



Kouvolan keskusta kaakosta kuvattuna. Kuva: Lentokuva Vallas Oy, Kouvolan kaupunki.

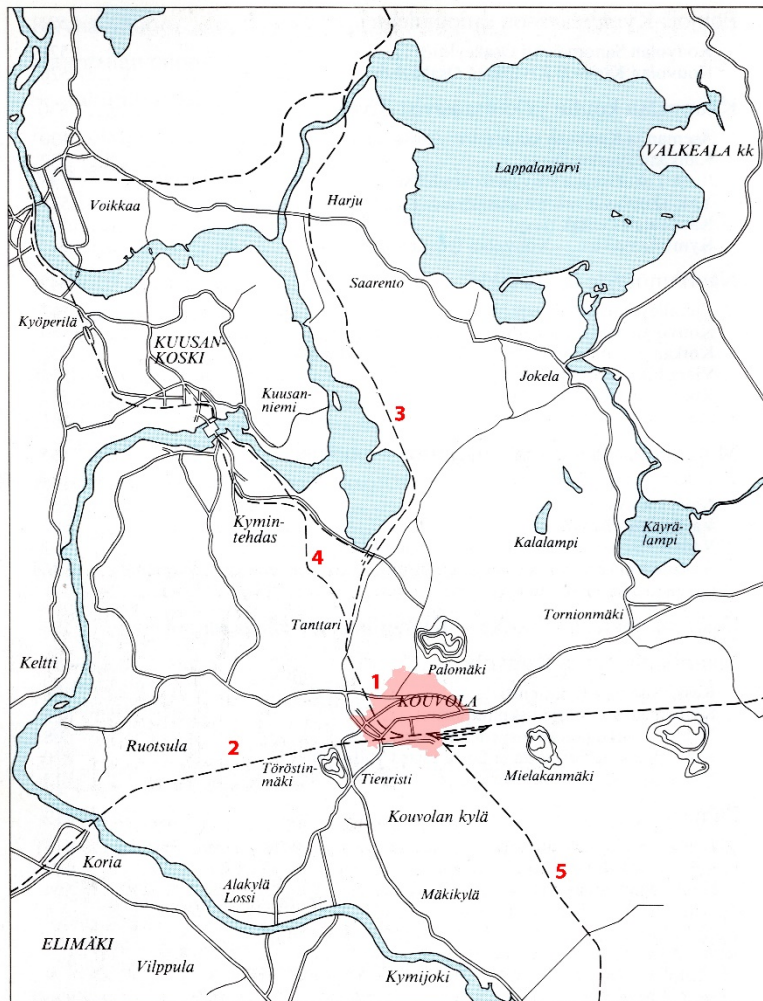
## Kaavoituksen kerrostumat Kouvolan keskustassa

Rurik Wasastjerna

*”Kouvola ei ole ainoastaan kauppala. Asemalta kävellessä kaunista lehtokujaa pitkin kohoavat äkkiä eteen uljaat kivirakennukset. Meillä Suomessa lienee kaupunkeja, jotka eivät kykene tarjoamaan yhtä imponeeraavaa ja nykyaikaista näkyä. Kouvola – tulevaisuuden kaupunki – tervehdin sinua! Sinä kuulut niihin onnellisiin paikkakuntiin, joiden historia on edessäpäin eikä takana. Ja jokainen tämän paikkakunnan asukas tekee omalla tavallaan, ehkä itse tietämättä, historiaa. Suomalaisen kauppalan romaani – ehkä se kirjoitetaan juuri täällä.”<sup>1</sup> Näin luonnehtii Mika Waltari vuonna 1934 nuorta kasvavaa kauppala.*

Nykyinen Kouvolan kaupunki syntyi 2009, jolloin Kouvola, Kuusankoski, Valkeala, Elimäki, Anjalankoski ja Jaala yhdistyivät. Aiemmasta Kouvolan kaupunkikeskustasta tuli uuden kaupungin keskustaajama. Jatkossa ”Kouvola” viittaa tähän 2009 liitosta edeltäneeseen yhdyskuntaan ja ”keskusta” Kouvolan rautatieaseman pohjoispuolelle kasvaneeseen palvelu-, työpaikka- ja asutuskeskittymään.

## Kouvolan lähtökohtia: puunjalostusteollisuus ja rautatieristeys



Kouvolan seutu 1920-luvun alkupuolella. Karttapiirros laadittu maanmittaushallituksen v. 1924 julkaiseman kartan mukaan.

Kouvolan sijainti Pohjois-Kymenlaaksossa. 1 Kouvolan ydinkeskusta; 2 Riihimäen-Pietarin rata; 3 Savon rata; 4 Kuusankosken haararata; 5 Kotkan rata. Kuva perustuu maanmittaushallituksen karttaan vuodelta 1924. Talvi 1984, 16.

Riihimäen – Pietarin rata valmistui 1870. Rata kulkee eteläisen Salpausselän luonnollista ratapenkkää pitkin ja ylittää Kymijoen nykyisen Kouvolan keskustan korkeudella. Ensimmäinen rautatieasema, Kymi, sijaitsi joen länsipuolella, nykyisen Korian kohdalla. Muutama kilometri pohjoiseen pauhasi Kuusaan koski, jonne 1872 perustettiin kaksi puunjalostusyhtiötä. Kymen Osakeyhtiön perustaja Axel Wilhelm Wahren onnistui neuvottelemaan uuden rautatieaseman, Kouvolan, yrityksensä kannalta parempaan paikkaan joen itäpuolelle. Asema valmistui 1875.<sup>2</sup> Pohjoiseen erkanevan Savon ja etelään haarautuvan Kotkan radan lähdöt sijoitettiin Kouvolaan, mikä sinetöi paikkakunnan merkityksen liikenteellisenä solmukohtana.

