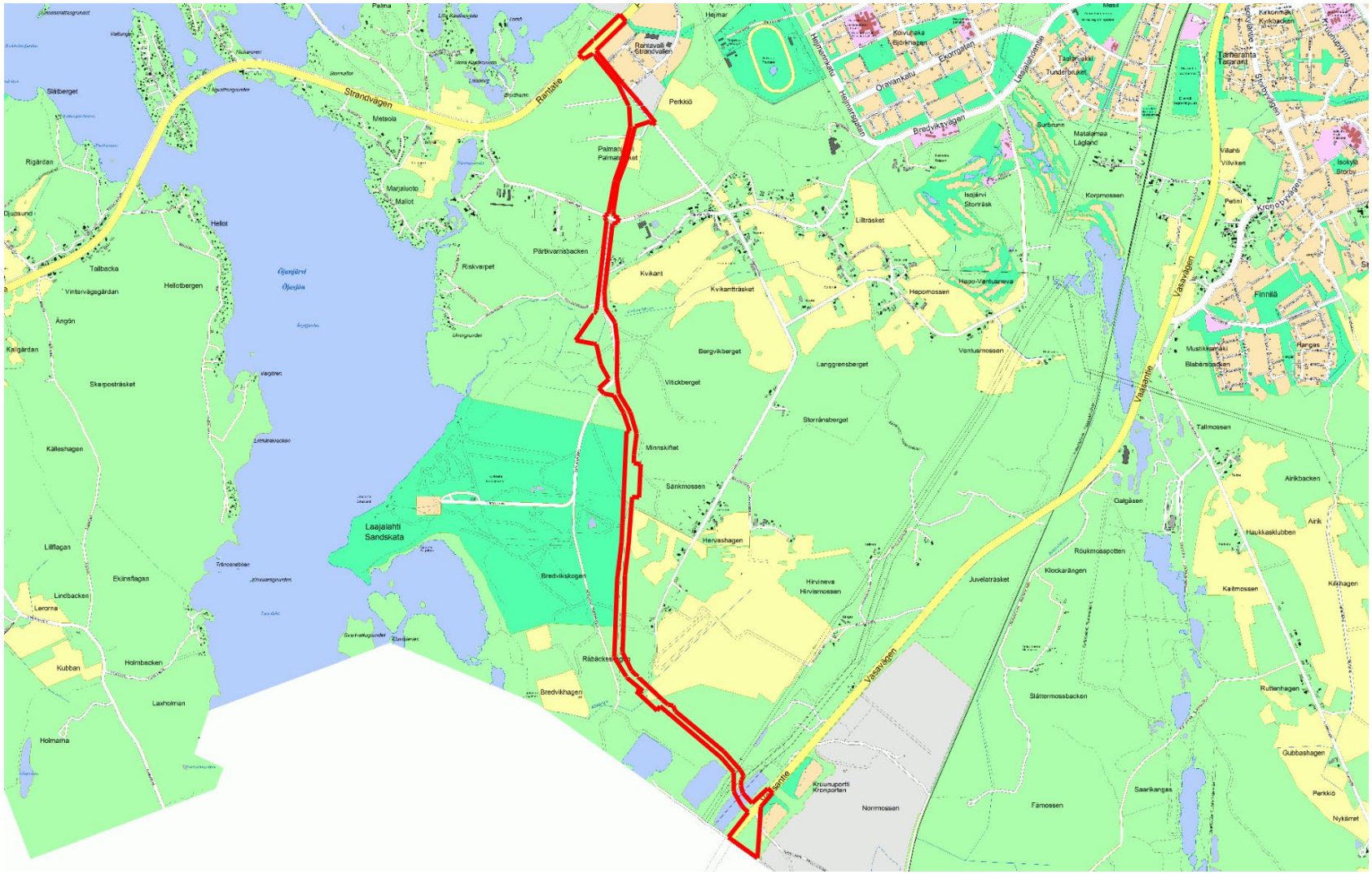
KOKKOLAN KAUPUNKI
KAUPUNKIYMPÄRISTÖ
KAUPUNKISUUNNITTELU

KARLEBY STAD
STADSMILJÖ
PLANERING

ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVANMUUTOS / YHTEYSVÄLI VT8 - RANTATIE (MT 749) / EHDOTUS 2.9.2026 / 18.11.2026



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 ulkoilualuetta, 80. kaupunginosan ja 100. kaupunginosan kaavoittamatonta aluetta sekä 90. kaupunginosan katualuetta.

Kaavan tunnus: 272 80/1
Kaavan päiväys: 2.9.2026 Ehdotus / 18.11.2026 tekniset muutokset
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, kaavasuunnittelija 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-aluetta. Kaava yhdistää Kruunuportin ja Rantavallinkaaren asemakaava-alueet. Alue on kooltaan noin 42 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
1.5 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista....4
2 TIIVISTELMÄ / SAMMANDRAG....5
3 LÄHTÖKOHDAT....7
3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista....7
3.2 Suunnittelutilanne....26
3.3 Vaihtoehtoiset tarkastelut....35
4 SUUNNITTELUN VAIHEET JA OSALLISTUMINEN....36
4.1 Kaavoituksen käynnistäminen....36
4.2 Keskeiset osalliset....36
4.3 Osallistuminen, yhteistyö ja päätökset....37
4.4 Vuorovaikutus osallisten kanssa....38
Katusuunnitelman yleisötilaisuus....40
4.5 Maanhankinta....40
5 ASEMAKAAVAN KUVAUS....41
5.1 Yleiskaavan ajantasaisuus ja sisältövaatimukset....41
5.2 Kaavaluonnoksesta ehdotukseen....43
5.3 Ehdotukseen tehdyt muutokset....43
5.3 Kaavan rakenne....44
5.4 Aluevaraukset....58

5.5 Muut alueet 58
6 HAVAINNOLLISTAVAT SUUNNITELMAT 59
6.1 Otteita kaavakartasta 59
6.2 Katusuunnitelmaluonnoksen havainnollistavia kuvia 63
7 ASEMAKAAVAN VAIKUTUKSET 64
8 KAAVAMERKINNÄT JA –MÄÄRÄYKSET 72
9 NIMISTÖ 73
10 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS 73
ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE 74

1.5 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista

- Pääsuuntaselvitys VT8 – MT749
- Pääsuuntaselvityksen karttaliite vaihtoehtolinjauksista
- Pääsuuntaselvityksen luontoselvitys vaikutustenarviointeineen
- Pääsuuntaselvityksen meluselvitys
- Asukaskyselyn raportti
- Kaavakartan otteet suurennettuina
- Yhdystien HASU-tutkimus (Envineer Oy 8.6.2026)
- Yhdystien pohjavesivaikutukset Laajalahden pohjavesialueella (Envineer Oy 3.7.2026)
- Kvikantin yhdystien liikenne-ennuste (Ramboll Oy 06/2026)
- Maastokatselmuslausunto (Ramboll Oy 9.12.2025)
- Laajalahden perustilaselvitys liitteineen (Envineer Oy 31.1.2025)

LIITTEET

Selostuksen liite 1: Tiivistelmä valmisteluvaiheen lausunnoista ja mielipiteistä sekä kaavanlaatijan vastineet
Selostuksen liite 2: Tiivistelmä ehdotusvaiheen lausunnoista ja muistutuksista sekä kaavanlaatijan vastineet

2 TIIVISTELMÄ / SAMMANDRAG

Suunniteltava asemakaava yhdistää Kruunuportin ja Rantavallinkaaren asemakaava-alueet. Se myös sivuaa Laajalahden asemakaava-aluetta. Asemakaavatyön kokonaispinta-ala on n. 42 ha.

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.

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

Aloite asemakaavatyöhön on Kokkolan kaupungilta. Se on tullut tarpeesta järjestää erikoiskuljetuksille turvallinen reitti kaupunkikeskustan sijaan, yhdistää Kruunuportti satamaan ja vähentää erityisesti Kirkkolehdon kiertoliittymän alueelle ajoneuvoliikenteen määrää. Asemakaavatyössä huomioidaan mahdollisen hyödykelinjan tarve. Yhteysvälistä on tehty pääsuuntaselvitys päivämäärällä 13.12.2024. Asemakaavan muutoksen tavoitellaan valmistuvan loppuvuonna 2026.

Asemakaava-alueen maanhankinta toteutetaan vapaaehtoisin kaupoin tai lunastusmenettelynä. Maankäyttösopimuksia ei kaavatyön johdosta laadita. Kaavamuutoksessa vähäinen osa (n. 0,6 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. Detaljplanearbetet är ca 42 hektar stort.

Planområdet omfattar oplanerat område och gatuområde i stadsdel 53, område för allmän väg (LT) och oplanerat område i stadsdel 63, friluftsoch strövområde (VR) i stadsdel 70, oplanerat område i stadsdel 80 och stadsdel 100 samt gatuområde i stadsdel 90.

Genom detaljplanen och detaljplaneändringen bildas skyddsgrön- och gatuområde i stadsdel 53, område för allmän väg I stadsdel 63, skyddsgrönoch gatuområde I stadsdel 80 samt skyddsgrön- och gatuområde samt område för allmän väg I stadsdel 100.

Initiativet till detaljplanen är Karleby stads. Det har uppstått ur behovet att skapa en säker rutt för specialtransporter i stället för stadskärnan, att förena Kronporten med hamnen och att minska fordonstrafiken särskilt i Kyrklundens cirkulationsplats. I detaljplanearbetet beaktas också det eventuella behovet av en försörjningsledning. För förbindelsesträckan har en huvudriktningsutredning utarbetats som daterats 13.12.2024. Målet är att detaljplaneändringen ska vara färdig i slutet av 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 0,6 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 suunnittelualueen 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.

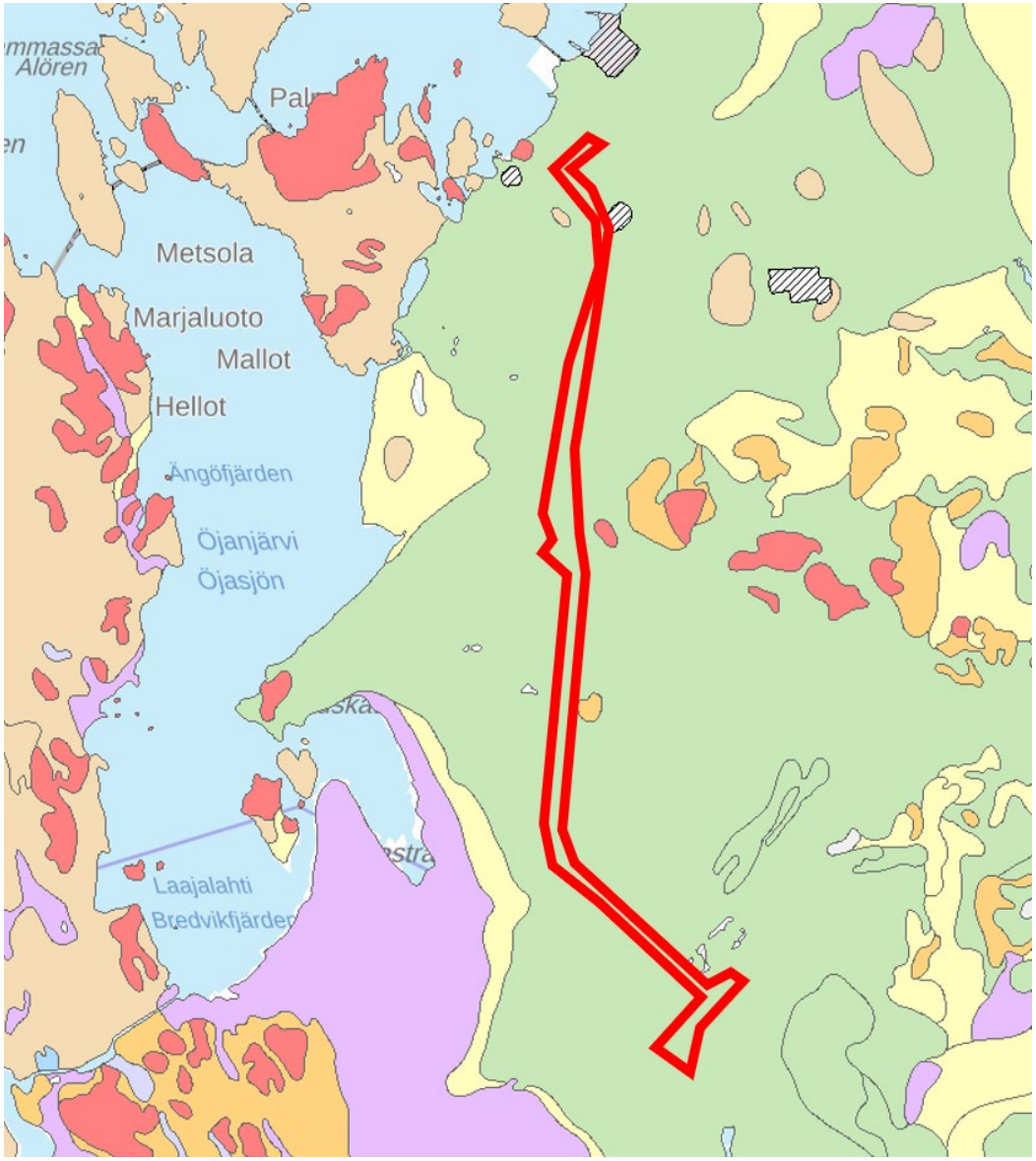


3.1.2 Luonnonympäristö

<u>Maaperä</u>

Suunnittelualueen maaperä on hiekkaa (Hk). Tarkemmissa tutkimuksissa sen todettiin koostuvan hiekasta, karkeasta hiekasta, hienosta hiekasta sekä silttihiekasta.

Maaperä on hyvin vettä läpäisevää ja rakennettavuudeltaan hyvä.

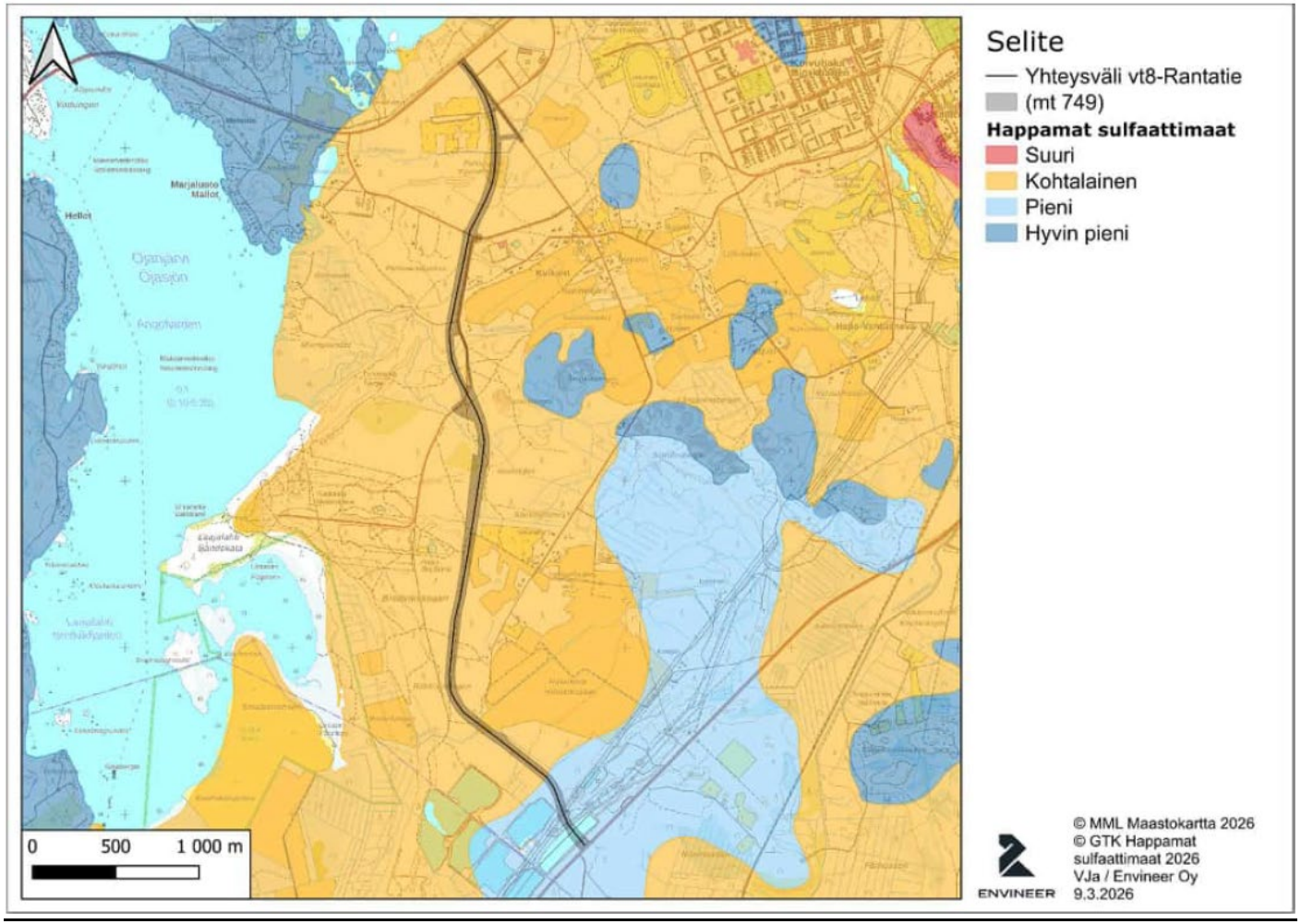


Maaperäkartta GTK 1:20 000
vihreä = hiekka
keltainen = karkea hieta
punainen = kalliomaa
ruskea = hiekkamoreeni
violetti = hieno hieta

Happamien sulfaattimaat

Kaava-alueella todennäköisyys hasu-maiden esiintymiseen GTK:n kartta-aineiston perusteella on pääosin kohtalainen, eteläosassa pieni.

Tielinjalla suoritettiin keväällä 2026 tarkentavia hasu-kairauksia. Tutkimuksissa ei havaittu viitteitä todellisista happamista sulfaattimaista (THS) eikä potentiaalisista happamista sulfaattimaista (PHS).



Kasvillisuus ja luontotyypit

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

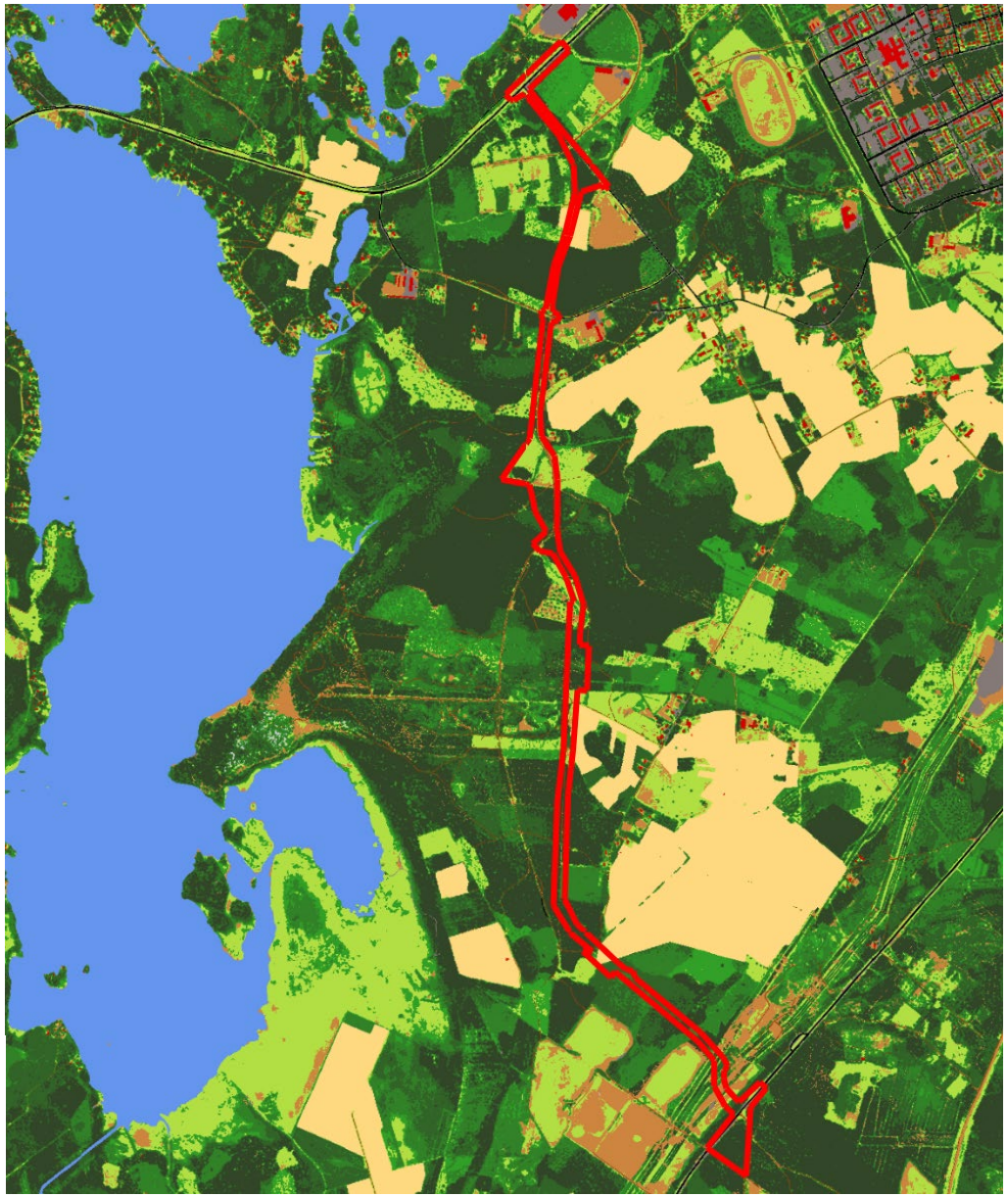
Puusto on pääosin alle 80-vuotiasta. Monin paikoin sen ikä on harvennusten jäljiltä 50 vuoden molemmin puolin. Suunnittelualueella on myös viime vuosina päätehakattuja alueita.

Suunnittelualueen kasvillisuus on pääasiassa variksenmarja-puolukkatyypin (EVT) ja variksenmarja-kanervatyypin (ECT) mäntyvaltaista kangasmetsää sekä kulttuurivaikutteista joutomaata.

Tielinjaus sivuaa pohjoispäässä varttuneempaa variksenmarja-puolukkatyypin (EVT) kuivahkoa kangasmetsää, jossa on heikosti havaittavissa vanhoja lentohiekkamuodostelmia.

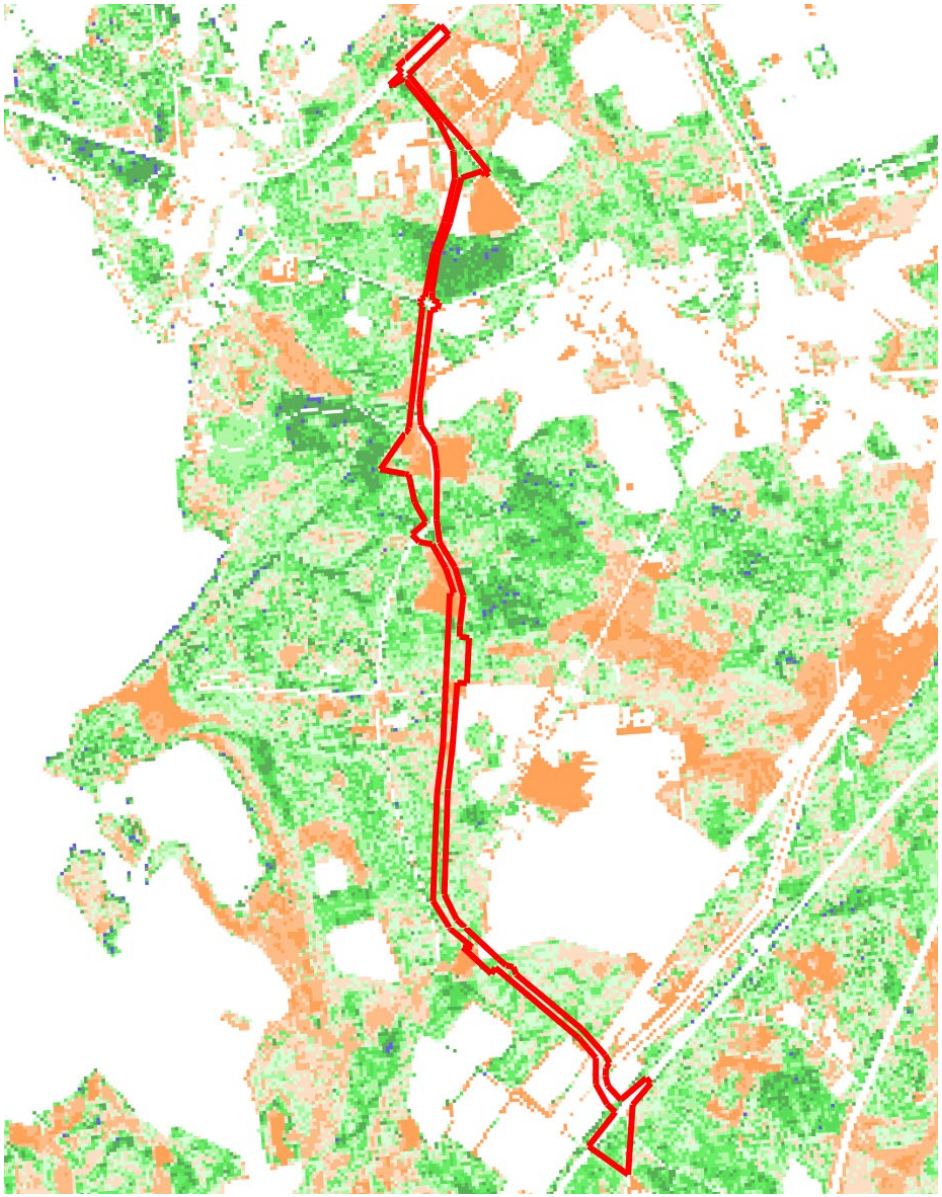
Eteläpäässä kaava-alue sivuaa noin 150 m etäisyydeltä metsälaki 10 § kohdetta Råbäckenin puron varressa, joka on luonnontilaisen kaltaista käenkaali-oravanmarjatyypin (OMaT) aluetta, jossa on joitain kookkaita kuusia ja haapoja.

Suunnittelualueella olevia luontotyyppejä löytyy runsaasti ympäröivistä metsistä.



Suomen ympäristökeskuksen ”Maanpeite 2m 2022 kasvillisuuden korkeudella” - kartta.
Kaava-alue esitetty yhtenäisellä punaisella viivalla, Laajalahden Natura 2000 – alue katkoviivalla.

Kuvassa esitetty puuston ikä Luonnonvarakeskuksen vuoden 2023 tietoaineiston mukaisesti. Mitä vanhempi puusto, sitä tummemman vihreä väri. Oranssi esittää tuoretta päätehakattua alaa. Kvikantintien pohjoispuolen tummanvihreä metsäalue erottuu ialtään muusta suunnittelualueen puustosta. Siellä on yli 80-vuotiasta havumetsää, paikoin myös yli 100-vuotiasta metsää.





Alueelle luonteenomaista kuivahkon kankaan talousmetsää (kuva: Ramboll Oy)



Hiekanottokuopan vesiallas alueen eteläosissa (kuva: Ramboll Oy)



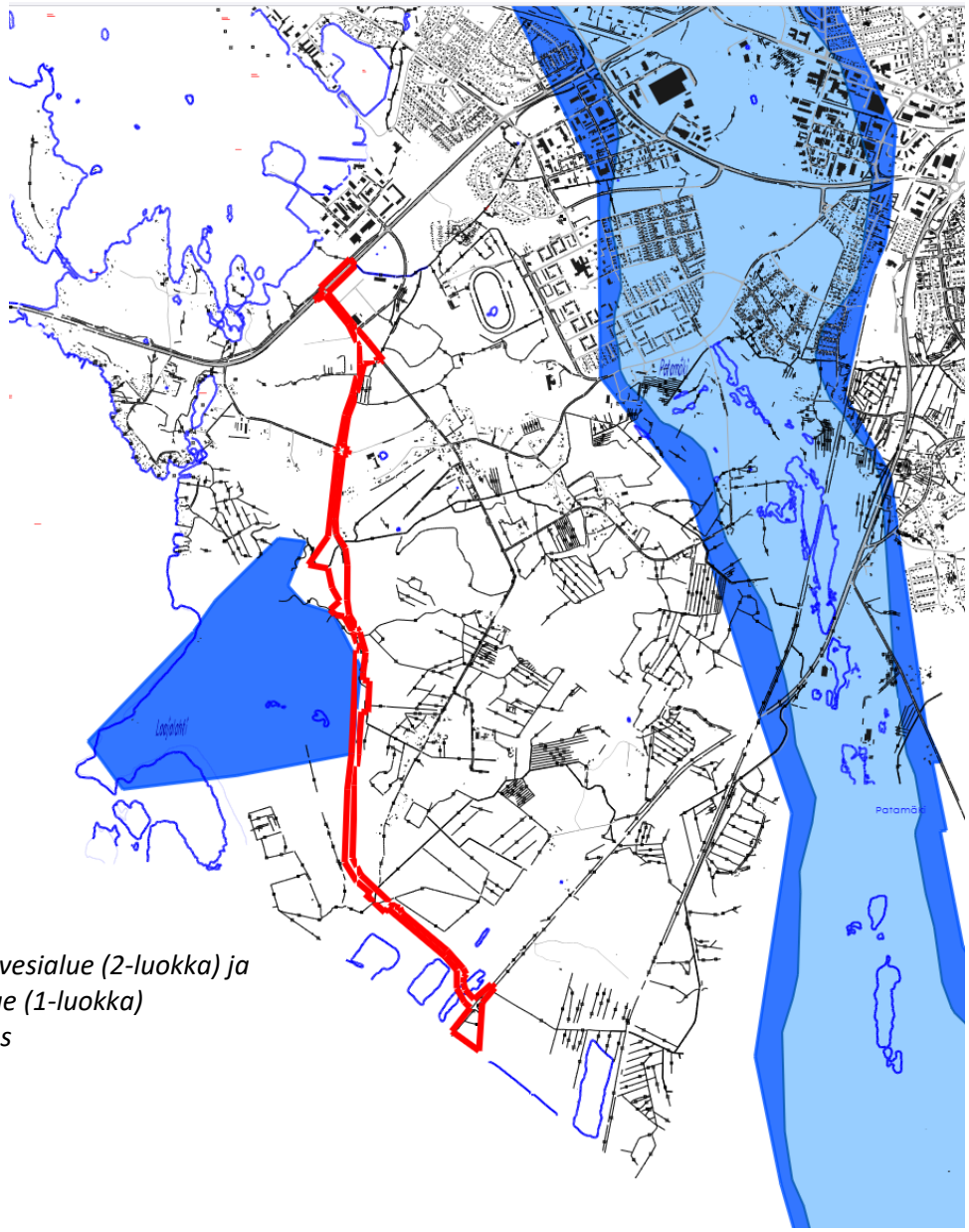
Råbäcken-puron luonnontilaisen kaltaista osaa, joka sijaitsee kaava-alueesta 150 m länteen (kuva: Ramboll Oy)

Pohja- ja pintavedet

Suunnittelualueen keskiosa sijaitsee vedenhankintakäyttöön soveltuvan Laajalahden pohjavesialueen (2-luokka) välittömässä läheisyydessä. Patamäen vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue (1-luokka) sijaitsee lähimmillään noin 1,5 km etäisyydellä.

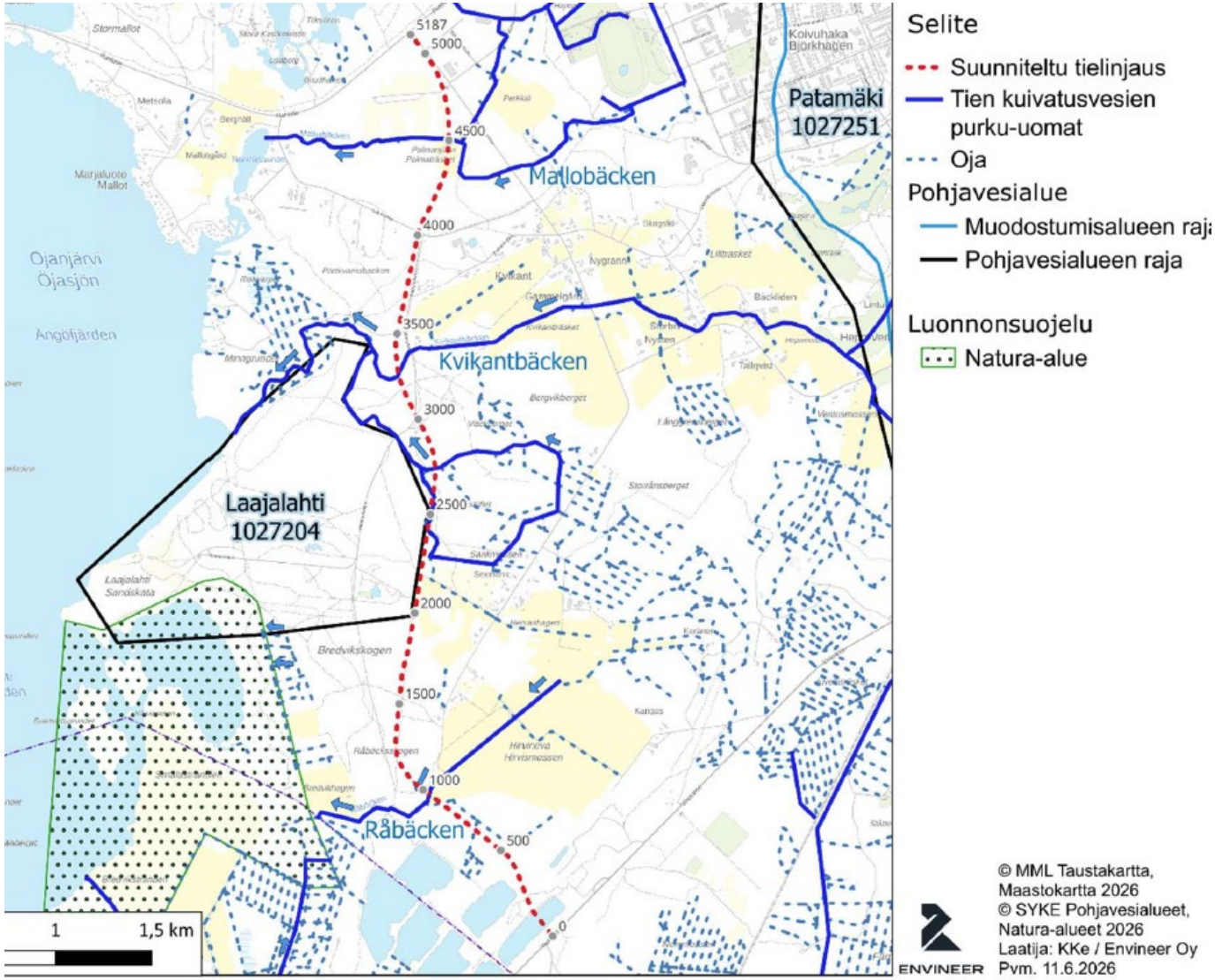
Laajalahden pohjavesialueella ei ole vedenottamoita eikä sille ole määritelty erillistä pohjaveden muodostumisaluetta.

