaan tarvittava liikennöintitaso ympäristön ja elinkeinojen kannalta kestävällä tavalla. Tutkittujen vaihtoehtojen vaikutuksista meluun, luontoon ja ympäristöön on laadittu erilliset vaikutus selvitykset. Liikennemäärien arviointi perustuu vuonna 2021 tehtyyn Kokkolan liikennemallin päivystystyöhön, jossa laadittiin nykyverkon ennuste sekä tarkasteltiin uuden tieyhteyden liikennekysyntää vuoden 2040 tilanteessa. Vuoden 2020 arkivuorokausiliikenteeksi Seksmannintielle on arvioitu noin 200 ajoneuvoa/vrk (KAVL). Vuoden ennusteessa uuden tien liikennemääräksi arvioidaan noin 600 ajoneuvoa/vrk (KAVL). Arvio tarkentuu myöhemmin.

4 SUUNNITTELUN VAIHEET JA OSALLISTUMINEN

4.1 Kaavoituksen käynnistäminen

Maankäyttötiimi puolsi asemakaavoituksen aloittamista kokouksessaan 22.1.2025.

Konserni- ja kaupunkikehitysjaosto päätti kokouksessaan 27.1.2025 § 12 esittää kaupunginhallitukselle asemakaavoituksen käynnistämistä.

Kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 10.2.2025 §56 käynnistää asemakaavan laatimisen, ja että asemakaavan muutos on vaikutuksiltaan merkittävä ja sen hyväksyy kaupunginvaltuusto. Kaavoituksen vireilletulosta ilmoitettiin kirjeitse keskeisille osallisille.

4.2 Keskeiset osalliset

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

K.H. Renlundin museo

Keski-Pohjanmaan hyvinvointialue, pelastuslaitos

Rakennus- ja ympäristölautakunta

Keski-Pohjanmaan ympäristöterveydenhuolto

Kokkolan Energia Oy

Kokkolan Energiaverkot Oy

Liikelaitos Kokkolan Vesi

Viria Link Oy

Anvia Telecom Oy (Elisa Oyj)

Suomen Turvallisuusverkko Oy

Kokkolan kaupungin eri hallintokunnat

Fingrid

Lähiympäristön kiinteistön- ja vuokraoikeudenomistajat, yritykset, yhdistykset, toimijat ja asukkaat.

Ne rekisteröidyt paikalliset tai alueelliset yhteisöt, joiden toimialaan asemakaavatyö kuuluu.

4.3 Osallistuminen, yhteistyö ja päätökset

	Vaihe mennyt	Tulevat vaiheet
--	--------------	-----------------

	<i>Pvm</i>	<i>Kokous / vaihe</i>	<i>§ ja kuvaus</i>
	22.1.2025	Maankäyttötiimi	Maankäyttötiimi puolsi asemakaavoituksen aloittamista kokouksessaan 22.1.2025
	27.1.2025	Konserni- ja kaupunkikehitysjaosto	Konserni- ja kaupunkikehitysjaosto päätti 27.1.2025 § 12: esittää asemakaavoituksen käynnistämistä kaupunginhallitukselle
	10.2.2025 § 56	Kaupunginhallitus	Kaupunginhallitus päätti 10.2.2025 § 56: 1 käynnistää asemakaavan laatimisen 2 että asemakaava on vaikutuksiltaan merkittävä ja sen hyväksyy kaupunginvaltuusto
	21.2.2025	Vireilletulosta ilmoittaminen	Kaavoituksen vireilletulosta ilmoitettiin kirjeitse keskeisille osallisille.
	TULEVAT:		
		Kaupunkirakennelautakunta: Kaavaluonnos	Kaupunkirakennelautakunta päätti tiedottaa keskeisiä osallisia asemakaavamuutosluonnoksesta, pyytää tarpeelliset lausunnot sekä asettaa luonnoksen nähtäville valmisteluvaiheen kuulemistä varten.
		Valmisteluvaiheen kuuleminen	Nähtäville asettaminen ja lausunnot.
		Kaupunkirakennelautakunta	Päätös hyväksyä asemakaavamuutosehdotus julkisesti nähtäville asetettavaksi ja lähettää sen kaupunginhallituksen käsiteltäväksi.
		Kaavaehdotus nähtävillä	Kaavaehdotus asetetaan julkisesti nähtäville vähintään 30 päivän ajaksi kaupungin info -pisteeseen ja kaupungin Internet -sivuille. Osallisilla ja kunnan jäsenillä on tilaisuus tehdä muistutus kaavaehdotuksesta kaupunginhallitukselle. Ehdotusvaiheen nähtävillä olosta ilmoitetaan Kokkola -lehdessä sekä kaupungin Internet -sivuilla. Kaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta lähetetään kirjallinen ilmoitus sellaiselle asemakaavoitettavaan alueeseen kuuluvan maan omistajalle ja kunnan tiedossa olevalle maan haltijalle, jonka kotikunta on toisella, väestötietojärjestelmään merkityllä paikkakunnalla tai jonka osoite muutoin on kunnan tiedossa.
		Kaupunginhallitus	Kaupunginhallitus käsittelee nähtävilläoloaikana saapuneet lausunnot ja muistutukset. AKL 65 § mukaan muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa, on ilmoitettava kunnan perusteltu kannanotto esitettyyn mielipiteeseen. Kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle asemakaavan hyväksymistä.
		Kaupunginvaltuusto	Kaupunginvaltuusto hyväksyy asemakaavaehdotuksen. AKL 67 § mukaan kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä on viipymättä lähetettävä tieto niille kunnan jäsenille sekä muistutuksen tekijöille, jotka kaavan nähtävillä ollessa ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa. Jos kirjelmässä, jossa

			pyyntö on esitetty, on useita allekirjoittajia, voidaan tieto kaavan hyväksymisestä lähettää vain ensimmäiselle allekirjoittajalle. Ensimmäinen allekirjoittaja vastaa tiedon toimitamisesta muille allekirjoittaneille. Vahvistunut asemakaava lähetetään maankäyttö- ja rakennusasetuksen 95 §:ssä mainituille tahoille.
--	--	--	--

4.4 Vuorovaikutus osallisten kanssa

Yleisötilaisuus 4.3.2025

Ensimmäinen yleisötilaisuus järjestettiin 4.3.2025, jossa tien lisäksi käsiteltiin lähelle sijoittuvan Palmajärven uuden asuinalueen suunnittelua. Tilaisuuteen osallistui 70 henkilöä, erityisesti alueen asukkaita sekä siellä työskenteleviä ja harrastavia. Tilaisuudessa esiteltiin hankkeita ja keskusteltiin niistä, sovittiin verkossa toteutettavasta asukaskyselystä sekä työpajan järjestämisestä.

Yleisötilaisuudessa keskusteltiin monipuolisesti hankkeeseen liittyvistä asioista. Aiheita olivat mm. lopullisen tielinjauksen valinta perusteluineen, hevosharrastajien ja -ammattilaisten huomioiminen, tien yhteisvaikutukset alueelle Palmajärven asuinalueen kanssa, ajonopeudet ja melu, negatiiviset vaikutukset luontoon ja virkistyskäyttöön sekä kulkuyhteyksien säilyminen jatkossakin.

Tilaisuudessa sovittiin asukaskyselyn ja työpajan järjestämisestä. Näin voidaan varmistaa mahdollisuus mielipiteiden ja näkemysten esille tuomiseen, sekä kerätä kaavoituksen tueksi tietoa alueen asukkailta ja käyttäjiltä.

Asukaskysely 30.4 – 14.5.2025

Hankkeesta järjestettiin kysely osallisille ja muille kaupunkilaisille. Se toteutettiin verkossa Maptionnaire-kyselynä, joka oli avoinna 30.4 – 14.5.2025. Kyselyyn saatiin 265 vastausta, yhteensä sivustolla oli 853 vierailua. Raportti kyselystä on liitteenä.

Kyselyssä kysyttiin vastaajilta anonyymejä perustietoja iästä, asuinpaikan postinumerosta, mihin tarkoitukseen ja mitä osaa alueesta käyttää ja miten sinne saapuu analysoinnin syventämiseksi. Alla on esitetty kyselyn varsinaiset teemat sekä yhteenveto vastauksista.

Pääsuuntaselvityksen mukaisten vaihtoehtoisten tielinjojen kannatuksen selvittäminen

Linjat A ja B2 olivat kyselyssä vähiten haittaa aiheuttavia, molempien pistemäärä oli sama. Vaihtoehto A jakoi voimakkaammin mielipiteitä. B2:seen suhtauduttiin keskimäärin neutraalimmin.