### Keskustan katuverkko perustuu vuoden 1922 asemakaavaan

Rautatiehallitus suunnitteli aseman välittömän ympäristön. Nämä maankäytön suunnitelmat olivat yhdyskunnan ensimmäiset. Niissä saivat sijansa henkilökunnan asunnot, kansakoulu-sekä veturitalit ja muut tekniset rakennukset. Osa rautatieläisistä rakensi kotinsa ”kuljettajien kaupunginosaan”, Kaunisnurmelle, joka on Kouvolan vanhin asuinalue.





Kouvolan asemanseutu 1905. Maankäytön suunnitelman laati rautatiehallitus, jonka arkkitehti Bruno F. Granholm suunnitteli myös rakennusten tyyppiirustukset. Väreistä harmaa kuvaa asematoimintoja, punainen asumista, sininen talousrakennuksia ja valkoinen rautatiealueen ulkopuolisia rakennuksia. Kuva: Talvi 1984, 56–57.

Asemayhdyskunta oli alkusolu taajaman kasvulle. Asemalta pohjoiseen johtavasta Kauppalankadusta, josta osa on Manskin kävelykatu, tuli taajaman liikenteellinen runko ja Kouvolan keskustan ydinväylä. Kasvava asemayhdyskunta veti puoleensa palvelujen tarjoajia, jotka rakensivat talojaan yhdyskunnan liepeille ilman ohjaavaa kokonaissuunnitelmaa.<sup>3</sup>

Turun ja Pietarin yhdistävää rataa – suuriruhtinaskunnan rautatieverkoston runkoa – suojaamaan rakennettiin 1910-luvulla viisi varuskuntaa, joista yksi nousi Kouvolan Kasarminmäelle. Suomen itsenäistyttyä alue siirtyi puolustusvoimille ja 1990 Kouvolan kaupungille.<sup>4</sup>



Jussi ja Toivo Paatelan asemakaava 1922. Päärata, Savon rata ja Kotkan rata jakavat Kouvolan neljään osaan. Akseli- ja aukiosommitelmat sekä puistot ovat näyttäviä. Kuva: Kouvolan kaupunki, maankäytön arkisto.

Kouvolan ensimmäinen asemakaava vahvistettiin 1922. Se laadittiin 1919 järjestetyn asemakaavakilpailun pohjalta. Kilpailun voittivat arkkitehdit Jussi ja Toivo Paatela.<sup>5</sup> Kouvola muuttui kauppalaksi 1923.<sup>6</sup>

## Meurmanin pitkävaikutteinen 1930-luvun asemakaava



Otto-I. Meurmanin Kouvolan asemakaavojen pienoismalli vuodelta 1930. Kuva: Rurik Wasastjerna, Kouvolan kaupunginarkisto.

Paateloiden 1922 asemakaava runsaine puistoinen ja aukioinen osoittautui taloudellisesti liian raskaaksi toteuttaa ja kaavakilpailun toinen tuomari, arkkitehti Otto-I. Meurman kutsuttiin laatimaan uutta asemakaavaa.

Kaava valmistui kolmessa osassa (radan pohjois- ja eteläpuolet sekä Käpylän teollisuusalue), jotka vahvistettiin 1931, 1932 ja 1934. Meurmanin kaava on pitkävaikutteinen: Kouvolan keskustan katuverkko sekä tärkeimmät aukiot ja puistot noudattavat sitä edelleen. Klassistisen kaavan mukaan rakennettu miljö, yhtenäiset katunäkymät ja katutilaa rajaavat rakennusrintamat, ovat paikoin edelleen aistittavissa, etenkin ydinkeskustan liepeillä.

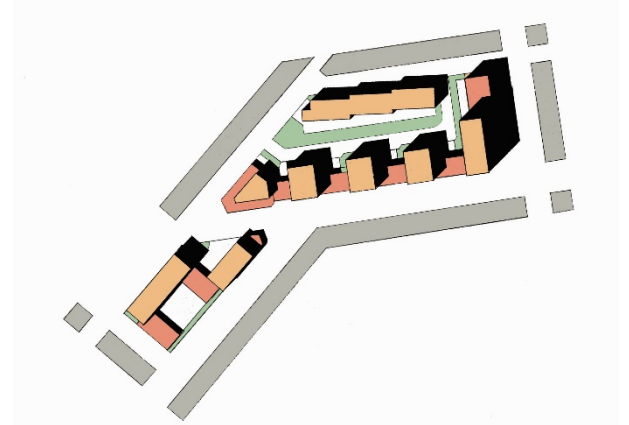
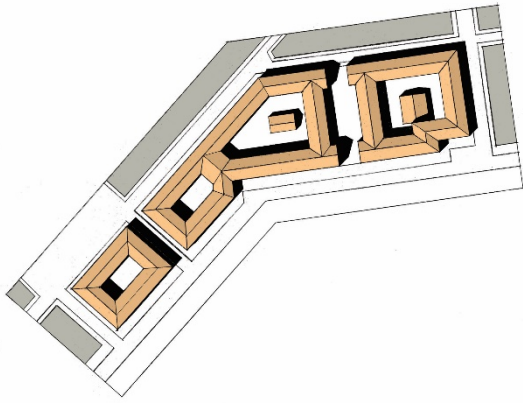
## Uuden läänin keskus kasvaa "amerikkalaisella vauhdilla" ja uusilla suunnitteluperiaatteilla