Kesällä 2026 valmistui selvitys ”Yhdystien pohjavesivaikutukset Laajalahden pohjavesialueella” (liitteenä). Selvityksessä tutkittiin alueen nykytilannetta, tiehankkeen vaikutuksia pohjavesiin sekä keinoja haitallisten vaikutusten vähentämiseen.

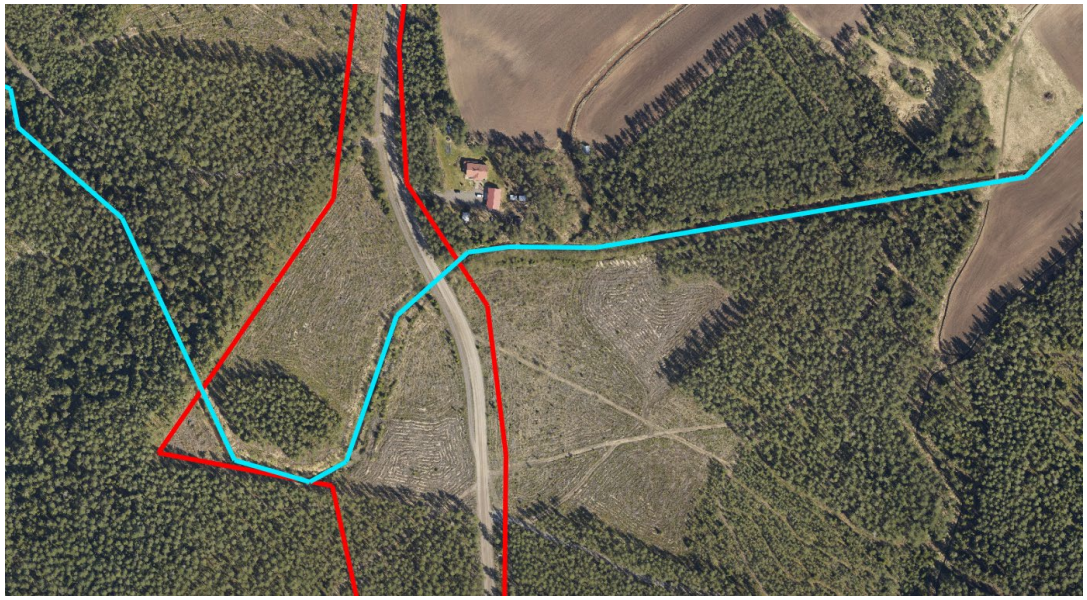


Vasemmalla Laajalahden pohjavesialue (2-luokka) ja oikealla Patamäen pohjavesialue (1-luokka)
Lähde: Suomen ympäristökeskus

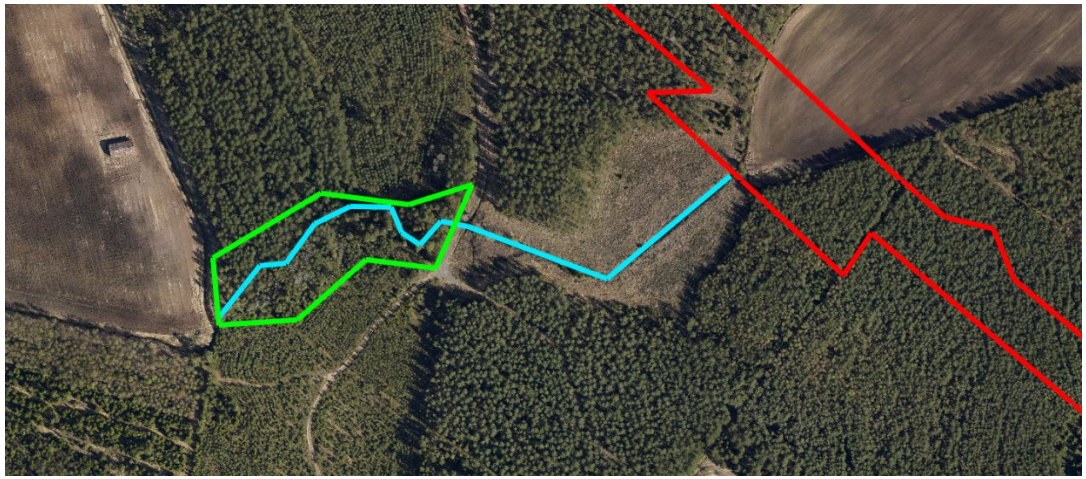
Tielinjaa ympäröivien alueiden hulevedet ohjautuvat luonnollisia reittejä sekä ojia pitkin suurilta osin purku-uomiin, joita pitkin edelleen Öjanjärveen.



Keskeiset pintavesien purku-uomat Mallotbäcken, Kvikantbäcken ja Råbäcken. Kaikista kolmesta vedet ohjautuvat Öjanjärveen.



Kvikantbäcken (sinisellä) kulkee kaava-alueen (punaisella) läpi.



Ilmakuva Råbäcken-puron ympäristöstä suunnittelualueen eteläosassa. Uoma sinisellä, ja sen luonnontilaisen kaltainen osuus rajattu vihreällä. Kaava-alue punaisella. Puron välittömässä läheisyydessä on päätehakattuja alueita.

Puro mutkittelee suunnittelualueen länsipuolella luonnontilaisena, ja sen varrella kasvaa joitain kookkaita kuusia ja haapoja. Tällä kohtaa puronvarsi on luonnontilaisen kaltaista käenkaali-oravanmarjatyypin aluetta, joka on metsälaki 10 § kohde.

Natura 2002

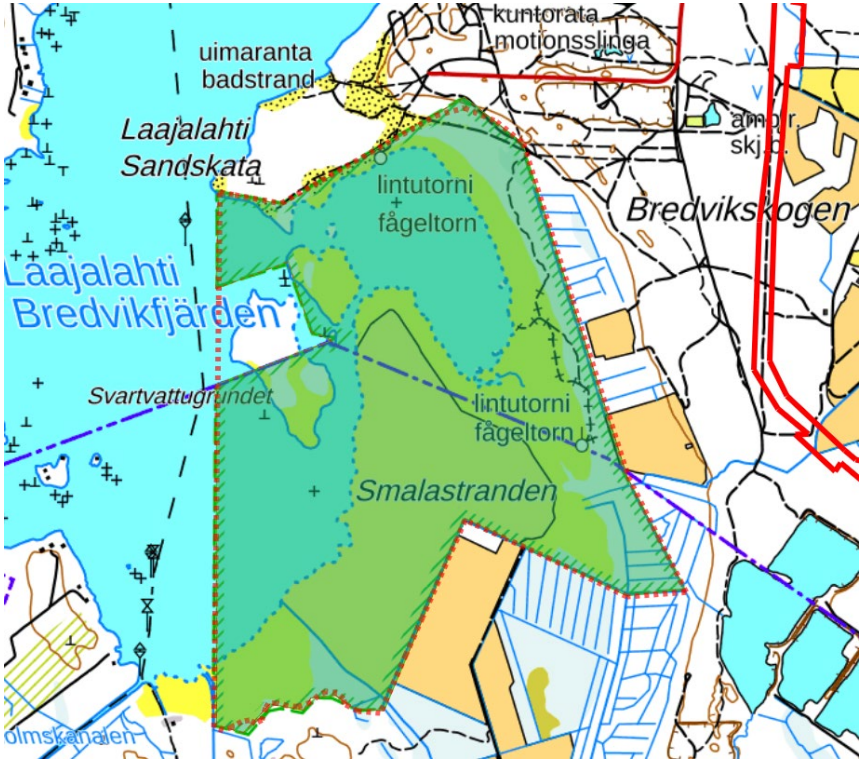
Laajalahden Natura 2000 – alue sijaitsee kaava-alueen länsipuolella lähimmillään noin puolen kilometrin etäisyydellä. Kyseessä on entinen merenlahti, joka vuonna 1969 on padottu makeanvedenaltaaksi. Laajalahden rantaniitty on Kokkolan laajin. Alue on merkittävä lintujen pesimis-, ruokailu- ja levähdyspaikka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

Laajalahti kuuluu valtakunnalliseen lintuvesiensuojeluohjelmaan. Koko alueen suojelu toteutetaan luonnonsuojelulain nojalla.

Alueen suojeluperusteina ovat oheisessa taulukossa luetellut luontotyypit sekä 31 lintulajia ja liito-orava. Kaikkien niiden suojelutavoitteena on vähintäänkin alueen merkityksen säilyttäminen osana verkostoa.

Lisäksi alueen suojelussa ja hoidossa painotetaan seuraavia tavoitteita:

- alueella vallitseva luontotyyppien ja lajien sekä niiden elinympäristöjen tila säilytetään turvaamalla luonnon omien prosessien mukainen kehitys
- alueella vallitseva luontotyyppien ja lajien sekä niiden elinympäristöjen tila säilytetään hoitotoimenpiteillä.



Koodi	Nimi	Pinta-ala, ha
91D0	puustoiset suot	0.48
9030	maankohoamisrannikon primäärisukkessio-vaiheiden luonnontilaiset metsät	15
1630	itämeren boreaaliset rantaniityt	15
7140	vaihettumissuot ja rantasuot	10
9050	boreaaliset lehdot	4

Lähde: Ympäristöhallinnon verkkopalvelu

Eläinlajisto

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.

Hömötiaisesta on linnustokartoituksen havaintopiste noin 170 m tienlinjasta lähellä eteläosan maanottoaluetta. Lajille potentiaalisin pesimäbiotooppi on Laajalahden suojelualueella, missä on runsaasti laho- ja kolopuita. Havaintopiste sijoittuu talousmetsään, jollaisia on alueen ympäristössä runsaasti. Tielinja ei siis juurikaan vähennä lajin pesimämahdollisuuksia alueella.

Pyyhavainto on noin 50 metriä kaava-alueen reunasta itään keskivaiheilla tielinjaa. Lajille soveltuvaa pesimäbiotooppia on runsaasti lähialueen metsissä.



Hömötiaisen havaintopiste



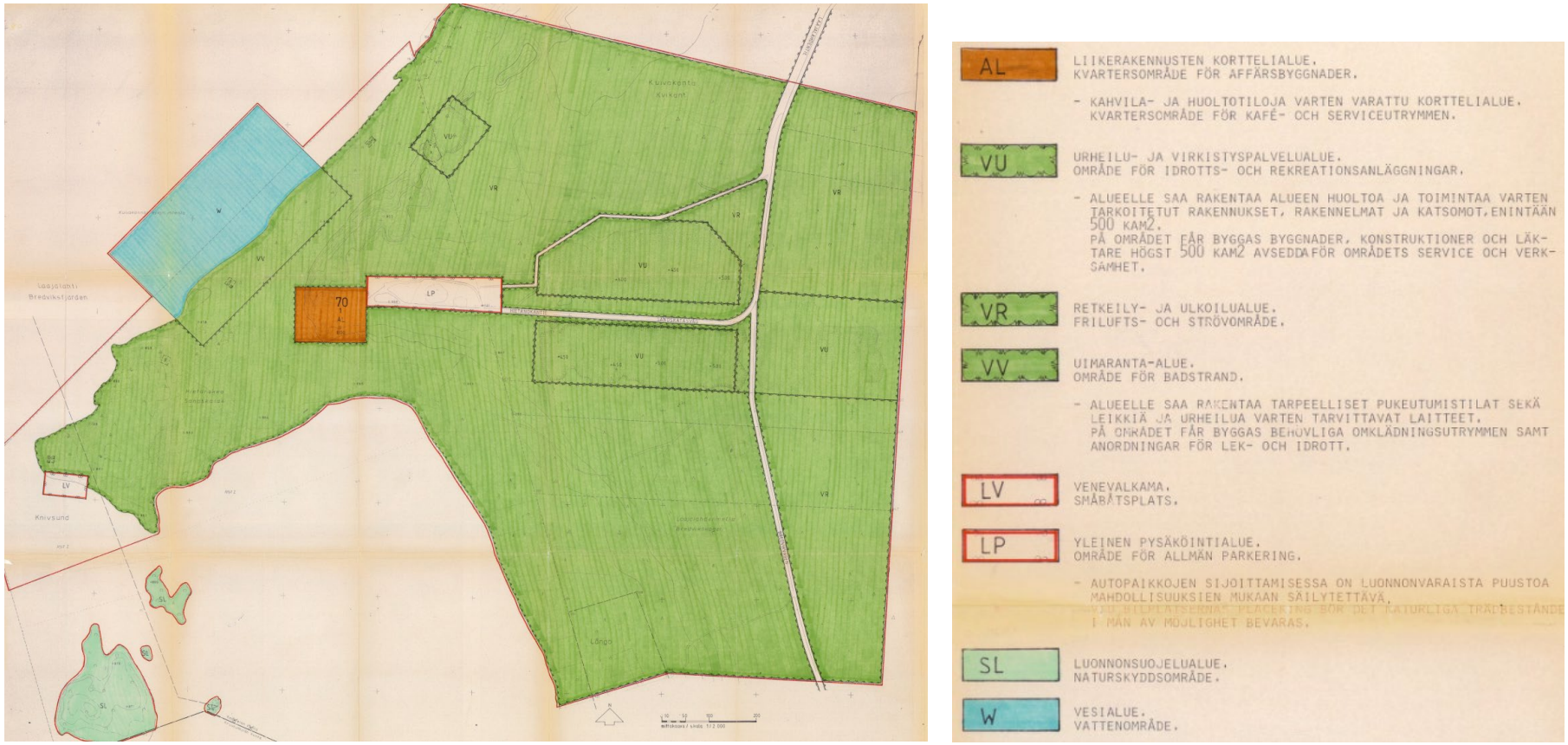
Pyyn havaintopiste

Luonnonsuojelulain luontodirektiiviin kuuluvasta saukosta ei selvityksissä tehty havaintoja, mutta sen esiintymistä ei voida poissulkea. Purojen kohdalla käytetään halkaisijaltaan vähintään 80 cm rumpuputkia, jotka mahdollistavat saukon liikkumisen alueella.

Luontoselvityksessä ei havaittu merkkejä liito-oravasta. Tielinjaa lähimmät tunnetut pesimäalueet ovat Laajalahden suojelualueen rantametsät. Lajia esiintyy eri puolilla kaupunkia, joten sen liikkumisyhteyksien varmistaminen on lajille tärkeää. Hirvinevan ja Kvikantin peltoaukeat sekä

vt8:n suuntainen leveä voimajohtokäytävä katkaisevat liito-oravan liikkumismahdollisuudet Laajalahdesta itään Saarikankaan suuntaan. Siksi lajin kulkureittien varmistaminen tulee kohdistaa erityisesti kaava-alueen pohjoisempiin osiin. Tältä osalta viherkäytävät jatkuvat mm. Koivuhaan etelä- ja pohjoispuolitse sekä Rantatien vartta kaupungin pohjoisosiin.

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 ääntteleviä koiraita tai löydetty lisääntymis- ja levähdysalueita.



Hietanokan asemakaava vuodelta 1985

3.1.3 Rakennettu ympäristö

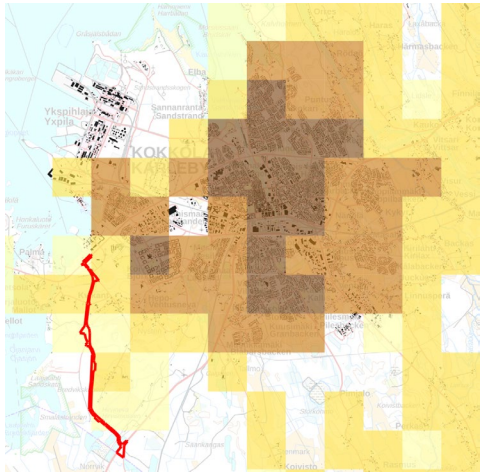
Yhdyskuntarakenne

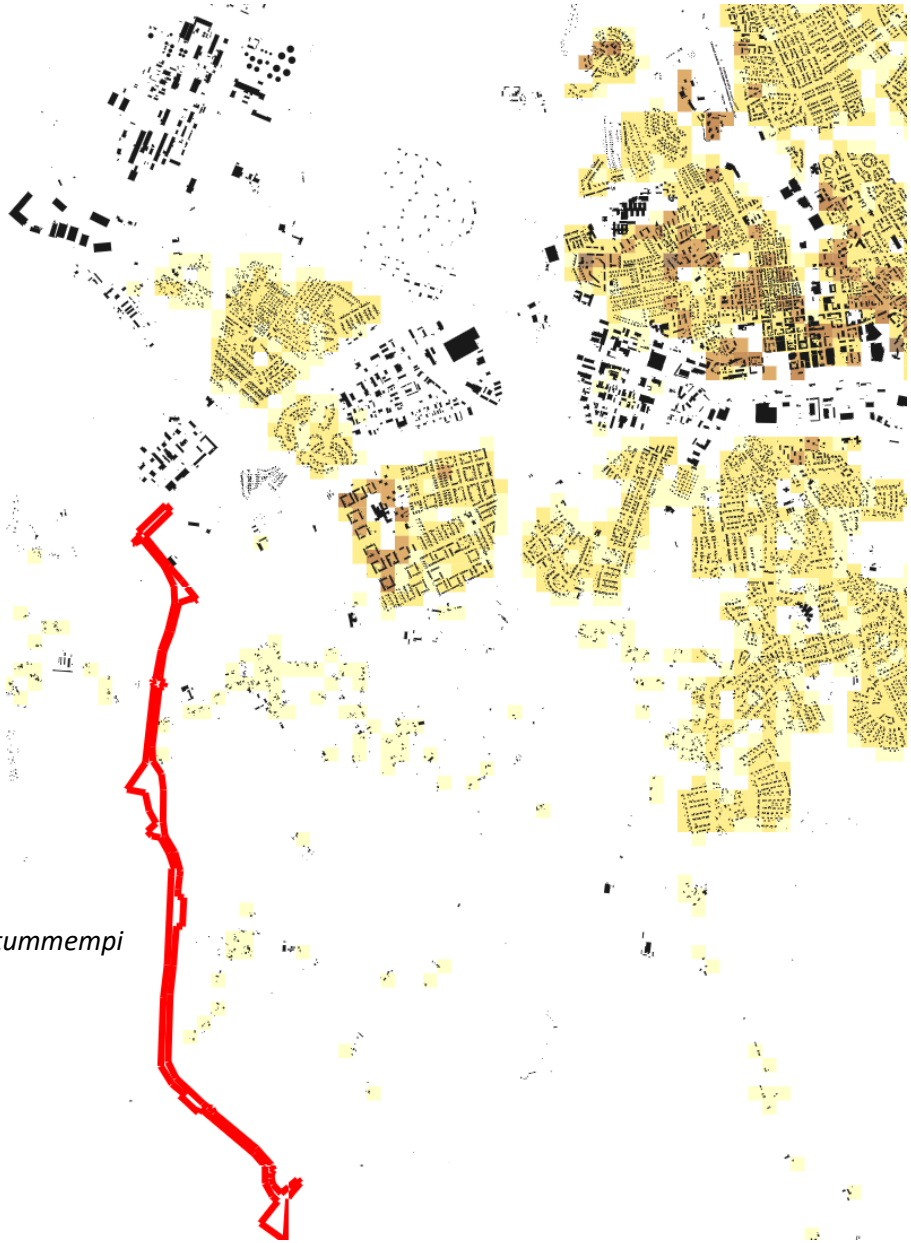
Kaava-alue sijaitsee taajama-alueen ulkopuolella, maa- ja metsätalousvaltaisella alueella. Sen ympäristössä on erityisesti kylämäistä asutusta, maanviljelystä ja hevostiloja. Pohjoisosassa on Rantavallin alue, jonne rakentuu toimitilarakennuksille sekä jätteenkäsittelylle varattuja korttelialueita. Alueen läheisyydessä on myös mm. maanrakennus- ja kuljetusalan varikkoalue.

Väestö

Tielinja sijaitsee kaupunkirakenteen ulkopuolella harvaan asutussa maaseutumaisessa ympäristössä, Kvikantin ja Hervashagenin kylien länsipuolella. Sen välittömässä läheisyydessä on kaksi asuinkiinteistöä, muualla etäisyyttä asuinrakennuksiin on vähimmillään n. 200 metriä.

Alueelle luonteenomaista on asutuksen kytkeytyminen hevostalleihin; ympäristössä sijaitsee merkittävä keskittymä hevosalan yrittäjiä, harrastajia, ravureita sekä alueen reitistöjä muuten käyttäviä. Näin ympäristön muutosten vaikutukset heijastuvat monelle sekä asumiseen että elinkeinoon.



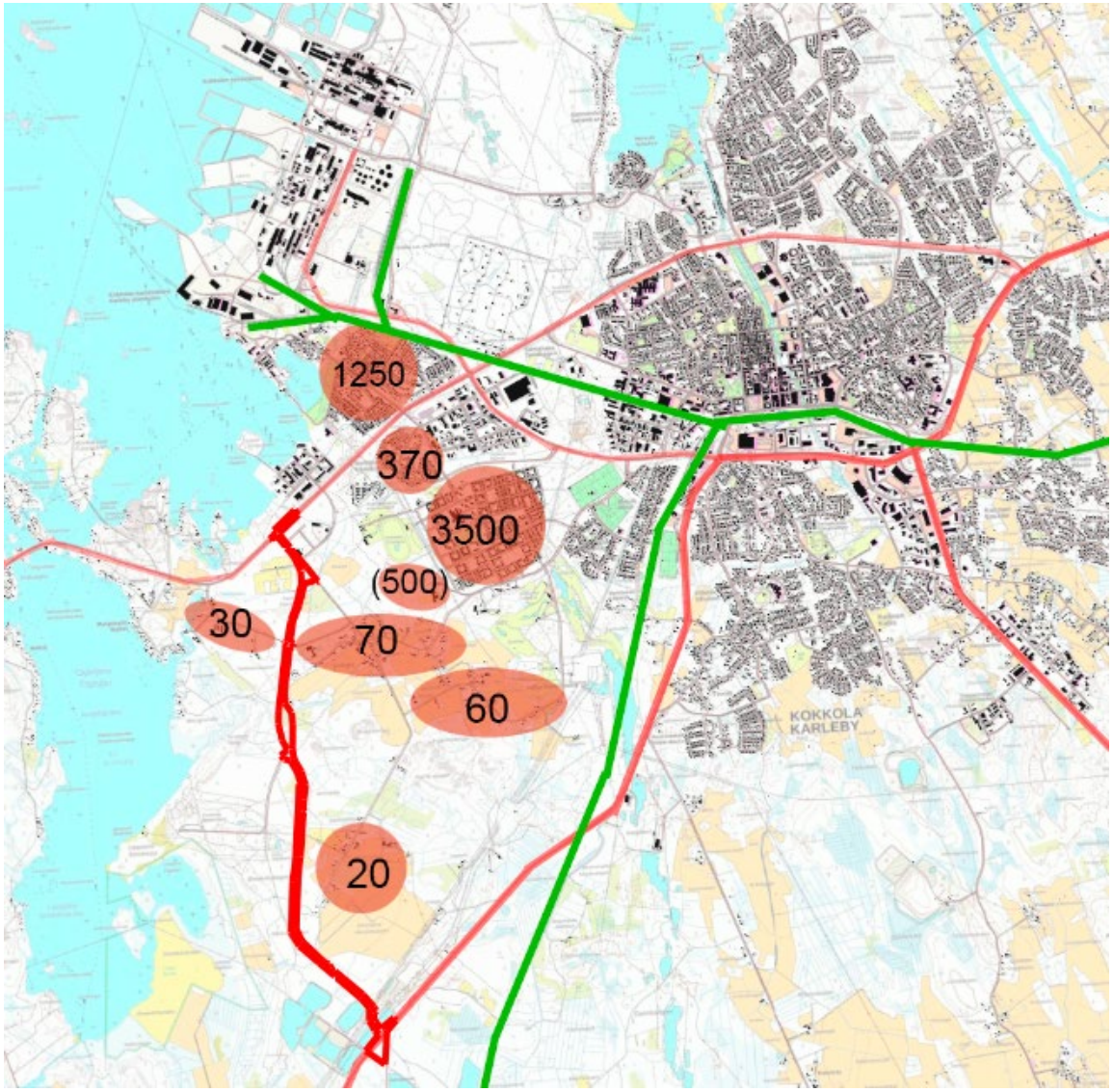


Asukasmääriä esittävät kartat, joissa tummempi tarkoittaa suurempaa asukastiheyttä. Suunnittelualue kartoissa punaisella.

Tielinjan läheisyydessä asuu Kvikantin, Hervashagenin ja Hepo-Ventuksen kyläalueilla yhteensä noin 180 henkeä.

Reilun kilometrin etäisyydellä sijaitsee Koivuhaka (n. 3500 hlö), Nuolipuro (n. 370 hlö) ja Ykspihlaja (n. 1250 hlö).

Koivuhaan ja Kvikantin väliin on suunnitteilla Laukkametsän (aiemmassa vaiheessa nimeltään Palmajärvi I) asuinalue, jonka asukasmäärän arvio on 500 henkeä.



Kartta esittää suunnittelualuetta lähimpänä olevien asuinalueiden asukasmääriä. Suunnittelualue punaisella.

<u>Työpaikat ja elinkeinotoiminta</u>

Kaava-alue on kapea putkikaava, jonka sisäpuolelle ei jää elinkeinotoiminnan tai työpaikkojen alueita. Suunnittelualue tosin kulkee talousmetsien sekä vähäisemmissä määrin peltojen alalla. Pitkän kaava-alueen ympäristössä on kuitenkin monipuolisesti erilaisia työpaikkoja ja elinkeinotoimintaa.

Pohjoisessa suunnittelualue sivuaa kahta asemakaavoitettua aluetta: Rantavallinkaarta ja Lahdenperää. Rantavallinkaari on parhaillaan rakentumassa toimitilarakennusten (KTY) sekä jätteenkäsittelyn (EJ) korttelialueiksi. Jälkimmäiselle saa rakentaa myös teollisuus ja varastotiloja.

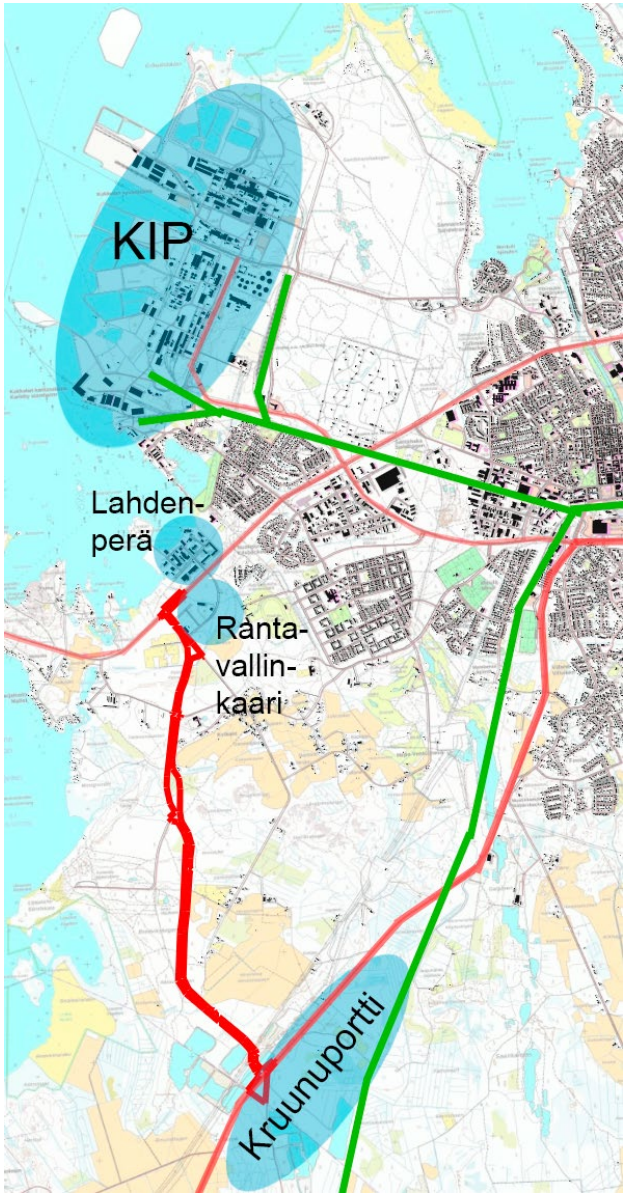
Rantatien pohjoispuolella sijaitsee Lahdenperä, jonka kolmessa voimassa olevassa asemakaavassa on osoitettu korttelialueita teollisuus- ja varastorakennuksille (T). Tämä alue on rakentunut ja siellä sijaitsee runsaasti veneteollisuutta.

Kaava-alueen varrella, Kvikantin ja Hervashagenin ympäristössä, on vajaa kolmekymmentä hevostallia. Näissä toimii mm. ravi- ja harrastetalleja. Yleensä tallinpitäjä myös asuu paikalla ja kokonaisuuteen liittyy osalla muuta maataloustoimintaa. Alue poikkeaa siis toiminnoiltaan, luonteeltaan kuin maisemaltaankin muista kaupungin elinkeino- ja asuinalueista.

Alueen ympärillä on myös maa- ja metsätaloutta sekä mm. maansiirto- ja kuljetusalan toimintaa.

Eteläpäässä kaava liittyy Kruunuportin teollisuusalueeseen. Kokkolan alueella siellä on voimassa yksi asemakaava, joka mahdollistaa teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen, jolle saa sijoittaa merkittävän, vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen (T/kem) sekä toimitila- ja logistiikkatoimintojen korttelialueita (KTY/log). Tämän kaava-alueen eteläpuolella, Kruunupyyn kunnan alueella, on voimassa Kruunuportti II – asemakaava, joka mahdollistaa niin ikään T/kem-toiminnan. Pohjoispuolelle, Kokkolan alueella, on vireillä Kruunuportti III -asemakaava, jonka käynnistämisestä kaupunginhallitus on päättänyt 19.5.2025 § 210. Kruunuportin alueelle on tulossa arviolta noin 1500 työpaikkaa.

Noin 2 km kaava-alueesta pohjoiseen alkaa Ykspihlajan suurteollisuusalue (KIP) ja Kokkolan satama. Alue työllistää n. 2400 henkeä ja kytkeytyy yhteysväliin tavara- ja erikoiskuljetusten kautta.



Työpaikka-alueita kaava-alueen ympäristössä. Suunnittelualue tummanpunaisella, ajoneuvoliikenteen pääväylät vaaleanpunaisella, junaraiteet vihreällä.

Kokkolan alueella sijaitseva Kruunuportin asemakaava, johon suunnittelualue rajautuu eteläpäästään.

KTY/log

TOIMITILARAKENNUSTEN SEKÄ LOGISTIIKKATOIMINTOJEN KORTTELIALUE.
KVARTERSOMRÅDE FÖR VERKSAMHETSBYGGNADER OCH LOGISTIKFUNKTIONER.

- ALUEELLE SAA SIJOITTAA LIIKE- JA TOIMISTORAKENNUKSIA, YMPÄRISTÖHÄIRIÖITÄ AIHEUTTAMATTOMIA TEOLLISUUS- JA VARASTORAKENNUKSIA SEKÄ KULJETUKSEEN JA VARASTONTIIN LIITTYVIÄ LOGISTIIKKATOIMINTOJA, MYÖS POLTTOAINEEN JAKELUPISTEEN.
PÅ OMRÅDET FÅR PLACERAS AFFÄRS-OCH KONTORSBYGGNADER, INDUSTRI- OCH LAGERBYGGNADER SOM INTE GER UPPHOV TILL MILJÖFÖRSTÖRINGAR, LOGISTIKFUNKTIONER MED ANSLUTNING TILL TRANSPORT OCH LAGRING SAMT FÖRSÄLJNINGSSTÄLLE AV DRIVMEDEL MED ANKNYTNING TILL OVANNÄMNDA LOGISTIKFUNKTIONER.

- VÄHITTÄISKAUPAN SUURYKSIKÖN SIJOITTAMINEN ALUEELLE ON KIELLETTY.
EN STORENHET INOM DETLAJHANDEL ÄR INTE TILLÅTEN PÅ OMRÅDET.

T/kem

TEOLLISUUS- JA VARASTORAKENNUSTEN KORTTELIALUE, JOLLE SAA SIJOITTAA MERKITTÄVÄN, VAARALLISIA KEMIKAALEJA VALMISTAVAN TAI VARASTOIVAN LAITOKSEN.
KVARTERSOMRÅDE FÖR INDUSTRI- OCH LAGERBYGGNADER DÄR EN BETYDANDE ANLÄGGNING FÖR PRODUKTION ELLER LAGRING AV FARLIGA KEMIKALIER FÅR PLACERAS.

- KORTTELIALUEELLE SAADAAN SIJOITTAA TOIMINTAA, JOTA KOSKEE EU-DIREKTIIVI VAARALLISTEN AINEIDEN AIHEUTTAMIEN SUURONNETTOMUUKSIEN TORJUNNASTA.
PÅ KVARTERSOMRÅDET FÅR PLCERAS VERKSAMHET FÖR VILKEN EU-DIREKTIVET OM BEKÄMPNING AV STOROLYCKOR ORSAKADE AV FARLIGA ÄMNEN GÄLLER.

- LISÄKSI ALUEELLE SAADAAN SIJOITTAA MUITA TEOLLISUUS- JA VARASTORAKENNUKSIA, TOIMINTOJA TUKEVIA TAI PALVELEVIA RAKENNUKSIA, RAKENNELMIA, LIIKENNEYHTEYKSIÄ JA VERKOSTOJA.
PÅ OMRÅDET FÅR DESSUTOM PLACERAS ÖVRIGA INDUSTRI- OCH LAGERBYGGNADER SAMT BYGGNADER, KONSTRUKTIONER, TRAFIKFÖRBINDELSER OCH NÄTVERK SOM STÖDER ELLER TJÄNAR VERKSAMHETEN.

- TONTILLE TULEE JÄRJESTÄÄ PEALSTUSTIEYHTEYS VÄHINTÄÄN KAHDESTA SUUNNASTA. TONTIN PELASTUSTIET TULEE HYVÄKSYTTÄÄ RAKENNUSLUVAN YHTEYDESSÄ. RAKENTAMISEN SIJOITTELUSSA TULEE HUOMIOIDA TARVITTAVAT ALUEEN SISÄISET SUOJAETÄISYYDET KEMIKAALIVARASTOJEN JA PROSESSITILOJEN KESKEN JA NÄIHIN LIITTYMÄTTÖMIIN TOIMINTOIHIN, KUTEN TOIMISTOTILOIHIN JA PARKKIPAIKKOIHIN.
RÄDDNINGSVÄG TILL TOMTEN SKA ORDNAS FRÅN MINST TVÅ HÅLL OCH DESSA SKA GODKÄNNAS I SAMBAND MED BYGGLOVET. VID PLACERINGEN AV BYGGNATION SKA OMRÅDETS NÖDVÄNDIGA INTERNA SKYDDSAVSTÅND MELLAN KEMIKALIELAGER OCH PROCESSUTRYMMEN OCH TILL FUNKTIONER SOM INTE HAR ANKNYTNING TILL DEM SÅSOM KONTORSLOKALER OCH PARKERINGSPLATSER BEAKTAS.