Kvikantintien itäosan mahdollinen sulkeminen autoliikenteeltä

Vastauksista valtaosa jakautui asteikon ääripäihin: 96 vastusti tien sulkemista, 86 kannatti. Näiden väliin jääviin kolmeen luokkaan sijoittui yhteensä 84 vastausta.

Lisäksi kysyttiin, tulisiko nykyinen asfalttitie sallia vain kevyen liikenteen käyttöön: tätä vastusti ehdottomasti 79 vastaajaa, kannatti puolestaan 89. Ääripäiden väliin jäi 77 vastausta.

Meluvallit ja alikulut

Esitettyjen meluvallien sijaintia valtaosa vastaajista piti oikeana. Moni oli tyytyväinen niiden määrään, joskin kannatusta sai myös niiden lisääminen erityisesti Hervashagenin kohdalle.

Esitetty alikulun sijaintia pidettiin pääosin oikeana. Vaihtoehtoisten paikkojen ehdotukset jakaantuivat melko tasaisesti parin kilometrin matkalle Kvikantintiestä etelään.

Eri liikennemuotojen erottelu ja tarpeet

Esitetty liikennemuotojen erottelua ja niiden järjestystä vastaajat pitivät melko yksimielisesti oikeana. Esitetty järjestys Kvikantintien eteläpuolella oli asutuksesta päin katsottuna: hevoset – kävely ja pyöräily – hyödykelinja – meluvalli – ajoneuvot.

Uuden ajoyhteyden järjestäminen Hervashagenista Yhdystielle

Kysymys siitä, tulisiko Hervashagenista järjestää liittymä uudelle tielle sai melko paljon kannatusta. Mielipiteet jakautuivat voimakkaasti sen osalta, tulisiko Seksmannintieltä kieltää läpiajo tälle liittymälle.

Vapaa sana – osio

Tässä osiossa esille nousi erityisesti: huoli luonto- ja virkistysarvojen menettämisestä, negatiiviset vaikutukset hevosyrittäjille ja -harrastajille, huoli liikenneturvallisuudesta, reittien katkeaminen, huoli asukkaiden mielipiteiden ohittamisesta ja kaupungin rakentumisesta enemmän teollisuuden kuin asukkaiden tarpeiden pohjalta.

Työpaja 3.6.2025

Kaikille avoin, mutta erityisesti osallisille suunnattu työpaja järjestettiin 3.6.2025. Työpajan aiheena oli tiehankkeen lisäksi lähistölle suunnitteilla oleva Palmajärven asuinalue. Tilaisuuteen osallistui 17 henkilöä. Työpajassa kerättiin alueen asukkaiden ja käyttäjien näkemyksiä ja paikallistietoa.

Työpajassa käsiteltiin pienryhmissä neljää eri teemaa: yhdystie, ulkoilureitit, asuinalue ja paikallistieto. Näistä alla referointeja:

Moni toivoi kahta alikulkua, eteläisempi mieluusti Råbäckenin lähistölle. Todettiin, etteivät kaikki hevoset voi mennä alikulusta.

Riittävä valaistus ja näkymät etenkin alikuluissa ja risteyksissä.

Meluvallaja toivottiin lisää, etenkin Hervashageniin ja osa koko matkalle.

60 km/h ok nopeus, kriittisiin kohtiin mieluusti 50 km/h.

Enemmistö toivoi liittymää Seksmannintien eteläosasta Yhdystielle.

Hevosille ei hyvä, jos reitti kulkee autotien laitaa.

Lähimpien tallien melutorjunnasta, liikenneturvallisuudesta ja muista vaikutuksista huolta.

*Ratsastusreiteissä tärkeää, että isot lenkkikokonaisuudet mahdollisia jatkossakin.
Hevosyhteyden säilyminen välillä Kvikant – ravirata erittäin tärkeää, samoin Isojärvi – ravirata.*

Katusuunnitelman yleisötilaisuus

Hankkeesta järjestettiin 18.11.2025 yleisötilaisuus, jossa esiteltiin valmisteilla olevaa katusuunnitelmaa sekä käytiin lisäksi läpi kaavatyötä. Tilaisuuteen lähetettiin kutsukirjeet osallisille, sekä siitä ilmoitettiin Kokkola-lehdessä. Paikalle saapui 33 osallista.

Referointeja tilaisuudessa keskustelluista aiheista:

Meluvallit: ei tarvita varikon kohdalle, toisesta päästä syytä pidentää. Hervashagenin osa paikalla olleista toivoi vallia.

Valaistusta ei koko matkalle, minimoidaan valosaaste. Lähinnä risteysalueille turvallisuuden takia.

Polkupyöräreitti tarpeen olla varauksena koko tien matkalle, koska tulevaisuudessa voi olla suosittu pyöräilyn reitti.

Liikenneselvityksen liikennemääristä keskusteltiin, ovatko realistiset ja huoli tulevaisuuden määristä sekä ajoneuvo- että pyöräliikenteen osalta. Toistaiseksi ei ole ajantasaisempia laskelmia, mutta huomioidaan kaavatyössä erilaiset skenaariot ja niiden vaikutukset. Selvitetään mm. työmatkapyöräilyn skenaarioita.

Alikulun tarpeesta Kvikantintien kohdalle kävelylle ja pyöräilylle keskusteltiin. Turvallinen ylitys varmistetaan nopeusrajoituksella ja keskisaarekkeella, jolloin kulku myös sujuvampaa alikulkuun verrattuna.

Kysyttiin perusteluja, miksi tarvitaan uusi tie. Yhteystarve tunnistettu ELY:n suunnasta jo ennen Kruunuportin suunnittelua. Kruunuportin teollisuusalue, joka on kaavoitettu 2022, on tarpeen koska nykyisellä KIP:n alueella enää rajallinen määrä tilaa hankkeille. Yhteys palvelee erikoiskuljetuksia etenkin Vaasan suuntaan. Lisäksi palvelee mm. kaupungin itä- ja pohjoisosien yhteyksiä sekä työmatkaliikennettä.

Kysyttiin perusteluja, miksi valittu kyseinen linjaus, eikä esimerkiksi vaihtoehtoja A tai C. Näistä A olisi pidempi jättäen alleen enemmän metsäalueita ja jakaisi aluetta kulkemalla Hervashagenin ja Kvikantin kylien välistä. C kulkisi pohjavesialueella ja lähempänä Laajalahden luonnonsuojelualuetta.

4.5 Maanhankinta

Maanhankinnassa noudatetaan vapaaehtoista neuvottelua kaupungin kanssa sekä lunastustoimitusta. Maankäyttösopimuksia ei kaavatyön johdosta laadita.

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 Yleiskaavan ajantasaisuus ja sisältövaatimukset

1.5.2017 voimaan tulleen maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen 42§:n mukaan *jos yleiskaava on ilmeisen vanhentunut, asemakaava voidaan perustellusta syystä laatia tai muuttaa sisällöltään 1 momentissa säädetystä poiketen (1.1.2025 lähtien Alueidenkäyttölaki, AKL). Tällöin on kuitenkin huolehdittava siitä, että asemakaava sopeutuu yleiskaavan kokonaisuuteen ja otettava huomioon, mitä 39 §:ssä säädetään yleiskaavan sisältövaatimuksista.* Hallituksen esityksen perusteluissa edelleen todetaan, että vanhentuneisuus voidaan todeta vain jonkun yksityiskohdan osalta.

Oikeusvaikutukseton Kokkolan yleiskaava 2010 on hyväksytty 13.1.1992 ja se on osittain vanhentunut. Siinä asemakaava-alue sijoittuu valtaosin maa- ja metsätalousvaltaiselle alueelle (M) sekä pieniltä osin maankamaran aineisten ottoalueelle (EO). Kaavassa ei ole esitetty tieyhteyden varausta, mutta se on tunnistettu myöhemmässä oikeusvaikutteisessa Kokkolan strategisessa aluerakenneyleiskaava 2040:ssä.

Kanta-Kokkolan kyläasutuksen vaiheyleiskaavan (Kvikant) on hyväksytty 4.2.2019 ja se on pääpiirteissään ajantasainen. Asemakaavaratkaisussa esitetty tielinja sijoittuu vaiheyleiskaavassa maa- ja metsätalousvaltaiselle alueelle (M). Vaiheyleiskaavassa ei ole osoitettu tieyhteyden tarvetta, mutta se on tunnistettu myöhemmässä oikeusvaikutteisessa Kokkolan strategisessa aluerakenneyleiskaava 2040:ssä.

Oikeusvaikutteinen 7.3.2022 hyväksytty Kokkolan strateginen aluerakenneyleiskaava 2040 on ajantasainen ja esitetty asemakaavaratkaisu on sen mukainen.

