

Lintukangas Maijastiina

# Kouvolan ydinkeskustan inventointi

Metropolia Ammattikorkeakoulu

Insinööri (AMK)

Maanmittaustekniikan koulutusohjelma

Insinöörityö

15.11.2012

Tekijä Otsikko	Maijastiina Lintukangas Kouvolan ydinkeskustan inventointi
Sivumäärä Aika	34 sivua + 10 liitettä 15.11.2012
Tutkinto	insinööri (AMK)
Koulutusohjelma	maanmittaustekniikka
Suuntautumisvaihtoehto	
Ohjaajat	kaavoitusarkkitehti Hannu Tylli lehtori Juhani Nippala
<p>Tämän insinöörityön aihe on Kouvolan ydinkeskustan inventointi. Työ on osa Kouvolan Keskustavisio–projektia. Inventoinnin avulla määritellään keskustan ongelma-alueet ja mahdolliset kehittämiskohteet, jonka jälkeen tehdään suunnitelma keskustan kehittämiseksi.</p> <p>Työ alkoi tutustumalla kaupungin kehitykseen ja sen kaavoitushistoriaan, jotta nykyisen keskustan rakennetta ja olemusta pystyi ymmärtämään paremmin.</p> <p>Tavoitteena oli kerätä tietoa keskustaympäristöstä ja tehdä karttoja eri osa-alueista myöhemmän suunnittelun tueksi. Selvitettäviä asioita olivat muun muassa katutilan laatu, tärkeiden rakennusten sijainnit, näkymät, liikenne, ympäristöhäiriöt kuten tuulisuus ja melu sekä esteettömyyteen liittyviä tekijöitä.</p> <p>Tietoa hankittiin kirjoista, ilmakuvista, kartoista ja kaavoista sekä havainnoimalla ympäristöä. Osa tiedosta oli saatavilla valmiina Kouvolan kaupungilta ja aikaisemmin tehdyistä selvityksistä.</p> <p>Inventointitietojen avulla arvioitiin kehittämistä vaativia alueita ja ideoitiin ratkaisuehdotuksia ongelmiin.</p>	
Avainsanat	julkinen tila, kaupunkisuunnittelu, keskusta

Author Title	Maijastiina Lintukangas Survey of Kouvola's city center
Number of Pages Date	34 pages + 10 appendices 15 November 2012
Degree	Bachelor of Engineering
Degree Programme	Land Surveying
Specialisation option	
Instructors	Hannu Tylli, Planning Architect Juhani Nippala, Senior Lecturer
<p>The topic of this thesis is a survey of Kouvola's city center and it is a part of a bigger project. The problem areas and potential targets of development are defined with the help of this study, after which a plan is made for development of the city center.</p> <p>Initially, the history and city plans were explored to gain better understanding of the city structure.</p> <p>The goal was to gather information about the city center of Kouvola and make maps with different themes to facilitate later planning. The subjects investigated, among others, were the city quality at street level and facades facing the street, positions of urban elements, traffic, accessibility, noise and wind, views and vistas.</p> <p>Some areas that need improving were defined and solution ideas were created with the help of the maps.</p>	
Keywords	city center, public space, urban planning

## Sisällys

1	Johdanto	1
2	Kouvolan kaupunki	2
2.1	Yleistietoa	2
2.2	Kaupungin historiaa	2
2.2.1	Taajaman synty	2
2.2.2	Yhdyskuntasuunnittelun alkuvaiheita ja Paatelan kaava	3
2.2.3	Meurmanin vaikutus Kouvolan keskustaan	4
2.2.4	Keskustasuunnitelma	6
2.2.5	Kaupan siirtyminen valtatie varteen	7
2.2.6	Markelinin visio	7
2.3	Kouvola nykyään	8
2.3.1	Toteutuneita ja tulevia suunnitelmia	8
2.3.2	Imago	10
3	Kouvolan keskustavisio	11
3.1	Taustaa	11
3.2	Tavoitteet	12
3.3	Visiotyön kulku	12
4	Ydinkeskustan inventointi	14
4.1	Selvityksen rajaus	14
4.2	Työtavat	14
4.3	Inventoinnin osa-alueet	14
4.3.1	Toiminnallisuus	14
4.3.2	Liikenne	15
4.3.3	Katutilan laatu	16
4.3.4	Ilta- ja yöelämä	21
4.3.5	Kaupunkielementit	21