- JUNARADAN LÄHEISYYDESSÄ SAATTAA ESIINTYÄ SELLAISTA RAUTATIELIIKENTEESTÄ AIHEUTUVAA TÄRINÄÄ, JOKA TULEE OTTAA HUOMIOON RAKENNUSTEN SUUNNITTELUSSA JA SIJOITTAMISESSA. RAKENNUSLUVAN YHTEYDESSÄ TULEE ESITTÄÄ SUUNNITELMA TÄRINÄN HUOMIOIMISESTA TONTILLA.
I NÄRHETEN AV JÄRNVÄGSSPÅREN KAN SKAKNINGAR ORSAKADE AV JÄRNVÄGSTRAFIKEN FÖREKOMMA, VILKA MÅSTE BEAKTAS VID PLANERINGEN OCH PLACERINGEN AV BYGGNADERNA. I SAMBAND MED BYGGLOVET SKA EN PLAN ÖVER HUR SKAKNINGAR BEAKTAS PÅ TOMTEN LÄGGAS FRAM.

LT

YLEISEN TIEN ALUE.
OMRÅDE FÖR ALLMÄN VÄG.

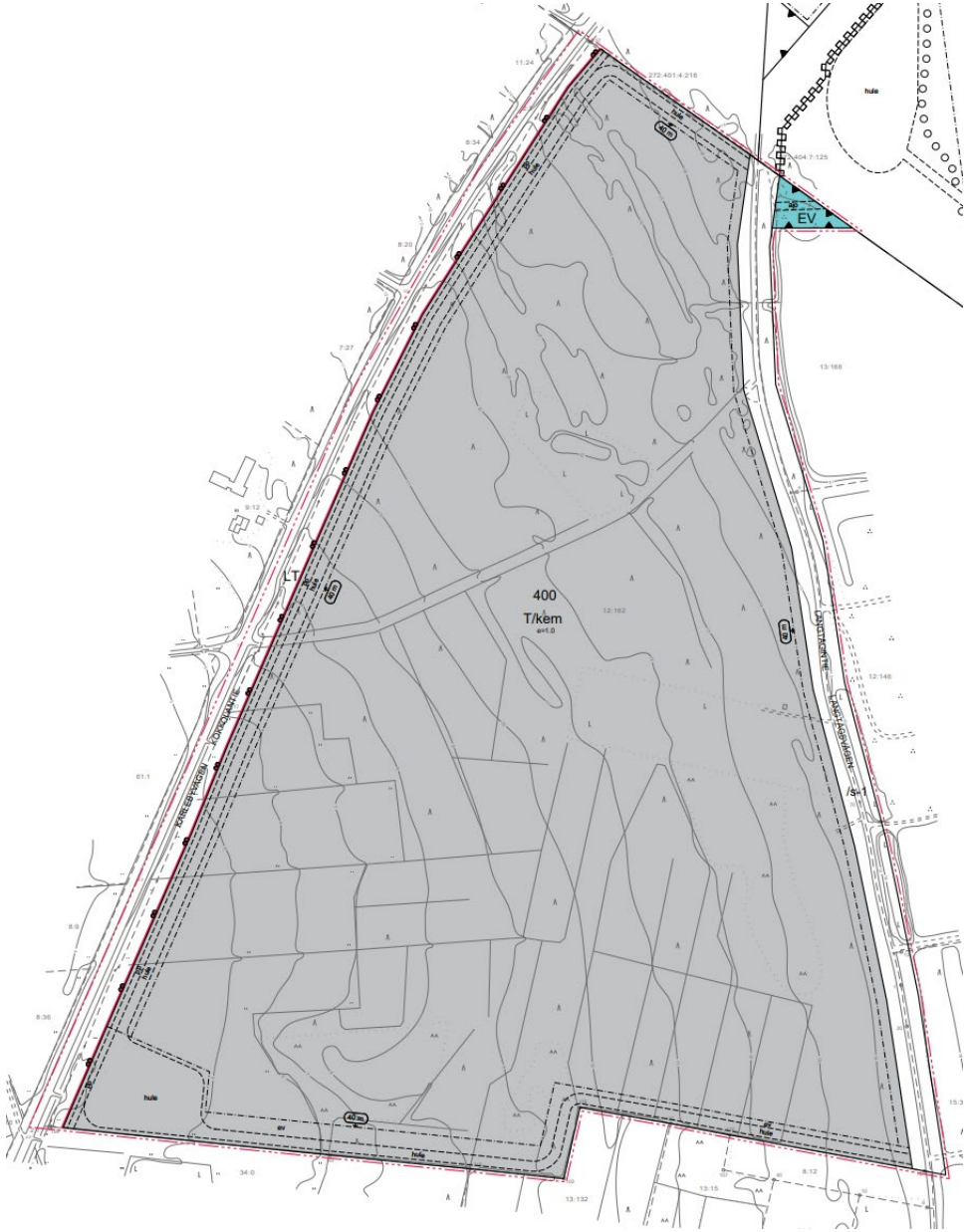
EV

SUOJAVIHERALUE.
SKYDDSGRÖNOMRÅDE.



Kruunupyyn alueella sijaitseva Kruunuportti II:n asemakaava, johon suunnittelualue rajautuu eteläpäästään.

T/kem	KVARTERSOMRÅDE FÖR INDUSTRI- OCH LAGERBYGGNADER DÄR EN BETYDANDE ANLÄGGNING FÖR PRODUKTION ELLER LAGRING AV FARLIGA KEMIKALIER FÅR PLACERAS. På kvartersområdet får placeras verksamhet för vilken EU-direktivet om bekämpning av storolyckor orsakade av farliga ämnen gäller. På området får dessutom placeras övriga industri- och lagerbyggnader samt byggnader, konstruktioner, trafikförbindelser och nätverk som stöder eller betjänar verksamheten. Räddningsväg till tomten ska ordnas från minst två håll och dessa ska godkännas i samband med bygglovet. Vid placeringen av byggnation ska områdets nödvändiga interna skyddsavstånd mellan kemikalielager och processutrymmen och till funktioner som inte har anknytning till dem såsom kontorslokaler och parkeringsplatser beaktas.	TEOLLISUUS- JA VARASTORAKENNUSTEN KORTTELIALUE, JOLLE SAA SIJOITTAA MERKITTÄVÄN, VAARALLISIA KEMIKAALEJA VALMISTAVAN TAI VARASTOIVAN LAITOKSEN. Korttelialueelle saadaan sijoittaa toimintaa, jota koskee EU-direktiivi vaarallisten aineiden aiheuttamien suuronnettomuuksien torjunnasta. Lisäksi alueelle saadaan sijoittaa muita teollisuus- ja varastorakennuksia, toimintoja tukevia tai palvelevia rakennuksia, rakennelmia, liikenneyhteyksiä ja verkostoja. Tontille tulee järjestää pelastustieyhteys vähintään kahdesta suunnasta. Tontin pelastustiet tulee hyväksyttää rakennusluvan yhteydessä. Rakentamisen sijoittelussa tulee huomioida tarvittavat alueen sisäiset suojaetäisyydet kemikaalivarastojen ja prosessitilojen kesken ja näihin liittymättömiin toimintoihin, kuten toimistotiloihin ja parkkipaikkoihin.
LT	OMRÅDE FÖR ALLMÄN VÄG.	YLEISEN TIEN ALUE.
EV	SKYDDSGRÖNOMRÅDE.	SUOJAVIHERALUE.
/s-1	KULTURHISTORISK VÄGLINJE AV LOKALT INTRESSE. Väglinjen är utmärkt enligt Österbottens landskapsplan 2050. Vägens historiska sträckning ska bevaras. Angående större planer som berör vägens linjering och ändring av dess konstruktioner ska förhandlingar föras med museimyndgheter.	PAIKALLISESTI MERKITTÄVÄ KULTTUURI-HISTORIALLINEN TIELINJA. Tielinja on merkitty Pohjanmaan maakuntakaava 2050 mukaisesti. Tien historiallinen linjaus tulee säilyttää. Suuremmista tien linjausta ja sen rakenteiden muuttamista koskevista suunnitelmista tulee neuvotella museoviranomaisen kanssa.



Rantavallinkaaren asemakaavat 53/8 uuden tien pohjoispäässä.
Ylempänä asemakaava 53/6 vuodelta 2008 ja alempana 53/8 vuodelta 2014.

KTY — TOIMITILARAKENNUSTEN KORTTELIALUE.
KVARTERSOMRÅDE FÖR VERKSAMHETSBYGGNADER.

- KORTTELIALUEEN RAKENNUSTEN JULKISIVUT, PIHA-ALUEIDEN JÄRJESTELYT SEKÄ YLEISELLE TIELLE AVAUTUVAT NÄKYMÄT TULEE SUUNNITELLA SITEN, ETTÄ LUODAAN KORKEALAATUISTA KAUPUNKI- JA MAISEMAKUVAA.
BYGGNADERNAS FASADER I KVARTERSOMRÅDET, ARRANGEMANGET AV GÅRDSPLANER SAMT VYERNA, ÖPPNA TILL DEN ALLMÄNNA VÄGEN BÖR PLANERAS SÅ, ATT EN HÖGKLASSIG STADS- OCH LANDSKAPSBILD SKAPAS.

- PAIKOITUSALUEET ON JÄSENNELTÄVÄ PUU- JA PENSASISTUTUKSIN.
PARKERINGSOMRÅDENA BÖR PLACERAS MED TRÄD OCH BUSKAR.

- AUTOPAIKKOJA ON VARATTAVA VÄHINTÄÄN YKSI KERROSALAN 100 M2 KOHTI.
BILPLATSER BÖR RESERVERAS MINST EN BILPLATS PER 100 M2 VÅNINGSYTA.

- RAKENNUSLUVAN YHTEYDESSÄ TULEE ESITTÄÄ SUUNNITELMA VETTÄLÄPÄISEMÄTTÖMILTÄ PINNOILTA TULEVIEN HULEVESIEN VIIVYTTÄMISEKSI TONTILLA.
I SAMBAND MED BYGGLOVET SKA EN PLAN FÖR DAGVATTENFÖRDRÖJNING PÅ TOMTEN LÄGGAS FRAM.

VL — LÄHIVIRKISTYSALUE.
OMRÅDE FÖR NÄRREKREATION.

EJ/ET — JÄTTEENKÄSITTELYALUE, JONKA KÄYTTÖ ON PÄÄTTYNYT.
OMRÅDE FÖR AVFALLSHANTERING, VARS ANVÄNDNING HAR UPPHÖRT.

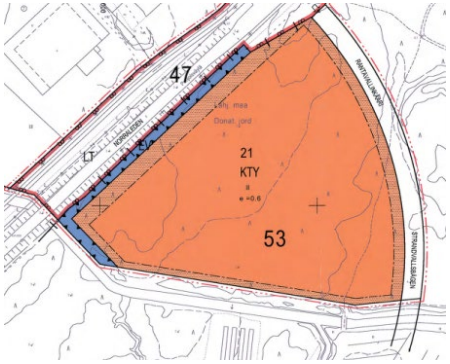
- ALUEELLE SAA SIJOITTAA YHDYSKUNTATEKNISIÄ HUOLTOA PALVELEVIA RAKENNUKSIA JA LAITOKSIA MIKÄLI NIIDEN SIJOITTAMISESTA EI AIHEUDU YMPÄRISTÖHAITTOJA.
PÅ OMRÅDET FÅR PLACERAS BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR SOM TJÄNAR KOMMUNALTEKNISK SERVICE FÖRUTSATT, ATT DERAS PLACERING INTE ORSAKAR MILJÖSKADOR.

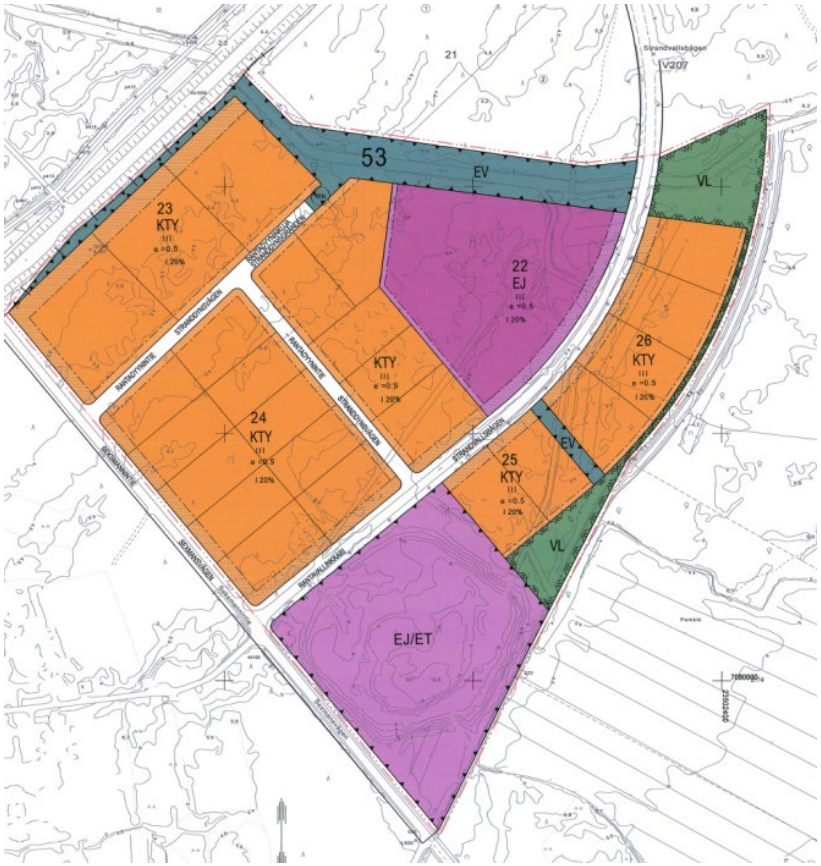
EJ — JÄTTEENKÄSITTELYN KORTTELIALUE, JOLLE SAA RAKENTAA MYÖS TEOLLISUUS- JA VARASTOTILOJA.
KVARTERSOMRÅDE FÖR AVFALLSHANTERING DÄR ÄVEN INDUSTRI- OCH LAGERLOKALER FÅR BYGGAS.

- AUTOPAIKKOJA ON VARATTAVA VÄHINTÄÄN 1 AP / TYÖNTEKIJÄ
BILPLATSER SKA RESERVERAS MINST EN PLATS PER ANSTÄLLD.

- KORTTELIALUE TULEE AIDATA 1,8 METRIÄ KORKEALLA METALLIRAKENTEISELLA AIDALLA.
KVARTERSOMRÅDET SKA HÄGNAS IN MED ETT 1,8 METER HÖGT STAKET AV METALL.

- RAKENNUSLUVAN YHTEYDESSÄ TULEE ESITTÄÄ SUUNNITELMA VETTÄLÄPÄISEMÄTTÖMILTÄ PINNOILTA TULEVIEN HULEVESIEN VIIVYTTÄMISEKSI TONTILLA.
I SAMBAND MED BYGGLOVET SKA EN PLAN FÖR DAGVATTENFÖRDRÖJNING PÅ TOMTEN LÄGGAS FRAM.





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).

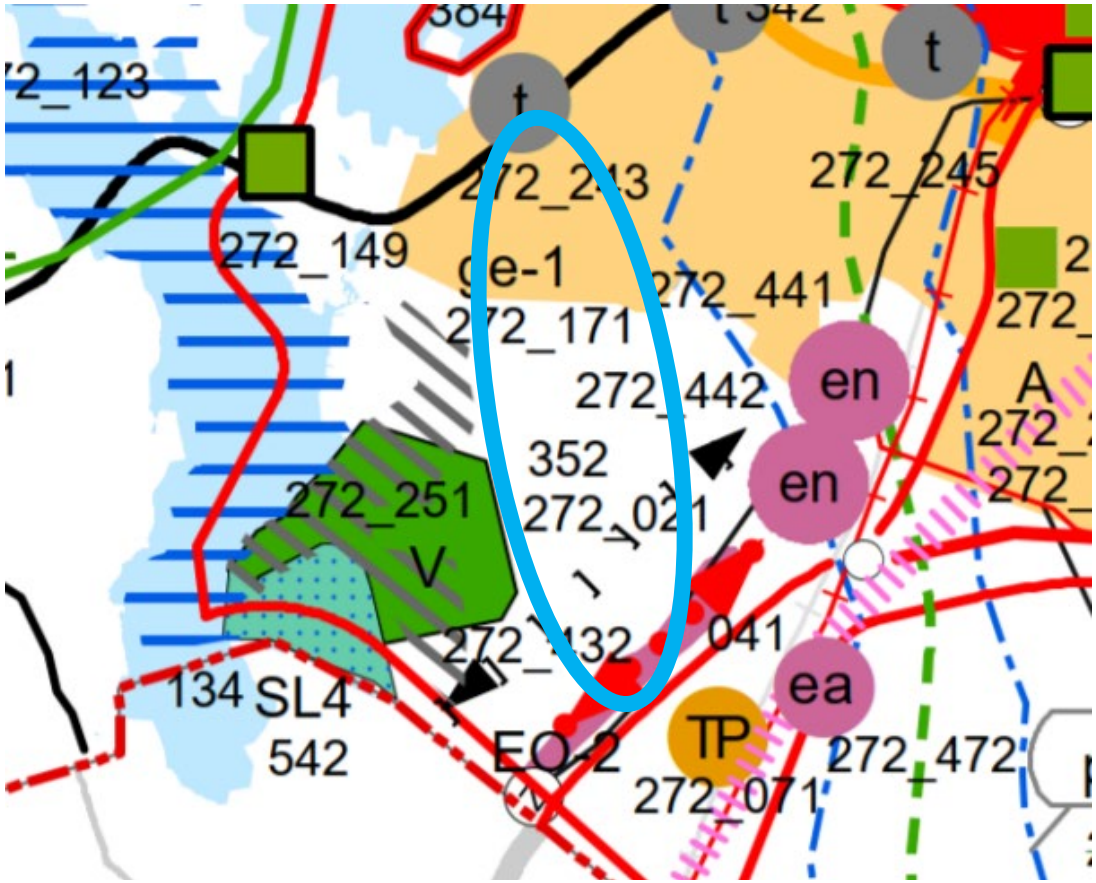
3.1.5 Maanomistus

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

3.2 Suunnittelutilanne

MAAKUNTAKAAVA

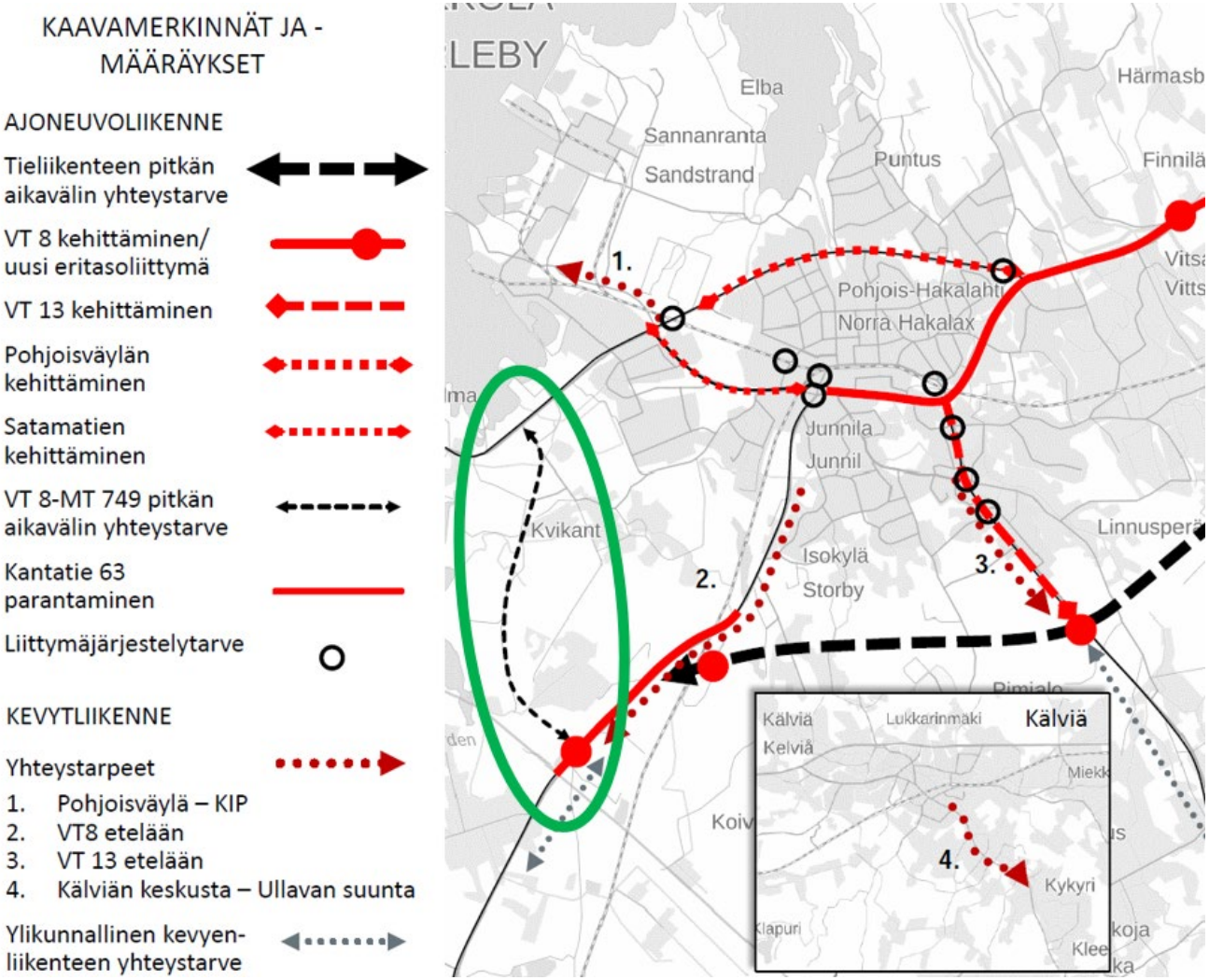
Maakuntakaavassa suunnittelualue sijoittuu pohjoisosassa taajamatoimintojen (A) alueelle. Suunnittelualueen eteläosassa puolestaan on merkintä kevyenliikenteen yhteystarpeesta sekä moottorikelkkailun runkoreitin yhteystarpeesta.



Ote Keskipohjanmaan maakuntakaavojen yhdistelmästä. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti on esitetty sinisellä soikiolla.

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.

A ASUNTOALUE

A-1 ASUNTOALUE, SAARISTOKAUPUNKI

AT KYLÄALUE

TP TYÖPAIKKA-ALUE

TP/kem TYÖPAIKKA-ALUE
Alueelle saa sijoittaa merkittävän, vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen

V VIRKISTYSALUE

VALTATIE / SEUTUTIE

YHDYSTIE / PÄÄKATU

UUSI OHJEELLINEN VALTATIE

UUSI OHJEELLINEN TIELINJAUS

UUSI OHJEELLINEN ERITASOLIITTYMÄ

PÄÄRATA

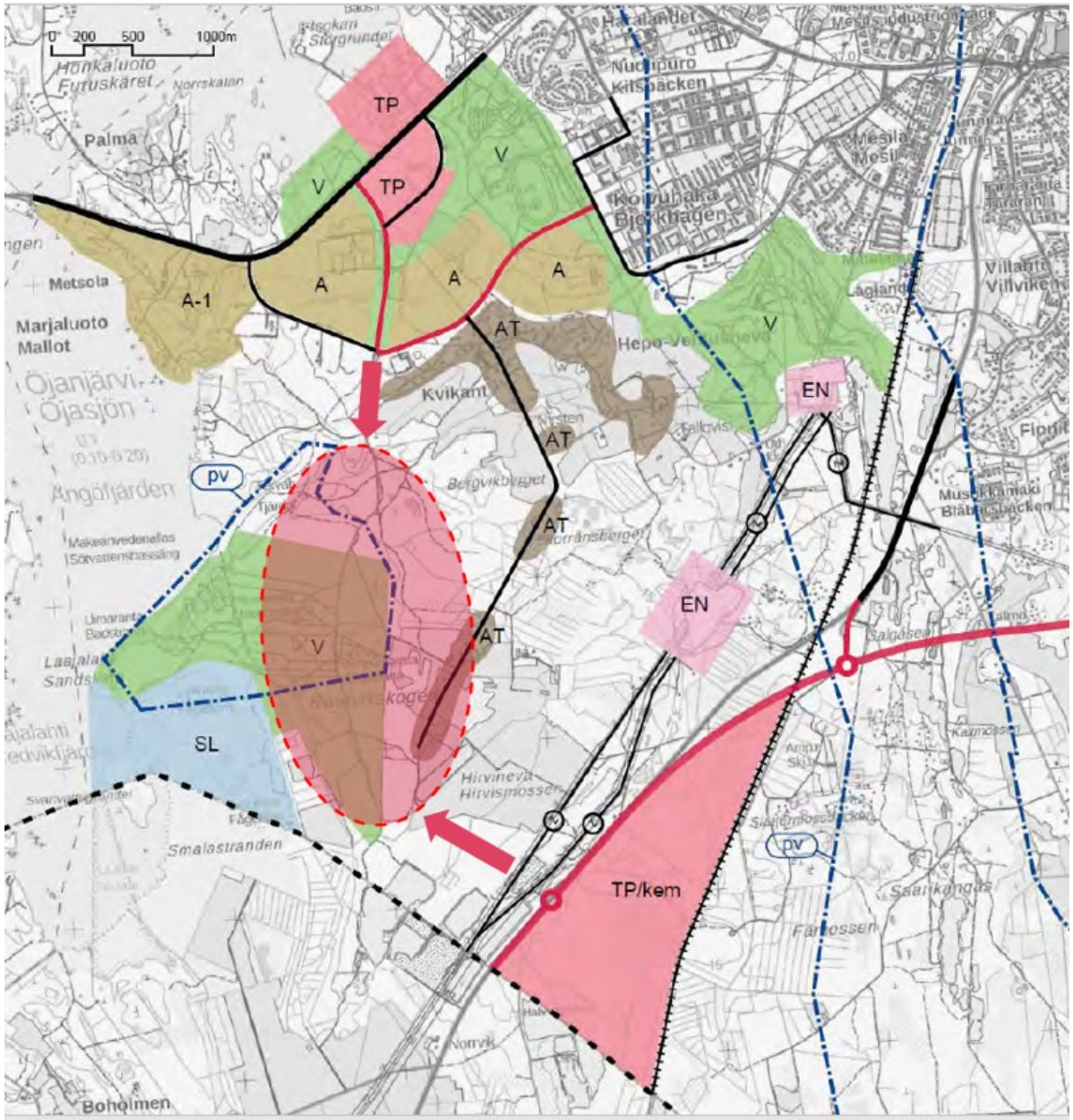
EN ENERGIAHUOLLON ALUE

SL LUONNONSUOJELUALUE

Z SUURJÄNNITELINJA

pv POHJAVESIALUEEN RAJA

ALUE, JOLLA YHTEYSTARPEEN VAIHTOEHTOISIA TIELINJAUKSIA TUTKITAAN JATKOSUUNNITTELUN YHTEYDESSÄ



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

10. KULTTUURIYMPÄRISTÖ

SUOJELUALUEET JA RAKENNETTU

10.8

Kokkolan strategisen aluerakenneyleiskaavan kehittämisperiaatteet, jotka tämän kaavatyön osalta kohdistuvat Laajalahden Natura 2000 -alueeseen ja pohjavesialueeseen.

SUOJELUALUEET JA POHJAVESI

Kuvaus: Merkinnöin on osoitettu 28 kpl eri suojeluohjelmien mukaisia tai Natura 2000 verkostoon kuuluvia alueita, jotka on tarkoitus perustaa luonnonsuojelualueiksi valtioneuvoston- tai ympäristöministeriön asetuksella. Lisäksi mukana ovat yksityisten omistamat suojelualueet, jotka sijoittuvat suojelualueiden ja Natura 2000-alueiden ulkopuolelle (11 kpl) sekä arvokkaat harjualueet tai muut geologiset muodostumat (4 kpl).

Suojelualueet palvelevat opetustarkoitusta sekä omatoimista retkeilyä, luonnon harrastusta ja tutkimusta. Suojelualueverkosto tukee luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä kuten luontomatkailua, jokamiehen oikeuksin tapahtuvaa marjastusta ja sienestystä sekä säännellysti myös metsästystä.

Omalla merkinnällä on osoitettu pohjavesialueet, joita Kokkolan alueella on kymmenen kappaletta sekä yksi, lähinnä teollisuuden käytössä oleva pintavedenottoalue, Öjanjärvi.

Pohjaveden laatua uhkaavat monet tekijät kuten esim. teollisuus, tienpito, jätevesien käsittely jne. Kiireellisimmin suojelua tarvitsevat pohjavesialueet, joilla on tai on tulossa vedenottamo ja joilla on riskikohteita. Pohjavesien suojelun tavoitteena on säilyttää luonnontilaiset pohjavedet entisellään ja estää ihmistoimintaa heikentämästä pohjaveden laatua.

Kehittämisperiaatteet: Suojelualueet on tarkoitus säilyttää luonnontilaisina ja turvata niiden ekosysteemien häiriötön kehitys, tarvittaessa myös ennallistamalla muuttuneita luonnonympäristöjä tai hoitamalla luonnonhoitoa vaativia kohteita.

Erityisinä suojelutavoitteina Natura 2000 -verkostoon kuuluvilla alueilla on lisäksi niiden suojeluperusteina olevien luontotyyppien ja niille tyypillisen lajiston sekä muiden suojeluperusteina olevien lajien ja niiden elinympäristöjen suojelu, lisääminen ja parantaminen.

Pohjavesien suojelun tavoitteena on edistää vesivarojen kestävää käyttöä, estää pohjavesien pilaantuminen ja vähentää jo tapahtunutta pilaantumista, millä tavoitellaan pohjaveden hyvää määrällistä ja kemiallista tilaa. Öjanjärven alueen maankäytön tulee tukea Öjanjärven hyvän tilan säilymistä.

Vaikutusarvio:
Alueilla turvataan luonnonsuojelulain mukaisesti luonnon monimuotoisuuden ylläpitämistä, luonnonkauneuden ja maiseman vaalimista, luonnonvarojen ja luonnonympäristön kestävää käyttöä, luontotuntemuksen ja yleisen luonnonharrastuksen lisäämistä sekä luonnontutkimuksen edistämistä.

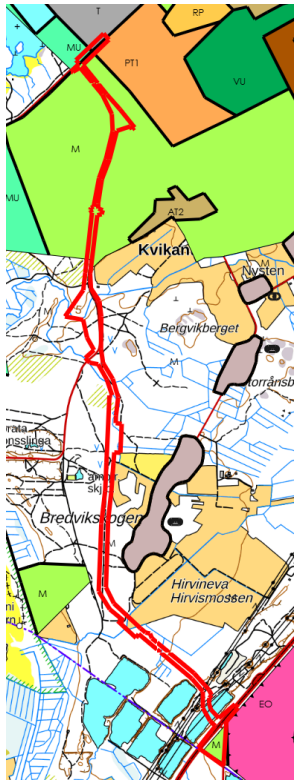
Selvityspohja (uusimmat):
- Maakuntakaavamateriaali
- Ympäristöhallinnon materiaalit
- Kulttuuriympäristöstrategia 2014 –2020, Valtioneuvoston periaatepäätös 20.3.2014

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.

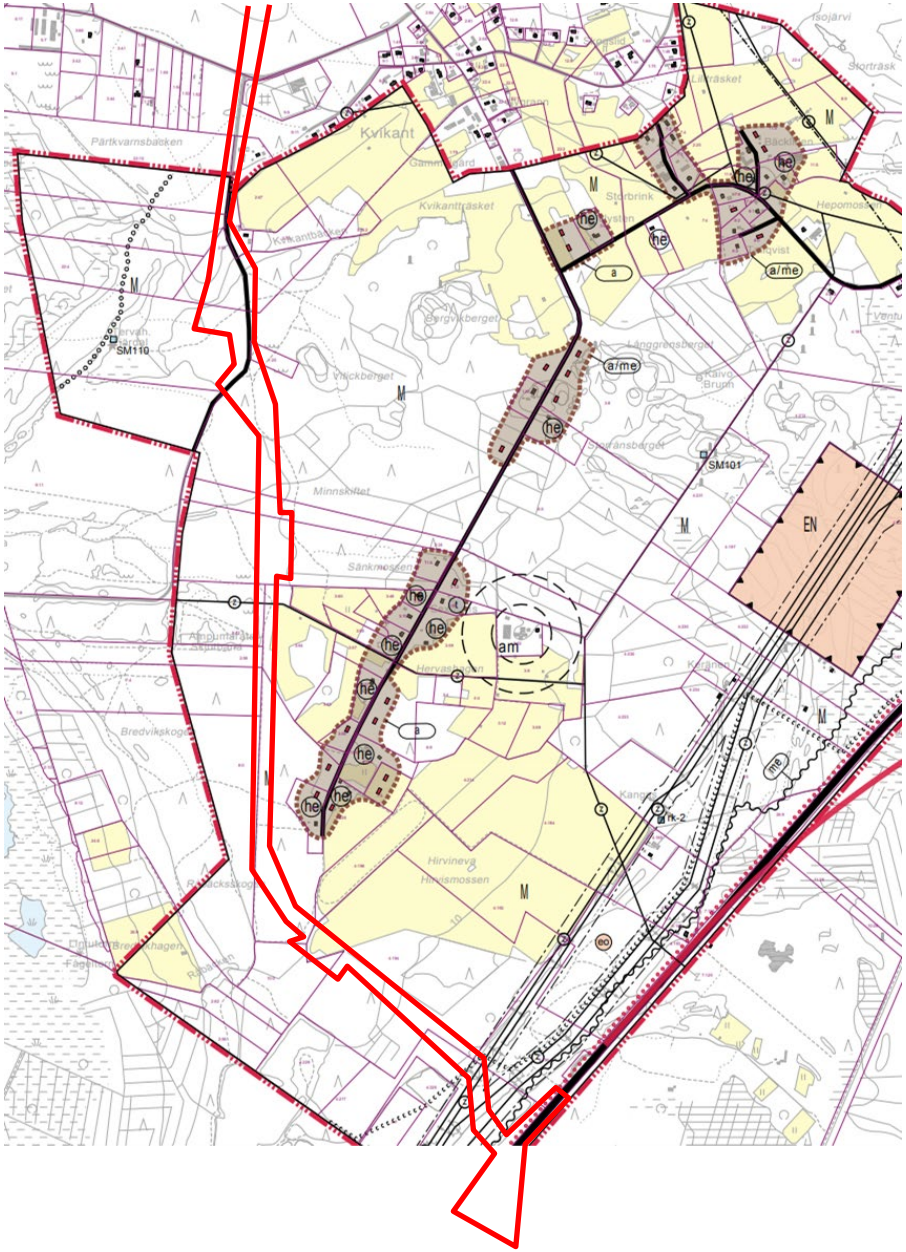


Tarkempi ote suunnittelualueen pohjoisosasta.