Kouvolan väkiluku kasvoi jyrkästi toisen maailmansodan jälkeen.<sup>7</sup> Liikekeskustan rakentamista Turun Sanomat uutisoi 1951: *"Lyhytkin pikakäynti nykypäivän Kouvossa on omiaan lyömään ällikällä jokaisen, joka vain pintapuolisestikin yrittää tutustua tähän, melkein amerikkalaisella vauhdilla eteenpäin pinkovaan asutuskeskukseen."*<sup>8</sup>

Kouvossa evakkoväestön asuttamisen, jälleenrakennuksen ja asuntopulan helpottamisen paineet olivat samat kuin maan muissakin taajamissa. Kouvola oli kuulunut Viipurin lääniin. Uuden valtakunnan rajan sisälle jääneistä läänin alueista ja muutamasta Itä-Uudenmaan kunnasta tehtiin uusi Kymenlaakson lääni. Kouvola tuli läänin hallintokeskus valtioneuvoston päätöksellä 9.12.1948.<sup>9</sup> Lääninhallitus muutti uuteen, arkkitehti Helmi Pakkala-Väinölän suunnittelemaan virastotaloon 1955.<sup>10</sup>

Otto-I. Meurman jatkoi Kouvolan tärkeimpänä kaavoituskonsulttina. Hänen 1940- ja 1950-luvun kaavansa poikkeavat jyrkästi 1930-luvun kaavoista liikennejärjestelyjen, yhdyskuntarakenteen ja kauppalakuvan suhteen.





Vas.: Vuoden 1932 asemakaava umpikortteleineen tuotti perinteistä kaupunkitilaa.

Oik.: Vuoden 1948 asemakaava hajottaa yhtenäiset rakennusrintamat kolmiulotteiseksi kompositioksi.

Havainnepiirroksat: Rurik Wasastjerna.



Kortteli Hotelli Kouvolangadulta. Etualalla As Oy Torinportti (Erkki Virkkunen, 1954). As Oy Valtakouvon, Kouvolan raudan ja Kouvolan seudun osuuskassan "nappulat" (Viljo Revell ja Eero Jokilehto, 1950–1956). Kuva: Rurik Wasastjerna.

Näyttävin muutoksen merkki on ydinkeskustaan 1948 laadittu kaavamuutos (korttelit Torinpää, Hissipoika ja Hotelli). Vuoden 1932 asemakaavan mukaiset umpikorttelit tuottivat perinteistä kaupunkitilaa, mutta vuoden 1948 asemakaavassa ei enää ole umpikortteleita vaan yhtenäisten rakennusrintamien ja umpikorttelirakenteiden sijaan tulee sommitelma, jossa yksikerroksiselta liikejalustalta kohoavat noppamaiset asuin- ja toimistorakennukset. Huippuna on 7-kerroksinen "Pilvenpiirtäjä" Asemakadun varren pientä aukiota rajaamassa. Sekä sommitteluperiaate että nimi olivat enteelliset. Kouvolan keskustassa maltilliset torniaiheet ovat toistuva teema.



Ilmakuva Karjalaiskylästä 1958. Taustalla Eero A. Kajavan ja Reijo Lehtovaaran suunnittelema Sarkolan koulu 1957. Kuva: Suomen Ilmakuva Oy, Kouvolan kaupunki, maankäytön suunnittelun arkisto.

”Karjalaiskylän” radan eteläpuolisen omakotialueen 1945 kaavassa näkyy Meurmanin muutos. Klassististen rivi- ja akselisommitelmien tilalla on vapaamuotoinen rakenne, jossa kaarevat ja polveilevat katulinjat sekä talojen vaihteleva sijoittelu ja suuntaus luovat inhimillistä mittakaavaa ja muuntuvia näkymiä.

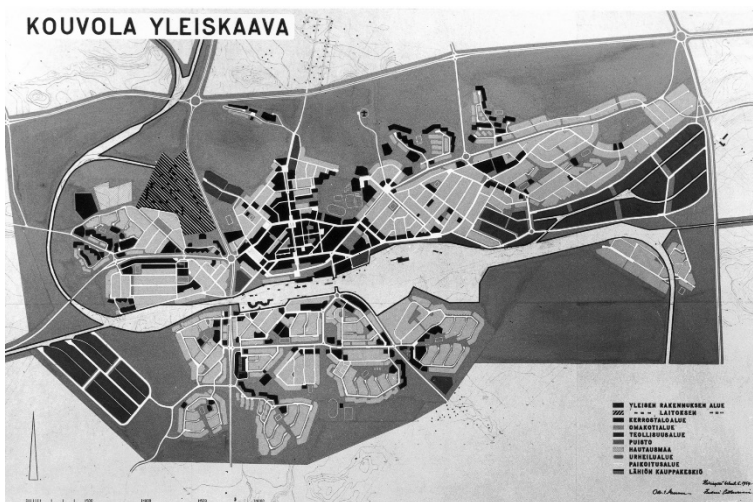


Meurmanin 1930-luvun kaavan säteiskatusommitelma Käpylässä. Kuva: Suomen Ilmakuva Oy, Kouvolan kaupunki.

Keskustan itäpuolella, Käpylässä, on taloryhmiä 1930-, 1940- ja 1950-luvuilta. Meurmanin vuosien 1932 ja 1946 asemakaavat näkyvät sekä katuverkossa että rakennuskannassa ja liittyvät mittakaavaltaan toisiinsa, mutta kummankin aikakauden kaavoitustyyli on hyvin aistittavissa.