- 1) yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellinen ja ekologinen kestävyys; 2) olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö;

Kaavaratkaisu mahdollistaa toimivamman yhdyskuntarakenteen muodostumisen yhdistämällä olemassa olevan satama-alueen ja tulevan Kruunuportin teollisuusalueen toisiinsa. Samalla ratkaisu parantaa kaupungin pohjoisosien autoliikenneyhteyksiä Vaasan suuntaan. Yhteyden rakentamisesta aiheutuvat kustannukset ovat investointi kaupungin kasvuun. Kaavaratkaisu tukee yhdyskuntarakenteen ekologista kestävyyttä eri alueita yhdistävänä väylänä, vaikka sillä on myös negatiivisia vaikutuksia alueen luontoon ja viheryhteyksiin.

- 3) asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus;

Uusi tieyhteys sijoittuu nykyisen kaupunkirakenteen ulkopuolelle, joten vaikutukset asumisen tarpeisiin ja palveluiden saatavuuteen ovat vähäiset. Kaavaratkaisussa ei osoiteta asumista tai muuta rakentamista.

- 4) mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla;

Kyseiset mahdollisuudet toteutuvat ratkaisussa hyvin. Uusi tie parantaa yhteyksiä sekä kaupungin sisäisesti että alueellisesti. Positiiviset vaikutukset elinkeinoelämän kehittymiselle ovat merkittävät, millä puolestaan on positiivisia taloudellisia vaikutuksia. Kaavaratkaisussa varaudutaan tuleviin tarpeisiin osoittamalla tilavaraus hyödykelinjalle. Vaikutukset kaava-alueen luonnonvaroihin ovat vähäiset. Kaavaratkaisulla on myös negatiivisia ympäristövaikutuksia, joiden katsotaan olevan kohtuullisia ja perusteltuja saavutettuihin hyötyihin nähden.

- 5) mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön;

Alue säilyy turvallisena ja terveenä. Uusi tie lisää liikennettä alueella, mutta sen mahdollistama eri liikennemuotojen nykyistä parempi erottelu toisistaan erilleen vastaavasti parantaa liikenneturvallisuutta. Tien rakentamisen myötä erikoiskuljetusten ei tarvitse enää kulkea keskusta-alueen kautta. Tieyhteys parantaa Laajalahden saavutettavuutta eri väestöryhmille.

- 6) kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset;

Kaavaratkaisulla on merkittäviä positiivisia vaikutuksia kunnan elinkeinoelämän edellytyksiin. Yhteys sitoo Kruunuportin tulevan teollisuusalueen satamaan mahdollistaen globaalit kuljetukset. Tie yhdessä muun infran kanssa tekee Kruunuportista poikkeuksellisen houkuttelevan alueen Suomen ja Euroopan mittakaavassa.

- 7) ympäristöhaittojen vähentäminen;

Ajomatkojen lyheneminen ja siirtyminen osittain pois ruuhkautuvalta keskusta-alueelta vähentää liikenteen ympäristöhaittoja. Ympäristöhaittaa puolestaan syntyy, kun tien alle jää alueita. Nämä ovat pääosin talouskäytössä olevia metsiä, osittain peltoa ja olemassa olevia metsäiteitä, joilla ei ole erityisiä suojellullisia piirteitä. Tien rakentuminen vaikuttaa viherverkostoihin, muttei kokonaan katkaise niitä.

- 8) rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen;

Kaavaratkaisulla ei ole huomattavia vaikutuksia rakennettuun ympäristöön. Maisemaan sillä on paikallisia vaikutuksia, koska tie-yhteys sijoittuu aiemmin rakentamattomalle alueelle. Negatiiviset vaikutukset luonnonarvoihin on pyritty minimoimaan muun muassa tien linjauksen valinnalla.

9) virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys.

Alue sijaitsee ympäristössä, joka on runsaassa virkistys- ja ratsastuskäytössä. Suunnittelussa on huomioitu katkeavien reittien kompensointi uusilla yhteyksillä, jotta Laajalahden ja Kvikantin maastot säilyvät edelleen monipuolisesti käytettävissä. Tielinja halkaisee alueen, mutta prosentuaalisesti pienentää virkistysalueita vain vähäisesti.

5.2 Kaavaluonnoksesta ehdotukseen

Täydentyä seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

5.3 Kaavan rakenne

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muodostuu 53. kaupunginosan katualuetta, 63. kaupunginosan yleisen tien aluetta (LT), 80. kaupunginosan suojaviheraluetta (EV) ja katualuetta sekä 100. kaupunginosan suojaviheraluetta (EV), yleisen tien aluetta (LT) ja katualuetta.

Asemakaavan tarkoitus on mahdollistaa Kruunuporttia ja satama-aluetta yhdistävä tie. Nykytilanteessa mm. erikoiskuljetukset kulkevat kaupungin keskustan kautta; uusi tie mahdollistaa suoremman ja turvallisemman reitin. Suunniteltu yhteysväli on Kokkolan strategisen aluerakenneyleiskaava 2040:n mukainen.

Suunnittelualue liittyy kolmeen asemakaava-alueeseen: pohjoisessa Rantavallikaareen, keskivaiheiltaan Laajalahden alueeseen ja eteläpäässä valtatie 8:n rajaamaan Kruunuportin kaava-alueeseen.

Asemakaava on yksinkertainen ns. putkikaava. Se käsittää eri liikennemuotojen tarvitseman alueen ja liittymät, sekä huomioi mahdollisen hyödykelinjan rakentamistarpeen tulevaisuudessa. Kaavaratkaisu ei sisällä rakennettavia korttelialueita. Tielinjaus on hieman yli 5 kilometriä pitkä ja kulkee isoilta osin metsätalousalueiden läpi, joita hyödynnetään laajalti myös virkistykseen.

Ajoyhteydet mm. mökeille ja metsäpalstoille tullaan järjestämään tarvittavien liittymien sekä rasitteiden avulla.

5.3.1 Mitoitus

Asemakaavatyön kokonaispinta-ala on n. 38,9 ha. Kaavassa ei ole rakentamiselle osoitettuja korttelialueita eikä rakennusoikeuksia.

Kaava-alueen pituus on reilut 5 kilometriä. Kaava-alueen leveys vaihtelee, kapeimmillaan se sisältää ajoneuvotien kuivatuksineen, pyörätievauruksen ja hyödykelinjan tilavarauksen. Tällöin sen leveys kapeimmillaan on noin 40 metriä. Osittain leveyttä kasvattaa jkpp- ja hevosreitit, meluvallit, suojavihervyöhyke sekä alikulkujen liittymien vaatimat tilavaraukset.

Meluvalli osoitetaan noin puolen kilometrin matkalle Kvikantintien eteläpuolelle, jossa tielinja sivuaa asutusta.

5.4 Aluevaraukset

SUOJAVIHERALUE (EV)

Kaavaratkaisussa muodostuu neljä pienehköä EV-alueita. Pohjoisin niistä käsittää olemassa olevan Seksmannintien ja uuden tien väliin jäävän kolmiomaisen maa-alueen. Toinen on kohdassa, jossa ajoneuvotien ja hevosreitin väliin jää leveämpi maa-alue. Kolmas on kapea kaistale, jolla sidotaan yhteen uuden tien alue ja Laajalahden asemakaava-alue. Eteläisin on Valtatie 8:n itäpuolella rajautuen Kruunuportin asemakaavaan sekä kunnanrajaan. Suojaviheralueita kaavassa on noin 6,8 ha.

YLEISEN TIEN ALUE (LT)

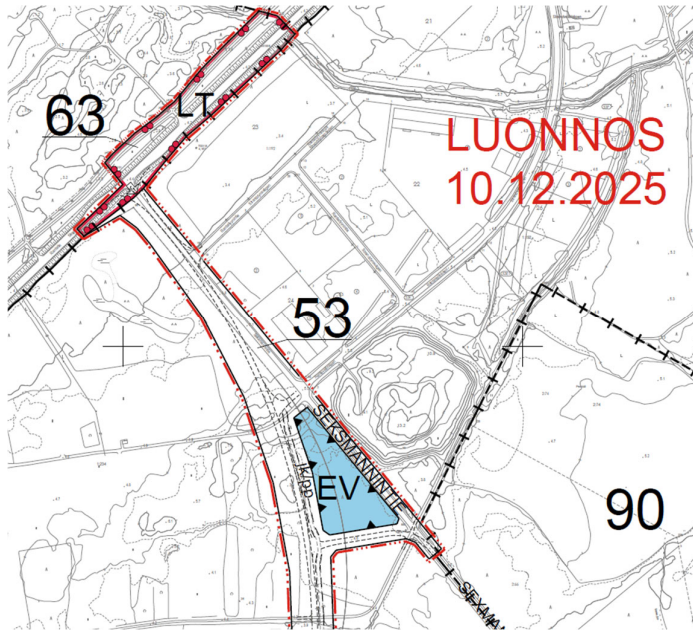
Kaava-alueen yhtenäisyyden ja liikennejärjestelyjen toteutumisen vuoksi kaavassa on sen etelä- ja pohjoispäissä yleisen tien alueet. Yleisen tien alueita kaavassa on noin 0,3 ha.