Tarkempi ote suunnittelualueen eteläosasta.

Kanta-Kokkolan kyläasutuksen vaiheyleiskaava, Kvikant on voimassa suunnittelualueen 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

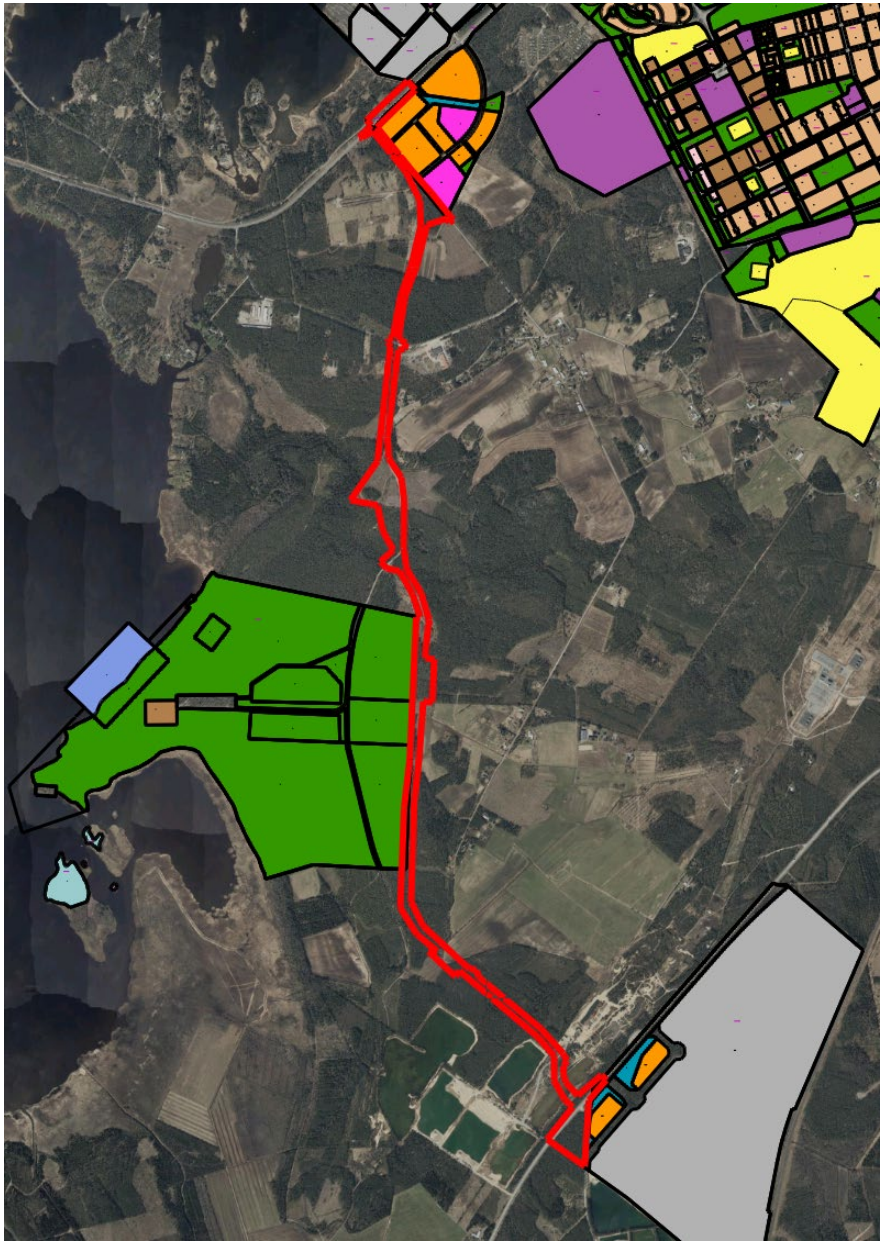
Suunnittelualue on suurimmaksi osaksi kaavoittamatonta aluetta.

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

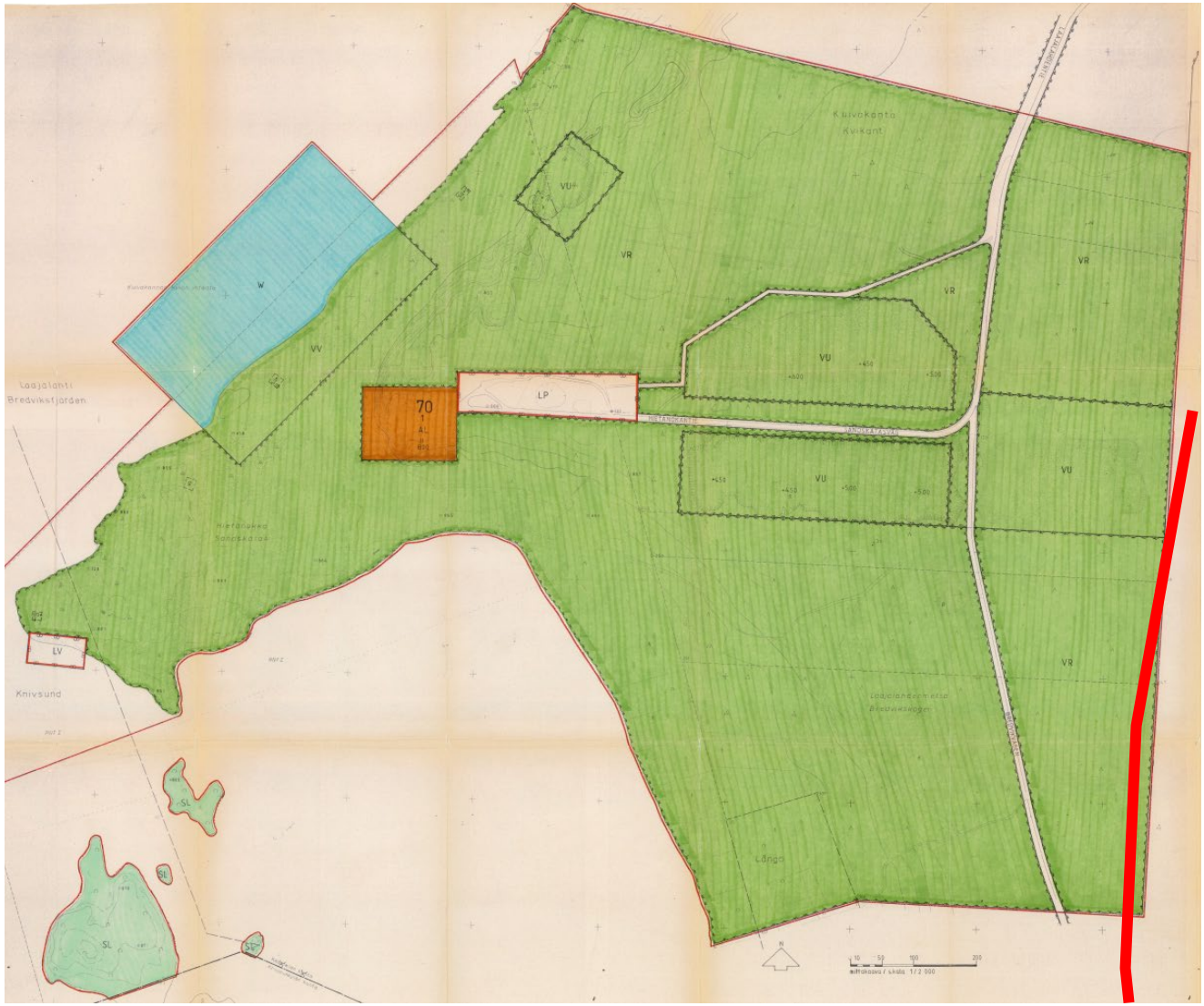
Lisäksi suunnittelualue sivuaa seuraavia asemakaavoja:

- 47/3, Lahdenperä (6.6.2005)
- 53/8, Rantavallinkaari (8.12.2014)
- 85/1, Kruunuportti I (13.6.2022)
- Kruunuportti II Kruunupyyn puolella (24.1.2025)

Näitä asemakaavoja on esitelty kohdassa *3.1.3 Rakennettu ympäristö / Työpaikat ja elinkeinotoiminta*.

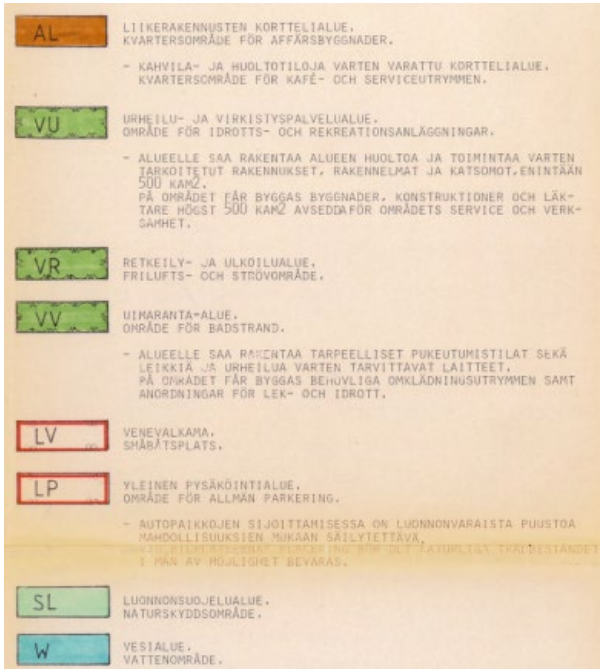


Ote ajantasa-asemakaavasta, jossa suunnittelualueen likimääräinen rajaus punaisella.



Ote Laajalahden asemakaavasta.

Kaavaehdotuksessa n. 0,6 ha nykyisen retkeily- ja ulkoilualueen (VR) kaakkoisosasta muuttuu katualueeksi. Suunnittelualueen raja esitetty punaisella viivalla.



POHJAKARTTA

Suunnittelualueen pohjakartta täyttää kaavoitusmittausasetuksen vaatimukset.

SELVITYKSET

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

Kaavaluonnosvaiheen jälkeen ovat valmistuneet seuraavat lisäselvitykset:

- Yhdystien HASU-tutkimus (Envineer Oy 8.6.2026)
- Yhdystien pohjavesivaikutukset Laajalahden pohjavesialueella (Envineer Oy 3.7.2026)
- Kvikantin yhdystien liikenne-ennuste (Ramboll Oy 06/2026)
- Maastokatselmuslausunto (Ramboll Oy 9.12.2025) liittyen luontoselvitykseen

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 parhainta ja toteutustodennäköisyydeltään helpointa vaihtoehtoa B2 (joka vastaa vähäisin muutoksin kaavaluonnoksen linjausta).

Valittua vaihtoehtoa linjattiin lopulliseen esitykseen niin, että melu- ja virkistyshaitat minimoituvat sekä eteläpäässä mahdollistettiin uuden maakäytön toteutus. Tien haitat ulkoilureiteille minimoidaan nykyisen tiepohjan hyödyntämisellä, alikulkujärjestelyin sekä ulkoilun tarpeiden huomioimisella tien poikkileikkauksessa.

Valitulla vaihtoehdolla saavutetaan tarvittava liikennöintitaso ympäristön ja elinkeinojen kannalta kestävällä tavalla. Tutkittujen vaihtoehtojen vaikutuksista meluun, luontoon ja ympäristöön on laadittu erilliset vaikutusselvitykset. Liikennemäärien arviointi perustuu vuonna 2021 tehtyyn Kokkolan liikennemallin päivitystyöhön, 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).

Liikennemääräarvio on päivittynyt Yhdystien liikenne-ennusteessa (2026), joka liitteenä.

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

Lupa- ja valvontavirasto
Pohjanmaan elinvoimakeskus
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 Oyj
Kvikantin tiekunta

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

	Pvm	*Kokous / vaihe*	*§ ja kuvaus*
	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.
	17.12.2025 § 165	**Kaupunkirakennelautakunta: Kaavaluonnos**	Kaupunkirakennelautakunta päätti 17.12.2025 § 165 tiedottaa keskeisiä osallisia asemakaavaluonnoksesta, pyytää tarpeelliset lausunnot sekä asettaa luonnoksen nähtäville valmisteluvaiheen kuulemista varten.
	8.1.2026– 9.2.2026	**Valmisteluvaiheen kuuleminen**	Asemakaavaluonnos asetettiin nähtäville 8.1.2026 - 9.2.2026 valmisteluvaiheen kuulemista varten. Asiasta ilmoitettiin Kokkola -lehdessä 7.1.2026 ja kaupungin Internet -sivuilla. Nähtävilläolon aikana saatiin 8 lausuntoa ja 9 mielipidettä. Tulleet lausunnot vastineineen on esitetty erillisessä liitteessä.
	9.9.2026 § 121	**Kaupunkirakennelautakunta**	Kaupunkirakennelautakunta päätti kokouksessaan 9.9.2026 § 121: - hyväksyä lausuntoihin ja mielipiteisiin annetut vastineet - hyväksyä asemakaavaehdotuksen julkisesti nähtäville asetettavaksi ja pyytää MRA 28 §:n perusteella tarpeelliset lausunnot
	17.9.- 19.10.2026	**Kaavaehdotus nähtävillä**	Kaavaehdotus oli julkisesti nähtävillä 17.9 – 19.10.2026 välisen ajan. Nähtävilläolon aikana saatiin 5 muistutusta ja 4 lausuntoa.
	TULEVAT:		
	xx.xx.xxxx	**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.
	xx.xx.xxxx	**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 toimittamisesta 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. (myöhemmin kaava-alueen nimeksi muutettu Laukkametsä). 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.

<u>Työpaja 3.6.2025</u>

Kaikille avoin, mutta erityisesti osallisille suunnattu työpaja järjestettiin 3.6.2025. Työpajan aiheena oli tiehankkeen lisäksi lähistölle suunnitteilla oleva Palmajärven asuinalue (myöhemmin kaava-alueen nimeksi muutettu Laukkametsä). 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.

Meluvalleja 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 Tallqvistin 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 perusteluita, 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 perusteluita, 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 kestävällä 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 terveellisenä. 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 kuljetusketjut. Tie yhdessä muun infran kanssa tekee Kruunuportista poikkeuksellisen houkuttelevan alueen Suomen ja Euroopankin 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 metsäteitä, joilla ei ole erityisiä suojelullisia 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 tieyhteys 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

Kaavakarttaan on tehty seuraavat muutokset ja tarkennukset luonnosvaiheen kuulemisessa saadun palautteen ja lisäselvitysten sekä -suunnitelmien pohjalta:

- Lisätty yhdystien ojien viivytysaltaille ohjeelliset paikat, niiden myötä kaava-alueen koko hieman kasvanut. Viivytysaltaiden avulla saadaan puhdistettua tien hulevesiä ennen niiden liittymistä oja- ja puroverkostoon ja edelleen Öjanjärveen. Samalla mahdollisessa onnettomuustilanteessa likaantuneita vesiä voidaan viivyttää ja estää joutumasta pohjavesialueelle.
- Suurennettu Hietanokantien varren EV-aluetta ja lisätty istutettavaksi puita maavallille liito-oravien liikkumisen ja elinpiirin turvaamiseksi. Ilman tätä välilaskeutumisen mahdollisuutta tiealue olisi liian leveä ylitettäväksi niillä kohdin, joissa on maavalli.
- Vähäisiä esitysteknisiä muutoksia.

Kaavaselostukseen on tuotu vastaavat muutokset ja tarkennukset. Lisäksi:

- Täydennetty lähtötietoja luonnonympäristön, lajiston, hule- ja pohjavesien, maaperän, Natura 2000 -alueen, asutuksen, elinkeinojen ja työpaikkojen, johtoalueen ja liikennemäärien osalta.
- Lisäselvityksistä saatua tietoa tuotu selostukseen.
- Tarkennettu vaikutusten arvioita.
- Vähäisiä tekstin ja sanamuotojen muutoksia.

5.3 Ehdotukseen tehdyt muutokset

Kaavaehdotuksen kuulemisvaiheen palautteen perusteella on tehty alla esitellyt tekniset muutokset.

Kaavakartta:

- Merkintä ”pv-3: muu vedenhankintakäyttöön soveltuva pohjavesialue” on muutettu ”pv: pohjavesialue
- Nimiötiedot päivitetty teknisten muutosten osalta
- Kiinteistöpyykit on tarkistettu ja pohjakartta päivitetty: vähäisiä muutoksia keskiosan EV-alueen rajoihin
- Vähäisiä LT- ja EV-alueiden rajan tarkennuksia eteläpäässä, jotta kaava yhtenevä Valtatie 8 parantaminen välillä Boholmintie-Kruunupyyntie tiesuunnitelman kanssa, yhteensovitettu EVK:n kanssa. Tarkennettu katualue EV-alueen etelänurkkaan.
- Vähäinen LT- ja katualueen välisen rajan muutos Rantatien liittymän kohdalla
- Yleisiin määräyksiin lisätty teksti katusuunnitelman liittymäjärjestelyjen tarkentamisesta Rantatien osalta yhteistyössä tienpitoviranomaisen kanssa
- Lisätty nimi Kruunutie – Kronvägen

Kaavaselostus:

- 3.2 Suunnittelutilanne / pohjakartta: kiinteistöpyykkien sijainti tarkistettu, pohjakartta täyttää kaavoitusmittausasetuksen vaatimukset
    - Kaava-alueen pinta-alaan tällä pieni vaikutus: pienenee noin 0,1 ha
- 4.2 Keskeiset osalliset: korjattu ELY:n tilalle Lupa- ja valvontavirasto sekä Pohjanmaan elinvoimakeskus
- 5.3.2 Liikenne: lisätty maininnat yhteensovittamisesta Rantatiehen ja vt8:aan yhdessä EVK:n kanssa
- 5.3.6 Voimajohdot: lisätty maininta Fingridin risteämälausunnosta
- Lisätty nimi Kruunutie – Kronvägen. Nimistötiimi ehdotti kokouksessaan 23.9.2026 nimeksi Kruunuportintie – Kronoportsvägen, joka on aiemmin hyväksytty Kruunuportin teollisuusalueen kadun nimeksi kyseisessä asemakaavassa. Kruunuportin alueelle ei kuitenkaan haluttu tässä vaiheessa nimimuutoksia, joten Yhteysvälille valittiin nimeksi Kruunutie – Kronvägen.

5.3 Kaavan rakenne

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muodostuu 53. kaupunginosan suojaviheraluetta (EV) ja 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 valtatie 8:aa ja Rantatietä yhdistävän tien toteutuminen. Yhteyden avulla saadaan erikoiskuljetukset pois kaupungin keskusta-alueelta, sekä vähennettyä henkilö- ja raskaan liikenteen määrää kaupungissa, erityisesti Kirkkolehdon kiertoliittymän ympäristössä. Nämä muutokset parantavat keskustan liikenneturvallisuutta ja viihtyisyyttä. Ne sujuvoittavat liikennettä erityisesti kaupungin pohjoisosien ja Vaasantien välillä, sekä satama-alueen ja Kruunuportin välillä. 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 ns. putkikaava. Se käsittää eri liikennemuotojen tarvitseman alueen ja liittymät, suojaviheralueet, 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. 42 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, pyörätievarauksen ja hyödykelinjan tilavarauksen. Tällöin sen leveys kapeimmillaan on noin 40 metriä. Osittain leveyttä kasvattaa jalankulun ja pyöräilyn reitit (jk/pp) ja hevosreitit, meluvallit, suojavihervyöhyke sekä alikulkujen liittymien vaatimat tilavaraukset.

Meluvalli osoitetaan noin puolen kilometrin matkalle Kvikantintien eteläpuolelle, jossa tielinja sivuaa asutusta. Meluselvityksen mukaisesti liikenteestä ei aiheudu asumisen ohjearvoja ylittävää melua. Näin ollen kaavassa esitetyt ympäristöä tien ääniltä suojaavat vallit eivät ole teknisesti ottaen meluvalleja, mutta selkeyden vuoksi niistä silti käytetään termiä meluvalli.

5.3.2 Liikenne

Vuonna 2024 valmistuneessa pääsuuntaselvityksessä tielinjaukselle tutkittiin neljää eri vaihtoehtoa. Selvitys esitti linjauksen B2 päivitettyä versiota jatkosuunnittelun pohjaksi.

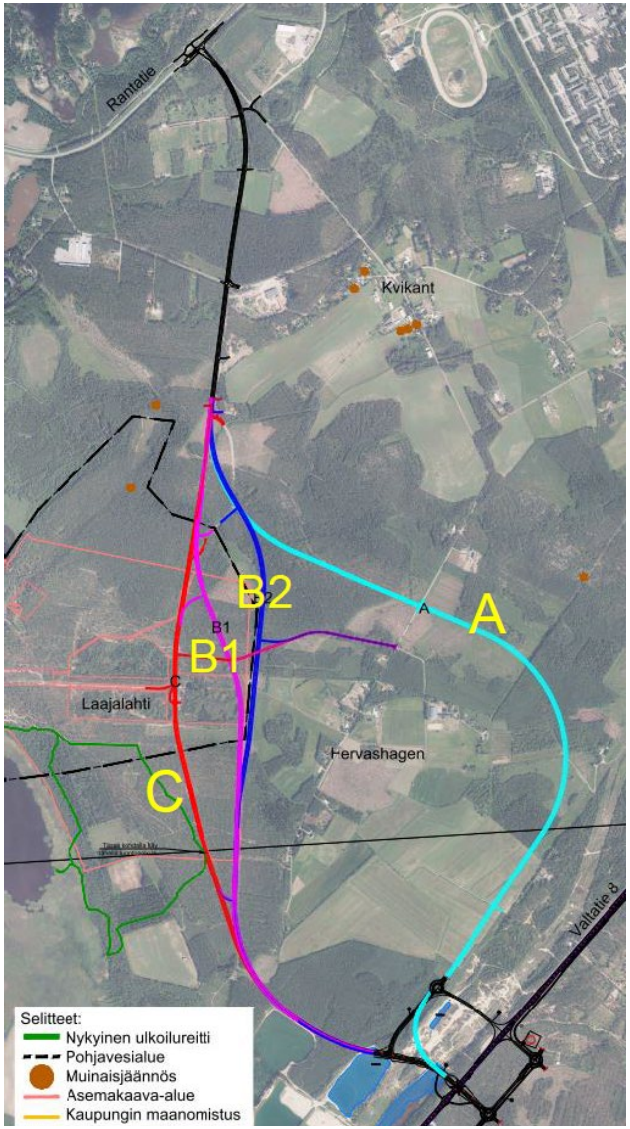
Tieyhteydellä on vaikutuksia mm. luontoon, asumiseen ja elinoloihin, elinkeinoihin lähellä ja kauempana, virkistyskäyttöön sekä liikenteen turvallisuuteen, sujuvuuteen ja yhteyksiin. Nämä vaikutukset ovat usein keskenään ristiriitaisia. Myös asukkaiden ja alueella elinkeinotoimintaa harjoittavien sekä sitä muuten käyttävien osallisten näkemykset ovat usein toisistaan poikkeavia.

Jatkosuunnittelussa on arvioitu vaihtoehtojen vahvuuksia ja haasteita eri näkökulmista. Positiivisilta vaikutuksiltaan merkittävimmäksi ja negatiivisilta vaikutuksiltaan kohtuulliseksi osoittautui vaihtoehto B2:n päivitetty versio.

Yleisökyselyssä ja -tilaisuuksissa vaihtoehto B2 sai A:n jälkeen eniten kannatusta. Moni piti A:ta vähiten haittaa aiheuttavana, toisaalta moni myös piti sitä haitallisimpana; tielinja A siis jakoi voimakkaasti mielipiteitä. Samoin vaihtoehto C, kun taas B1 ja B2 saivat kaikkiaan neutraalimman vastaanoton.

Keskeisiä perusteita B2 päivitetylle linjaukselle ovat:

- Pohjavesialueen kiertäminen
- Etäisyydet Laajalahden luonnonsuojelualueeseen ja asutukseen
- Tielinjan kompakti pituus, joka vaikuttaa mm. alle jäävän maa- ja metsätalousmaan määrään ja ajomatkaan
- Pyörätien lyhyys verrattuna A:han
- Olemassa olevien tielinjojen hyödyntäminen
- Mahdollisuus sijoittaa alikulkuja hyödyllisiin paikkoihin, jotta jatkossakin mahdollistetaan alueen reitistöjen monipuolisuus



Pääsuuntaselvityksessä (2024) tutkit vaihtoehdot tielinjalle. Vaihtoehdoille B1. B2 ja C yhteinen osa eteläpäässä tarkentui myöhemmin hieman pohjoisempaan linjaan.

Kaavatyön aikana tien suunnittelua vietiin pidemmälle sekä teknisten ratkaisujen että liikenteellisten seikkojen osalta. Keskeisiksi nousseet näkökulmat ja ratkaisut:

- Uusi tie ja sen myötä lisääntyvä liikennemäärä luovat tarpeen eri liikennemuotojen (ajoneuvot, hevoset, pyöräily, jalankulku) erottelulle liikenneturvallisuussyistä
- Uudet alikulut turvallisiin siirtymiin tien toiselle puolen
- Mahdollisuus tehdä rengasmaisia lenkkejä uuden tien molemmin puolin, ilman tarvetta palata samaa reittiä takaisin, pullonkaulojen minimointi
- Pyöräyhteys vt8:lta uutta tietä seuraillen kohti Rantatietä
- Pyöräyhteys vt8:lta Seksmannintien kautta kohti keskustaa

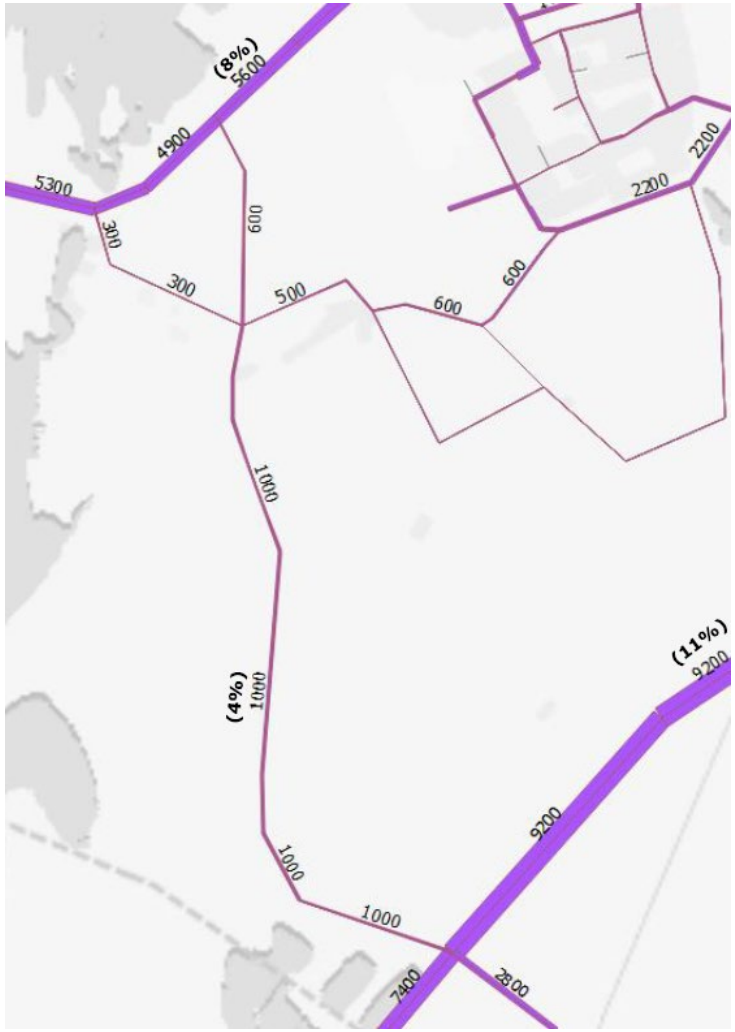
<u>Ajoneuvoliikenne</u>
Kaavaehdotusvaiheessa teetettiin liikenne-ennuste ajankohtaisimman tarjolla olleen tiedon pohjalta. Ennusteen lähtötiedoissa oli mukana Kruunuportin nykyisen ja tulevien kaavojen mahdollistama toiminta sekä Laukkametsän tulevan asuinalueen vaikutukset. Erityisesti Kruunuportin teollisuusalueen tuleva toiminta vaikuttaa suuresti liikennemääriin. Alue ei ole vielä rakentunut eikä päätöksiä alueelle tulevasta toimijasta/toimijoista ei vielä ole, joten liikennemääriksi arvioitiin minimi- ja maksimiskenaariot vuodelle 2040. Ero vaihtoehtojen välillä tulee erityisesti siitä, tapahtuuko Kruunuportin tavarakuljetukset rauta- vai maanteitä pitkin. Alueen työpaikkamäärä molemmissa skenaarioissa on sama. Vertailupohjaa antamaan ennusteeseen otettiin mukaan nykytilanne.

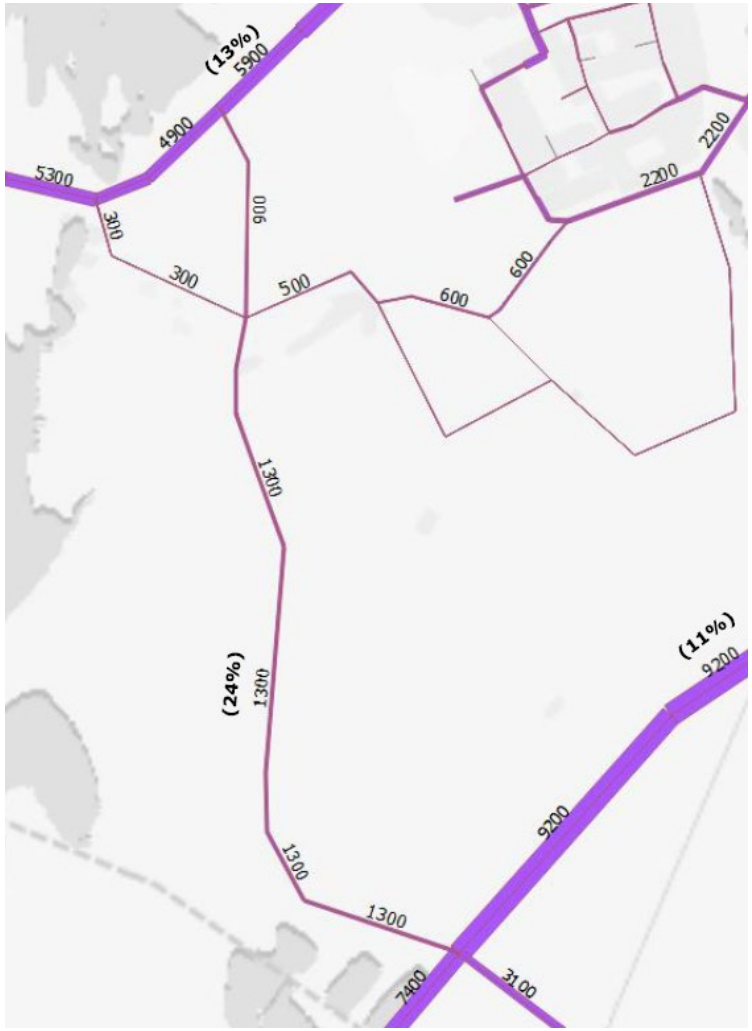
Lisäksi työssä tarkasteltiin Kruunuportin rakentamisen aikaista liikenneskenaariota; teollisuudelle on tyypillistä, että rakentamisvaiheessa sekä liikennettä että työtekijöitä on käyttövaihetta enemmän.

Lähtökohdaksi uudelle tielle on otettu nopeusrajoitus 60 km/h. Nopeus 80 km/h kasvattaisi liikennemääriä, heikentäisi liikenneturvallisuutta ja aiheuttaa huomattavasti enemmän äänihäiriötä niin asumiselle, luonnonympäristölle kuin hevostiloillekin. Risteyksien läheisyydessä nopeusrajoituksen on tarkoitus olla 50 km/h. Nopeudet ja muu liikenteen ohjaaminen tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Tarkentuneen liikenne-ennusteen myötä katusuunnittelussa tullaan tutkimaan uusiksi Rantatien liittymäjärjestelyt. Katusuunnittelijan ja EVK:n kanssa on varmistettu kaavassa osoitetun LT-alueen riittävyys uudelle liittymäjärjestelylle. Rantatien risteyksessä LT- ja katualueen välistä rajaa muutettu yksinkertaisemmaksi vähäisenä teknisenä muutoksena.

Vähäisenä teknisenä muutoksena vt8:n varressa LT- ja EV-alueiden välinen raja muutettu vastamaan Valtatie 8 parantaminen välillä Boholmintie-Kruunupyyntie tiesuunnitelmaa, joka oli nähtävillä syksyllä 2026.





Vasemmalla minimi- ja oikealla maksimiskenaario liikennemääristä liikenne-ennusteen mukaan. Suluissa raskaan liikenteen osuus. Nykyisellä maankäytöllä eli ilman Kruunuportin toteutumista liikennemääräarvio olisi 400.

Melu

Uusi tieyhteys maaseutumaiselle alueella tuo mukanaan huomattavasti liikenteen ääniä. Melutarkastelussa on selvitetty uuden tien aiheuttamia äänitasoja nopeudella 60 km/h. Selvityksessä on kaksi skenaariota liikennemääristä, joista suurempi (1200) vastaa hyvin edellä esitellyn liikenne-ennusteen määriä.

Melutason ohjearvot eivät ylity asutukselle eikä luonnonsuojelualueelle. Kahden tietä lähimpänä sijaitsevan asuinkiinteistön kohdalle on osoitettu meluvalli asumismukavuutta turvaamaan. Koska ohjearvot eivät ylity, kyseessä ei ole teknisesti ottaen meluvallit, mutta selkeyden vuoksi kaavatyössä käytetään sitä termiä. Vallit antavat myös visuaalista suojaa tiehen. Samalla niitä voidaan hyödyntää esimerkiksi liito-oravan kulkuyhteyden turvaamiseksi istuttamalla päälle puita, jotka kasvaessaan toimivat välilaskupaikkana lajille.

Liikenteestä luonnonsuojelualueelle kantautuvaa ääntä voitaisiin vähentää meluvalleilla. Kaavatyössä on kuitenkin katsottu niiden haittavaikutukset etuja suuremmiksi pohjautuen meluselvitykseen. Vallin pituudeksi tulisi vähintään 1 km, ja se hallitsisi maisemaa enemmän kuin varsinainen tie.



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 majoitushuoneet	35 dB	30 dB
Opetus- ja kokoontumistilat	35 dB	-
Liike- ja toimistohuoneet	45 dB	-

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

Muut liikkumismuodot ja reitistöjen tavoitetila

Alueen eri liikkumismuotojen reitistöt muodostavat monitahoisen kokonaisuuden. Uusi tie vaikuttaa niin jalankulkuun, pyöräilyyn, ratsastukseen kuin moneen muuhunkin ulkona liikkumisen tapaan. Asemakaavassa on esitetty katualue autotietä varten, sekä osoitettu ohjeelliset jalankulku- ja pyöräily- sekä hevosreitit.