4.3.6	Näkymät ja näköalat	22
4.3.7	Ympäristöhäiriöt	24
4.3.8	Saavutettavuus ja esteettömyys	25
5	Ongelmia ja ratkaisuehdotuksia	27
6	Yhteenveto	32
	Lähteet	34

## **Liitteet**

- Liite 1. Tarkastelualueen nykytilanne
- Liite 2. Yhteenveto kartoista
- Liite 3. Inventointikartta - Katutilan laatu
- Liite 4. Inventointikartta – Näkymät
- Liite 5. Inventointikartta - Ympäristöhäiriöt
- Liite 6. Inventointikartta - Ilta
- Liite 7. Inventointikartta - Päälysteet ja sisäänkäynnit
- Liite 8. Inventointikartta – Liikenne
- Liite 9. Inventointikartta – Liiketilat
- Liite 10. Ongelmat ja mahdollisuudet

## 1 Johdanto

Tämä insinöörityö tehtiin osana Kouvolan Keskustavisio–projektia ja tarkemmin keskustaympäristön analyysiä. Työn pääasiallisena tavoitteena oli inventoida Kouvolan ydinkeskustan alue. Kerättyä tietoa käytetään projektin seuraavassa vaiheessa, jossa määritellään keskustan ongelmapaikat ja potentiaaliset kehittämisalueet ja tehdään suunnitelma keskustan kehittämiseksi.

Työn alussa on yleistietoa Kouvolan kaupungista ja tarkemmin paneudutaan kaupungin historiaan kaupunkisuunnittelun näkökulmasta. Kaupungin syntyä ja kaavoitushistoriaa tuntemalla voi ymmärtää nykyisen kaupunkirakenteen olemusta ja tunnistaa vanhojen suunnitelmien vaikutusta tämän päivän Kouvolaan. Uusien suunnitelmien tekemisessä edesauttaa olemassa olevan ympäristön lähtökohtien tunteminen. Ydinkeskustan jatkuvan kehityksen nykytilanteen hahmottamiseksi tutustutaan myös lähivuosiin toteutuneisiin ja tuleviin suunnitelmiin.

Tämän jälkeen selostetaan visioprojektin taustoja ja tavoitteita. Visiotyön keskeisin osuus on ydinkeskustan kehittäminen. Ydinkeskustaa pyritään parantamaan elävän kaupunkiympäristön säilyttämiseksi.

Työn oleellisin osuus on keskustaympäristön analyysi ja siihen liittyvä inventointi. Selvitys rajattiin ydinkeskustan vilkkaimpiin katuihin sekä kaikkiin aukioihin ja puistoihin. Inventointi tehtiin pääosin toiminnallisuuden näkökulmasta. Selvitettäviä asioita olivat muun muassa katutilan laatu jaoteltuna viiteen luokkaan, päällysteet, tärkeiden rakennusten sijainnit, liikenne, yöelämään liittyvät tekijät, ympäristöhäiriöt ja esteettömyys.

Osa tiedoista oli saatavilla valmiina Kouvolan kaupungilta ja muut tiedot hankittiin kirjoista, selvityksistä ja havaintoja tekemällä. Selvitettyjen tietojen pohjalta koottiin karttoja. Inventointikartat (7 kappaletta) ovat työn liitteenä.

Työssä on esitetty myös kerättyjen tietojen avulla tehtyjä johtopäätöksiä ja ratkaisuehdotuksia keskustan kehittämiseksi.

## 2 Kouvolan kaupunki

### 2.1 Yleistietoa

Kouvola sijaitsee Kaakkois-Suomessa Kymenlaaksossa. Kouvola on Helsinki–Pietari-radan ja Savonradan risteyskohdassa sekä valtateiden 6 ja 15 solmukohdassa. Kaupunki on perustettu 2009, jolloin vanha Kouvola ja viisi ympäristökuntaa liittyivät yhteen. Kaupungin pinta-ala on 2 883 neliökilometriä. Asukkaita Kouvolassa on noin 90 000. [4.]