## Yleiskaava 1954: viheralueiden erottamia asuinalueita ja liikenneväyliä

Läänin hallintokeskuksena Kouvola kasvoi ennätysvauhtia.<sup>11</sup> Meurmanilta tilattiin yleiskaava, jonka hän teki yhdessä Inkeri Siltavuoren kanssa 1949–1954. Yleiskaavan selostuksessa Meurman luettelee työn lähtökohdat. Ne noudattavat hänen 1947 julkaisemansa *Asemakaavaopin* suuntaviivoja: esiselvityksiin, laskelmiin ja ennusteisiin perustuva yhdyskuntasuunnittelu, kauppalan jako viheralueiden erottamiin asunalähiöihin ja asumasoluihin, liikenteen kasvun huomiointi pääväylien suojavyöhykkeillä ja asuinalueiden rauhoittaminen liikenteeltä.<sup>12</sup>



Otto-I. Meurmanin ja Inkeri Siltavuoren Kouvolan yleiskaava 1954. Ns. soluttainen hajakeskitys eli jakaminen lähiöihin ja edelleen asuinsoluihin näkyy laitamilla. Teollisuusalueet radan varressa kauppalan itä- ja länsipäässä. Kuva: Kouvolan kaupunki, maankäytön arkisto.

Yleiskaavan suunnitteluperiaatteita sovellettiin asuinalueiden asemakaavoissa. Vilkkaita liikenneväylät erotetaan asuinalueista vihervyöhykkein, pääväylistä erkanevat kokoojakadut ja niistä lähtevät asuntokadut tonttiliittymineen. Vihervyöhyke erottaa asuinalueet itsenäisiksi lähiöiksi, ja puistokaistat jakavat lähiöt asumasoluiksi. Etäisyys luontoon on lyhyt joka kodista. Ajo- ja kevytliikenne erotetaan. Kunkin solun ja lähiön palvelukeskukseen pääsee kävellen asuinalueen keskelle sijoitetun puiston kautta.<sup>13</sup>

## Uusi kaupunki 1960: keskustan uusi asemakaava

Kouvola tuli kaupunki 1960. Nuori kaupunki julisti komeasti asemakaavakilpailun keskustan uudistamiseksi. ”Keskustalähiön” rakennetta oli tutkittu Meurmanin-Siltavuoren yleiskaavassa, mutta pientaloineen se oli ”kauppalamainen”. Nyt haluttiin nykyaikaisten suunnitteluperiaatteiden mukaista, toteutettavissa olevaa ja yhtenäistä asemakaavaa. Kaupungintalolle ja kirkolle tuli esittää sopivat rakennuspaikat ja ns. aateluonnokset.

Toisen palkinnon jakaneista ehdotuksista valittiin toteutuksen pohjaksi arkkitehti Reino Koivulan ”Nouseva kaari”. Nimi viittaa jo Meurmanin kaavassa olleeseen Salpausselänkadun muodostamaan keskustan kehäväylään, jota Koivula kehitti hallinto- ja kulttuurirakennusten reunustamaksi ”selkärangaksi”. Tämä itä-länsisuuntainen kaari ja sen kohtisuoraan leikkaava vanha pääraitti, Asemakatu – Kauppalamkatu -akseli, muodostavat jousipyssymäisen hahmon.



Vas.: Vuonna 1964 laadittu yhteenveto Kouvolan keskustan asemakaavoista ennen vuotta 1960 paljastaa ”kauppalamaisen” mittakaavan ja tonttien pienuuden. Suuri osa kortteleista on Meurmanin 1931 asemakaavan asussa. Kuva: Rurik Wasastjerna.

Oik.: Yhteenveto Reino Koivulan asemakaavaluonnoksista vuoden 1960 jälkeen: rakentaminen keskitetty harvempiin ja suurempiin yksiköihin, puistoalaa on lisätty, samoin viheralueita liikenneväylien suojavyöhykkeinä. Kuva: Rurik Wasastjerna.

Koivula antaa kaarelle tehokkaan hahmon kahdella tornitaloryhmällä, joihin hän varaa tilaa liikkeille, toimistoille ja asumiselle: ”Uudessa asemakaavassa on tonttien ja kortteleiden uusimisen yhteydessä pyritty johdonmukaisesti kolmikerroksiseen rakennustapaan... Kun kuitenkin kaupunkikuva vaatii city-alueelle kohokohtia, joissa horisontaalisen rakentamisen sijasta on selvät ryhdikkäät vertikaalit nousut, on sommitelmaan sijoitettu kaksi tornitalojen ryhmää... Näiden korkeampien rakennusten sijainti on valittu niin, että niiden ympärillä on vastaavasti enemmän väljyyttä puiston ja parkkeerausalueen muodossa... korttelissa n:o 1942 on kolme 12-kerroksista tornitaloa kehystämässä vapaa-alueiltaan puistomaista hallinto- ja kulttuurikeskusta. Näiden korkeiden rakennusten sijainti on erikoisella huolella valittu, jotta ne muodostaisivat myös mielenkiintoisen rakennustaiteellisen kohteen heti lännestä kaupunkiin saavuttaessa.”<sup>14</sup>



Salpausselänkadulla oli jo korkeita rakennuksia, 1954 valmistunut lääninvirastotalo ja rakenteilla ollut ns. Salaman talo (arkkitehti Harry Schreck). *”Eräänä oleellisena syynä on myöskin ollut pyrkimys sitoa Kauppalankadun ja Salpausselänkadun seitsenkerroksinen lamellitalo sellaiseen kompositioon, jossa sen poikkeukselliset dimensiot sulautuvat enemmän vertikaaleihin rakennusyksiköihin.”*<sup>15</sup> Tornitaloryhmien väliin, yhdyskunnan pääväylien risteykseen, nousi 1968 kaupungintalo, jonka arkkitehtuuri on kansainvälisesti tunnustettua. Kaupungintalon arkkitehteina toimivat Bertel Saarnio ja Juha Leiviskä.