Kaava-alue kattaa vain pienen osan alueen reitistökokonaisuudesta. Siksi kaavatyössä on tarkasteltu tarkkaan eri liikkumismuotojen reittejä ja yhteyksiä, sekä kerätty tietoa ja toiveita osallistamalla alueen asukkaita ja käyttäjiä.

Oheisessa kuvassa on esitetty tavoitetila alueen kulkureiteistä eri liikkumistavoille:

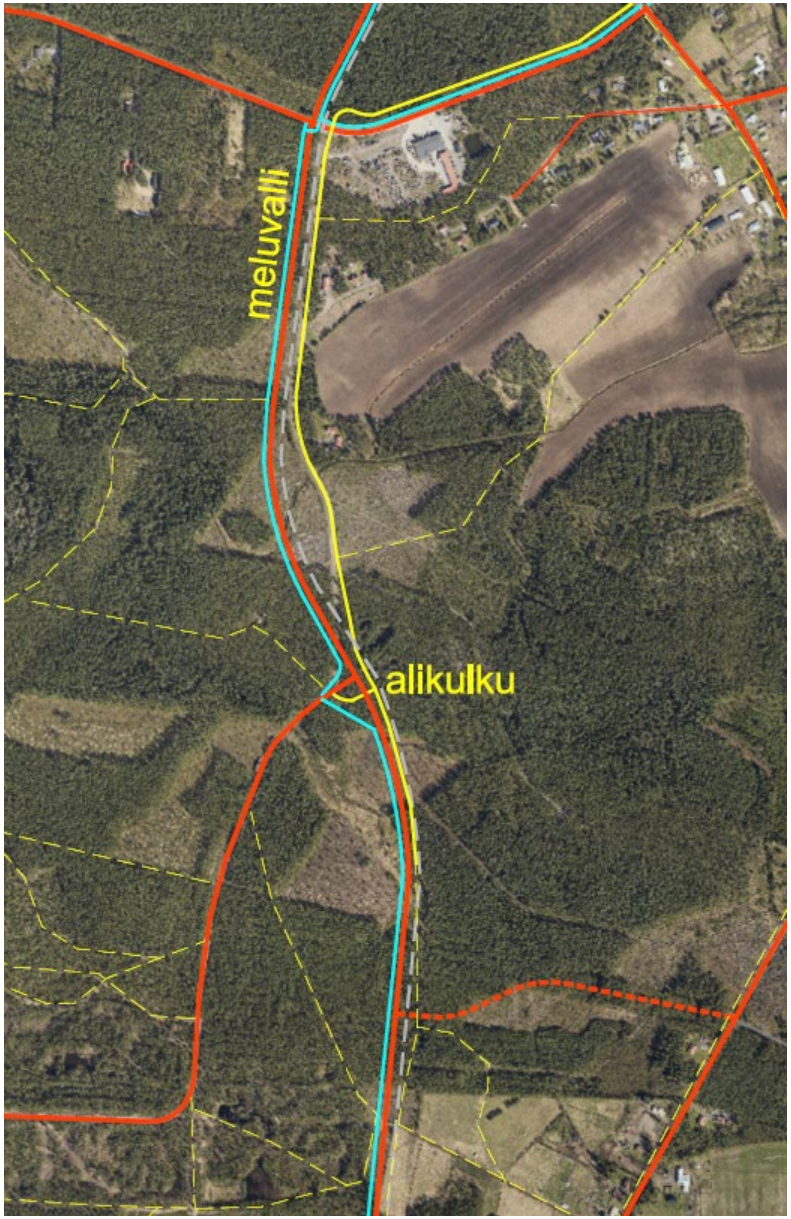
- autotiet (punainen)
- pyörätiet (vaaleansininen)
- hevosreitit (yhtenäinen keltainen)
- muu polku- ja metsätieverkosto (keltainen katkoviiva)

Seuraavilla sivuilla tarkempia otteita kuvasta.



Tarkempi ote tavoitetila-kuvasta tielinjan keskiosassa:

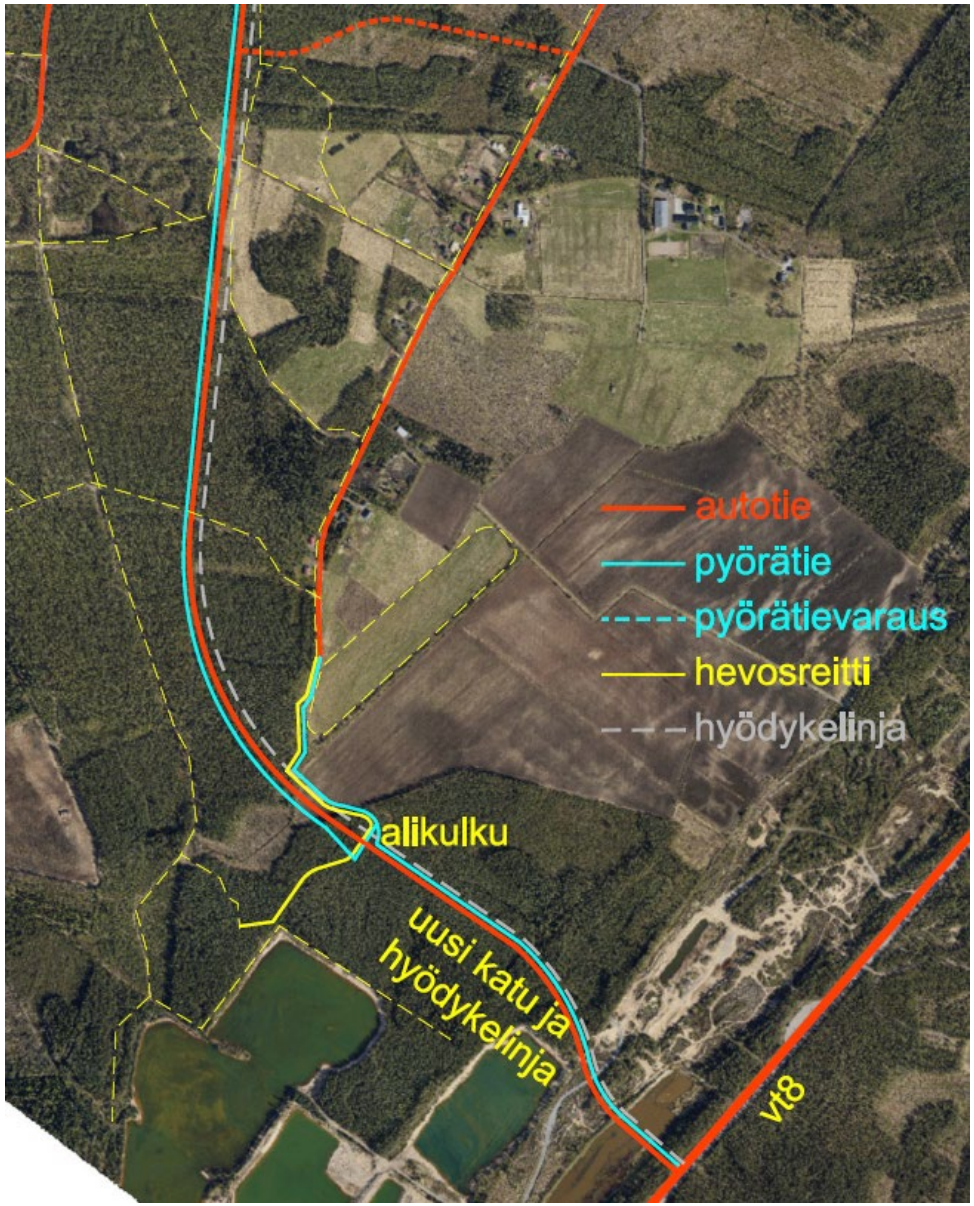
- Kvikantintien kohdalla erotellaan autot, pyöräilijät/jalankulkijat sekä hevoset.
- Hietanokantielle Kvikantintieltä tultaessa sama erottelu jatkuu. Nyt hevosreitti sekä hyödykelinja kulkevat olemassa olevan tien kohdalla, siitä länsipuolella meluvallin takana uusi autotie ja sen takana pyörätie. Hevosreitin sijoittaminen esitetylle kohdalle antaa sille parhaan rauhan muiden liikkumismuotojen jäädessä kauemmas meluvallin taakse.
    - Tiealueen poikkileikkaus tältä kohtaa on esitetty selostuksen kohdassa *6.2 Katusuunnitelmaluonnoksen havainnollistavia kuvia.*
- Kvikantintien kohdalla suojatie uuden tien turvalliseen ylittämiseen.
- Uusi alikulku hevosreitille kohtaan, jossa uusi tie erkanee Laajalahteen johtavasta Hietanokantiestä. Läheiset pyörätiet linjataan siten, etteivät ne ohjaa pyöräilijöitä alikulkuun. Samoin liikennemerkein voidaan osoittaa reitti vain hevosille.
- Alikulusta etelään uutta hevosreittiä (yhtenäinen keltainen viiva), joka liittyy olemassa olevaan reitistöön (keltainen katkoviiva).
- Uutta tietä ja Seksmannintietä yhdistävän tien varaus (punainen katkoviiva).
- Yhdystien ja Seksmannintien yhdistävä autotie.



Tarkempi ote tavoitetila-kuvasta tielinjan eteläpäässä:

- Alikulku mahdollistaa rengasmaiset reitit ja turvallisen siirtymisen
- Vt8:ltä uuden tien pohjoispuolta lähtevä uusi pyörätie, liittyy Seksmannintiehen.
- Pyörätie alikulkujen väliselle osuudelle autotien länsipuolella.
- Yhdystien ja Seksmannintien yhdistävä autotie.

Maakuntakaavassa osoitettu moottorikelkkailun runkoliikenteen reitti kulkee kaava-alueen läpi. Asemakaavatasolla ei ole tarpeellista osoittaa reitille tarkkaa sijaintia. Reitin toteutuessa se voidaan huomioida esimerkiksi liikennemerkein.



5.3.3 Luonnonympäristö

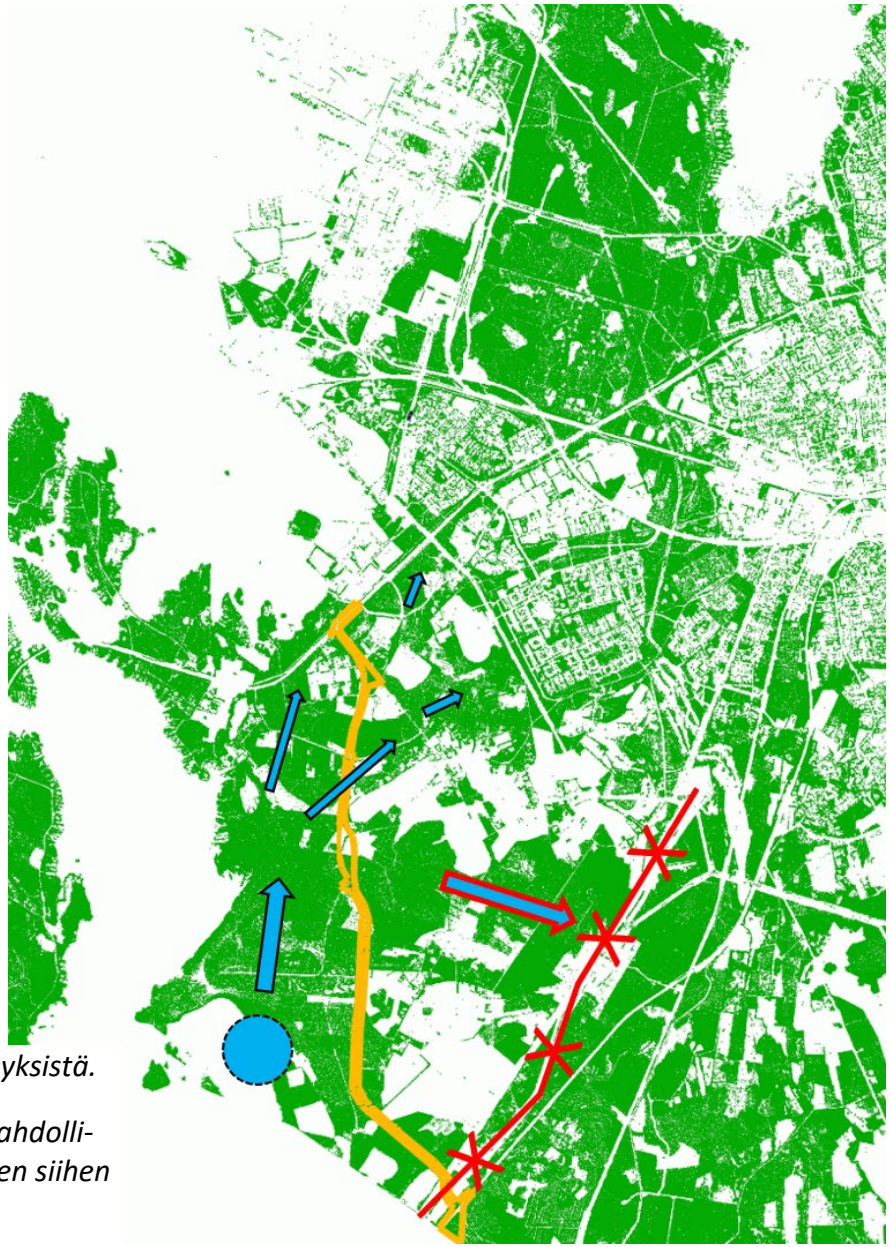
<u>Liito-oravat</u>

Luontoselvityksessä ei havaittu merkkejä liito-oravasta, lähimmät havainnot ovat Laajalahden suojelualueelta.

Kaava-alueella on kuitenkin merkitystä lajin liikkumisen mahdollistamisessa; liito-oravahavaintoja on eri puolilta kaupunkia. Suunnittelualueen itäpuolella peltoaukeat ja leveä voimajohtolinja katkaisevat lajilta liikkumisyhteyden kaakkoon. Kaavatyössä on pyritty varmistamaan yhteyksien säilymiset Laajalahdesta tunnetuille havaintopaikoille (mm. Sannanrannan suuntaan):

- Kaavassa on osoitettu sp-merkinnällä kohta, jossa säilytettävä puusto ja ekologinen yhteys.
- Meluvallille on Kvikantintien eteläpuolella osoitettu istutettavaa puustoa, joka mahdollistaa muutoin leveän tielinjan ylittämisen lajille.
- Lisäksi Kvikantintien pohjoispuolelle mahdollisesti tulevaisuudessa tapahtuvien maankäytön muutosten kohdalla on varmistettava, että viheryhteys säilyy varmistavalla yhtenäisen metsävyöhykkeen säilyminen. Samat ekologiset yhteydet varmistavat myös muiden lajien mahdollisen liikkumisen kaupungin viherympäristöjen välillä.

Liito-oraville turvattavat ekologiset yhteydet varmistavat myös muiden lajien kuten hömötiaisen liikkumisen kaupungin viherympäristöjen välillä.



Kaaviomainen esitys liito-oravan liikkumisen mahdollistavista viheryhteyksistä.

Punaisella suurjännitelinja, joka leveydellään katkaisee lajin liikkumismahdolliset. Siniset nuolet osoittavat reittejä kohti pohjoista. Yhteyden säilyminen siihen suuntaan on varmistettava myös tulevissa maankäytön muutoksissa.

Saukko

Luontoselvityksessä ei havaittu merkkejä saukosta. Suunnittelualueen ympäristössä on kuitenkin lajille potentiaalista biotooppia. Lajin mahdollisuudet liikkua alueella varmistetaan käyttämällä ojarumpuja, joiden halkaisija on vähintään 80cm. Tämän kokoiset rummut mahdollistavat myös monen muun lajin tien alitukset.

Hömötiainen

Kaavan vaikutus lajin esiintymiseen on vähäinen, koska parhaat pesimäbiotoopit löytyvät kauempaa tielinjasta Laajalahden suojelualueelta ja havaintopisteitä vastaavaa luontotyyppiä on lähiseuduilla runsaasti. Hömötiainen välttää suurien aukeiden ylityksiä, mutta tielinjan leveys ei ole lajille kriittinen. Lisäksi liito-oravien liikkumiselle osoitetut yhteydet varmistavat myös hömötiaisen liikkumisen säilymisen.

Pyy

Hömötiaisen tapaan lajille suotuisin elinympäristö löytyy Laajalahden suojelualueen monipuolisista ja tiheämmistä metsistä. Kaava-alueen pohjoisosan vanhempi metsä on lajille myös otollinen, myös muita potentiaalisia elinympäristöjä löytyy lähistöltä runsaasti. Tielinja ei estä lajin liikkumista tai ole kriittinen sopivien pesäpaikkojen turvaamiseksi aluekokonaisuudessa.

Erityisesti huomioon otettava lajisto

Alueella on havaittu yksi suojelullisesti arvokas tai erityisesti huomioon otettava laji. Lajin esiintyminen on otettu huomioon kaavaratkaisussa, tarkemmat tiedot sisältyvät erilliseen luontoselvitykseen, joka ei ole julkinen (Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta 621/1999).

5.3.4 Vesienhallinta

Pohjavesi ja hulevedet

Kaava-alue sivuaa Laajalahden 2-luokan pohjavesialuetta. Kartoissa esitetty pohjavesialueen raja on aina epätarkka, eikä voi vastata täsmällisesti tilannetta maastossa. Tämän johdosta kaupunki tilasi selvityksen hankkeen pohjavesivaikutuksista. Selvityksessä on tutkittu vaikutuksia sekä tien normaalin käytön aikana, että mahdollisessa onnettomuustilanteessa. Selvityksen mukaan tielinjan rakentaminen ei aiheuta pysyvää määrällistä vaikutusta pohjavesialueeseen, hankkeen vaikutus määrään on 1,5%.

Mahdollisia onnettomuustilanteita varten selvitys suosittelee viivytysaltaiden rakentamista Råbäcken- ja Kvikantbäcken-puroihin, joihin tien ojavedet johdetaan ennen johtumista pohjavesi- ja Natura -alueita. Kaava- ja katusuunnittelussa päädyttiin ratkaisuun, jossa altaat ovat ennen puroja. Näin viivytys ja mahdollinen likaantuneiden vesien pumppaus on mahdollista jo ennen kuin tievedet liittyvät puro- ja ojaverkostoon. Altaiden tekeminen suoraan puroon kasvattaisi suuren vesimäärän takia niiden kokoa myös huomattavasti.

Selvitys antaa ohjeita myös tien rakentamisen aikaisiin toimenpiteisiin, mm. kaluston tankkauksen ja varastoinnin suorittamisen pohjavesialueen ulkopuolella sekä tiesuolan käytön haittavaikutusten vähentämiseen.

5.3.5 Happamat sulfaattimaat

Kaupungin tilaama Yhdystien HASU-tutkimus valmistui 8.6.2026. Siinä tielinjalta otettiin kairausnäytettä analysoitavaksi. Tutkimustuloksissa ei havaittu potentiaalisia happamia sulfaattimaita (PHS) tai todellisia happamia sulfaattimaita (THS) missään näytteessä. Näytteiden pH-mittaukset tai rikkipitoisuudet eivät myöskään viitanneet happamien sulfaattimaiden esiintymiseen, joten selvityksessä ei katsottu jatkotutkimuksia tarpeellisiksi.

5.3.6 Voimajohdot

Kaava-alueen eteläpäässä tielinjan ylittää suurjännitejohtojen linja ”Seinäjoki-Hirvisuo”. Kaavaluonnoksen lausunnossaan Fingrid pyysi huomioimaan asemakaavassa voimajohtojen muutossuunnitelmat. Kaava-alueen kohdalla nykyinen johtoalue laajenee suunnitelmissa 18 m pohjoissuuntaan. Asemakaavaehdotuksessa on huomioitu tämä mahdollinen tarve sekä otettu reilu 6 m ylimääräistä varaa.

Fingridiltä saadun risteämälausunnon sekä sähköpostikeskustelun perusteella on varmistettu, että kaava-alue jää riittävän kauaksi suunnitellusta tulevasta voimajohtopylväästä ”310 Y”.

5.3.7 Virkistyskäyttö

Etenkin Kvikantin ja Laajalahden välinen alue, mutta myös muu kaava-alueen ympäristö, on aktiivisessa virkistyskäytössä. Aluetta käyttävät niin marjastajien ja sienestäjien, maastopyöräilijöiden, frisbee-golffareiden ja lenkkeilijöiden lisäksi moni muu ulkoilija. Seudun polku- ja metsätieverkosto on lähialueen lukuisien hevostallien myötä niin aloittelevien ratsastajien kuin ravurienkin käytössä. Uudella tielinjalla on luonnollisesti huomattava vaikutus erilaisiin ympäröiviin reitistöihin. Varsinaisen kaava-alueen lisäksi kaavatyössä on suunniteltu laajemmin ympäristöä kokonaisuutena, jotta tien negatiiviset vaikutukset virkistyskäyttöön olisivat mahdollisimman vähäiset. Keskeistä on ollut eri liikkumismuotojen reitistöjen turvaaminen ja liikenneturvallisuuden varmistaminen, näitä esitelty tarkemmin kohdassa *5.3.7 Liikenne*.

Uuden yhdystien myötä Laajalahden saavutettavuus paranee etenkin vt8:n suunnasta, mikä lisää alueen käyttäjämääriä. Tämä tuo alueen saavutettavammaksi niin autoilla saapuville kuin pyöräilijöille ja muulle kevyelle liikenteelle. Se antaa myös mahdollisuuden alueen virkistystoimintojen kehittämiselle. Toisaalta luonnonympäristöön tulee kohdistumaan enemmän painetta ja häiriötä lisääntyvän retkeilyn ja muun toiminnan myötä. Laajalahden suojelualueella hyvät retkeilyreitit pitkospuineen keskittävät liikkumista luontoa säästäen. Uimaranta ja frisbee-golf ovat toiminnot, jotka keräävät eniten käyttöä ja ovat näin vaikutuksiltaan merkittävimmät. Maanpinnan eroosio frisbee-golfin alueella on nykyisellään huomattava. Uimarannan osalta mahdollisesti kasvavaa käyttäjämäärää ei voida pitää ongelmallisena; alueella on hyvin tilaa ja käyttö myös estää rantaa metsittymästä.



Hietanokka vuosina 1943 ja 2023. Nykyinen uimaranta näkyy Hietanokan pohjoisrannalla.

5.4 Aluevaraukset

SUOJAVIHERALUE (EV)

Kaavaratkaisussa muodostuu pienehköjä EV-alueita. Niille on osoitettu tarkentavia määräyksiä liito-oravien kulkuyhteyksien turvaamiseksi, sekä tien hulevesien viivytysaltaille. EV-alueita on noin 9,5 ha.

YLEISEN TIEN ALUE (LT)

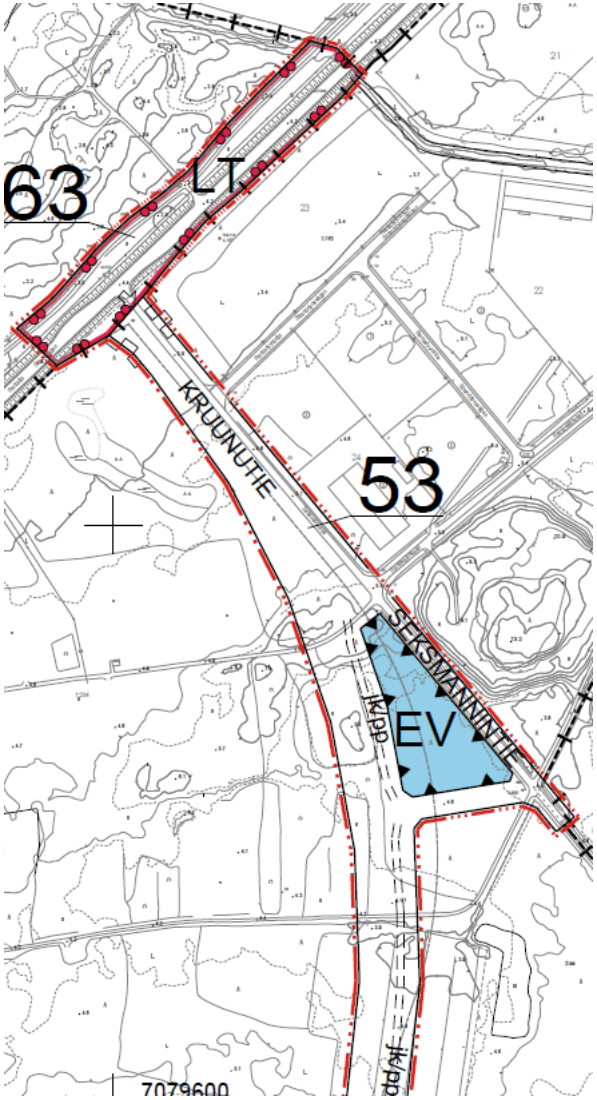
Kaava-alueen yhtenäisyyden ja liikennejärjestelyjen toteutumisen vuoksi kaavassa on sen etelä- ja pohjoispäissä yleisen tien alueet. Yleisen tien alueita kaavassa on noin 3,5 ha.

5.5 Muut alueet

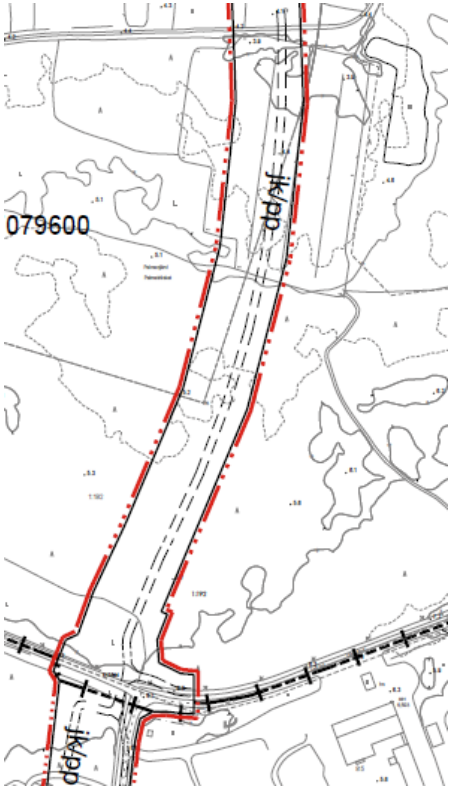
Katualuetta

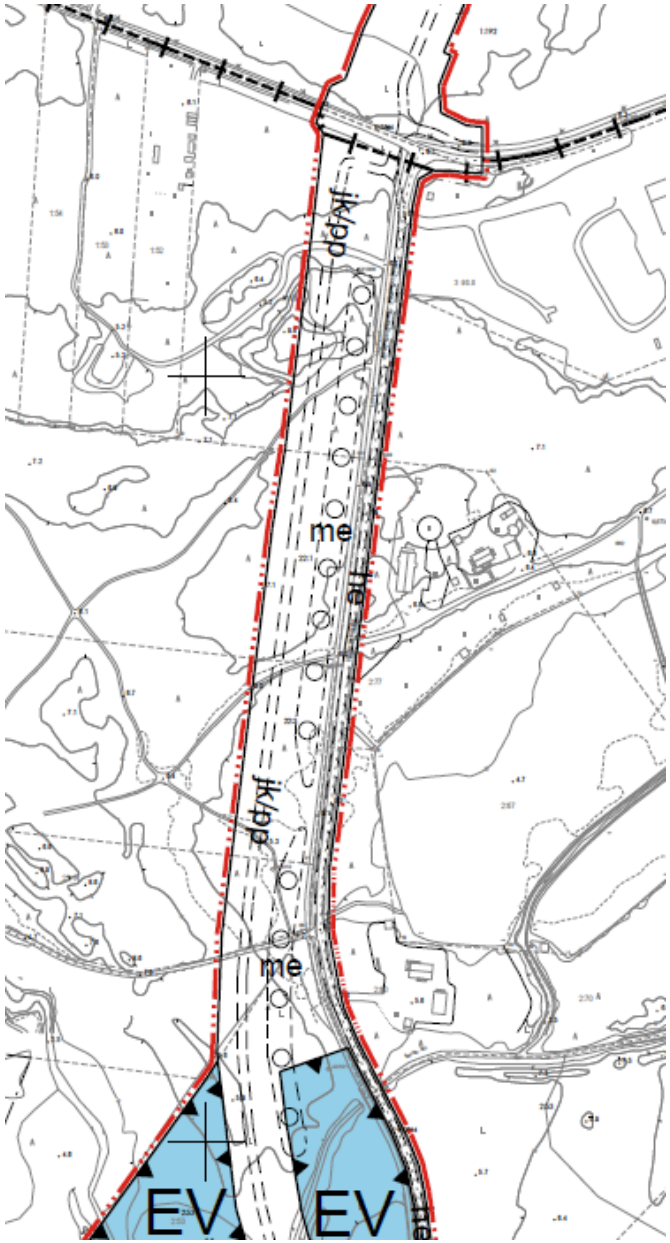
6 HAVAINNOLLISTAVAT SUUNNITELMAT

6.1 Otteita kaavakartasta

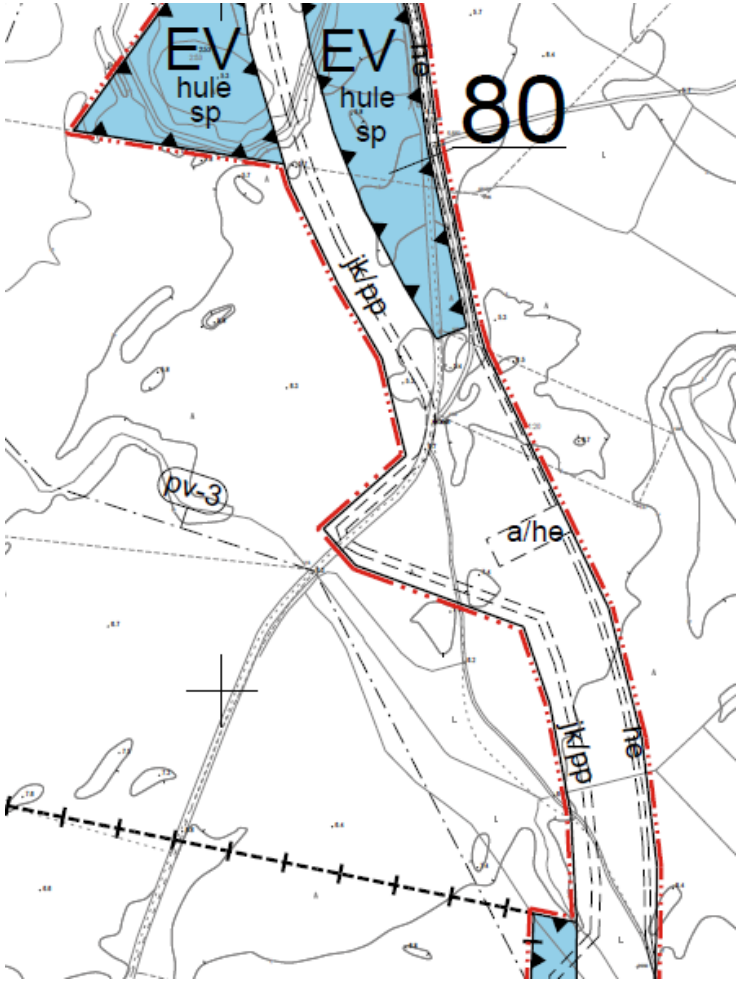


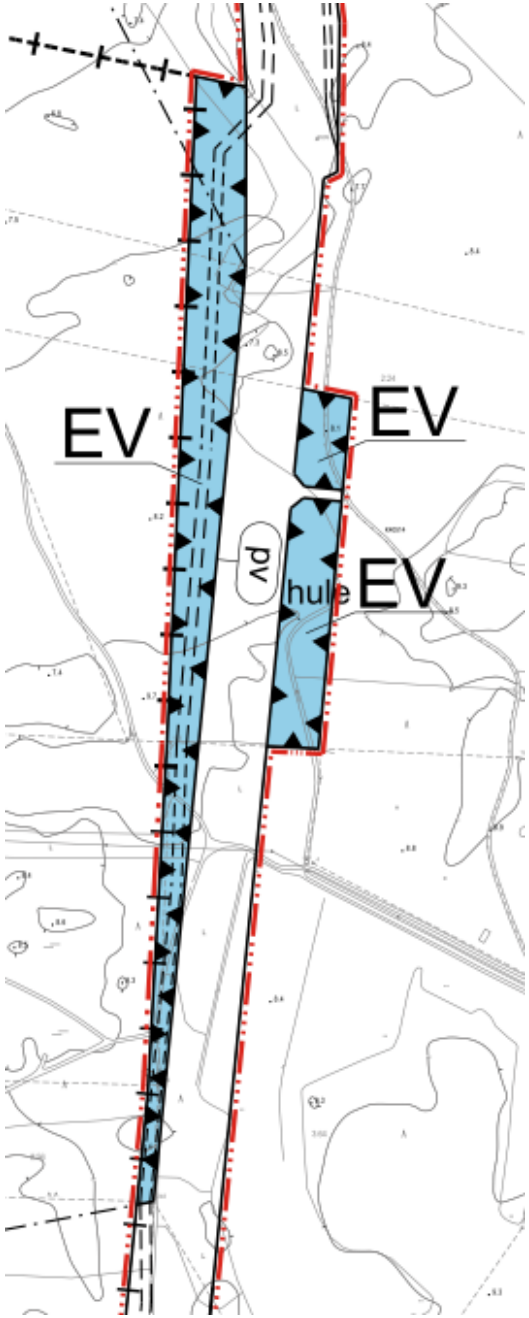
Otteet kaavakartasta suunnittelualueen pohjoispäästä. Uusi tieyhteys liittyy maantie 749:ään, Seksmannin-tiehen sekä Rantavallinkaaren asemakaava-alueeseen.