5.5 Muut alueet

Katualuetta

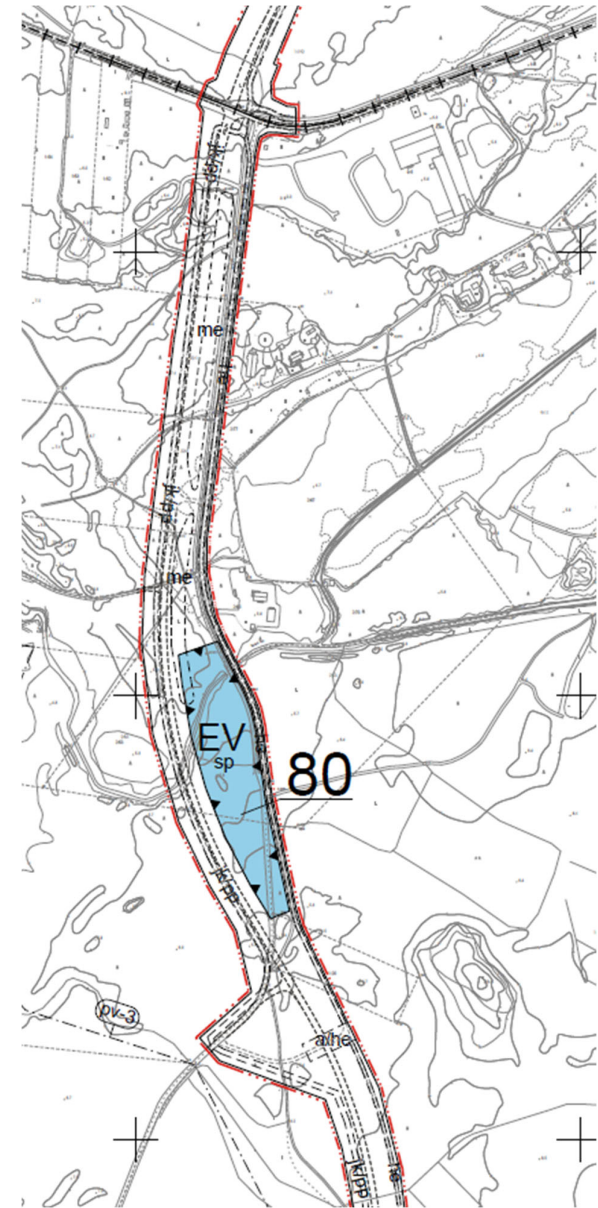
6 HAVAINNOLLISTAVAT SUUNNITELMAT

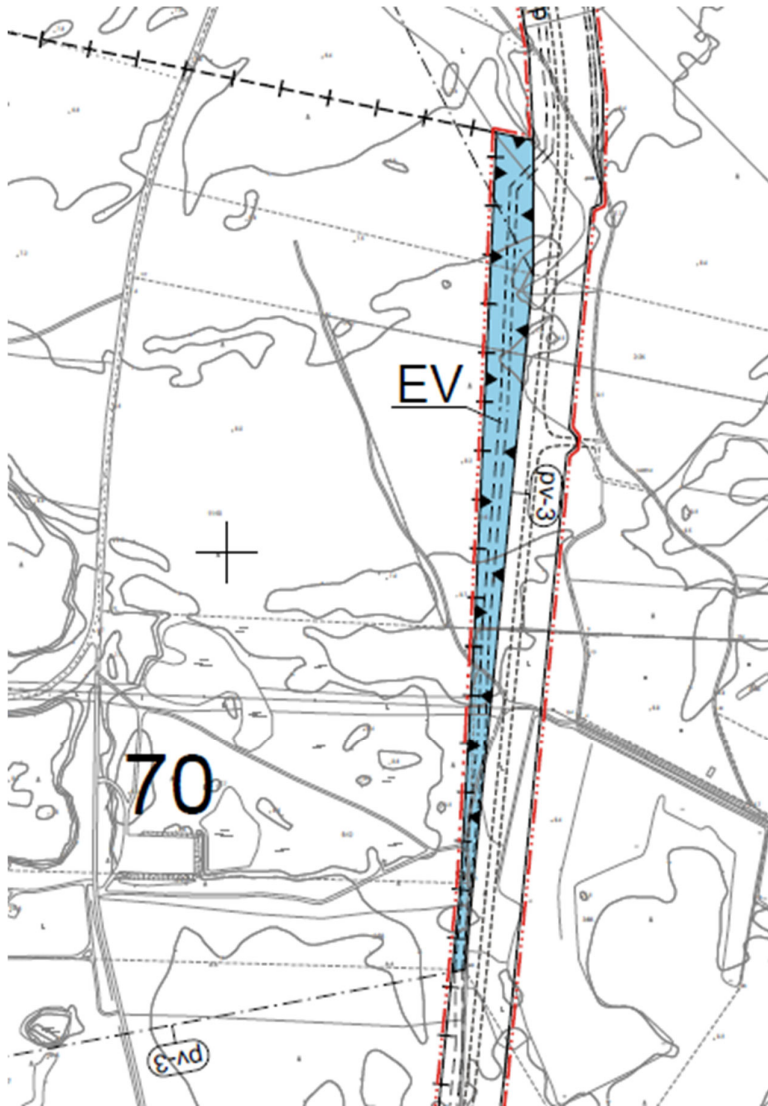
6.1 Otteita kaavakartasta



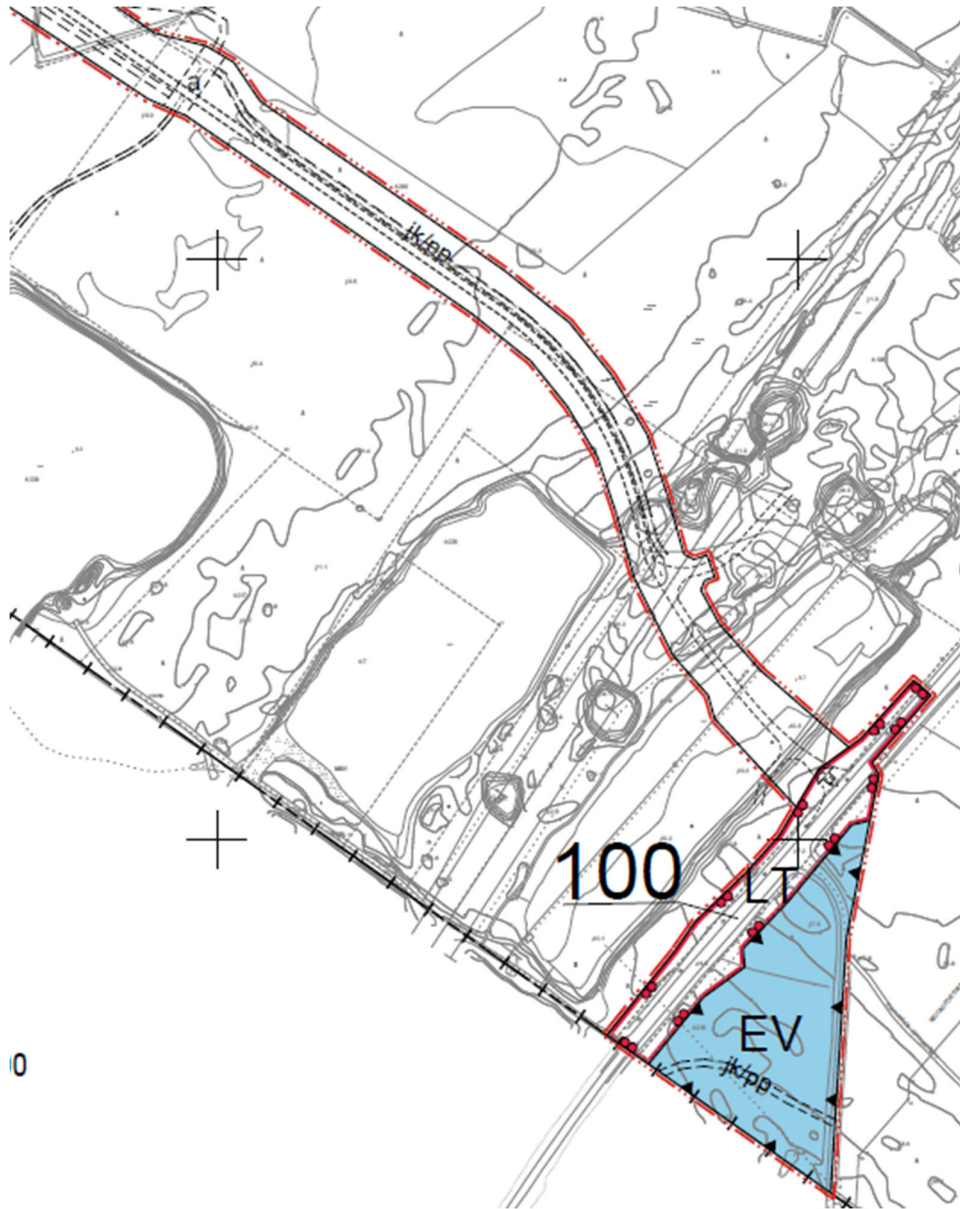
Ote kaavakartasta suunnittelualan pohjoispäästä.
Uusi tieyhteys liittyy maantie 749:ään, Seksmannin-
tiehen sekä Rantavallinkaaren asemakaava-alueeseen.