Kouvolan kaupungintalo, 1968.  
Kuva: Simo Rista,  
Arkkitehtuurimuseo.

Matalahko perusrakenne, jota rytmittävät korkeammat rakennukset, muutamat laajahkot puistot sekä liikenne- ja pysäköintialueiden reilu mitoitus ovat ajan hengen ilmentymiä – kuten vanhemman rakennuskannan korvaaminen uudella. Jo muotoutumassa oleva hallinto- ja kulttuurikeskus kehittyi Koivulan asemakaavaluonnoksen mukaisesti Salpausselänkadun varrelle, ja kauppalan aikaiset rakennukset ja puutaloalueet hävisivät. Kouvolan keskustasta purettiin 43 rakennusta 1963–1967,<sup>16</sup> ja ilme modernisoitui 1960–1970-luvulla.



Kouvolan keskuskirkko, 1978.  
Kuva: Rurik Wasastjerna.



Koivulan keskustasuunnitelman sisällä ja sen ulkopuolella toteutettiin useita rakennushankkeita, jotka ovat näyttävästi ajankohtaista arkkitehtuuria, kuten rakenteeltaan hyperboliseen paraboloidiin perustuva uimahalli (Jorma Järvi, 1964) ja järjestelmäajattelun mukainen keskuskirkko (Jaakko ja Kaarina Laapotti, 1978), tunnustettu kaupungintalo (Bertel Saarnio ja Juha Leiviskä, 1968) sekä postmodernilta kaudelta Kouvola-talo (Erkki Valovirta, 1982).



Reino Koivulan suunnittelema läntinen tornitalokolmikko. Kuva Soile Tirilä, Museovirasto.

## Kouvolan keskusta: rakennemuutosten analyysin kautta uuteen visioon

Kouvolan väkiluku kasvoi nopeasti 1940-luvun lopulta 1970-luvun puoleenväliin saakka.<sup>17</sup> Keskustan liikerakentaminen – osuusliikkeet, itsepalvelumyymälät ja tavaratalot – muuttivat kaupunkikuvaa. Liikenteen kasvu koetteli katu- ja pysäköintiverkon kestävyyskykyä. Lääninvirastotalo kävi ahtaaksi, uusi mittava virastotalo, ns. Pohjola-talo, valmistui 1977 keskustan länsilaidalle (arkkitehtitoimisto Castrén-Jauhiainen-Nuuttila).<sup>18</sup> Talo sai nimensä rahoittajansa, vakuutusyhtiö Pohjolan mukaan.