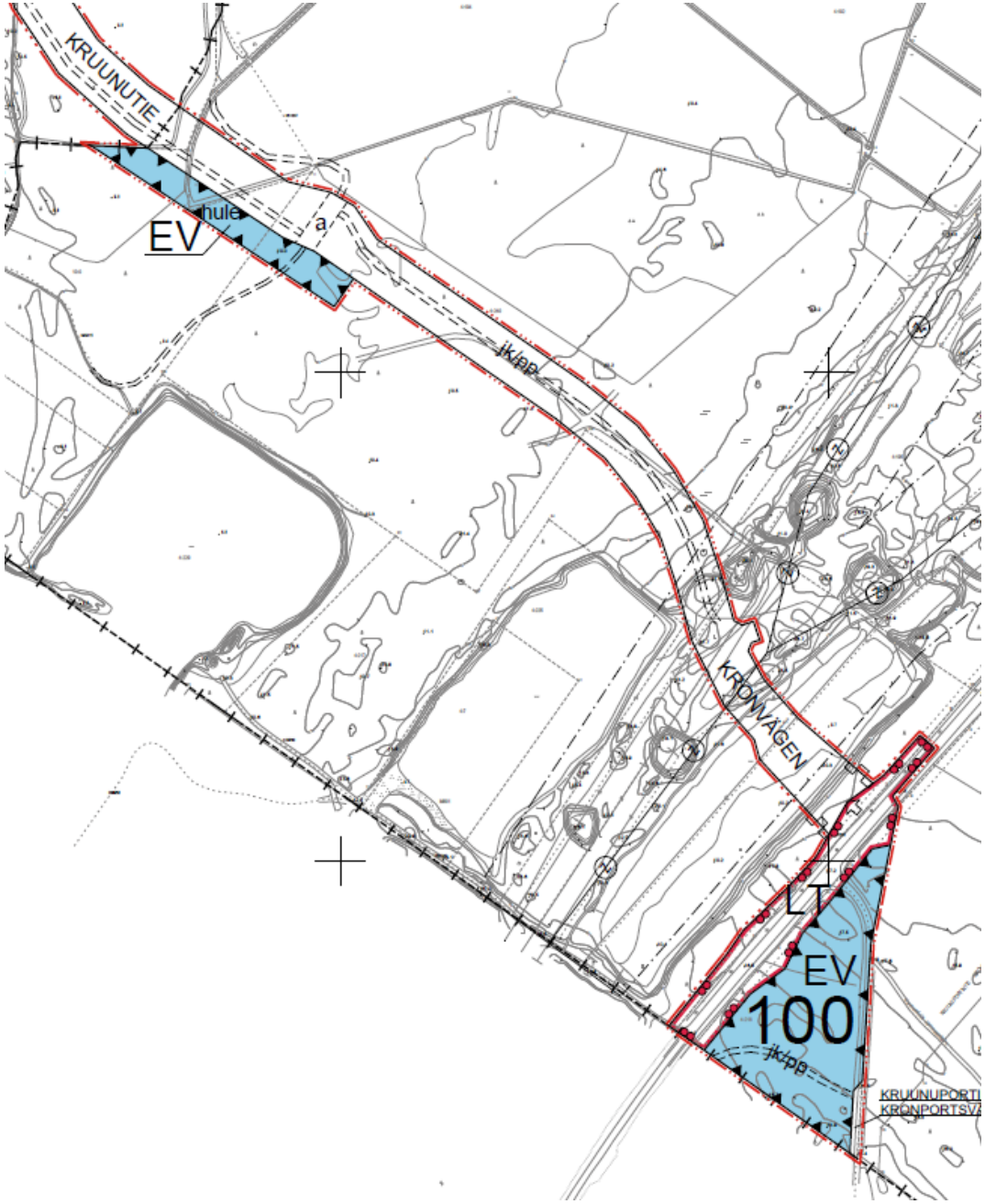


Otteet kaavakartasta Kvikantin kylän lähistöltä. Yläosassa näkyy liittyminen Kvikantintiehen, sen eteläpuolella melu-vallit, suojaviheralue (EV), liittymäalue ja pohjoinen alikulku.



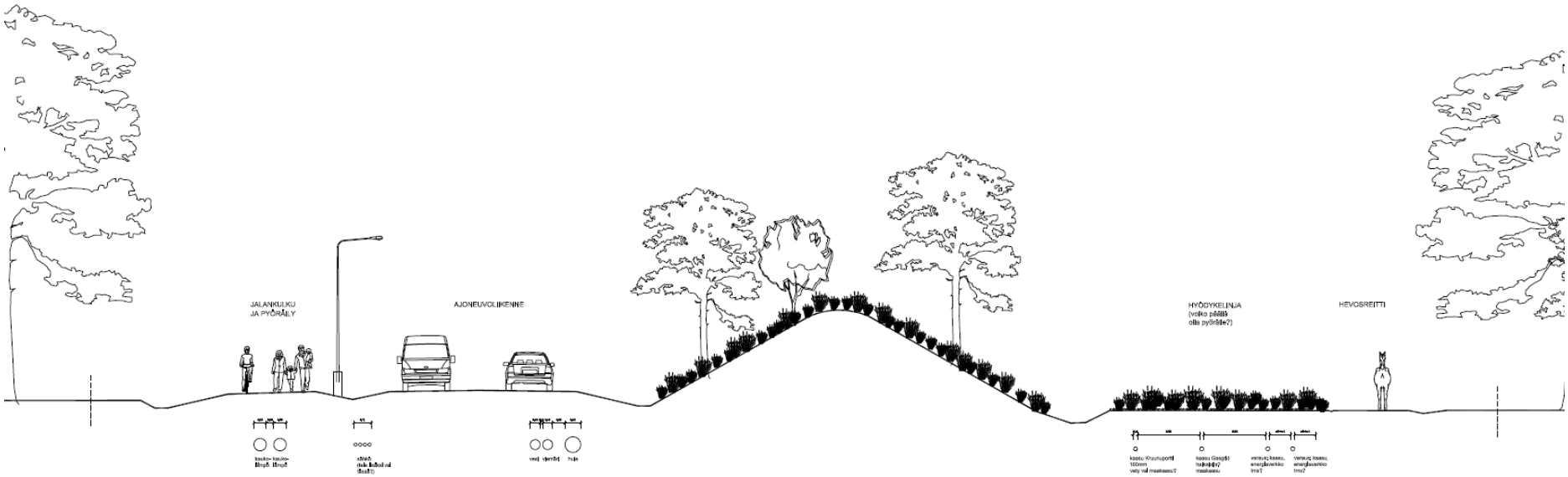


Ote kaavakartasta Laajalahden II luokan pohjavesialueen kohdalta. Suunniteltu ajoneuvotien linjaus kulkee pohjavesialueen ulkopuolella. Pohjavesialueella sijaitsevan kaavanosan käyttötarkoitus on suojaviher-alue (EV) ja sille on osoitettu pyörätievaraus.

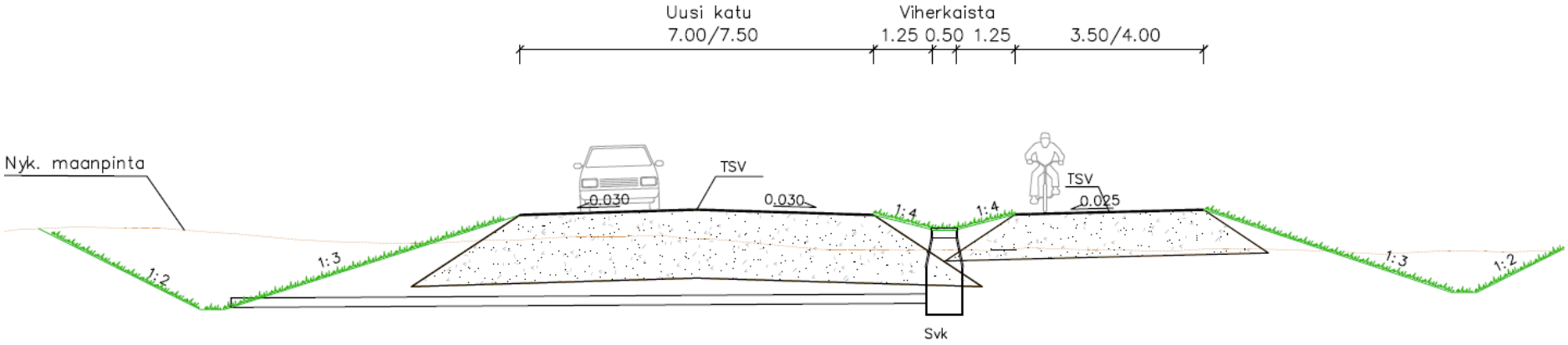


Ote kaavakartasta suunnittelualueen eteläpäästä. Otteessa näkyy eteläinen alikulku, liittyminen valtatie 8:aan sekä sen eteläpuoleinen suojaviheralue (EV).

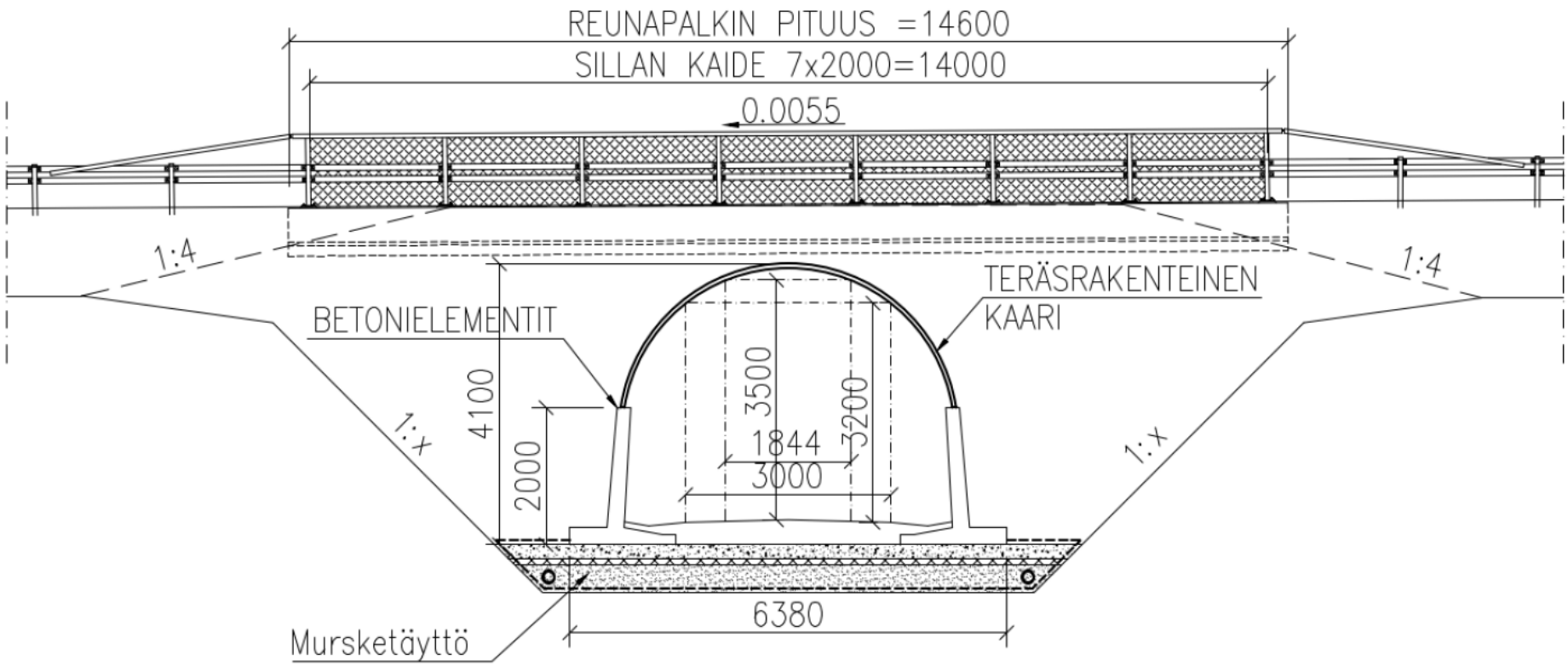
6.2 Katusuunnitelmaluonnoksen havainnollistavia kuvia



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 selvitettäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä 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 kaavatyön 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.

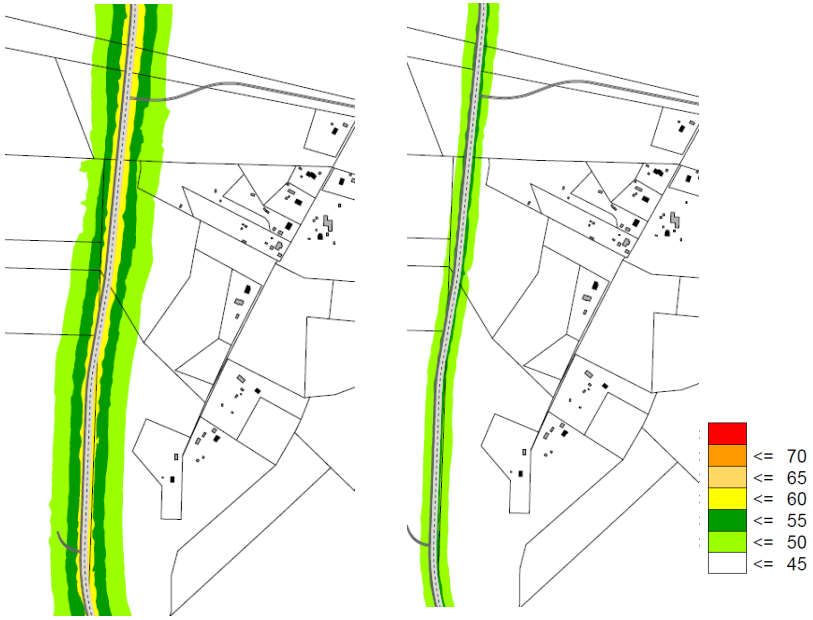
Suurimmat paikalliset vaikutukset kohdistuvat lähimpiin kiinteistöihin sekä laajemmin katsottuna Kvikantin kyläalueeseen ja sen muuttuviin liikenneyhteyksiin. Vaikutukset ovat suurimmillaan Kvikantintien eteläpuolella, jossa on kolme tielinjaan rajautuvaa kiinteistöä. Lisääntyvä ja entistä raskaampi 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 keskiäänentasot 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 Laajalahteen 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 majoitushuoneet	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 ylity asuinkiinteistöillä.

Vaikutukset lapsiin:

Arvio:

Kaavaratkaisulla on positiivisia lapsivaikutuksia. Liikenneturvallisuutta lisää se, että kevyt liikenne on omalla väylällään erillään autoista ja hevosista. Laajalahden alue uimarantoineen 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 kallioon asti.

Arvio vaikutuksista maaperään:
Asemakaavan suora vaikutus maaperään kohdistuu reilut 5 kilometriä pitkälle ja noin 40 – 50 metriä leveälle tiealueelle, jossa nykyinen 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 viivytysaltaiden kautta olemassa olevaan hulevesiojien verkostoon. Osassa aluetta väylien väliset vedet johdetaan salaojien kautta näihin avo-ojiin. 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. Pääsuuntaselvityksessä 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.

Pohjavesivaikutuksista teetettiin erillinen, tarkempi selvitys. Siinä todetaan, että hankkeen vaikutus pohjaveden määrälliseen tilaan on vähäinen. Myös laadulliset vaikutukset arvioidaan vähäisiksi ja selvityksessä esitetään keinoja haittojen pienentämiseksi. Kaavaan on osoitettu useampia viivytysaltaita kuin selvityksen suosituksissa, mikä parantaa tilannetta rajaamalla tehokkaammin vahinkoja esimerkiksi mahdollisessa onnettomuustilanteessa.

Arvio vaikutuksista ilmastoon:
Kaavaratkaisun ilmastovaikutukset koostuvat erityisesti 1) menetettävästä metsä- ja peltoalasta, 2) rakentamisen aikaisista vaikutuksista sekä 3) tulevina vuosikymmeninä tielinjan käytön aiheuttamista vaikutuksista.

1. *Tielinjan alta metsää häviää noin 26 ha ja peltopintaa noin 1,5 ha. Asfaltoiduksi tulee arviolta 5 ha maata, lopun jäädessä suojaviheralueeksi, viherpeitteisiksi pientareiksi, meluvalleiksi, 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 luontotyyppejä. Kaavan mukainen tiealueen myötä metsää poistuu noin 26 ha, mikä on 6 % noin yhden kilometrin säteellä siitä sijaitsevasta 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 suotuisan 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 (suojelualue lähimmillään 500m päässä). Eläinten liikkuminen tien yli tai ojarumpuja pitkin on mahdollista jatkossakin. Hanke aiheuttaa paikalliselle eläimistölle tieliikennekuolemia, mutta osa lajeista oppii hyödyntämään avoimina pidettäviä viheralueita ruoan hankinnassa ja mahdollisesti myös käyttämään alikulkuja.

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 26 ha, josta noin 9 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 viherverkoston 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.

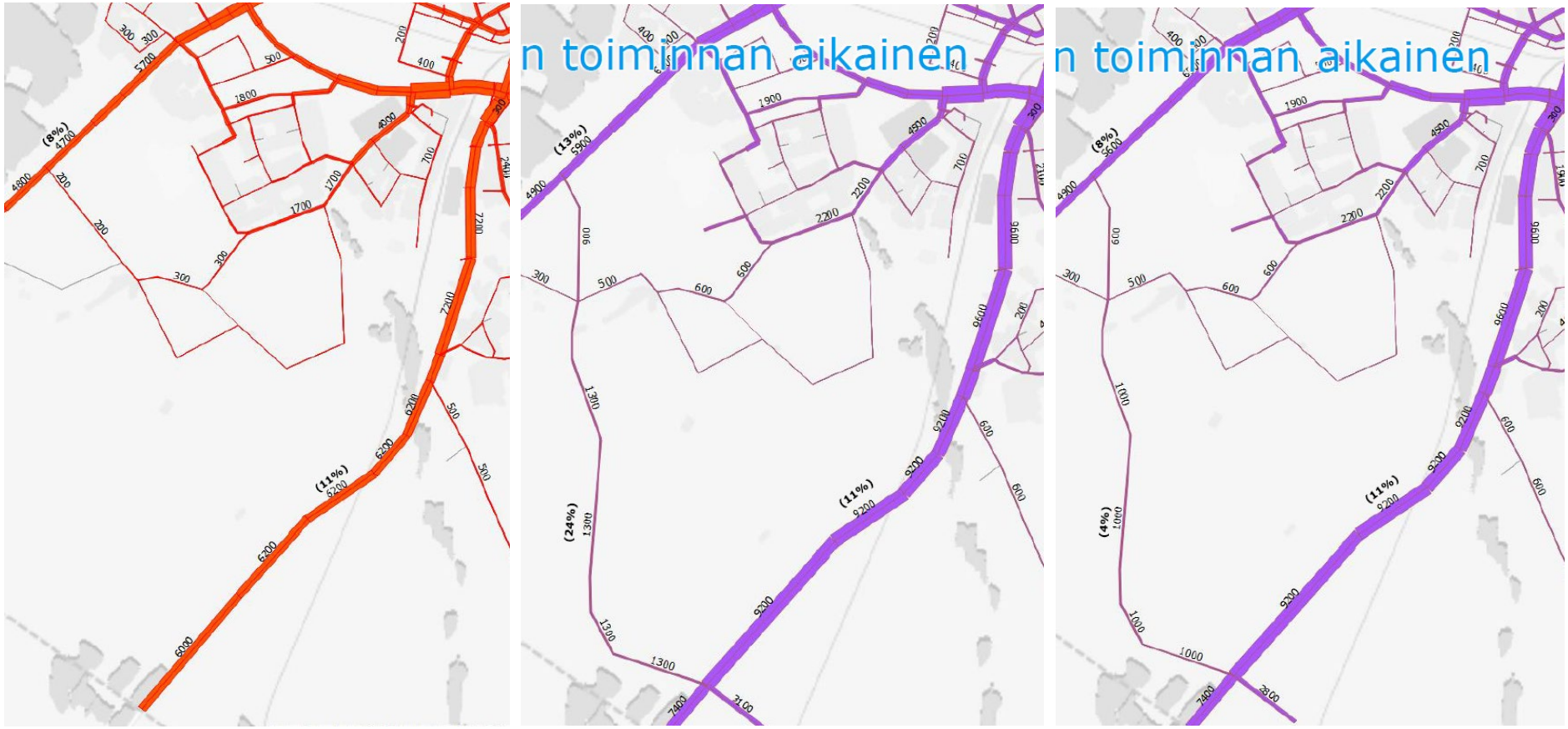
Vaikutukset liikenteeseen (MRA 1 § (4)):

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 vaikutuksia 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 liikennerakenteeseen. 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 sekä lisäämään liikenneturvallisuutta taajama-alueella. Tarkkojen liikenne-ennusteiden laadinta on nykytilanteessa 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 ja toiselta haaraltaan Rantatiehen. Näin saadaan viihtyisä ja turvallinen reitti valtatieltä Ykspihlajan, Koivuhaan ja keskustan suuntaan, mikä tekee Kokkolan ja Kruunupyyn välisestä pyöräilystä houkuttelevampaa.



Liikennemääräarviot vuonna 2026 tehdyn selvityksen mukaan. Vasemmalla nykytilanne, keskellä ennuste 2040 jossa Kruunuportin teollisen toiminnan minimiarvio, oikealla ennuste 2040 jossa Kruunuportin teollisen toimijan maksimiarvio.

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 mäntykankaalla, 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 pumppaamoa. Tämä alikulku on tarkoitettu ensisijaisesti hevosille, mutta jos kaavassa eteläiseltä alikululta pohjoiseen johtava 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 Kvikantintien ja Hietanokantien risteysalueen läheisyydessä olevia kiinteistöjä lukuun ottamatta.

8 KAAVAMERKINNÄT JA –MÄÄRÄYKSET

Kaavamerkinnät ja – määräykset on esitetty asemakaavakartassa.

9 NIMISTÖ

Kadun nimi tullaan käsittelemään nimistötiimissä ennen asemakaavan hyväksymiskäsittelyjä.

10 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Asemakaavan toteutuminen voi alkaa sen saatua lainvoiman.

KOKKOLASSA 18.11.2026

Päivi Cainberg
Kaupunkisuunnittelupäällikkö

ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Kokkola	**Täyttämispvm**	16.11.2026
Kaavan nimi	Yhteysväli vt8-Rantatie (mt749)		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	21.2.2025
Pysyvä kaavatunnus		**Kunnan kaavatunnus**	272 80/1
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	41,8902	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	38,9117
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	2,9784

Ranta-asemakaava **Rantaviivan pituus [km]**

Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	41,8902	100,00	0	0,00	38,9117	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,6242	0
R yhteensä						
L yhteensä	32,3528	77,2	0	0,00	29,9985	0
E yhteensä	9,5374	22,8	0	0,00	9,5374	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	0,0000	0,00	0	0,0000	0

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	0	0	0	0

Alamääräykset tai -merkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	41,8902	100,00	0	0,00	38,9117	0
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,6242	0
VR	0,0000	0,0	0		-0,6242	0
R yhteensä						
L yhteensä	32,3528	77,2	0	0,00	29,9985	0
Kadut	28,8393	89,1	0	0,00	27,9165	0
LT	3,5135	10,9	0	0,00	2,0820	0
E yhteensä	9,5374	22,8	0	0,00	9,5374	0
EV	9,5374	100,0	0	0,00	9,5374	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

LIITE

Yhteysväli vt8 – Rantatie (mt 794), Kvikant – Tiivistelmät lausunnoista ja kaavanlaatijan vastineet

Lausunto 1 / Suomen Erillisverkot Oy

Hankkeella ei ole vaikutusta Suomen Erillisverkot Oy:n Verkko-operaattoripalvelut liiketoimintaan.

Kaavanlaatijan vastine:
Ei vastinetarvetta.

Lausunto 2 / Fingrid Oyj

Alueella on nykyisin Fingridin 400 kilovoltin voimajohto Tuovila–Hirvisuo (suunnittelutunnus eli sutu 1882), 110 kilovoltin voimajohto Seinäjoki–Hirvisuo (sutu 1181) sekä 110 kilovoltin voimajohdot Hirvisuo–Wisaforest A (sutu 2560) ja Hirvisuo–Wisaforest B (sutu 2507).

Fingridillä on käynnissä YVA-menettely uudelle 400+110 kilovoltin voimajohdolle Seinäjoki-Hirvisuo. Lisätietoja voimajohtohankkeesta saatte hankkeen Fingridin verkkosivulta.

Kuvassa 1 on asemakaava-alueelle sijoittuva YVA-menettelyn reittiväli F-G Kruunupyyn Norrvikista Kokkolan Hirvisuon sähköasemalle. Kyseisellä välillä F-G suunniteltu 400 kilovoltin voimajohto sijoittuu nykyisen 110 kilovoltin voimajohdon paikalle siten, että voimajohtoalue on tulevaisuudessa 96–108 metriä leveä (kuva 2). Samalla välillä uusi 110 kilovoltin voimajohto sijoittuu nykyisten Hirvisuo-Wisaforest A ja B 110 kilovoltin voimajohtojen rinnalle niiden pohjoispuolelle siten, että voimajohtoalue on tulevaisuudessa 103 metriä leveä (kuva 3). Nykyisen voimajohdon paikalle sijoittuessa johtoalue levenee noin 11 metriä ja rinnalle sijoittuessa noin 18 metriä.

Pyydämme laatimaan asemakaavan siten, että mahdollistaa Fingridin voimajohtohankkeen toteutuksen. Voitte harkita, että onko tuleva voimajohto syytä osoittaa asemakaavassa merkinnällä johtoa varten varattu alueen osa.

Voimajohtoalueella tai sen läheisyydessä tapahtuva toiminta ei saa olla ristiriidassa sähköturvallisuuden kanssa eikä toiminta voi aiheuttaa vaaraa voimajohdon käytölle ja kunnossa pysymiselle. Voimajohtoalueelle ei voida sijoittaa rakennuksia tai rakennelmia ilman erityistä lupaa. Em. rakenteet tai laitteet eivät pääsääntöisesti saa olla yli kaksi metriä korkeita.

Voimajohdon rajoituksia maankäytölle käsitellään Fingridin julkaisemassa oppaassa.

Teiden ja katujen suunnittelussa tulee ottaa huomioon, mitä Liikenneviraston ohjeessa "Sähkö- ja telejohdot ja maantiet" (2018) esitetään.

Tässä asemakaavaa koskevassa lausunnossa ei voida ottaa kantaa tarkemmin liikenneväylien teknisiin ratkaisuihin. Fingridin johtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto, myös

suunnitelmien päivittyessä.

Kaavanlaatijan vastine:
Kaavaehdotukseen lisätty johtoa varten varattu alueen osa, mitoitus Fingridin ohjeiden mukaan sekä n. 6m ylimääräistä varaa. Rakentaminen johtoalueella tulee olemaan liikenneväylien ja hyödykelinjan rakentamista, eli ei varsinaisia rakennuksia. Risteämälausunto tilattu 25.3.2026, käsittelyn tilanne on Fingridillä ruuhkautunut eikä lausuntoa ole vielä saatu.

Lausunto 3 / Keski-Pohjanmaan hyvinvointialue

Pelastusviranomainen on tutustunut kaavojen aineistoihin, eikä sillä ole huomautettavaa asemakaavaluonnoksista pelastustoimen näkökulmasta.

Kaavanlaatijan vastine:
Ei vastinetarvetta.

Lausunto 4 / Rakennusvalvonta

Ei lausuttavaa.

Kaavanlaatijan vastine:
Ei vastinetarvetta.

Lausunto 5 / K.H. Renlundin museo

Arkeologinen kulttuuriperintö

Suunnittelualueelta ei tunneta muinaismuistolain 295/1963 rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä eikä muutakaan arkeologista kulttuuriperintöä. Näin ollen museolla ei ole lisättävää tai huomautettavaa kaavaluonnokseen arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja -maisema

Suunnittelualueelle ei sijoitu erityisiä rakennettuun kulttuuriympäristöön tai maisemaan liittyviä arvoja. Paikallisia maisemallisia muutoksia tapahtuu varsinkin metsäalueiden muuttuessa avoimeksi tielinjaksi. Olemassa olevia tielinjoja hyödyntämällä ja muilla ratkaisuilla vaikutuksia on kuitenkin pyritty keventämään. Museolla ei ole huomautettavaa kaavaluonnoksesta näiltä osin.
Asemakaavatyöhön liittyvät jatkokäsittely- ja mahdolliset lisäselvitysaineistot sekä päätökset pyydetään toimittamaan K.H. Renlundin museolle tiedoksi ja tarvittaessa lausuttaviksi.

Kaavanlaatijan vastine:
Ei vastinetarvetta.

Lausunto 6 / Elinvoimakeskus

Etelä-Pohjanmaan elinvoimakeskuksella on käynnissä tiesuunnitelman Valtatien 8 parantaminen välillä Boholmintie – Kruunupyyntie, Kruunupyy, Kokkola laatiminen. Asemakaavaluonnoksen LT-alue vaikuttaa vastaavan pääasiassa tiesuunnitelman mukaista tiealueen rajaa.

Asemakaavaluonnoksessa seututien 749 (Rantatie) LT-alueen raja kulkee osittain pituussuuntaisesti keskellä maantietä. Esitämme, että LT-alueen lounaispäässä raja kulkisi suoraviivaisesti tiealueen rajalta rajalle.

Esitämme myös vaadittavien liittymisnäkemien huomiointia edellä mainituissa LTalueissa siltä osin, kuin se on käsillä olevassa kaavarajauksessa mahdollista. Valtatien 8 mitoitusnopeus on 100 km/h ja Rantatien 80 km/h. (Liikenne- ja viestintäministeriön asetus näkemäalueista 65/2011)

Lisäksi huomautamme, että katualueen pohjois- ja eteläpäässä tulee osoittaa vähintään 45 metrin matkalla liittymäkielto maantien reunasta mitattuna. Liittymäkielto tulee osoittaa molemmin puolin katualuetta.

Kaavanlaatijan vastine:
Kaavaehdotukseen laajennettu LT-alue tiealueen rajalta rajalle kannanotossa esitetyn mukaisesti. Samoin lisätty liittymäkiellot ulottuen 45m maantien reunasta.

Lausunto 7 / Lupa- ja valvontavirasto

Suunnittelun lähtökohdat

Kaavaselostuksessa on harvakseltaan esitetty lähtötietoja suunnittelualueen oloista. Kaavan laadun varmistamiseksi ja laatimiseksi kaavaselostuksesta on oleellista löytyä kaavan vaikutusten selvittämisen ja arvioimisen kannalta keskeiset tiedot kaavoitettavasta alueesta ja sen lähiympäristöstä. Lähtötietojen osalta puutteita on esimerkiksi rakennetun ympäristön, luonnonympäristön sekä suunnittelutilanteen tietojen esittämisessä.

Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että kaavaselostukseen on tarpeen täydentää lähtötietoja suunnittelualueelta ja sen lähistöstä esimerkiksi asukkaiden/väestön määrästä ja sijoittumisesta, alueen maaperästä ja rakennettavuudesta, pohjavesialueesta ja sen olosuhteista, happamien sulfaattimaiden esiintymisestä, virkistysalueiden luonteesta, toiminnoista, niiden sijoittumisesta ja käytöstä, Laajalahden Natura 2000-alueesta ja sen suojeluperusteista ja teknisen huollon järjestämistä tai suunnitelmista. Lisäksi kaavan tarkoitus huomioiden olisi oleellista kuvailla ja esittää tarkempia tietoja työpaikkojen ja työpaikka-alueiden sijoittumisesta tai uusien sijoittumisesta, kuten esimerkiksi satama/suurteollisuusalue, Kruunuportin alue ja sen uudet laajennusalueet.

Suunnittelutilanteen osalta tulisi esittää myös Kruunupyyn ja Kokkolan voimassa ja vireillä olevat kaavat Kruunuportin alueella sekä niiden kaavamerkinnät ja -määräykset. Myös Laajalahden asemakaavan kaavamääräykset tulee esittää kaavaselostuksessa.
Kaavoituksen tueksi laadituista selvityksistä on hyvä esittää oleelliset tulokset ja johtopäätökset kaavaselostuksessa.

Kaavanlaatijan vastine:
Kaavaluonnosvaiheessa selvitystausta oli laaja, ja ehdotusvaiheeseen siirryttäessä on lisäksi laadittu seuraavat selvitykset: liikenne-ennuste, hasu-selvitys, pohjavesivaikutusten selvitys sekä täydennyslausunto luontoselvitykseen.Kaavaselostukseen täydennetty lähtötietoja lausunnossa mainituista teemoista. Tekstin ja kuvien avulla pyritty tiivistämään oleellisin sisältö kaavaselostukseen.

Liikenne

Kaavaselostuksesta tai sen liitteistä ei täysin käy ilmi mihin tietoihin tai maankäytön varauksiin liikennemäärien arviointi vuodelta 2021 perustuu. Epäselväksi esimerkiksi jää onko arviossa otettu huomioon Kruunuportin alue ja myös Kruunuportti 2 ja 3 laajennusalueet sekä sataman/suurteollisuusalueen vireillä olevat muutokset. Uuden tieyhteyden liikennekysyntää on arvioitu vuoden 2040 tilanteessa, joka olisi arvion mukaan noin 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kaavaselostuksessa todetaan arvion tarkentuvan myöhemmin.
Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että kaavan merkittävät vaikutukset muodostuvat liikenteestä sekä erikoiskuljetuksista (esim. tuulivoima ja kemianteollisuus) ja niistä muodostuvista vaikutuksista ympäristöön. Kaavan jatkosuunnittelussa tulee tarkentaa liikennemääriä ja -ennusteita sekä esittää niiden laskentaperiaatteet. Arvioinnissa/ennustemallissa tulee huomioida Kokkolan ja Kruunupyyn Kruunuportti-kokonaisuuden sekä sataman ja suurteollisuusalueen mahdollistamat liikennesuoritteet. Liikennemäärillä on oleellinen merkitys kaavan vaikutusten laajuuteen ja merkittävyyteen ja siten kaavan vaikutusten arviointiin kokonaisuutena.

Kaavanlaatijan vastine:
Kaavaehdotusta varten teetetty liikenne-ennuste, jossa arvioitu liikennemäärien eri skenaarioita. Selvityksessä on huomioitu Kruunuportin erilaisia toteutumisvaihtoehtoja, samoin sataman alueen vaikutuksia sekä tien lähelle tulevan Palmajärven asuinalue. Nämä tiedot on täydennetty kaavaselostukseen.

Melu

Liikenteen nopeus vaikuttaa merkittävästi tieltä kantautuvaan meluun. Melutasoja arvioitaessa on pyrittävä käyttämään mahdollisimman todennäköisiä nopeuksia. Laskennoissa käytettyjen nopeuksien tulisi käydä ilmi myös kaavaselostuksesta. Pääsuuntaselvityksen perusteella liikenteen meluvaikutuksia on arvioitu 60 km/h nopeusrajoituksella. Kaavaselostukseen voisi täydentää ja perustella ratkaisua ja mahdollisesti täsmentää, mikäli suunnittelualueella tai sen läheisyydessä on toimintoja, jotka edellyttävät liikennemelun vuoksi alhaisempia nopeusrajoituksia tai erityistä nopeusrajoituksen ohjaamista.
Kaavaselostuksessa mainitaan meluvallit, mutta ei sinänsä tarkemmin esitetä millaisia meluntorjuntatarpeet ympäristössä ovat ja millainen meluntorjunta on riittävää, kuinka korkeita meluvallit ovat tai voivat olla ja minkälaisia niiden maisemalliset vaikutukset ovat, tai onko meluntorjuntatarkoituksiin riittävät tilavaraukset. Kaavaselostuksessa olisi lisäksi hyvä tuoda ilmi kenen toteuttamisvastuulla meluntorjuntarakenteet ovat ja missä vaiheessa. Kaavaselostuksessa esitetty havainnepoikkileikkauskuva parantaa kaavan vaikutusten ja toteuttamisen hahmottamista erityisesti lähellä asuvien asukkaiden kannalta.