Ote kaavakartasta Kvikantin kylä lähistöltä. Yläosassa näkyy
liittyminen Kvikantintiehen, sen eteläpuolella meluvallit,
suojaviheralue (EV), liittymäalue ja pohjoinen alikulku.



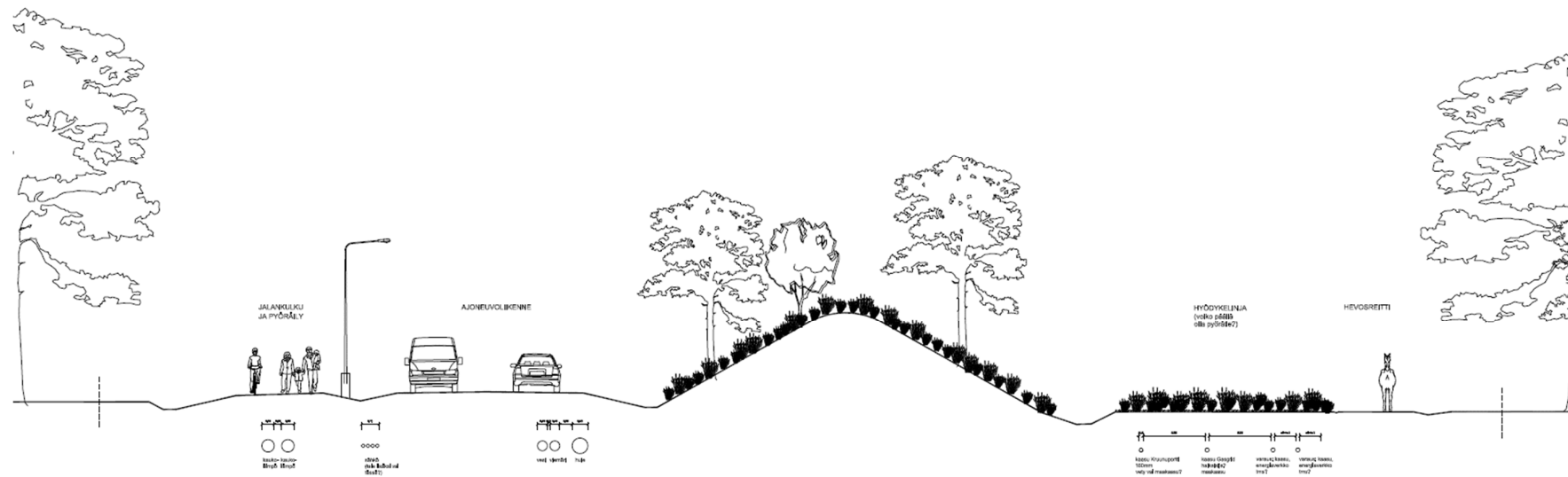


Ote kaavakartasta Laajalahden II luokan pohjavesialueen kohdalta. Suunniteltu ajoneuvotien linjaus kulkee pohjavesialueen ulkopuolella. Pohjavesialueella sijaitsevan kaavanosan käyttötarkoitus on suojaviheralue (EV) ja sille on osoitettu pyörätievaraus.

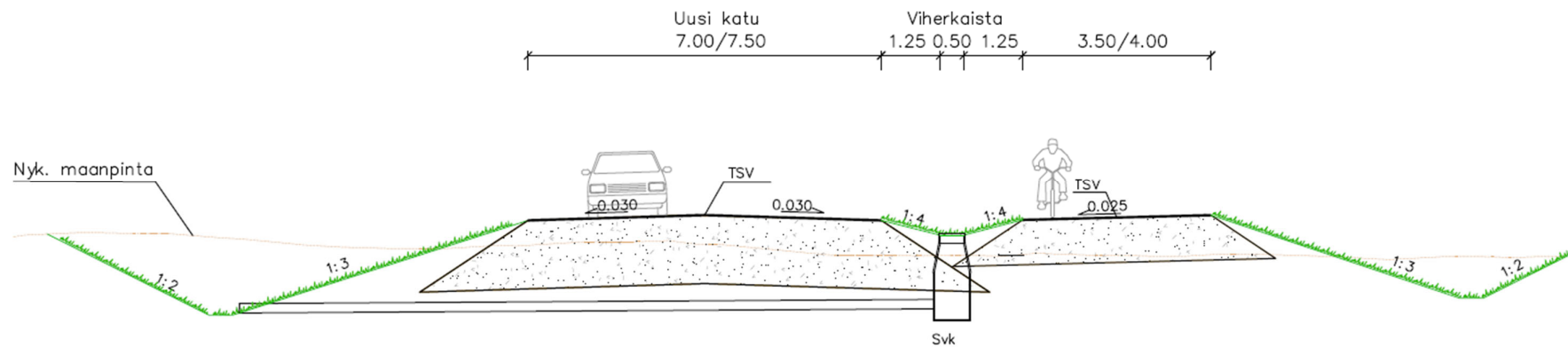


Ote kaavakartasta suunnittelualueen eteläpäästä. Otteessa näkyy eteläinen alikulku, liittyminen valtatie 8:aan sekä sen eteläpuoleinen suojaviheralue (EV).

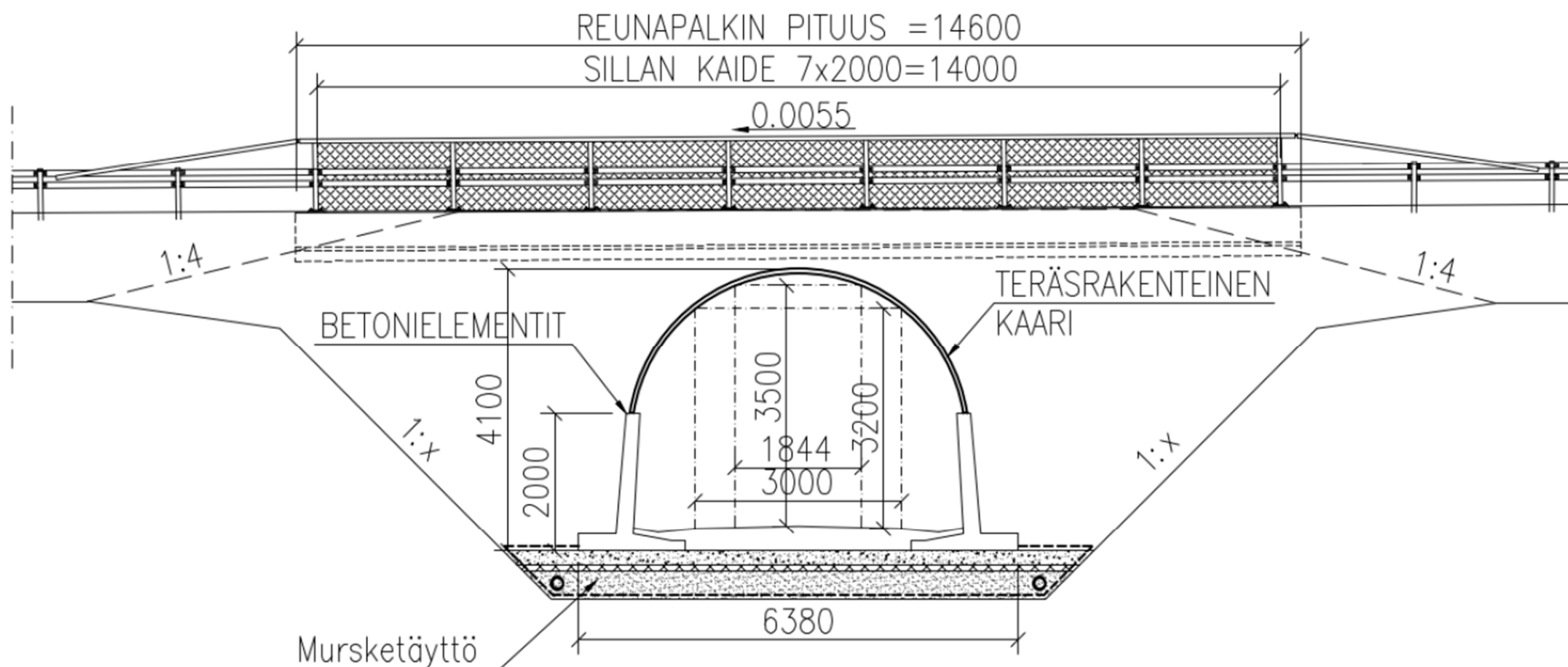
6.2 Katusuunnitelmaluonnoksen havainnollistavia kuvia



Havainnollistava poikkileikkaus meluvallin kohdalta. Vasemmalta lähtien: jalankulku- ja pyörätie, ajoneuvoliikenne, meluvalli, hyödykelinja sekä hevosreitti.