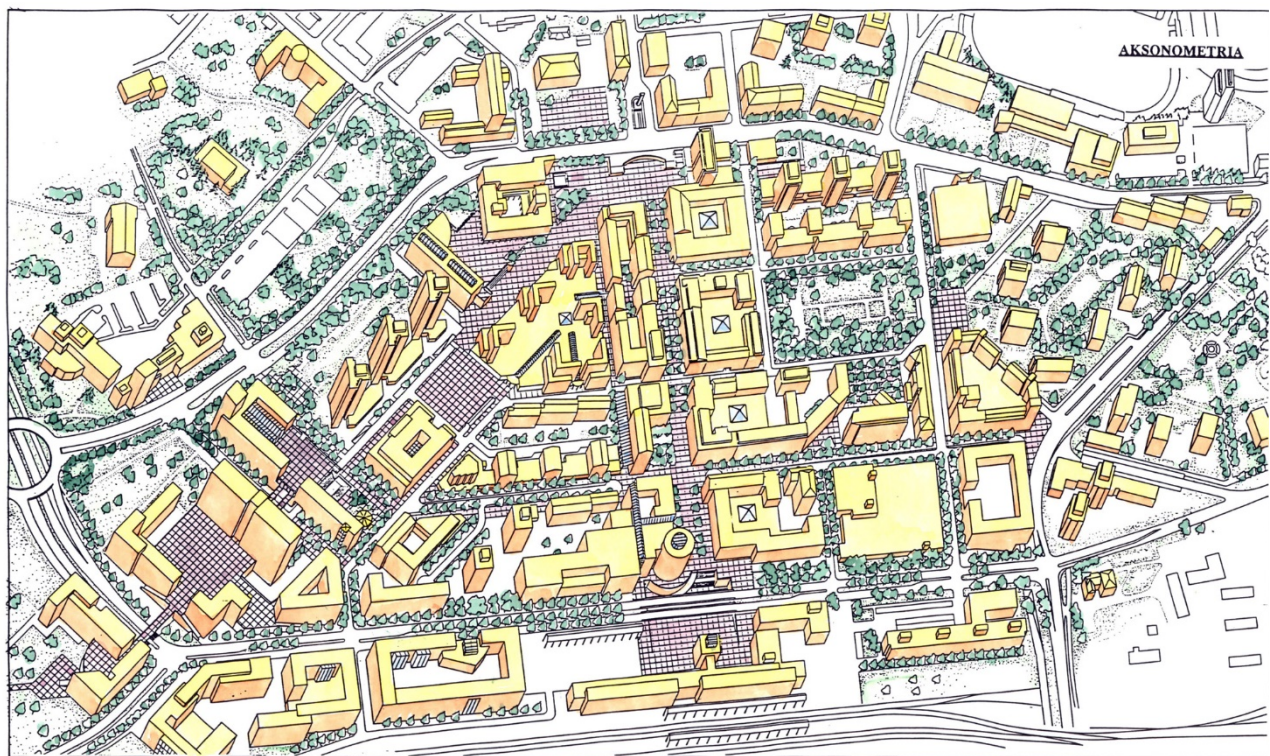


Kouvolan keskusta etelästä 1977. Vasemmalla Pohjola-talo, keskellä Asemakatu – Kauppalankatu – akseli, Salpausselänkadun kaarevan kehäväylän varrella Koivulan keskustasuunnitelman mukaiset tornikolmikot. Etualalla veturitallit osittain 1800-luvulta. Kuva: Suomen Ilmakuva Oy, Kouvolan kaupunki, maankäytön suunnittelun arkisto.



Kaupan rakennemuutoksen myötä liikerakentamisen painopiste siirtyi Kouvolan ja Kuusankosken välille. Yksityisautoiluun perustuvan palvelukeskittymän ensimmäinen automarket perustettiin Korjalaan 1974.<sup>19</sup> Pohjoinen ohikulkutie valmistui 1970-luvun lopulla. Valtion rautateiden ja Puolustusvoimien toimintoja siirrettiin pois Kouvolasta. Väestönkasvu pysähtyi ja kääntyi 1990-luvun lopulla laskuun. Keskustassa kehitys näkyi palvelukatona ja tyhjinä liiketiloina.

Keskustan tilanne edellytti kaupunkisuunnittelun analyysia, joka annettiin arkkitehti Antero Markelinin tehtäväksi. ”Markelinin visio” eli Kouvolan keskustan toiminnallinen ja kaupunkikuvallinen yleissuunnitelma ilmestyi 1990. Siinä todetaan, että ympäristöä hallitsevat kaupunkirakenteen väljyys, ajoneuvoliikenteelle rakennetut rampit ja risteysalueet. Erikorkuiset rakennukset, kaupunkirakenteen rajojen puute sekä keskeisiä palveluja tarjoavien Pohjolatalon ja Kouvola-talon sijainti erillään muusta rakenteesta saivat kritiikkiä. Kansille sijoitettu tori ja kaupungintalon aukio, Kansalaistori, todettiin toimimattomiksi.



KOUVOLAN KESKUSTA

TOIMINNALLINEN JA KAUPUNKIKUVALLINEN YLEISSUUNNITELMA

Antero Markelinin laatima Kouvolan keskustan toiminnallinen ja kaupunkikuvallinen yleissuunnitelma vuodelta 1990, aksonometria. Kuva: Kouvolan kaupunki, maankäytön suunnittelun arkisto.

Lääkkeeksi Markelinin visio tarjoaa tiiviimpää kaupunkirakennetta ja parempia jalankulkuyhteyksiä. Autoliikenne ja jalankulku erotetaan toisistaan, ja liikenteen päävirrat ohjataan keskustaa kiertäville kehäväylille (Salpausselänkatu, Koulukatu ja Hallituskatu). Kehältä ajoneuvot ohjataan maanalaisiin pysäköintilaitoksiin. Kaupunkimiljööseen ja -näkyymiin puututaan tilaa rajaavien lisä- ja uudisrakennusten avulla ja istutuksia lisäämällä.

Laaja jalankulkualue on runko, joka sitoo yhteen keskustan eri osat ja sen liepeillä sijaitsevat kulttuuripalvelut. Jalankulun pääakseli on Kauppalankatu asemalta kaupungintalolle, akselin kummassakin päässä on autoton aukio. Aseman liittäminen uuden asema-aukion kautta jalankulkuverkostoon alittaisi Hallituskadun maaston korkeuserojen mukaan. Korkeat



maamerkkirakennukset loisivat akselille eteläisen päätteen ja aukiolle selkeän hahmon. Toinen jalankulkuakseli johtaisi kaupungintalon aukiolta Pohjolatalon läpi Kymenlaaksontien yli Kouvola-talolle. Itäisten liiketornien kansimiljöötä ehdotetaan täydennettäväksi toisella, matalammalla ja vanhoihin torneihin nähden limitetyllä tornirivillä.