Lupa- ja valvontavirasto muistuttaa, että laadittujen selvitysten kautta tulee avata ja perustella tarkemmin miksi kyseiseen ratkaisuun on päädytty ja että selvitysten tulee antaa riittävät tiedot kaavan vaikutusten arvioimiseksi. Kaavoituksessa tulisi varmistua siitä, ettei meluntorjuntaa koskevat määräykset johda alueen ympäristöön sopeutumattomiin liian massiivisiin meluesteisiin ja että meluntorjuntamahdollisuudet on selvitetty kaavan yhteydessä ja kuvattu kaavaselostukseen.

Kaavanlaatijan vastine:
Kaavan meluvaikutuksia on arvioitu edellä mainitun liikenne-ennusteen pohjalta. Aiemman meluselvityksen laskelmat, jotka tehty liikennemäärällä 1200 ja nopeusrajoituksella 60 km/h soveltuvat uusien ennusteiden mukaan edelleen alueelle (risteysalueiden läheisyyteen

suunniteltu 50 km/h). Melun ohjearvot eivät ylity, mutta kaavaan osoitetaan meluvalleja lähimpänä olevien kiinteistöjen kohdalle äänen lisäksi myös maisemallisista syistä.

Meluvallien tarkkaa korkeutta ei ole tarkoituksenmukaista määrätä asemakaavassa. Asemakaavan tehtävänä on mahdollistaa vallien toteuttaminen ja osoittaa niille riittävät tilavaraukset. Vallien toteutettavuutta on arvioitu jo kaavavaiheessa alustavien katusuunnitelmien poikkileikkausten avulla, ja niiden perusteella kaavassa osoitetut aluevaraukset ovat riittävät mahdollisten vallirakenteiden toteuttamiseen.

Luonnonsuojelualueen suuntaan ohjearvot eivät myöskään ylity. Sille puolen ei osoiteta valleja, sillä niiden katsotaan aiheuttavan enemmän maisemallisia haittavaikutuksia kuin hyötyjä.

Alueidenkäyttö

Laajalahden virkistysalue sekä Natura 2000 -alue on osoitettu Keski-Pohjanmaan 3. vaihemaakuntakaavassa (8.2.2012). Lintuvesien suojeluohjelman mukainen suojelualue on osoitettu Keski-Pohjanmaan 1. vaihemaakuntakaavassa.

Lupa- ja valvontavirasto viittaa edellä todettuun liikennemäärien ja meluvaikutusten tarkentumisen osalta ja toteaa, että jatkosuunnittelussa tulee huomioida ja turvata Laajalahden virkistysalueen säilymisen ja kehittämisen edellytykset. Jatkosuunnittelussa tulee myös huomioida kaavan vaikutukset voimassa olevaan Laajalahden asemakaavan mukaisiin aluevarauksiin ja kaavamerkintöihin. Kaavoituksessa ja kaavaselostuksessa tulee varmistua siitä, että meluntorjuntaa on käsitelty riittävällä tavalla. Lupa- ja valvontavirasto ottaa asiaan tarkemmin kantaa kaavaehdotuksessa.

Lupa- ja valvontavirasto huomauttaa, että Kokkolan strategisessa aluerakenneyleiskaavan luvussa 10. Suojelualueet ja rakennettukulttuuriympäristö on huomioon otettavia teemoja, kuten suojelualueet, Natura 2000-alueet ja pohjavesialueet. Alueita koskevat merkinnät ja kehittämisperiaatteet tulee esittää kaavaselostuksessa
Kaavakartalla osoitettua h-merkintää ei ole kaavamääräyksissä.

Vaikutukset maakuntakuntakaavoituksessa osoitettuun moottorikelkkailun runkoreitin yhteystarpeeseen on hyvä arvioida.

Kaavaselostuksesta ilmenee, että kaavoituksen aikaiseen vuorovaikutukseen on kiinnitetty erityistä huomioita, mitä Lupa- ja valvontavirasto pitää hyvänä asiana. Jatkosuunnittelussa on hyvä muistaa tuoda ilmi, kuinka kaavaratkaisussa on otettu huomioon annetut lausunnot ja mielipiteet.

Kaavanlaatijan vastine:
Kaavaehdotukseen on tarkennettu tietoja liikennemääristä, melusta, ympäröivistä alueista ja asemakaavoista, kaavaehdotuksen vaikutuksista ympäristöönsä sekä muista yllä esitetyistä seikoista.

Pohjavesi

Lupa- ja valvontavirasto huomauttaa, että pohjavesialueen rajaamisessa ja rajan esittämisessä hyödynnetään pohjatietoina peruskarttoja ja maaperäkartta-aineistoja, joiden tarkkuus on pääsääntöisesti 1:20 000. Pohjavesialueen rajan sijainnissa on aina jonkin verran

epätarkkuutta. Kartalle piirretty 2 mm paksuinen raja vastaa maastossa noin 40 metrin levyistä aluetta. Pohjavesialueen rajaa ei siten voida tulkita täsmällisenä rajaviivana. Rakentamisessa on siten syytä käyttää erityistä huolellisuutta ja käyttää vain puhtaita maa-aineksia ja kalliomursketta pohjavesialueen läheisyydessä.

Kaupungin arvioitavaksi jää tulisiko mahdollisten tieliikenteen tai erikoiskuljetusten onnettomuustilanteiden osalta laatia riskiarvio.

Lupa- ja valvontavirasto muistuttaa, että uuden yhdystien rakentamiseen ryhdyttäessä on hyvä olla yhteydessä Lupa- ja valvontavirastoon mahdollisen vesilain mukaisen luvan tarpeen arvioinnin sekä ojitusilmoitusten osalta.

Kaavanlaatijan vastine:
Hankkeen pohjavesivaikutuksista on teetetty kaavaehdotuksen tekovaiheessa selvitys. Selvityksessä on tarkasteltu hulevesien hallintaa ja pohjavesiriskejä sekä rakennusaikana että käytön aikana, sekä mahdollisen onnettomuuden tilanteessa. Kaavaehdotukseen on lisätty mm. varaukset tievesien viivytysaltaille.

Luontoympäristö

Pääsuuntaselvityksen luontoselvityksessä todetut huomionarvoiset lintulajit tielinjauksen varrella olisi tullut esittää selkeämmin esimerkiksi karttaesityksellä. Salassa pidettävät lajit on mahdollista esittää Lupa- ja valvontavirastolle (viranomaiselle) erillisellä liitteellä. Lupa- ja valvontavirasto toteaa, että luontoselvityksen mukaan linjausvaihtoehtojen B1, B2 ja C yhtenevällä eteläpään osuudella suojelullisesti huomionarvoisista lajeista havaittiin hömötiainen (EN). Koska tiealueen leveyttä ei ole esitetty suhteessa lajin esiintymisalueeseen vaikutus lajin pesimäalueeseen on vaikea arvioida.

Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että luonnonsuojelulain luontodirektiiviin kuuluvan saukon esiintymistä purojen varrella ei voida poissulkea. Tieyhteyden jatkosuunnittelussa tulee riittävän suurilla alitusratkaisuilla huolehtia saukon mahdollisuuksista käyttää vesistöreittejä.

Kaavaselostuksessa todetaan, että liito-oravan liikkuminen elinympäristöjen välillä 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. Lupa- ja valvontavirasto pitää hyvänä, että ekologisia yhteyksiä esitetään kaavassa, mutta toteaa myös, että suurin osa osoitetusta EV alueesta ajoneuvotien ja hevosreitin välissä on avohakkuu, jolloin liito-oravalle ei ole juurikaan säästettävää puustoa. Kaava tulee vielä tarkastella ja toinen ekologinen yhteys sijoittaa liito-oravalle toimivaan, puustoiseen kohtaan. Lupa- ja valvontavirasto huomauttaa, että liito-orava on viereisen Laajalahden Natura 2000- alueen suojeluperusteena oleva laji, jonka kulkuyhteyksiä tulee turvata. Tämä huomioimalla Lupa- ja valvontavirasto arvioi, ettei todennäköisesti merkittäviä heikentäviä vaikutuksia kaavasta aiheudu Laajalahden Natura 2000 -alueelle.

Kaavanlaatijan vastine:
Kaavaselostukseen on lisätty tietoa linnustosta, salassa pidettävän lajin osalta lisätietoa esitetään suoraan Lupa- ja valvontavirastolle. Saukon liikkumismahdollisuuksien turvaaminen on tarkasteltu ja kirjattu kaavaselostukseen. Liito-oravan liikkumisen turvaavia viheryhteyksiä on parannettu kaavaluonnoksesta ja lajin esiintymiskuvaa on tarkennettu selostukseen.

Happamat sulfaattimaat

Happamien sulfaattimaiden esiintymistä ei ole käsitelty kaavaselostuksessa. Suunnittelualueelle on suunniteltu maanrakennustöitä uuden tieyhteyden ja esimerkiksi siihen kuuluvien alikulkuratkaisujen osalta, joiden rakenteet voivat sijoita useita metrejä varsinaisen maanpinnan alapuolella. GTK:n tietokannan mukaan alueella on kohtalainen todennäköisyys happamien sulfaattimaiden esiintymiselle. Suunnittelualueen läheisyydessä on kartoituspiste, jossa alkamiskerros on 0-1,0 metrin syvyydessä.

Happamien sulfaattimaiden huomioiminen maankäytön ja rakentamisen osalta on edistynyt viimeisten vuosien aikana. Happamien sulfaattimaiden huomioimiseksi on laadittu esimerkiksi oppaita:
Happamien sulfaattimaiden kansallinen opas rakennushankkeisiin. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/server/api/core/bitstreams/55f55376-f3cb-45dc-a6c9-8051edc1d660/content

Happamien sulfaattimaiden vaikutusten arviointi – arviointityökalu ja ohje sen käyttöön https://uusiomaarakentaminen.fi/aineisto/vaikutusten-merkittavyyden-tyokalun-ohje/

Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että kaavaselostukseen ja kaavakartalle on tarpeellista täydentää happamien sulfaattimaiden esiintymisen osalta sekä antaa suosituksia maankäytön suunnitteluun ja rakentamishankkeisiin ennaltaehkäisevästi. Asemakaavatyössä on mahdollista huomioida vaikutukset ja mahdollistaa niiden haittojen vähentäminen rakentamisessa (s. 76-77). Happamilla sulfaattimailla on haitallisia vaikutuksia erityisesti pintavesiin ja siten myös luonnonmonimuotoisuuteen.

Lupa- ja valvontavirasto muistuttaa, että rakennushankkeissa haittavaikutusten hallinta perustuu happamien sulfaattimaiden hapettumisen minimointiin ja muodostuvan happamuuden neutralointiin.

Kaavanlaatijan vastine:
HASU-maista on teetetty tarkentava selvitys. Siinä ei tehty havaintoja todellisista tai potentiaalisista happamista sulfaattimaista.

Jatkokäsittely

Lupa- ja valvontavirasto on kaavan valmistelunaineiston perusteella katsonut, että kaavan merkittäviä vaikutuksia muodostuu liikenteestä ja sen aiheuttamista ympäristöhäiriöistä. Kaavaselostuksessa on todettu, että liikennemääräarviot tulevat tarkentumaan. Tästä johtuen Lupa- ja valvontavirasto ottaa tarkemmin kantaa kaavan vaikutusten arviointiin ehdotusvaiheessa.

Liikennejärjestelmän ja maanteiden osalta lausunnonantaja on Pohjanmaan elinvoimakeskus.

Lupa- ja valvontavirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavan valmisteluaineistosta.

Kaavanlaatijan vastine:

Kaupunkisuunnittelu kiittää tärkeistä huomioista liittyen kaavaluonnokseen. Esille nostetut seikat on pyritty kaavaehdotusvaiheessa selvittämään tarkemmin ja viemään toimivina ratkaisuina kaavamääräyksiin ja -selostukseen.
Lausunto 8 / Keski-Pohjanmaan liitto Keski-Pohjanmaan liitto toteaa, että suunnittelualueen pohjoisosa kuuluu maakuntakaavan taajamatoimintojen alueelle, jolle liikennejärjestelmän kehittäminen on luontevaa. Keski-Pohjanmaan liitto toteaa edelleen että, asemakaavatyössä on huomioitu hyvin kevyen liikenteen sekä moottorikelkkailureitin yhteystarpeet. Keski-Pohjanmaan liitto pitää tärkeänä, että kaavaratkaisussa on huomioitu Laajalahden II-luokan pohjavesialueen läheisyys, ekologiset yhteydet ja on käytetty suojaviheralueita suojarakenteina. Keski-Pohjanmaan liitto lopuksi toteaa, että asemakaavatyössä on huomioitu voimassa olevan Keski-Pohjanmaan maakuntakaavan merkinnät. Asemakaava tukee maakunnallisia liikenneyhteyksiä ja logistista kilpailukykyä. Keski-Pohjanmaan liitto katsoo, että yhteysvälin luominen vt8 ja Rantatien (mt 749) välille parantaa kuljetusketjujen sujuvuutta Kokkolan sataman ja Kruununportin teollisuusalueen välillä sekä liikenneturvallisuutta toteutuessaan. ***Kaavanlaatijan vastine:*** *Ei vastinetarvetta.*

LIITE

Yhteysväli vt8 – Rantatie (mt 794), Kvikant – Tiivistelmät mielipiteistä ja kaavanlaatijan vastineet

Mielipide 1

Suunnitteilla oleva uusi yhdystie on sijoitettu lähelle kyläasutusta Seksmannintien eteläpäässä. Me allekirjoittaneet asukkaat olemme aktiivisesti osallistuneet Kokkolan kaupungin järjestämiin yleisötilaisuuksiin ja tuoneet mielipiteemme esille.

Suunnitteilla oleva tie vaikuttaa merkittävästi elinoloihimme. Ihmiset ovat muuttaneet tänne luonnon keskelle, sen tuoman rauhallisuuden ja harrastemahdollisuuksien takia. Uusi tie vaikuttaa suuresti meidän harrastemahdollisuuksiimme ja myös ympäristön rauhallisuuteen, se leikkaa läpi harrastemaastoja ja lisää melusaastetta.

Muistutamme kaavoituksen laatijoita siitä, että me Seksmannintien eteläpään asukkaat olemme suhtautuneet myönteisesti tiehankkeeseen, koska suunnitelmissa on ollut koko ajan mukana pieni yhdystie uudelta Vt8- Mt749 tieltä Seksmannintielle. Tämä pieni yhdystie parantaisi meidän asukkaiden liikkumista huomattavasti. Se parantaisi myös kylällä toimivien yritysten toimintaa.

Tällä hetkellä käytössämme on pitkä, erittäin huonossa kunnossa oleva Seksmannintie, jossa on keli rikkoa neljästä viiteen kuukautta vuodessa. Seksmannintien eteläpään asukkaat ja yritykset hyötyisivät valtavasti tästä pienestä yhdystiestä. Ilman tätä pientä yhdystietä meille on tarjolla vain uudesta Vt8 - Mt749 tiestä aiheutuvat haitat.

Koska kaavaluonnoskartasta tämä pieni yhdystie Seksmannintieltä uudelle Vt8 - Mt749 tielle on poistettu, pelkäämme että tämä pieni yhdystie jää toteutumatta. Meille asukkaille tästä välittyy tunne, että meidät saatiin suhtautumaan uuteen tiehankkeeseen myönteisesti tämän yhdystien ansiosta, ja kun siinä onnistuttiin, yhdystie poistettiin.

Toivomme, että liittymävaraus palautetaan kaavaan.

Kaavanlaatijan vastine:
Kiitos kannanotosta. Yhdystien ja Seksmannintien välisen yhteyden tarve on tunnistettu kaavatyön aikana, ja yhteyttä pidetään kylän tulevan kehityksen sekä liikennejärjestelyjen kannalta tärkeänä. Tien lopullista sijaintia tutkitaan vielä, jotta se palvelee mahdollisimman hyvin kylää tulevaisuudessa. Siksi sitä ei esitetty kaavassa; se sitoisi toteutuspaikan ennen tarkempaa tarkastelua. Kaavassa on kylläkin esitetty paikka ko. tien liittymälle, vaikka paikka ei vielä ole vahvistunut.

Tien varaaminen asemakaavan tekisi siitä myös automaattisesti kaupungin ylläpidettävän kadun. Tämä ei ole tarkoituksen mukaista, koska se liittyy yksityistiehen (Seksmannintie) ja palvelee sen eteläpään asukkaita. Seksmannintien eteläisen osan on tarkoitus olla jatkossakin yksityistienä. Mikäli Seksmannintien alueita asemakaavoitetaan tulevaisuudessa, voidaan tieyhteyksien asemaa ja niiden mahdollista muuttumista kaduiksi arvioida osana kyseistä suunnitteluprosessia. Laajalahdentie ja mahdollisesti Kvikantintien itäosa on mahdollista muuttaa kaupungin ylläpitämäksi kaduksi Kvikantin kyläalueen myöhemmin laadittavassa asemakaavassa.

Mielipide 2

Pohjoisempi alikulku on hyvässä paikassa. Mallikuvan perusteella alikulun kautta näkyisi pääsevän hevospelillä metsän läpi kauniin "harjulenkin" päähän sillalle, sekä nykyiselle Hietanokantielle Laajalahden suuntaan, mikä on hyvä asia, sillä tämän tien varrelta on paljon pistoja kummallekin puolelle metsiin hyville poluille. Kuljemme hevosten kanssa vaihdellen eri reittejä, hevoset kyllästyvät nopeasti jos junnataan edestakaisin prikulleen samaa väylää.

LÄHILENKKI. Meidän tallin, ja monen muun vielä likempänä olevan tallin, "lähilenkin" kohtalo huolestuttaa.

- Lenkille on ollut aina helpoin ja turvallisin mennä, monet aremmat hevosihmiset ja meidän tallin juniorit käyttävät sitä monta kertaa viikossa. Lenkillä on paljon vähemmän hevosliikennettä kuin Heimarissa, ja pohjat ovat yleensä riittävän hyvät laukkaamiseen.

- Hietanokantien puoleinen osa lenkistä on luonnoksen perusteella jäämässä kokonaan toiselle puolen yhdystietä, ja puolet Seksmannintietä likempänä olevasta osasta tulisi muuttumaan reilusti. Uusi alikululle johtava pätkä joudutaan vetämään vähintään kertaalleen leveän ojan yli, ja siltojen ylitys on joidenkin hevosten kanssa aina jonkin sortin operaatio, joten riskit lenkillä kasvavat. Uuden pohjan pitäisi myös laadultaan vastata nykyistä pohjaa jotta se ajaisi tarkoituksensa.

- Hevosväylän ja tien väliin tulisi jättää huomattavasti enemmän tilaa myös alikulun eteläpuolella. Nämä leveämmät hevosreitit ovat paljolti ravaamista ja laukkaamista varten, ja maantien rinnalla ei kukaan halua hevosen kanssa juosta eikä häävisti muutenkaan ratsastaa, sillä rento kävelykin voi olla täysin mahdotonta jos aivan vierestä ajetaan rekkojen kanssa.

- Hevoset tarvitsevat juoksemista maastossa hyvässä kunnossa pysyäkseen, kenttien ja maneesien koko ei riitä luonnonmukaisempaan liikkumiseen, eivätkä kaikki Kvikantin hevoset voi pakkautua juoksemaan yksinomaan Heimariin. Meillä ei näitä hyviä väyliä ole yhtäkään liikaa, haluaisimme pitää niistä kiinni.

- TOIVOMME ETTEI EHDOTUS YHDYSTIEN JA SEKSMANNINTIEN YHDISTÄMISESTÄ TOTEUDU. Tämä tie katkaisisi muutenkin radikaalisti muuttuvan hevosreitin todella raivostuttavasti. Reitillä ei pystyisi enää hevosten kanssa juoksemaan ollenkaan, koska tien ylitys vaatisi aina hyvissä ajoin jarruttelemista ja ylitse varovasti kävelemistä, ja jäljelle jäävät pätkät jäisivät hyödyttömän lyhyiksi. Syksyisin, talvisin ja keväisin hyvät pohjat ovat muutenkin usein kortilla, ja usein jo nämä olemassa olevat reititkin ovat vain pätkittäin kohtalaisessa kunnossa kelirikkojen aikaan.

- Jos yhdystie ja Seksmannintie on aivan pakko yhdistää, niin sen voisi tehdä aivan Seksmannintien loppupäästä. Yhdistävää tietä tarvitsisi rakentaa paljon lyhyempi pätkä, eikä se katkoisi hevosreittiä, ja se hyödyttäisi kelirikkojen aikaan peremmällä asuvia enemmän (tietyissä paikoissa routiminen on aina selkeästi pahinta). Seksmannintien päästä ei muutenkaan juuri koskaan hevosten kanssa kuljeta.

- Mallikuvan perusteella Hietanokantietä likempi osa lähilenkistämme näkyisi jäävän koko matkaltaan käyttökelpoiseksi (kunhan toiselle puolen tietä ensin pääsee), ja siltä näkyisi myös säilyvän yhteys lähimmälle väylällemme Råbäckintielle ja Laajalahden leveämmille poluille. TÄMÄ VÄYLÄ ON MEILLÄ TODELLA AHKERASSA KÄYTÖSSÄ, JA NÄILLE KIEPPEILLE TOIVOISIMME KOVASTI ALIKULKUA TAI YLITYSPAIKKAA (alue kuvissa

sinisellä). Luonnoksessa näkyvien alikulkujen välille voisi laskea nopeusrajoitukseksi 50 km/h, jolloin simppelin ylityspaikan ilmeisesti pitäisi olla mahdollinen. (Muutamat hidastustöyssytkään yhdystiellä eivät olisi pahitteeksi, se on satavarma että uudesta tiestä tulee nuorison viikonloppurallirata.) Ylityspaikka mahdollistaisi myös sen, että alikulkuja pelkäävät hevoset pääsisivät edelleen Laajalahden puolelle maastoilemaan (näitä hevosia tulee olemaan monia). Lisäksi ylityspaikka tai alikulku näillä main mahdollistaisi jatkossakin myös lyhyempien lenkkien tekemisen, sillä luonnoksen alikulut ovat aivan liian kaukana toisistaan, jollei väliin luoda mitään muuta ylitys- tai alitusmahdollisuutta. Alikululta toiselle kiertäminen pakottaisi tekemään aina todella pitkän lenkin jos haluaa välttää edestakaisin suhaamista, ja sen mittainen lenkki on hitaampien hevosten tai ponien kanssa kulkeville jo kahden, kolmen tunnin operaatio. Kaikilla ei ole aikaa eikä jaksamista lähteä kiertämään niin pitkää matkaa, ja huonoilla keleillä mahdollisuus lyhyempään lenkkiin on kullanarvoinen. Lähilenkkimme hitaammat hevoset kiertävät tunnissa.

- Alikulku monttujen lähellä on monelle jo itsessään aivan liian kaukana, ja lisäksi se ei ainakaan ketään tuntemaani hevosihmistä palvelisi.

Kaavanlaatijan vastine:
Kiitos kiinnostuksesta ja kannanotosta kaavatyöhön.

Yhdystien ja Seksmannintien yhdistävän pienemmän tien sijainti ja linjaus tutkitaan tarkemmin myöhemmässä suunnittelussa, samoin kuin muutettavien hevosreittien linjaukset. Sijainteja tarkastellaan mm. saadun palautteen ja erilaisten toimintojen (kuten asumisen, ratsastuksen, pyöräilyn ja alueen yritystoiminnan) suhteen, jotta kokonaisuutena toimivan ja vähiten haittaa aiheuttava ratkaisu löytyisi.

Kahden alikulun sijainteja on tarkasteltu yhdessä osallisten kanssa sekä mm. hulevesienhallinnan ja eri liikennemuotojen reitistökokonaisuuksien kannalta. Osa ratsastajista toivoi eteläistä alikulkua esitetylle paikalle mahdollistaen mm. hiekkakuopilla käynnin. Kyseisessä sijainnissa se myös palvelee pyöräilyreitistöjä. Kaavassa esitetty sijainti on näiden perusteella katsottu toimivimmaksi, vaikkei se kaikkien käyttäjien näkökulmasta ole optimaalinen.

Kadun ylityspaikkojen tarkka sijainti ja toteutustapa kuuluvat katusuunnittelun yksityiskohtiin, eikä niitä tyypillisesti osoiteta asemakaavassa.

Kadun valmistuttua liikenteen toimivuutta ja kadun ylitystarpeita tullaan seuraamaan käytännössä. Mikäli myöhemmin havaitaan, että kadunylityksiä tapahtuu merkittävässä määrin tietyssä kohdassa, voidaan turvallisuutta parantavia ratkaisuja arvioida ja toteuttaa osana kadun jatkokehittämistä.

Liikenteen rauhoittamisen osalta on huomioitava, että kadulla kulkisi myös erikoiskuljetuksia, minkä vuoksi tavanomaisten hidastetöyssyjen käyttö ei ole mahdollista. Mahdolliset liikenneturvallisuutta parantavat ratkaisut tulee tästä syystä suunnitella siten, että ne soveltuvat myös erikoiskuljetusreitille.

Mielipide 3

(Kartta, jossa toivottu esim. hevosreitin ja alikulun paikka)

Kaavanlaatijan vastine:
Liittyy mielipiteeseen nro 3, ks. sen vastine.

Mielipide 4

Suunnitteilla oleva uusi tie, joka kulkee Kvikantin kylän läpi, tulee muuttamaan liikennevirtoja Kvikantin kylässä, eli Kvikantin Tiekunnan hallinnoimien teiden alueella huomattavasti. Ihmettelemme, ettei tiekunnan mielipidettä ole kuultu tien kaavasuunnittelun aikana.

Suurin huolenaiheemme on se, että läpiajoliikenne Laajahdentie-Seksmannintie (asfalttiosuus) ja Kvikantintie (asfalttiosuus), tulee lisääntymään huomattavasti, jos suunnitteilla oleva tie toteutuu. Nyt jo iso osa kokonaisliikenteestä on läpiajoliikennettä Kokkolan kaupungin kahden kaava-alueen välillä. Tämä liikenne tulee vääjäämättä kasvamaan. Koivuhaassa, Mesilässä ja suunnitteilla olevalla Palmajärven alueella asuvat tulevat todennäköisesti valitsemaan tämän reitin, kun ovat lähdössä VT8 etelään päin. Tämä reitti tulee olemaan ajallisesti nopeampi ajaa, kuin Vt8/Satamatien liikenneympyrän kautta. Niin ikään työpaikkaliikenne samalta alueelta suunnitteilla olevaan Arctialin tehdasalueelle tulee osittain myös kulkemaan tätä reittiä pitkin.

Kaupunki ohjaa nyt kaavoituspäätöksillään lisää liikennettä meidän yksityisteillemme. Kaupungin tulee siis nyt ottaa kantaa ja miettiä valmiiksi ratkaisuja, jotta kustannukset tästä läpiajoliikenteestä eivät tule Kvikantin Tiekunnan ja kyläläisten maksettavaksi. Näkisimme, että kaupungin tulisi käynnistää arviointi yllä mainittujen yksityisteiden siirtämiseksi kaupungin hoidettavaksi esim. kaavoituksen kautta.

Kaavanlaatijan vastine:

Kiitoksia palautteesta kaavaluonnokseen. Kuten kannanotossa todetaan, mainittujen yksityisteiden liikennemäärä tulee kasvamaan mm. Yhdystien ja Palmajärven (kaavaehdotusvaiheessa muutettu asuinalueen nimeksi Laukkametsä) asuinalueen toteutuessa. Kvikantin kyläalueen tulevassa asemakaavoituksessa on perusteltua ottaa nämä em. yksityistieosuudet kaduksi.

Mielipide 5

Kaupunginsuunnittelun laatima Yhteysväli vt8 – Rantatie (mt 749) ei ole otettu tarpeeksi huomioon asukkaita ja muita luonnossa liikkuvia.

Tämänhetkisellä suunnitelmalla aiottu tie tulisi liian läheltä Seksmannintien eteläpäässä asuvia asukkaita, tästä syntyisi merkittäviä meluhaittoja ja katkaisi heiltä pääsyn Laajalahden alueen luontoon.

Tie on mahdollista viedä kauemmaksi Seksmannintien eteläpäässä hyödyntäen jo olemassa olevaa Råbäckintietä. Råbäckintietä hyödyntäen saadaan tie kauemmaksi Seksmannintien eteläpäätä vähentäen merkittävästi liikenteestä aiheutuvaa melua, koska välimatka olisi huomattavasti pidempi ja asutusten väliin jäisi metsikköä melun torjuntaan. Tästä olisi hyötyä myös alueen maanomistajille, sillä hyödyntäen jo olemassa olevaa tietä jäisi maa- ja puustotappiot minimiin.

Råbäckintien käytössä ei ole esteitä sillä luonnonsuojelualue jää kauaksi yli 500 metriä ja Laajalahden pohjavesialue alkaa vasta Hietanokantieltä. Hietanokantien pohjavesialueelle on mahdollista rakentaa nykyisillä menetelmillä turvallisesti ja uuden tien osuus pohjavesialueella olisi Maanmittauslaitoksen karttapalvelua hyödyntäen noin 430 metriä. Laajalahden pohjavesialueella ei ole vedenottamoa, eikä sinne ole sellaista suunnitteilla, joten tien haitat olisivat minimaaliset pohjavedelle.

Toisen sivun kuvaan on havainnollistettu Kaupunginsuunnittelun laatiman tämänhetkisen yhteystien ja Råbäckintien etäisyydet Seksmannintien asukkaiden pihapiireihin.

Toivon Kaupunginhallituksen ottavan kantaa ja huomioisivat alueen asukkaat.

Kaavanlaatijan vastine:
Kiitos kannanotosta ja huomioista. Kaavatyössä on arvioitu eri tielinjauksia, joista yhtenä vaihtoehtona on ollut Råbäckintien hyödyntäminen. Pohjavesialue ei ala Hietanokantieltä, vaan reilu 300 metriä siitä itään. Råbäckintietä käyttävä tielinjaus kulkisi kilometrin matkan pohjavesialueella. Råbäckintien linjaus vaikuttaisi myös enemmän Natura 2000 -alueeseen sekä Laajalahden ympäristön virkistyskäyttöön.

Peltoaukean kohdalla tie jää 400 metrin päähän asuintaloista. Etelämpänä etäisyyttä on vähimmillään 200 metriä, tällöin välissä on metsää. Esitetty tielinja luonnollisesti vaikuttaa Seksmannintien asutukseen ja alueen äänimaisemaan, mutta haittoja on saavutettuihin hyötyihin (mm. mahdollisuus liittää Seksmannintie uuteen tiehen ja huomattavasti parantaa kylän kulkuyhteyksiä) nähden pidetty kohtuullisena.

Kaavatyössä on pyritty huomioimaan sekä alueen asukkaiden että luonnossa liikkuvien tarpeet mahdollisimman hyvin. Tieyhteyden suunnittelun pohjaksi laadittiin vuonna 2024 pääsuuntaselvitys, jossa tutkittiin neljää erilaista tielinjausvaihtoehtoa. Vaihtoehtoja arvioitiin muun muassa asumiseen, meluun, luontoon, virkistyskäyttöön, elinkeinoihin, liikenneturvallisuuteen, rakentamiskustannuksiin sekä tilantarpeisiin kohdistuvien vaikutusten näkökulmasta.

Mielipiteessä esitettyä Råbäckintiehen tukeutuvaa ratkaisua on tarkasteltu suunnitteluprosessin aikana. Tarkemmissa selvityksissä on todettu, että pohjavesialue ei ala Hietanokantieltä, vaan noin 300 metriä sen itäpuolelta. Råbäckintietä hyödyntävä tielinjaus sijoittuisi noin kilometrin matkalle pohjavesialueelle. Lisäksi kyseinen vaihtoehto kohdistaisi vaikutuksia nykyistä suunnitelmaa enemmän Natura 2000 -alueen ympäristöön sekä Laajalahden alueen virkistyskäyttöön.

Kaavatyön yhteydessä laaditun hankearvioinnin, vaikutusselvitysten sekä saadun palautteen perusteella jatkosuunnittelun pohjaksi valittiin vaihtoehdon B2 päivitetty versio. Valinnan keskeisiä perusteita olivat pohjavesialueen välttäminen, riittävät etäisyydet Laajalahden luonnonsuojelualueeseen ja asutukseen, tielinjauksen kompakti pituus, olemassa olevien tielinjausten hyödyntäminen sekä mahdollisuus toteuttaa virkistysyhteyksiä tukevia alikulkujärjestelyjä. Myös yleisötilaisuuksissa ja kyselyissä B2-vaihtoehto sai kannatusta ja arvioitiin kokonaisuutena tasapainoiseksi ratkaisuksi.

Valittua linjausta on lisäksi jatkosuunnittelussa tarkennettu siten, että melu- ja virkistyshaittoja voidaan vähentää alkuperäisiin vaihtoehtoihin verrattuna. Tien vaikutuksia ulkoilureitteihin pyritään minimoimaan hyödyntämällä nykyisiä tiepohjia, mahdollistamalla alikulkujärjestelyjä sekä huomioimalla virkistyskäytön tarpeet tarkemmassa suunnittelussa.

Seksmannintien eteläosan asutuksen osalta on tunnistettu, että uusi tieyhteys muuttaa alueen nykyistä äänimaisemaa. Meluselvityksen mukaan liikenteestä ei kuitenkaan aiheudu ohjearvot ylittävää melua asutukselle. Peltoaukean kohdalla suunniteltu tie sijoittuu noin 400 metrin etäisyydelle asuinrakennuksista, ja etelämpänä lähimmillään noin 200 metrin etäisyydelle, jolloin asutuksen ja tielinjauksen väliin jää metsäaluetta. Vaikka tieyhteydellä on vaikutuksia lähialueen asukkaisiin, on haittojen arvioitu jäävän kokonaisuutena kohtuullisiksi suhteessa hankkeen hyötyihin, kuten kylän liikenneverkon toimivuuden parantumiseen, uusien yhteyksien muodostumiseen sekä mahdollisuuteen liittää Seksmannintie osaksi laajempaa tieverkkoa.

Kaavan valmistelussa on siten arvioitu useita vaihtoehtoisia ratkaisuja ja niiden vaikutuksia. Kokonaisarvioinnin perusteella on katsottu, että valittu B2-linjauksen päivitetty vaihtoehto sovittaa yhteen liikenteelliset tavoitteet sekä luonto-, virkistys-, asumis- ja elinkeinovaikutukset kokonaisuutena parhaiten. Asukkaiden esittämiä näkökulmia on hyödynnetty suunnittelun aikana, ja ne ovat osaltaan vaikuttaneet linjauksen jatkotarkentamiseen.

Mielipide 6

Pyydän, että tämän kirjelmän liitteeksi liitetään 11.03.2025 päivätty kirjelmä, jonka allekirjoitti suurin osa Seksmannintien eteläpäässä asuvista asukkaista ja osa alueella hevostaloustoimintaa harjoittavista sekä kiinteistönomistajista. Nyt kysyisinkin tehtiinkö tuossa kirjelmässä pohdittuja pohjavesialueiden tutkimuksia ja mikäli tie toteutuu, tuleeko vaihtoehdoissa C, B1 ja B2 automaattisesti pohjavettä suojaavat rakenteet, esim. bentoniittimatot?