Alustava poikkileikkaus kadusta ja jalankulku- ja pyörätiestä.



Alikulun alustava suunnitelma.

7 ASEMAKAAVAN VAIKUTUKSET

Kaavan vaikutusten selvittämisvelvollisuudesta määrää AKL 9 §, joka on tullut voimaan 1.1.2025. Lain mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvitetessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvittävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia. Tämän kaavatyon osalta mahdollisesti olennaisiksi vaikutuksiksi on arvioitu seuraavat:

Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön (MRA 1 § (1)):

Arvio:

Kaavaratkaisulla on vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön sekä paikallisesti että laajemmin.

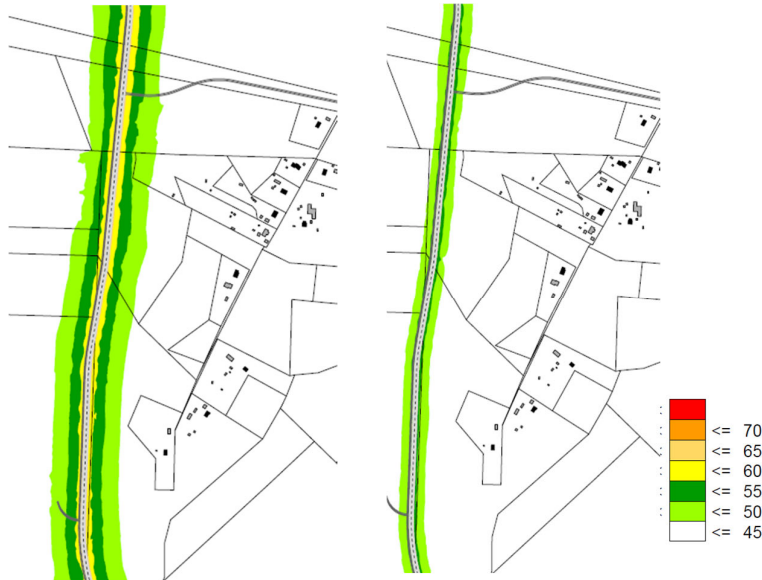
Suurimmat paikalliset vaikutukset kohdistuvat lähimpiin kiinteistöihin sekä laajemmin katsottuna Kvikantin kyläalueeseen ja sen muuttuviin liikenneyhteyksiin. Vaikutukset ovat suurimmillaan Kvikantintien eteläpuolella, jossa on kolme tielinjaan rajautuvaa kiinteistöä. Lisääntyvä ja entistä raskaampi liikenne tuo äänihaittaa ja vaikuttaa alueen liikenneoloihin ja -turvallisuuteen. Näitä vaikutuksia on pyritty minimoimaan etenkin eri liikennemuotojen erottamisella ja meluvallin rakentamisella. Lähimmäksi kiinteistöjä eli kaava-alueen itäreunalle on osoitettu hevosliikenteen linja, jolle vähäisiltä osin tulee sallia tonttiajo kahdelle kiinteistölle. Uusi tie puolestaan sijoitetaan noin 30 – 40 metriä nykyistä tielinjaa kauemmas kiinteistöistä meluvallin taakse. Valli paitsi vähentää tien meluvaikutuksia, myös rajaa sen näkymistä kiinteistöille. Kaavaratkaisu siis lisää ajoneuvoliikennettä alueella, mutta toisaalta vie sen nykyistä kauemmas kiinteistöistä sekä erottaa ne meluvallilla. Liikennemuotojen erottaminen toisistaan lisää liikenneturvallisuutta.

Laajemmin katsottuna kaava vaikuttaa Kvikantin ja Hervashagenin ympäristössä parempina liikenneyhteyksinä, lisääntyvänä ajoneuvojen määränä sekä siitä johtuvana meluna. Liikenteen keskiäänentaso ei ylitä ohjearvoja, mutta silti kriittisissä kohdissa sitä rajataan meluvallilla. Lisääntyvä liikennemäärä kohdistuu uudelle tielle, ei niinkään olemassa oleville pienemmille teille. Uusi yhteys todennäköisesti ohjaa keskustan/Halkokarin suunnalta Laajalahden kulkevaa autoliikennettä käyttämään Pohjoisväylää sen sijaan, että kuljettaisiin Mesilän kautta Kvikantin kylän läpi. Alueen asukkaille positiivista on parantuvat yhteydet Vaasan suuntaan.

Uudella tiellä on merkittävä vaikutus alueen hevosalan yrittäjiin ja harrastajiin. Yhteys katkaisee olemassa olevia reittejä. Näitä haittoja on pyritty minimoimaan huolehtimalla toimivista ja turvallisista alituspaikoista sekä korvaavien yhteyksien järjestämisestä katkenneiden tilalle. Kahden alikulkutunnelin myötä alueella on mahdollista tehdä erilaisia lenkkejä tarvitsematta kulkea saman pisteen kautta kahdesti. Hevosten erottaminen muusta liikenteestä lisää turvallisuutta ja parantaa näiltä osin alueen tallien tilannetta esimerkiksi lapsille ja erityisryhmille suunnatun toiminnan osalta.

Kaavalla on vaikutuksia myös Kvikantin ja Laajalahden alueen muuhun virkistyskäyttöön. Seutu on aktiivisesti mm. retkeilijöiden, maastopyöräilijöiden ja marjastajien käytössä. Uusi tie jakaa viheralueita ja vähentää alueen luonnonrauhaa ja -maisemaa. Positiivisena vaikutuksena on etenkin Laajalahden parempi saavutettavuus, jolla on myös matkailupotentiaalia.

Yleisesti kaupunkilaisten elinoloihin kaavalla on kahtalainen vaikutus: tielinja toisaalta halkaisee suositun virkistysalueen, ja toisaalta parantaa Laajalahden saavutettavuutta. Ratkaisu parantaa Kokkolan pohjoisten osien (mm. Ykspihlaja ja Halkokari) yhteyksiä Kruunupyyn ja Vaasan suuntaan.



Taulukko 3.1. Valtioneuvoston päätöksen 993/92 mukaiset melutason ohjearvot

	Melun A-painotettu keskiäänitaso (ekvivalenttitaso), L_{Aeq} , enintään	
	Päivällä klo 7-22	Yöllä klo 22-7
ULKONA		
Asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamissa ja niiden välittömässä läheisyydessä sekä hoito- tai oppilaitoksia palvelevat alueet	55 dB	50/45 dB ^{1) 2)}
Loma-asumiseen käytettävät alueet ⁴⁾ , leirintäalueet, virkistysalueet taajamien ulkopuolella ja luonnonsuojelualueet	45 dB	40 dB ³⁾
SISÄLLÄ		
Asuin-, potilas- ja majoitus-huoneet	35 dB	30 dB
Opetus- ja kokoontumistilat	35 dB	-
Liike- ja toimistohuoneet	45 dB	-

Keskiäänentasot Hervashagenin kohdalla ajonopeuden ollessa 60 km/h ja liikennemäärän 1200 meluselvityksen mukaan. Vasemmalla päiväaika, oikealla yö. Valtioneuvoston päätöksen mukaiset ohjearvot eivät ylitä asuinkiinteistöillä.

Vaikutukset lapsiin:

Arvio:

Kaavaratkaisulla on positiivisia lapsivaikutuksia. Liikenneturvallisuutta lisää se, että kevyt liikenne on omalla väylällään erillään autoista ja hevosista. Laajalahden alue uimarantoinen ja viheralueineen tulee nykyistä helpommin saavutettavaksi.

Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon (MRA 1 § (2)):

Arvio vaikutuksista kallioperään:

*Kaavalla ei todennäköisesti ole vaikutuksia kallioperään. Sen pinta sijaitsee oletettavasti niin syvällä, ettei rakentaminen ulotu kal-
lioon asti.*

Arvio vaikutuksista maaperään:

*Asemakaavan suora vaikutus maaperään kohdistuu reilut 5 kilometriä pitkälle ja noin 40 – 50 metriä leveälle tiealueelle, jossa ny-
kyinen maanpinta korvaantuu liikenneväylien pinnoilla, ojilla, meluvallilla ja vastaavilla rakenteilla. Asfaltoitavan ajotien leveys on
noin 7-7,5 metriä, pyörätien noin 3,5 metriä. Muilta osin kaava-alue tulee olemaan vettä läpäisevää pintaa.*

Arvio vaikutuksista veteen:

*Tien kuivatus tapahtuu avo-ojilla, jotka liitetään olemassa olevaan hulevesiojien verkostoon. Osassa aluetta väylien väliset vedet
johdetaan salaojien kautta näihin avo-oihin. Alueen maaperä on hyvin vettä läpäisevää. Pääsuuntaselvityksen vaikutusarvioinnissa
todetaan, että pintavesiin ei kohdistu suuria muutoksia ja vaikutukset Luodon-Öjanjärven kannalta ovat hyvin vähäiset. Arvioinnin
mukaan hankesuunnitelma ei puutu pohjavesiolosuhteisiin, eikä hankkeessa vaikuteta laajalti hulevesien imeytymiseen.*

*Tielinja sivuaa osittain Laajalahden luokan II pohjavesialuetta. Kaava-alue sijoittuu pieniltä osin pohjavesialueelle, tämä alue on
osoitettu suojaviheralueeksi pohjavesi-lisämerkinnällä. Autotie ei tule sijoittumaan pohjavesialueelle. Selvityksessä todetaan, että
onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille on jätetty riittävän suuri etäisyys. Riskejä
kyetään hallitsemaan myös onnettomuustilanteissa. Esimerkiksi kemikaalionnettomuustapauksessa kemikaalit tai jäte eivät päädy
suojelualueelle tai pohjavesialueelle.*

Arvio vaikutuksista ilmastoon:

*Kaavaratkaisun ilmastovaikutukset koostuvat erityisesti 1) menetettävästä metsä- ja peltoalasta, 2) rakentamisen aikaisista vaiku-
tuksista sekä 3) tulevana vuosikymmeninä tielinjan käytön aiheuttamista vaikutuksista.*

- 1. Tielinjan alta metsää häviää noin 25,7 ha ja peltopintaa noin 1,5 ha. Asfaltoiduksi tulee arviolta 5 ha maata, lopun jäädessä
suojaviheralueeksi, viherpeitteiseksi pientareiksi, meluvalliksi, välikaistoiksi ja ojiksi. Uutta puustoa tielinjalle ei istuteta johtuen
erikoiskuljetusten tilatarpeista. Poikkeuksena meluvallit, joille katusuunnitelma tulee esittämään siementen kylvämistä ja puiden
istutusta.*
- 2. Rakentamistyön aikaiset ilmastovaikutukset ovat kokonaisuudessa, tien pitkä elinkaari huomioiden, vähäiset.*

3. *Tien käytön aikaisen liikenteen ilmastovaikutusten arviointi on epätarkkaa. Siihen vaikuttaa globaalit ja kansalliset tekijät, kuten autoilun vihreän siirtymän kehitys. Lähtökohtana voidaan pitää, että tie itsessään ei juuri lisää autoilua ja sen aiheuttamia ilmastopäästöjä, vaan ne syntyvät ympäröivistä toiminnoista ja liikenteestä, joita tien käyttäjät aiheuttavat. Liikennemääriin ja sitä kautta päästöihin vaikuttaa huomattavasti mm. Kruunuportin alueen tulevat toiminnot, joiden arviointi tällä hetkellä on epätarkkaa. Tieyhteys sujuvoittaa ajomatkoja etenkin Valtatie 8:n ja kaupungin länsi- ja pohjoisosien välillä. Tällä on pitkällä aikavälillä päästöjen määrään positiivisia vaikutuksia, kun ajomatkat lyhenevät ja siirtyvät pois keskusta-alueen ruuhkautuvasta ympäristöstä.*

Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin (MRA 1 § (3)):

Arvio vaikutuksista kasvi- ja eläinlajeihin sekä luonnon monimuotoisuuteen:

Luontoselvitys toteaa, että hanke pirstoo yhtenäistä metsäaluetta, mutta vaikutus kohdistuu valtaosin muuttuneisiin elinympäristöihin ja talousmetsäalueisiin ja on siten enimmäkseen luonnonvarojen käyttöön kohdistuva. Luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat kohteet sijoittuvat pääosin linjauksen ulkopuolelle, tai niihin kohdistuu jo nykyisellään vaikutus olemassa olevasta tieyhteydestä.

Selvityksen mukaan linjamaisen hankkeen ei arvioida aiheuttavan sellaisia haitallisia vaikutuksia, jotka vaikuttaisivat merkittävästi tarkastelualueella elävän kasvilajiston suotuisaan suojelun tasoon. Ympäröivillä metsäalueilla esiintyy runsaasti vastaavia luontotyyppisiä. Kaavan mukainen tiealueen myötä metsää poistuu noin 25,7 ha, mikä on 6 % noin yhden kilometrin säteellä siitä sijaitsevista metsäpinta-alasta. Peltoalueita häviää noin 1,5 ha.

Selvityksessä arvioidaan, ettei linjamainen hanke aiheuta sellaisia haitallisia vaikutuksia, jotka vaikuttaisivat merkittävästi alueella elävän eläinlajiston elinolosuhteisiin. Tavanomaisen metsälajiston elinympäristöjä tuhoutuu noin 21 ha. Vertailun vuoksi reitin vaikutusalueella esiintyy reilut 30 ha avohakkuita tai nuoria taimikoita, jotka tosin palautuvat keskipitkän ajan kuluessa useiden lajien käyttöön, toisin kuin hankkeessa. Tavanomaisen metsälajiston elinympäristöjä menetetään, mutta sillä ei arvioida olevan vaikutuksia minkään alueella elävän lajin suotuisaan suojelun tasoon.

Melumallinnuksen mukaan meluohjearvojen ylitystä voi suuremmassa liikennemääräarviossa tapahtua tiealueen läheisyydessä, mutta 45 dB alue (luonnonsuojelualueiden päiväohjearvo) ei missään kohti yllä 200 m kauemmas tiestä. Eläinten liikkuminen tien yli on mahdollista jatkossakin. Hanke aiheuttaa paikalliselle eläimistölle tieliikennekuolemia, mutta osa lajeista oppii hyödyntämään avoimina pidettäviä viheralueita ruoan hankinnassa ja mahdollisesti myös käyttämään alikulkua.

Tiealueen lähistöllä ei ole rekisterihavaintoja liito-oravasta, eikä lajista tehty havaintoja liito-oravakartoituksen yhteydessä. Liito-oravan liikkuminen elinympäristöjen välillä on mahdollista jatkossakin eri ilmansuuntiin. Tämä varmistetaan osoittamalla Hietanokantien pohjoispuolelle hevos- ja autoväylien väliin jäävälle suojaviheralueelle (EV) lisämerkintä puuston säilyttämiseksi ja ekologisen yhteyden turvaamiseksi (sp). Näin ollen vaikutuksia ei synny Natura-alueen suojeluperusteena olevan liito-oravan elinympäristöön tai ekologisiin yhteyksiin.

Valitusta tielinjasta ei selvityksessä arvioida syntyvän merkittävää haittaa Natura-alueen suojeluperusteena olevalle linnustolle tai muulle eläinlajistolle.

Arvio vaikutuksista luonnonvaroihin:

Vaikutukset luonnonvaroihin muodostuvat valtaosin tien alle jäävistä maa-alueista. Pääosin talouskäytössä olevaa metsää menetetään noin 25,7 ha, josta noin 6,8 ha tulee suojaviheralueiksi (EV). Peltoja häviää arviolta vajaa 1,5 ha.

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen (MRA 1 § (4)):

Arvio vaikutuksista alue- ja yhdyskuntarakenteeseen:

Asemakaavalla on positiivinen vaikutus alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, sillä se yhdistää Kruunuportin ja satama-alueen sekä parantaa kaupungin pohjoisosien yhteyksiä Vaasan suuntaan. Samalla raskasta liikennettä ja erikoiskuljetuksia saadaan siirrettyä pois kaupungin keskusta-alueelta. Kaavaratkaisun negatiivinen vaikutus aluerakenteeseen on vihervestoston jakautuminen.