## Markelinin vision vaikutus: suunnittelukilpailuja ja uusia keskustakaavoja

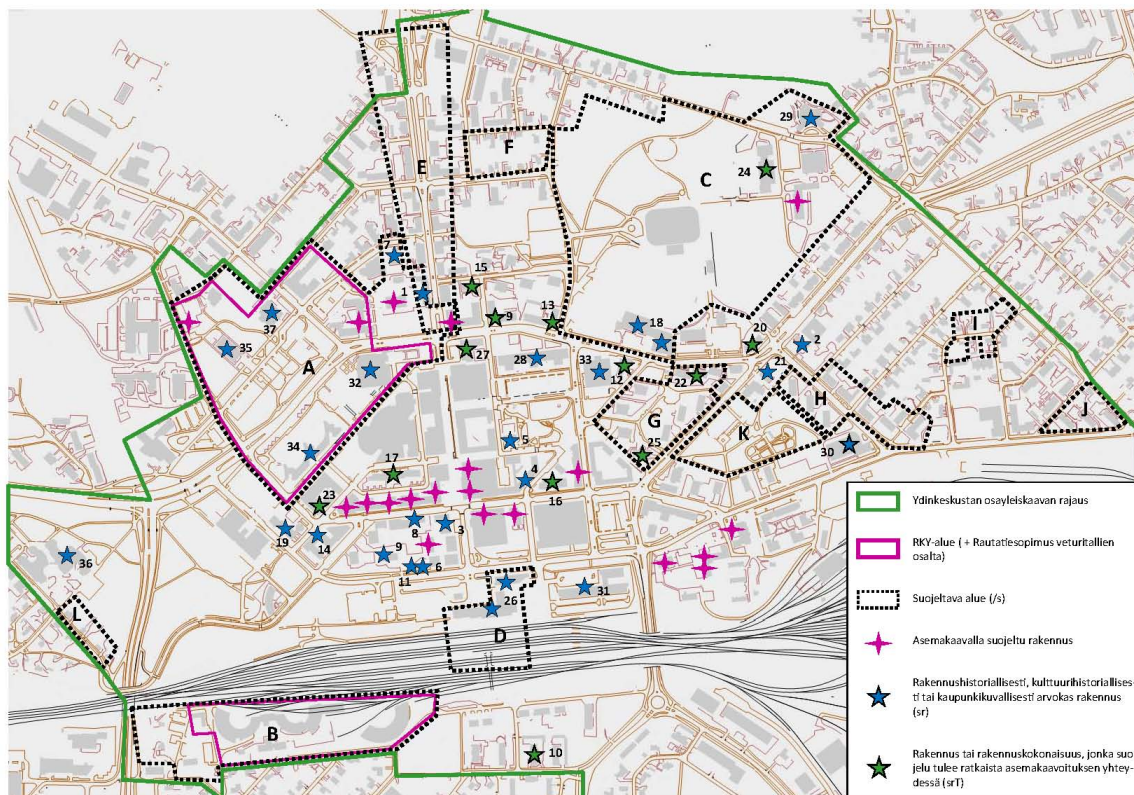
Markelinin peruslinjaukset vaikuttavat keskustan toimivuutta ja miljööän laatua tutkiviin moniin selvityksiin, kaavoihin, suunnitelmiin ja suunnittelukilpailuohjelmiin sekä niiden toteutukseen. Kipupisteitä on tutkittu yksi kerrallaan, tavoitteena on elävä, asuttu ja viihtyisä keskusta.

Markelinin visioon perustuva keskustan osayleiskaavan (1996) pohjalta Kauppalankatu on muutettu Manskin kävelykaduksi (1998) ja kaupungintalon eteläpuolelle on noussut Hansakeskus asuintorneineen (2000). Kouvolan ydinkeskustan yleiskaavan osatarkistuksen (2001) lähtökohta on Pohjois-Kymenlaakson kaupallisen keskuksen luominen.<sup>20</sup>

Kouvolan ydinalueelle laadittu Keskustavisio 2030<sup>21</sup> on pohjana ydinkeskustan osayleiskaavalle (2018).<sup>22</sup> Kaavaudistuksen yhteydessä tehty selvitys ydinkeskustan kulttuurihistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokkaista rakennuksista pohjaa 2012 valmistuneeseen inventointiin.<sup>23</sup>

KOUVOLAN YDINKESKUSTAN OSAYLEISKAAVA—SUOJELTAVAT RAKENNUKSET JA YMPÄRISTÖT

liite 1



Kouvolan ydinkeskustan osayleiskaava: suojeltavat rakennukset ja ympäristöt. Kuva: Kouvolan kaupunki, kaupunkisuunnittelu

## Kaupunkikeskusta on Kouvolan kuva

Kouvola on radanvarsipaikkakunta, liikenteellinen solmukohta, josta useat näkevät vain rautatieaseman lähiympäristöineen. Kouvolan keskustasta pistävät esiin sijaintinsa ja mittakaavansa ansiosta muutamat kaupunkisilhuettista kohoavat korkeat talot, joista osa on tulosta kaupunkitaiteellisesta kokonaissuunnitelmasta, osa syntynyt muista vaikuttimista. Ne kertovat nopeasti kaupungistuneesta Kouvolasta.

Kouvolan kaavoittajana vuosikymmeniä toimineen Otto-I. Meurmanin suunnanmuutos avoimen kaupunkitilan ja rakennusmassojen kolmiulotteiseen sommitteluun vahvistui Reino Koivulan keskustasuunnitelmassa. Keskustan korkein sallittu kerrosluku on Koivulan keskustasuunnitelman tornitalojen määrittelemä 12.

Kaavasuunnitelmien mukaisesti keskustasta on purettu puurakennuskanta ja kauppalan aikaisia rakennuksia. Tilalle on rakennettu uutta. Nopea kasvu ja sen taittuminen taantumaksi jätti kaupunkikeskustaan jälkensä, joka innosti Kymenlaakson ammattikorkeakoulun opiskelijaryhmää antamaan sille lempinimen ”Kouvostoliitto”<sup>24</sup>.

Kaupungissa on laadukasta modernia arkkitehtuuria 1900-luvun jälkipuolelta, ja Kouvolan hallintokeskus on valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö.<sup>25</sup> 2000-luvulla järjestettyihin suunnittelukilpailuihin osallistuneita ovat inspiroineet myös avoin kaupunkirakenne rosoineen.