Millainen painoarvo asukkaille tiestä tulevista haitoista suunnittelutyössä on annettu? Miksi kaupunkilaisille keväällä 2025 suunnatun kyselyn analysoinnissa ei ole eroteltu asukkaiden mielipiteitä vaikka kyselyssä nimenomaan eroteltiin asukkaiden vastaukset kun kyselyn alkuun kysyttiin oliko vastaaja asukas? Miksi kyselyssä johdateltiin A-vaihtoehdon kohdalla, että se menee kyläkeskukseen läpi vaikka tie ei tosiasiallisesti näin tekisi (kyläkeskukseen matkaa yli 1 km) ja miksi kyselyn muissa vaihtoehdoissa ei oltu mainittu negatiivisia johdatuksia muihin vaihtoehtouhin, esim. vaihtoehdot B1 ja B2 menevät lähempänä asutusta kuin C ja että ne menevät kyläkeskuksen välittömässä läheisyydessä? Olisiko kysely ollut parempi tehdä ilman yhden vaihtoehdon asettamista eriarvoiseen asemaan vai tuoda lyhyesti tosiasiat jokaisesta vaihtoehdosta tasapuolisesti esille!? Onko otettu kyselyn tuloksia analysoitaessa huomioon, että B2 on ilmeisesti kaupunkilaisten silmissä näyttänyt paremmalta vaihtoehdolta kuin C kun taas alueen asukkaat eivät ole juurikaan B2 vaihtoehtoa äänestäneet sen läheisyyden takia?

Pyydän, että liitteenä olevaa karttaa tarkasteltaisiin erityisen tarkkaan kaavaluonnosta käsiteltäessä sillä siinä näkyy kaksi esimerkkiä siitä kuinka lähelle tie tulisi vaihtoehdossa B2 (oikeanpuoleinen mitta) ja minkä verran etäisyys kasvaisi vaihtoehdossa C (vasemmanpuoleinen mitta). Kuten kartasta näkyy tie olisi mahdollisuus rakentaa etäämmälle asutusta (vaihtoehdot A ja C) ja lisäksi asutuksen ja tien väliin jäisi enemmän metsää, joka vähentäisi tiestä aiheutuvia haittoja, mm melu ja maanomistajien omien maiden käyttötarve esim. maanviljelyyn, hevosten laiduntamiseen ja hevosten omistajien itse rakentamien lenkitysreittien katoamiseen. Miksi missään tiestä tehdyissä suunnitelmissa ei ole näkynyt tällaisia tosiasiallisia mittauksia tien ja asutuksen keskinäisestä sijoittumisesta? Onko siis tämä asia otettu riittävästi huomioon suunnitteluvaiheessa? Ehdotukseni kaupunginhallitukselle olisi,

että asiaa tarkasteltaisiin tarkoin myös asukkaiden kannalta ja niiden perusteluiden valossa, jotka ovat tuossa keväällä laaditussa kirjelmässä mainittu.

Liite:

Me allekirjoittaneet haluamme tuoda otsikossa mainittuun suunnittelutyöhön huomioon otettavaksi seuraavat asiat:

1. Pidämme vaihtoehtoa A parhaimpana vaihtoehtona jäljempänä kerrotuin perusteluin. Lisäksi haluamme tuoda esiin seuraavat seikat: Kaupungin järjestämässä yleisötilaisuudessa 4.3.2025 perusteltiin A-vaihtoehdon esteeksi sen sijaintia kyläkeskukseen nähden. Käsittääksemme kyläkeskukseen tulisi matkaa vaihtoehdon A eteläpäästä noin kilometri. Kuitenkin kaikki vaihtoehdot luoteissuunnassa kulkevat hyvin lähellä kyläkeskusta ja sillä ei ole suunnittelutyössä katsottu olevan merkitystä. A-vaihtoehdossa ei tarvitsisi rakentaa samassa määrin hevosreittejä, eikä kevyenliikenteenväyliä kuin vaihtoehdoissa C, B1 ja B2. Myöskään Seksmannintien ja Hietanokantien väliin ei tällöin tarvitsisi rakentaa "yhdystietä".

2. Mikäli vaihtoehto A ei toteudu pidämme parhaimpana vaihtoehtoa C.

3. A- ja C-vaihtoehdoissa on samat perustelut. ja vaihtoehdossa A ne korostuvat vaihtoehtoa C enemmän.

4. Perustelumme kyseisille vaihtoehdoille:

4.1. Mitä lähempänä mahdollinen tuleva tie on (vaihtoehdot B1 ja B2) sitä enemmän se aiheuttaa meille asukkaille ja eläimillemme meluhaittaa.

4.2. Mitä lähempänä mahdollinen tuleva tie on (vaihtoehdot B1 ja B2) sitä enemmän se pilaa luontonäkymää kiinteistöiltämme.

4.3. Mitä lähempänä mahdollinen tuleva tie on (vaihtoehdot B1 ja B2) se laskee kiinteistöjemme arvoa. Olemme rakentaneet tai muuttaneet tälle alueelle nimenomaan asuaksemme luonnon rauhassa. Suurin osa meistä on myös hakeutunut tälle alueelle investoidaksemme hevostalleihin.

4.4. Mitä lähempänä mahdollinen tuleva tie on (vaihtoehdot B1 ja B2) sitä vaikeampi kiinteistöjä on saada myydyksi, kun se kullakin tulee ajankohtaiseksi.

4.5. Vaihtoehdot C, B1 ia B2 pirstaloittavat (varsinkin B1 ja B2) hevosharrastajien liikkumismahdollisuuksia kiinteistönomistajien omilla ja kaupungin mailla. Kaikilla hevosilla ei ole turvallista, eikä tarkoituksenmukaista liikkua teillä. Myös eläin ihmisen tavoin, viihtyy luonnossa paremmin kuin teillä.

Osa meistä tulee antamaan kannanottoja myös henkilökohtaisella vastauksella kyselyyn, joka luvattiin 04.03.2025 pidetyssä yleisötilaisuudessa lähiviikkoina toteuttaa.

Mielestämme mahdollisen tien läheisyyteen sijoittuvien asukkaiden ja kiinteistöjen omistajien näkökulmille pitäisi antaa vahva painoarvo tien kokonaissuunnittelussa.

C-vaihtoehdon toteutuessa kaupunkilaisille jäisi iso alue Laajalahden alueesta edelleen harrastusmahdollisuuksiin. On tärkeää huomioida, että kiinteistönomistajat maksavat

kiinteistöveroja, joten on kohtuullista säilyttää heille edes nykyisenkaltaiset elinolosuhteet. Tämä ei kuitenkaan toteudu vaihtoehdoissa B1 ja B2.

Mielestämme kaupungin tulisi hyödyntää teiden rakentamisessa mahdollisimman paljon jo ennestään kaupungin omistuksessa olevia maa-alueita ja teitä (Hietanokantie ja Råbäckintie), jolloin vältyttäisiin kiinteistöjen omistajia menettämästä maa-alueitaan ja mahdollisimman vähän ympärivuorokautista asumisviihtyvyyttään.

Pyydämme tarkempia selvityksiä kustannusarviosta ja rakennusteknisestä toteutuksesta pohjavesialueelle rakentamisen osalta (C-vaihtoehto, joka on pituudetta noin 1 km). Nykytekniikalla on mahdollista rakentaa tie pohjavesialueelle (esimerkiksi bentoniittimatto), eikä kustannusarvion odoteta olevan merkittä suhteessa kokonaiskustannuksiin. Lisäksi pyydämme selvitystä Laajalahden pohjavesialueen itäpuolella sijaitsevien peruskartassa näkyvien purkauspaikkojen osalta, mikäli niitä ei ote aiemmin tutkittu. onko siis setvitetty riittävästi, jatkuuko pohjavesialue mahdollisesti purkaumapaikkojen itäpuolelle ja onko mahdollista, että vaihtoehdot B1 ja 82 sijaitsevat myös pohjavesialueella kuten vaihtoehto c?

Kaavanlaatijan vastine:
Katso mielipiteen 5 vastine.

Kiitos kannanotosta huomioineen. Pohjavesivaikutuksia on arvioitu erillisessä selvityksessä, jonka perusteella tielinjauksen hulevesien hallinnan periaatteita on tarkennettu sekä normaalitilanteiden että mahdollisten onnettomuustilanteiden varalle. Kaavaan on lisätty tarvittavat aluevaraukset hulevesien viivytys- ja käsittelyrakenteille. Tavoitteena on, että tiealueelta kertyvät hulevedet voidaan johtaa hallitusti käsittelyyn ennen niiden purkautumista olemassa olevaan oja- ja puroverkostoon. Kaava mahdollistaa näiden järjestelyjen toteuttamisen, kun taas niiden tarkempi tekninen suunnittelu ratkaistaan myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.

Tiehanke on kokonaisuus, jossa joudutaan sovittamaan yhteen useita keskenään osittain ristiriitaisia tavoitteita. Suunnittelussa on arvioitu vaikutuksia asumiseen, virkistyskäyttöön, luontoon, pohjavesiin, liikennejärjestelmään, elinkeinoihin sekä kaupungin pitkän aikavälin kehittämistarpeisiin. Asukkaiden näkemyksillä on ollut merkittävä painoarvo suunnittelussa, ja niitä on kerätty sekä yleisötilaisuuksissa että kaavaprosessin kuulemisvaiheissa. Vaikka kaikkia näkemyksiä ei ole mahdollista toteuttaa samanaikaisesti, on niiden pohjalta pyritty löytämään ratkaisu, joka tuottaa kokonaisuutena mahdollisimman paljon hyötyjä ja mahdollisimman vähän haittoja eri osallisille.

Vaihtoehtojen vertailussa on tarkasteltu myös vaikutuksia kiinteistöihin, maisemaan, virkistyskäyttöön sekä hevosharrastuksen edellytyksiin. Suunnittelussa ei ole lähdetty oletuksesta, että uuden tieyhteyden vaikutukset olisivat yksiselitteisesti myönteisiä tai kielteisiä. Vaikka uudella tieyhteydellä on vaikutuksia lähialueen nykyiseen ympäristöön, sen on arvioitu samalla parantavan alueen saavutettavuutta, liikenteellisiä yhteyksiä ja kyläalueen toimivuutta esimerkiksi mahdollistamalla Seksmannintien liittyminen uuteen tieyhteyteen.

Myös vaihtoehto A:n vaikutuksia arvioitiin perusteellisesti. Sen keskeisiä haasteita olivat pitkä, yli kilometrin mittainen rinnakkaisuus valtatie 8:n kanssa, muita vaihtoehtoja heikommat pyöräliikenteen yhteydet sekä sijoittuminen paikoin lähemmäs asutusta kuin tarkempaan suunnitteluun valittu vaihtoehto. Kyselyaineistossa esitetyn kuvauksen tarkoituksena oli tuoda esiin vaihtoehtojen ominaisuuksia ja niiden tunnistettuja vahvuuksia ja heikkouksia. Lopullinen johtopäätös ei kuitenkaan perustunut yksinomaan kyselyn tuloksiin, vaan

kokonaisarviointiin, jossa huomioitiin vaikutusselvitykset, asiantuntija-arviot, saadut mielipiteet sekä hankkeen liikenteelliset, ympäristölliset ja taloudelliset tavoitteet.

Vaihtoehtojen vaikutuksia asumiseen on tarkasteltu yksityiskohtaisesti osana pääsuuntaselvitystä ja jatkosuunnittelua. Esimerkiksi vaihtoehdossa A tie sijoittuisi paikoin alle 100 metrin etäisyydelle lähimmistä asuinkiinteistöistä, kun taas valitussa vaihtoehdossa etäisyys on lähimmillään noin 200 metriä ja tiealueen sekä asutuksen väliin jää metsäaluetta. Tästä syystä ei voida todeta, että vaihtoehdot A tai C olisivat kokonaisuutena selvästi asutusvaikutuksiltaan parempia kuin jatkosuunnittelun pohjaksi valittu vaihtoehto B2. Kokonaisarvioinnin perusteella B2:n päivitetyn linjauksen on katsottu sovittavan yhteen liikenteelliset, ympäristölliset, virkistykselliset ja asumiseen kohdistuvat vaikutukset tasapainoisimmalla tavalla.

Mielipide 7

Esitämme muutosta suunniteltuun tielinjaukseen seuraavasti:

Uusi suunniteltu tielinjaus siirrettäisiin 2-luokan Laajalahden pohjavesialueen kulmasta alkaen Kokkolan kaupungin omistamalle maalle länteenpäin liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti. Perustelut: Tie siirtyisi kauemmas asuinrakennuksista ja mehuhaitat vähenisi ja meluvallin rakentamista ei tarvitsisi toteuttaa. Näin säilytettäisiin Itäniemen rakentama ja ylläpitämä hiittisuora pääosin nykyisellään ja eteläpään tielinjaus loivenisi huomattavasti.

Kaavanlaatijan vastine:
Kiitos kaavaluonnoksesta jätetystä kannanotosta. Esitetty vaihtoehto siirtäisi tielinjausta kauemmas asutuksesta, mutta samalla tiehen muodostuisi noin kilometrin mittainen kaarrejakso. Tämän on arvioitu heikentävän liikenneturvallisuutta ja tien liikenteellistä toimivuutta verrattuna nykyiseen ratkaisuun.

Tarkastelun perusteella muutoksella saavutettava hyöty jäisi suhteellisen vähäiseksi, sillä etäisyys lähimpään asutukseen kasvaisi noin 220 metristä noin 300 metriin. Kokonaisarvioinnissa on katsottu, että saavutettavat hyödyt eivät ole riittäviä suhteessa mielipiteessä ehdotetun muutoksen aiheuttamiin liikenneturvallisuus- ja toimivuushaittoihin. Tämän vuoksi kaavassa on päädytty säilyttämään esitetty tielinjaus.

Mielipide 8

Miten on tarkoitus järjestää lasten turvallinen kulku uudelle pyörätielle Hietanokantien asukkaiden osalta? Voisiko olla että hevosreitin viereen tulisi kevyenliikenteen väylä mistä pääsisi uudelle pyörätielle talqvistin kohdalta? Ja talvikunnossapito onnistuisi samalla kun aurataan muutkin alueen pyörätiet.

Kaavanlaatijan vastine:

Kiitos kannanotosta. Kadun ylityspaikkojen tarkkaa sijainti ja toteutustapaa ei tyypillisesti osoiteta asemakaavassa, vaan ne kuuluvat tarkemman katusuunnittelun yksityiskohtiin.

Mielipide 9

(Kartta, jossa toivottu esim. hevosreitin ja alikulun paikka)

Kaavanlaatijan vastine:
Ks. vastine mielipiteisiin nro 2 ja 3 (mielipiteessä 9 on esitetty sama ilmakuva ja merkinnät reitistöistä, saatetekstiä ei ole).

LIITE

Yhteysväli vt8 – Rantatie (mt 794), Kvikant – Tiivistelmät ehdotusvaiheen lausunnoista ja kaavanlaatijan vastineet

Lausunto 1 / K.H. Renlundin museo

Ei huomautettavaa.

Kaavanlaatijan vastine:
Ei vastinetarvetta.

Lausunto 2 / Lupa- ja valvontavirasto

Lupa- ja valvontavirasto muistuttaa, että tarkemmassa katusuunnittelussa ja rakentamisessa tulee tarvittavin suojarakentein huomioida, että tieltä mahdollisesti kulkeutuvat haitta-aineet eivät pääse kulkeutumaan pohjavesialueelle. Myös mahdollisen hyödykelinjan sijoittamisessa tulee huomioida pohjavesialue. Lupa- ja valvontavirastolta tulisi vielä pyytää lausunto katusuunnitelmasta, jotta suojarakenteiden riittävyydestä voidaan varmistua.

Lupa- ja valvontavirasto muistuttaa, että liito-oravan elinympäristöjen ja kulkuyhteyksien kannalta merkityksellistä on riittävän puustoiset alueet. Suojaviheralueet, joita koskee sp ja hule -merkinnät, on jo nykytilanteessa maanmittauslaitoksen ilmakuvatarkastelun perusteella kaadettu puustoista metsää. Näillä suojaviheralueilla tulisi toteutuksessa kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei jäljellä olevaa puustoa poisteta enempäänsä esimerkiksi hulevesiratkaisujen vuoksi. Laajemmat puustoiset alueet kestävät tuulenkaatoja yksittäisiä puurivejä paremmin, ja turvaavat liito-oravien kulkuyhteyksiä.

Lupa- ja valvontavirasto on kaavan valmisteluaineiston perusteella katsonut, että kaavan merkittäviä vaikutuksia muodostuu liikenteestä ja sen aiheuttamista ympäristöhäiriöistä. Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että kaavaehdotuksessa on riittävällä tavalla huomioitu aiemmassa lausunnossa esitetyt näkökulmat. Pienenä teknisenä muutoksena tulee päivittää Lupa- ja valvontavirasto ja elinvoimakeskus keskeisiin osallisiin.

Kaavanlaatijan vastine:
Huomiot suojarakenteista viedään katusuunnittelun tietoon, ja lausuntopyynnön tarve. Huomiot puuston poistosta viedään tiedoksi rakentamissuunnitteluun, jotta kaatojen määrä saadaan minimoitua.

Ympäröivät metsäalueet mahdollistavat liito-oravan liikkumisen tällä hetkellä, vaikka kyseisen EV-alueen puusto on pääosin vasta varhaisessa kasvuvaiheessa. EV-alueen lisämääräys säilytettävästä puustosta varmistaa ekologisen yhteyden tulevaisuudessa, kun puusto on kasvanut tarpeeksi.

Korjattu osallisiin Lupa- ja valvontavirasto sekä elinvoimakeskus.

Lausunto 3 / Fingrid Oyj

Ei huomautettavaa.

Kaavanlaatijan vastine:
Ei vastinetarvetta.

Lausunto 4 / Elinvoimakeskus

Liikenneosasto kiinnittää huomiota siihen, ettei kaavakartasta tai kaavaselostuksesta ilmene, millaisella liittymäratkaisulla uusi katuyhteys liittyy Rantatiehen (mt 749). Kaava-aineistoon sisältyvässä pääsuuntaselvityksessä on todettu, että liikennemäärien perusteella liittymään riittää tulppaliittymä, jossa pääsuunnalla on väistötila.

Pääsuuntaselvityksessä tarkastellut liikennemäärät perustuvat kuitenkin vuoden 2021 selvitykseen ja ovat alhaisempia kuin kaavaehdotuksen selostuksessa esitetyt tuoreet liikenne-ennusteet. Tämän vuoksi Rantatien ja uuden katuyhteyden liittymäratkaisua sekä sen edellyttämiä liikennejärjestelyjä ja tilavarauksia tulee tarkastella uudelleen ajantasaisilla liikenne-ennusteilla. Tarvittavat liittymäjärjestelyt sekä mahdolliset toteuttamisen ajoitusta koskevat määräykset tulee kaavassa esittää.

Kaavan valtatien 8 liittymäjärjestelyt sisältyvät tiesuunnitelmaan *Valtatien 8 parantaminen välillä Boholmintie-Kruunupyyntie, Kruunupyy, Kokkola*, joka on ollut juuri nähtävillä. Tiesuunnitelmassa uusi katuyhteys on esitetty yksityistienä, koska alueella ei ole voimassa olevaa asemakaavaa. Liikenneosasto muistuttaa, että tiesuunnitelmaa hyväksyttäessä asemakaavan tulee olla sen kanssa yhtenevä. Asemakaavan hyväksymisen ajankohdan ollessa selvillä tulee olla yhteydessä Etelä-Pohjanmaan elinvoimakeskuksen liikenneosastoon tiesuunnitelman ja kaavan yhteensovittamisesta.

Kaavanlaatijan vastine:
Päivitettyyn liikenne-ennusteeseen perustuva Rantatien liittymäratkaisu tarkastellaan katusuunnittelun yhteydessä. Asemakaavan osalta on varmistettu katusuunnittelijan ja Elinvoimakeskuksen kanssa, että Rantatielle osoitettu LT-alue on mitoitukseltaan riittävä tarvittavalle liittymäratkaisulle. Kaavakartan yleisiin määräyksiin lisättiin teksti siitä, että asia tulee katusuunnittelun yhteydessä tarkentaa tienpitoviranomaisen kanssa.

Vt8:n osalta asemakaava on yhteensovitettu Valtatie 8 parantaminen välillä Boholmintie-Kruunupyyntie tiesuunnitelman kanssa, joka oli nähtävillä syksyllä 2026. Kaavakarttaan tehtiin vähäisiä muutoksia LT- ja EV-alueiden rajaan, jotta se on yhteneväinen tiesuunnitelman kanssa.

LIITE

Yhteysväli vt8 – Rantatie (mt 794), Kvikant – Tiivistelmät ehdotusvaiheen muistutuksista ja kaavanlaatijan vastineet

Muistutus 1

Muutokseni koskisi laajalahden virkistysalueelle vievää soratietä, ehdottaisin täten että sekin asfaltoitaisiin ja sen vierelle rakennettaisiin kevyeen liikenteen kulkuväylä samoin tavoin kun kyseisessä päätöksessä on yksityiskohtaisesti selostettu.

Tämä antaisi tulevaisuudessa edellytykset kehittää kyseistä aluetta jos liikenne sinne lisääntyisi sekä antaa mahdollisuuden kulkea sinne pyörätietä pitkin eteenkin kesäisin. Nykyisellään alueen virkistyskäyttö ei ole täysin hyödynnetty koska sinne vievä tie on hyvinkin kuoppainen eikä kestä suurta liikennettä, hyvin harva myös kulkee sinne esim. pyörillä koska ei ole kevyeen liikenteen väylää j.n.e.

Vaikkei alueelle suunniteltaisiin mitään sen suurempaa tulevina vuosina niin tämä loisi ainakin edellytykset sille ja koska alueelle tuodaan kuitenkin työkoneet y.m rakentamaan uutta yhteysväliä vt8 ja Rantatien välilä niin tämä olisi paras ajankohta rakentaa asfaltoitu tie perille asti sekä kevyttä liikennettä oleva tie sen vieressä.

Kaavanlaatijan vastine:
Laajalahden alueen ja sen saavutettavuuden kehittäminen on mukana kaupungin pitkän tähtäimen suunnitelmissa. Hietanokantien loppuosa ei kuulu tämän asemakaavan rajaukseen, mutta ajatus yhtäaikaisesta toteuttamisesta on hyvä. Se on kuitenkin toteutuessaan yhteysvälistä erillinen hanke omine määrärahoineen, joten aikataulun yhteensovittaminen tämän hankkeen kanssa voi olla haastavaa.

Laajalahden alueen kehittämisessä tulee aikanaan arvioida mm. mahdollisen asfaltoinnin etuja ja haittoja. Se tulisi nostamaan nopeuksia tiellä, joka nykyisellääkin houkuttelee varomattomaan ajoon ja ylinopeuksiin.

Muistutus 2

Pyydämme, että Hepoventuksen ja Laajalahden välisen maastoyhteyden kohdalle suunnitellun hevosalikulun käyttötarkoitus arvioidaan uudelleen ja tutkitaan mahdollisuus toteuttaa se yhteiskäyttöisenä. Yhteiskäyttö voidaan ratkaista kohteen olosuhteisiin sopivalla mitoituksella, näkemillä, pintarakenteilla ja opastuksella sekä tarvittaessa selkeillä väistämis- tai kohtaamisohjeilla.

Tavoitteena tulisi olla, että uuden tien rakentaminen ei tarpeettomasti katkaise olemassa olevaa ulkoilu- ja maastoyhteyttä eikä johda tilanteeseen, jossa alueella liikkuvat joutuvat turvallisuussyistä ylittämään uuden tien tasossa tai käyttämään alikulkua, jota ei ole suunniteltu heidän käyttöönsä.

Kaavanlaatijan vastine:
Kaavatyössä on selvitetty eri liikennemuotojen tarpeita ja reunaehtoja niiden lähekkäin tuomiselle tai yhdistämiselle. Kuten muistutuksen liitteessä (Vantaan ratsastusreittien ja -

keskusten tarveselvitys, 22.1.2004) on todettu, ratsastus tarvitsee oman, muista liikkumismuodoista erotetun reitin mm. turvallisuusriskien takia. Alueella, jossa ratsastusta on paljon, ovat sekä ratsastajien taidot että hevosten käyttäytyminen varsin vaihtelevia. Yllättäviä tilanteita ei voida ehkäistä täysin näkemillä ja mitoituksella. Usein autoliikennettä enemmän vaaratilanteita syntyy kevyen liikenteen ja hevosten kohtaamisista; hevoset havaitsevat autot äänestä jo kaukaa, mutta yllättäen vierelle ilmestyvä pyörä saattaa laukaista voimakkaan pakoreaktion. Kaikkien liikkujien turvallisuuden takia on päädytty erottamaan eri liikkumismuotojen reitistöjä, myös kyseisen alikulun osalta.

Eteläpäähän suunnitellulle alikululle ei tule samassa määrin hevosliikennettä, joten sen käyttö sallitaan myös muille ulkoilijoille. Tällä alikululla on myös kehitettävän pyöräilyn reitistön kannalta keskeinen rooli.

Muistutus 3

Toivomme että nykyistä puustoa säästetään yhteysvälin ympäriltä koko matkalta niin paljon kuin vain suinkin mahdollista. Metsät ovat meille rakkaita, ja puut toimivat sekä näkö- että tuulensuojana, kuin myös äänenvaimentimena. Luonto on meille monelle ainoa lepo- ja latautumispaikka, siellä kulkiessa tuskin kukaan haluaa nähdä ja kuulla rekkoja.

Keltaisella raksilla on merkitty kohta josta on kulkua liki päivittäin, ja kulun tarve ei tule yhteysvälin myötä muuttumaan. Tähän kohdille olisi välttämätöntä saada mahdollisimman matalat penkat ja ojat, jotta teiden ylitys hevosten kanssa onnistuu likikään turvallisesti.

Violetein pistein on ilmaistu paikat joihin olisi tärkeää saada turvallisuussyistä merkintä siitä että niilläkin kohdin kyseessä on hevosreitti, jottei yhteysvälin ohessa kulkevalta pyörätieltä ryhdytä jatkuvasti tätä kautta pyörin ja mopoin oikomaan Hietanokantielle. Tämä pätkä nimittäin jää meille ainoaksi käytettävissä olevaksi tutuksi ja turvalliseksi vauhtisuoraksi, kun toinen puoli lähilenkistä tulee yhteysvälin myötä muuttumaan (ja mahdollisesti yhdistävän autotievarauksen vuoksi myös katkeamaan).

Kun lähilenkkimme toista suoraa joudutaan yhteysvälin rakennusvaiheessa siirtämään, toivomme että uuden hevosreitin pohja toteutetaan huolella (kuin myös Tallqvistia vastapäätä suunnitellun). Pohjan on oltava napakka ja hiekkakerroksen päällä ohut. Suoralla on nykyisellääänkin pari kohtaa joita joutuu hevosen kanssa varomaan, koska näissä paikoissa on liikaa hiekkaa. Pohjan liiallinen upottavuus voi aiheuttaa kompurointia ja vakavia jännevammoja, ja liian kova pohja taas kuormittaa niveliä ja voi aiheuttaa kipua. Siltarumpupaikkojen tulisi olla leveitä ja sen verran suojattuja, ettei kukaan hevonen tuosta noin vain pääse putoamaan ojaan.

Toivomme että Laajalahteen suuntautuva hevosliikenne huomioidaan jotenkin myös yhteysvälin rakennusvaiheessa, sillä hevosten liikutusta ei voi laittaa jäihin projektin ajaksi. Toivomme myös ettei meille jäljelle jääviä hevosreittejä pilata rakennusvaiheessa työkoneilla ajelemalla.

Kaavanlaatijan vastine:
Puustoa kaadetaan vain niiltä osin, kuin se on tarpeellista: pääasiassa tielinjan, pyörätien, hevosreitin ja ojapiennarten sekä hulevesien viivytyslammikoiden kohdilla. Myös meluvallien ja hyödykelinjan osalta puusto tulee kaataa, mutta niille tullaan istuttamaan niittykasvillisuutta, meluvalleille myös puuntaimia.

Kaavassa on mahdollistettu uusi reittiyhteys ns. lähilenkin katkeavasta kohdasta alikululle turvallisen kulkemisen varmistamiseksi. Katkevalle kohdalle ei ole mahdollista taloudellisista syistä rakentaa kolmatta alikulkua. Kaupunki tiedostaa, että epävirallisia ylityspaikkoja tulee syntymään kuten niitä on Outokummuntiellä ja muiden vastaavien teiden varsilla. Kaupunki ei voi kuitenkaan olla rakentamassa tällaisia epävirallisia ylityspaikkoja.

Lähilenkki katkeaa tien myötä kyseistä kohdasta, mutta mm. sen raviin ja laukkaan sopivat kaksi suoraa säilyvät muutoin entisellään. Itäinen osuus sijaitsee yksityisillä mailla, joten kaupunki ei luonnollisestikaan voi sen tulevaisuutta taata. Läntiselle osuudelle, niiltä osin kuin se sijaitsee kaupungin mailla, ei ole tiedossa muutoksia, jotka vaikuttaisivat reittiin. Kaupungin omistamalle osuudelle on mahdollista laittaa kyltit osoittamaan reitti vain hevosille. Yksityisille maa-alueille kaupungilla ei ole mahdollisuutta määrätä käyttöä.

Hevosreittien pintarakenteet suunnitellaan myöhemmässä vaiheessa. Samoin työmaasuunnittelussa varmistetaan, että yhteydet Laajalahden puolen ja Kvikantin puolen välillä säilyy. Luonnollisesti työmaan edetessä yhteyskohdat vaihtelevat, mutta myös kaupungille on tärkeää säilyttää liikkumismahdollisuudet niin Laajalahden ulkoilijoille, alueella hevosilla tai muuten liikkuville kuin maanomistajillekin omille kiinteistöilleen.

Muistutus 4

Kyseenalaistan tiekaavaan ilmoitettua toisen alikulun viemistä lähelle Vaasantien monttuja ja valtatietä. Alueen hevosliikenne ei liiku siellä. Sinne on liian pitkä kiertomatka, jos toinen alikulku on Kvikantin kylän kupeessa. Pienimmillä poneilla matkoihin menisi tällä kierroksella tallilta takaisin noin 3 tuntia. Lisäksi monttujen alueella ajetaan crosseilla, mikä tuo vaaratilanteita hevosten kanssa ja niitä emme valtatien läheisyydessä toivo. Tuskin kukaan, joka ymmärtää hevosesta aiheutuvat riskit liikenteen seassa. Toisen alikulkupaikan toivomme liitteenä olevan kartan kohdille, jossa se on merkittynä oranssilla rastilla. Tämä toisi parempia mahdollisuuksia hyödyntää ratsukoille tuttuja turvallisia reittejä ja välttää turhia kohtaamisia erilaisten moottoriajoneuvojen kanssa. Suurin osa talleista olisi tällöin myös molempien alikulkujen läheisyydessä ja toisi jokaiselle yhtäläiset mahdollisuudet hevosella liikkumiseen. Toivottavasti tielinjaukset eivät aiheuta enempää haittaa Kvikantin alueen ainutlaatuiselle hevosurheilulle.

Kaavanlaatijan vastine:
Tämän eteläisen alikulun merkitys on tärkeä eri liikkumismuotojen laajoille verkostokokonaisuuksille sekä mahdollistamaan turvallisten rengasmaisten reittien tekeminen. Eteläinen alikulku mahdollistaa Rantatien ja valtatie 8:n välisen pyöräilyn yhteyden sekä sen liittymisen Seksmannintiehen. Tämä laajentaa merkittävästi niin työmatka- kun harrastepyöräilyn mahdollisuuksia kaupungin länsi- ja eteläosissa.

Alun perin kaavatyössä esitettiin yhtä alikulkua, mutta saadun palautteen perusteella päädyttiin kahteen, jotta tien myötä katkeavia reitistöjä saadaan yhdistettyä oleellisissa paikoissa. Tutkittiin myös vaihtoehtoa, jossa eteläinen alikulku olisi ollut selkeästi pohjoisempana. Sen katsottiin mm. palautteen perusteella sijaitsevan turhan lähellä toista alikulkua (vaikka myös sitä osa alueen käyttäjistä toivoi) ja olevan haastava eri liikkumismuotojen laajempien verkostojen tarkastelussa. Taloudellisista syistä ei ole mahdollista rakentaa kolmea alikulkua.

Saadun palautteen perusteella eteläisen alikulun sijainnille on tarvetta myös hevosharrastajien keskuudessa, vaikka käyttäjämäärä on selvästi pohjoista alhaisempi.

Muistutus 5

Esitän muutosta kaavaan suunniteltuihin alikulkuihin ja ehdotan lisäalikulkua liitteissä esitettyyn kohtaan (merkitty keltaisella ruksilla) tai Vaasantien monttujen alikulun korvaamista kyseisellä liitteen alikululla.

Kaavoituksessa tulisi huomioida alueen aktiivinen hevostoiminta ja varmistaa, että myös tulevaisuudessa alueella säilyy toimiva ja turvallinen hevosreitistö. Pyydän, että alikulkujen sijaintia tarkastellaan uudelleen ja että alueen runsaslukuisten hevosharrastajien tarpeet huomioidaan osana suunnittelua.

Kaavanlaatijan vastine:
Kaavatyön keskiössä on ollut tarkastella paitsi alueen asukkaiden ja yrittäjien, myös laajan harrastajajoukon ja erilaisten liikkumismuotojen tarpeita, sekä luoda turvallinen ja toimiva kokonaisuus. Hevosliikenteen järjestelyt ovat olleet mukana suurella painoarvolla. Hevosharrastajien ja -ammattilaisten suuren joukon näkemyksissä on luonnollisesti erilaisia tarpeita ja ristiriitojakin, mistä johtuen suunnitteluratkaisut ovat pakostakin osittain kompromisseja.

Tämän eteläisen alikulun merkitys on tärkeä eri liikkumismuotojen laajoille verkostokokonaisuuksille sekä mahdollistamaan turvallisten rengasmaisten reittien tekeminen. Eteläinen alikulku mahdollistaa Rantatien ja valtatie 8:n välisen pyöräilyn yhteyden sekä sen liittymisen Seksmannintiehen. Tämä laajentaa merkittävästi niin työmatka- kun harrastepyöräilyn mahdollisuuksia kaupungin länsi- ja eteläosissa.

Alun perin kaavatyössä esitettiin yhtä alikulkua, mutta saadun palautteen perusteella päädyttiin kahteen, jotta tien myötä katkeavia reitistöjä saadaan yhdistettyä oleellisissa paikoissa. Tutkittiin myös vaihtoehtoa, jossa eteläinen alikulku olisi ollut selkeästi pohjoisempana. Sen katsottiin mm. palautteen perusteella sijaitsevan turhan lähellä toista alikulkua (vaikka myös sitä osa alueen käyttäjistä toivoi) ja olevan haastava eri liikkumismuotojen laajempien verkostojen tarkastelussa. Taloudellisista syistä ei ole mahdollista rakentaa kolmea alikulkua.

Saadun palautteen perusteella eteläisen alikulun sijainnille on tarvetta myös hevosharrastajien keskuudessa, vaikka käyttäjämäärä on selvästi pohjoista alhaisempi.