### 2.2 Kaupungin historiaa

#### 2.2.1 Taajaman synty

Kouvolan taajama syntyi maantieteellisten olosuhteiden, strategististen näkökohtien, teknisen kehityksen ja elinkeinolainsäädännön myötävaikutuksesta. Vaikuttaa johdonmukaiselta, että logistinen keskus syntyi vanhojen maa- ja vesiväylien risteyskohtaan, mutta siihen liittyi monien ratalinjausvaihtoehtojen vertailua ja eri näkökulmien välistä kilpailua. [8.]

Venäjän keisarikunta oli huolissaan rannikkonsa turvallisuudesta. Päärataa ei haluttu lähelle rantaa välittömän vaaran välttämiseksi, jos tapahtuisi maihinnousu. Siksi rautatieyhteys Helsingin ja Pietarin välille päätettiin sijoittaa sisämaahan. [8.]

Salpausselän eteläinen harjanne oli vanha kulkureitti ja luontainen ratapenkka. Rakennettava rata jaettiin viiteen piiriin, josta Kouvola valittiin Lahden piiriin itäiseksi työasemaksi. Ratatyömaa ruokki monet suurten nälkävuosien ajan. Kouvolan asema perustettiin 1875, jonka uusi rautatieasema korvasi vuonna 1889. Sen ympärille muodostui asematoiminnoista, teknisestä huollosta ja henkilökunnan asunnoista koostuva yhdyskunta. [8.]

Kouvolan taajaman syntysyihin eli Riihimäki–Pietari-rautatien ja Kouvolan risteysaseman perustamiseen liittyy kolme tärkeintä suojelukohdetta. Veturivarikko on rakennettu 1800–1900-luvun vaihteen molemmin puolin. Rautatieristeyksen

strateginen merkitys toi Kasarminmäelle venäläisen varuskunnan, joka rakennettiin suurimmaksi osin 1910-luvulla. Niin sanottu museokortteli Kaunisnurmessa on rautatieläisten asuinalue, joka edustaa ilman kokonaissuunnitelmaa syntynyttä, itse rakennettua puistomaista ympäristöä. [8.]

### 2.2.2 Yhdyskuntasuunnittelun alkuvaiheita ja Paatelan kaava

Asemanseudusta kehittyi elinvoimainen kylä. Matkustajat ja henkilökunta tarvitsivat palveluja, mikä veti puoleensa monenlaisia ammatinharjoittajia. He taas rakensivat asuntoja, verstaita, majoitusliikkeitä ja kauppoja kaupungin reunoille. Yhdyskunnan toinen puoli oli suunnitelmallisesti rakennettu asemayhdyskunta ja toinen puoli sen liepeillä vapaasti rakentuva alue. Vähitellen taajamarakenteen suunnittelemattomuudesta tuli ongelma. [8.]