Arvio vaikutuksista yhdyskunta- ja energiatalouteen:

Yhdyskunta- ja energiatalouteen asemakaava vaikuttaa positiivisesti yhdistämällä alueita ja luomalla Kruunuportin alueelle sujuvat liikenneyhteydet sataman ja suurteollisuusalueen suuntaan. Kaavaratkaisussa huomioidaan tilavaraus hyödykelinjalle, joka osaltaan on varautumista tulevaisuuden uusiin energiaratkaisuihin.

Vaikutukset liikenteeseen (MRA 1 § (4)):

Arvio:

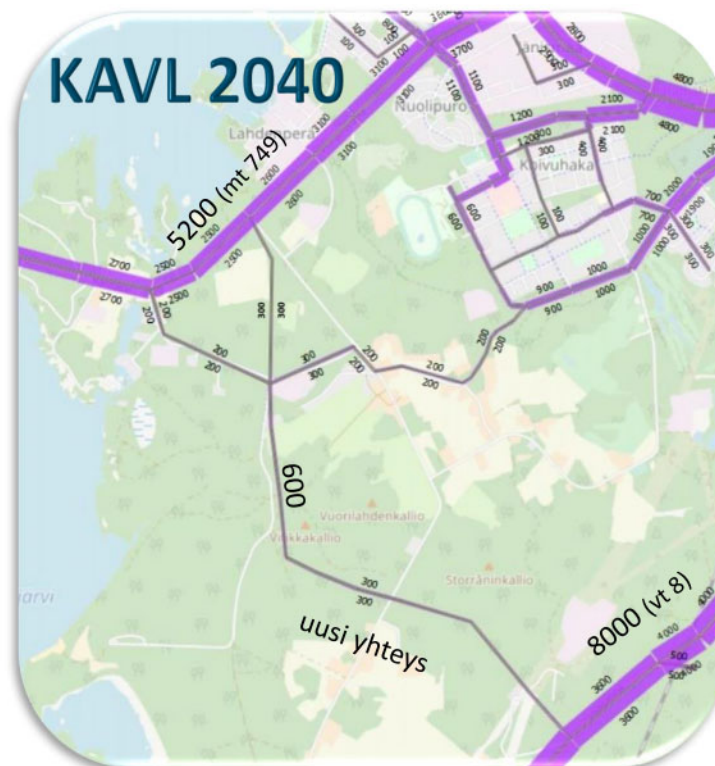
Uudella yhteysvälillä on merkittäviä liikenteellisiä vaikutuksia sekä lähialueelle, että laajemmin kaupunkirakenteeseen.

Uusi tie parantaa yhteyksiä Kruunupyyn ja Vaasan suuntaan sekä parantaa Laajalahden saavutettavuutta sekä autojen että kevyen liikenteen osalta liikenneväylien laadun paranemisen myötä. Toisaalta se tuo enemmän ajoneuvoliikennettä alueella, millä on vai-

kutuksia turvallisuuteen ja nykyisten teiden käyttöön. Alueellista turvallisuutta parantaa etenkin liikennemuotojen erottelu (ajoneuvot, kevyt liikenne, hevoset). Nykytilanteessa näiden rinnakkainen kulku Kvikantin- ja Hietanokantiellä aiheuttaa vaaratilanteita johtuen erityisesti hevosten ja muun liikenteen kohtaamisista.

Ratkaisulla on laajoja vaikutuksia kaupungin liikennetehokkuuteen. Tie toimii Kruunuportin ja sataman välisenä väylänä sekä mahdollistaa erikoiskuljetusten poistumisen Kokkolan kaupunkialueelta ja poistaa katutiloihin niiden osalta kohdistuvat tilavaatimukset. Valtatie 8:lla kaupunkiin johtava liikennemäärä tulee ennusteissa kasvamaan, jolloin uusi tie todennäköisesti tulee vähentämään ruuhkaisuutta etenkin Kirkkolehdon kiertoliittymässä. Tarkkojen liikenne-ennusteiden laadinta on nykytilanteessa hyvin epävarmaa, koska mm. Kruunuportin ja KIP:n alueet sekä kaupunkirakenteen asumisen laajenemisalueet vaikuttavat yhdessä liikennemalleihin.

Kevyelle ja erityisesti pyöräliikenteelle kaavaratkaisulla on huomattavia positiivisia vaikutuksia. Uusien autoteistä erotettujen kevyenliikenteenväylien myötä kulku Rantatieltä ja Koivuhaan/keskustan suunnasta Laajalahteen muuttuu sujuvammaksi ja turvallisemmaksi. Nykyisellään pyöräily Valtatie 8:n vartta on kapean penkereen ja rautatieylityksen vuoksi epämiellyttävää ja vaarallistakin. Yhdystien eteläosaan on kaavassa osoitettu erillinen pyörätie, joka tulee liittymään Hervashagenintien eteläpäähän. Näin saadaan viihtyisä ja turvallinen reitti valtatieltä Koivuhaan ja keskustan suuntaan, mikä tekee Kokkolan ja Kruunupyyn välisestä pyöräilystä houkuttelevampaa.



Liikennemääräarviot vuonna 2021 tehdyn selvityksen mukaan. Arviot tarkentuvat myöhemmin.

Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön (MRA 1 § (5)).

Arvio vaikutuksista kaupunkikuvaan ja maisemaan:

Kaava-alue sijoittuu taajamarakenteen ulkopuolella, joten sen vaikutukset kohdistuvat maisemaan, ei kaupunkikuvaan. Kaavan mahdollistamalla uudella tiellä on merkittäviä paikallisia maisemavaikutuksia. Linjaus sisältää ajoneuvoväylän lisäksi hyödykelinjan tilavarauksen, vaihtelevasti kevyenliikenteen ja hevosten reittejä sekä osalla matkaa meluvallin. Kuivatuksen vaatimat ojat huomioiden tielinjauksesta tulee useita kymmeniä metrejä leveä kokonaisuus. Pääsääntöisesti mäntymetsäisessä maastossa aukko tulee

näkymään melko kauas. Asutuksen kohdalla meluvalli metsittyessään tulee vähentämään linjan näkyvyyttä. Linjauksessa on hyödynnetty olemassa olevia tielinjoja, jotta maisemavaikutuksia on saatu minimoitua.

*Kaavassa on osoitettu paikat kahdelle alikululle. Pohjoinen alikulku painetaan maan alle siten, että tielinjaa ei tarvitse nostaa tarpeettoman paljon olemassa olevaa maanpintaa ylemmäs, jolloin sillä olisi hyvin huomattava maisemallinen vaikutus mäntykan-
kaalla, jossa näkymät ovat pitkiä. Ratkaisu tulee vaatimaan pumppaamon. Tämä alikulku on tarkoitettu vain hevosille.*

*Eteläinen alikulku sijoitetaan maa-ainestenottoalueelle siten, että sen kaivuu hyödyntää tulevaa hiekanottopaikkaa. Ratkaisu on maisemallisesti perusteltu; yhteen kaivantoon saadaan kaksi toimintoa. Samalla alikulun hulevesijärjestelyt saadaan toimimaan ilman pumppaamoja. Tämä alikulku on tarkoitettu ensisijaisesti hevosille, mutta jos kaavassa eteläiseltä alikululta pohjoiseen joh-
tava varaus pyörätielle toteutuu myöhemmin, palvelee tämä alikulku myös pyöräilijöitä.*

Arvio vaikutuksista kulttuuriperintöön:

Kaavaratkaisulla ei ole vaikutuksia kulttuuriperintöön, sillä kaava-alueella ei sijaitse historiallista rakennuskantaa, muinaismuistoja tai muita merkittäviä kulttuurikohteita.

Arvio vaikutuksista rakennettuun ympäristöön:

*Suorat vaikutukset rakennettuun ympäristöön ovat vähäiset, sillä kaava-alue sivuaa rakentamista vain vähäisiltä osin. Kokonaisuutena kaavalla on kuitenkin vaikutusta Kvikantin ja Hervashagenin kylien ympäristöön muokkaamalla alueen yhteyksiä, tuomalla liikenteen ääniä alueelle ja osittain myös näköyhteyksiä kyläalueelta tielle. Näköyhteydet ovat kuitenkin melko vähäisiä Kvikantin-
tien ja Hietanokantien risteysalueen läheisyydessä olevia kiinteistöjä lukuun ottamatta.*

8 KAAVAMERKINNÄT JA –MÄÄRÄYKSET

Kaavamerkinnot ja –määräykset on esitetty asemakaavakartassa.

9 NIMISTÖ

Asemakaavan johdosta syntyy uusi kadunnimi.

10 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Asemakaavan toteutuminen voi alkaa sen saatua lainvoiman.

KOKKOLASSA 10.12.2025

Päivi Cainberg
Kaupunkisuunnittelupäällikkö