Kouvolan keskustassa on osia yhdyskunnan kaikista kehitysvaiheista, ydinkeskustan välittömässä tuntumassa on laajempia alueita varhaisista vaiheista. Keskustan toiminnallinen rakenne on säilynyt tasapainoisena. Keskustan osayleiskaava-alueen asukasluku on viimeisen 15 vuoden aikana pysynyt vajaassa viidessä tuhannessa. Työpaikkoja oli vuonna 2014 noin 5 500.<sup>26</sup> Vaikka Kouvolan kokonaisväkiluvun ennustetaan laskevan, arvioidaan, että keskustan asukasluku voi kasvaa. Sijainti Helsingin ja Pietarin yhdistävän rautatien varrella ja asema ympäröivien yhdyskuntien kaupallis-hallinnollisena keskuksena ovat yhä Kouvolan keskustaajaman kehityksen perustekijät.

KIRJOITTAJA Rurik Wasastjerna, arkkitehti, artikkeli perustuu tekijän julkaisuun *Muutakin kuin rautatieristeys. Kouvolan keskustaajaman kaavoitus- ja rakennusperintö*.

### LÄHTEET

Juvonen, Jaana 2003. *Kouvola 1939–2003 – Kauppala, läänin pääkaupunki, aluekeskus*. Kouvolan kaupunki.

Karjalan kirjapaino 11.11.1961. Kirje kaupunginjohtaja Erkki Tuulelle. Kouvolan kaupunki.

Koivula, Reino 1962. Kouvolan kaupungin keskustan uuteen asemakaavaan liittyvä selostus. Kouvolan kaupunki.

Meurman, Otto-I. & Siltavuori, Inkeri 1954. Kouvolan kauppalan yleiskaava. Kouvolan kaupunki.

Talvi, Veikko 1984. *Kouvolan historia 1880-luvulta talvisodan syttymiseen*. Kouvolan kaupunki.



Niilo-Rämä, Kaisa; Ristimäki, Tomi & Töntsi, Ritva 13.4.2018. Kouvolan ydinkeskustan osayleiskaava, kaavaselostus. Kouvolan kaupunki, kaupunkisuunnittelu.

## LISÄTIETOA

Wasastjerna, Rurik 2011. *Muutakin kuin rautatieristeys – Kouvolan keskustaajaman kaavoitus- ja rakennusperintö*. Kouvolan kaupunginmuseo.

## VIITTEET

<sup>1</sup> Juvonen 2003, 20.

<sup>2</sup> Talvi 1984, 38.

<sup>3</sup> Kehityksen hallitsemiseksi asemakylästä muodostettiin 1917 taajaväkinen yhdyskunta, mikä tiesi rajattua verotus- ja kaavoitusoikeutta. Talvi 1984, 281–283.

<sup>4</sup> Tätä kirjoitettaessa alueen pääkäyttäjä on Kaakkois-Suomen Ammattikorkeakoulu XAMK.

<sup>5</sup> Talvi 1984, 353.

<sup>6</sup> Talvi 1984, 378–379; Juvonen 2003, 14.

<sup>7</sup> Juvonen 2003, 168.

<sup>8</sup> Juvonen 2003, 291.

<sup>9</sup> Juvonen 2003, 71.

<sup>10</sup> Juvonen 2003, 74.

<sup>11</sup> Suhteutettuna väkilukuun Kouvolan kasvu oli nopeampaa kuin naapurikaupungeissa. Juvonen 2003, 167–168.

<sup>12</sup> ”Asuintaajamien suunnittelun periaatteita”-luvussa Meurman puhuu ns. soluttaisen hajakeskityksen puolesta. Kaavaselostuksen luku 3. Meurman & Siltavuori 1954.

<sup>13</sup> Radan pohjoispuolella esimerkiksi Kotiharju, Kaunisnurmi, Käpylä ja Tornionmäki. Radan eteläpuolella Sarkola, Töröstinmäki ja Rekola, joilla suunnitteluperiaatteet toteutuivat puhtaammin, koska vanhaa rakennuskantaa oli vähän.

<sup>14</sup> Koivula 1962.

<sup>15</sup> Koivula 1962.

<sup>16</sup> Juvonen 2003, 117.

<sup>17</sup> Kasvu oli maan kaupungeista nopeinta, Juvonen 2003, 169.

<sup>18</sup> Pohjolatalo nimettiin rakentamisen rahoittaneen vakuutusyhtiön mukaan.

<sup>19</sup> Juvonen 2003, 308.

<sup>20</sup> Niilo-Rämä, Ristimäki & Töntsi 2018, 31.

<sup>21</sup> Ideakilpailun voittajaehdotuksen perusteella, arkkitehtitoimisto Ajak 2012. Keskustan hankkeista mainittakoon Manskin suppea kutsukilpailu 2014, kävelykadun uudistaminen 2017–2018, Manskin kauppakeskuksen ja Keskuspuiston kilpailu, Brankkarin alueen puukerrostalo ja Kouvolan keskustakorttelien ideakilpailu sekä matkakeskuksen ja aseman seudun kehityshankesuunnitelma.

<sup>22</sup> Kaavaluonnos oli nähtävillä 2.5.–3.6.2018.

<sup>23</sup> Rurik Wasastjerna: Kouvolan rakennetun ympäristön inventointi.

<sup>24</sup> Kouvolan Sanomat 28.3.2009: Kun asenne ratkaisee.

<sup>25</sup> Museoviraston valtakunnallinen inventointi RKY2009, [www.rky.fi](http://www.rky.fi).

<sup>26</sup> Niilo-Rämä, Ristimäki & Töntsi 2018, 22.