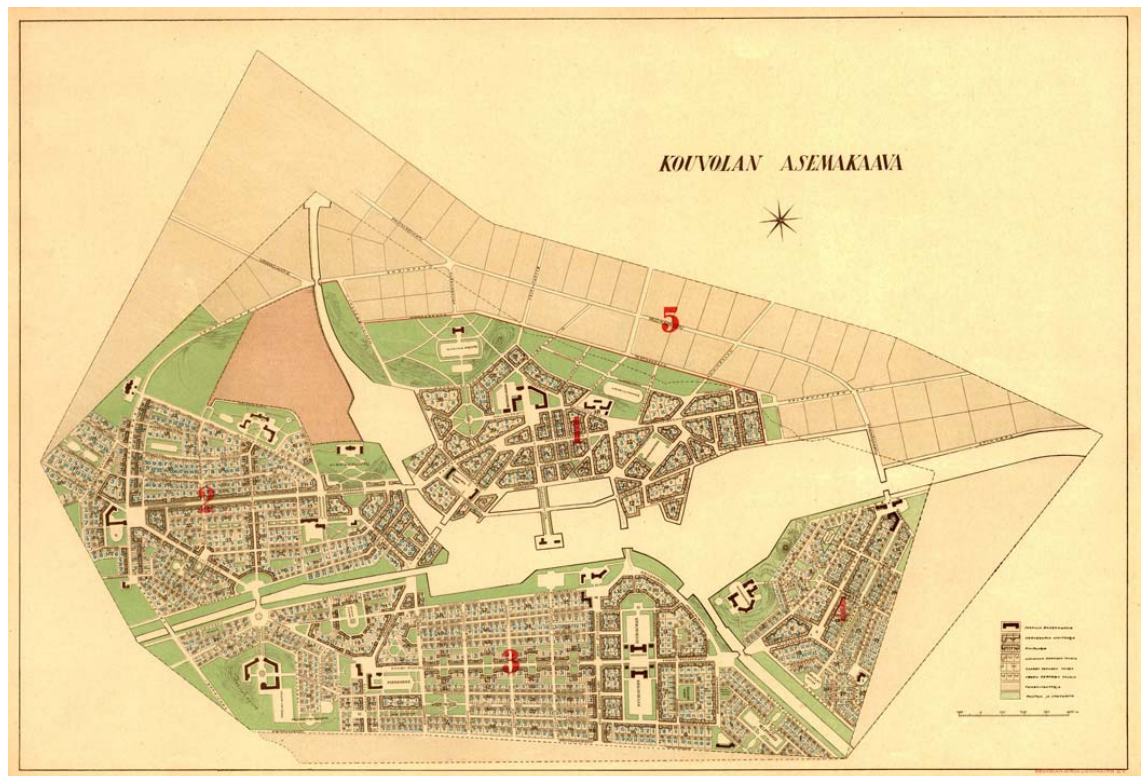
Kouvolasta muodostettiin taajaväkinen yhdyskunta vuonna 1915. Taajaväkisellä yhdyskunnalla piti olla rakentamisen säätelemiseksi rakennuslautakunta sekä rakennusjärjestys ja rakennussuunnitelma. Vuonna 1919 julistettiin kilpailu rakennussuunnitelman laatimiseksi. Arvostelulautakuntaan valittiin arkkitehdit Bertel Jung ja Otto Iivari Meurman. Kilpailijoille annettiin tavoitteiksi ainakin rautateiden jakaman yhdyskunnan osien yhdistäminen, pääliikenneverkon sommittelu, tilan varaaminen puistovyöhykkeiden erottamille teollisuusalueille yhdyskunnan reunoilla sekä suoran ja juhlavan yhteyden suunnittelu keskustasta kirkolle. Kilpailun voittivat Toivo ja Jussi Paatela. [8.]

Osaltaan yhdyskunnan rakenteen määrittivät monet suunnittelua rajoittavat reunaehdot. Riihimäki–Pietari-rautatie ja siitä erkanevat Savon ja Kotkan radat piti huomioida suunnittelussa. Suunnitteluun vaikuttivat myös olemassa oleva asemayhdyskunta ja muu asutus, maanomistusolot ja erityisesti isojaon peruja oleva lounais-koillissuuntainen palstajako. Lisäksi maiseman piirteet, esimerkiksi Salpausselän itä-länsisuuntaiset harjanteet, jyrkkä palomäki ja radan eteläpuoliset pellot oli otettava huomioon. [8.]

1900–1920-luvun asemakaavoituksen teemana oli pyrkimys yhtenäiseen kaupunkikuvaan. Kaupunkirakennetta jäsensivät julkiset rakennukset, joiden ympärille



suunniteltiin aukioita, ja ne olivat katunäkymien päätepisteitä. Suosittuna teemana olivat aukioilta lähtevät säteittäiset kadut. Selkeän ja helposti hahmotettavan aksaalisuuden lisäksi yhtä tärkeää oli näkymien ja mittakaavan vaihtelevuus. Pääkatujen varsille tehtiin yhtenäiseksi rintamiksi korkeita rakennuksia ja niiden väliin jääville alueille rakennettiin matalampaa ja väljempää. Kouvolan ensimmäistä asemakaavaa (Kuva 1) voidaan pitää laadukkaana ja tyypillisenä esimerkkinä sen ajan kaupunkisuunnittelun tavoitteista. [8.]



Kuva 1. Jussi Paatelan laatima Kouvolan ensimmäinen asemakaava vuodelta 1922 [4].

Niin sanottu Paatelan kaava jakoi taajaman neljään rautateiden erottamaan osaan. Tämä jako muodostaa kaupunginosajaon perusrungon nykyäänkin. 1931 vahvistettiin jo seuraava asemakaava, joten Paatelan kaava jäi melko lyhytikäiseksi. Paatelan ideat näkyvät siihen pohjautuvien myöhempien kaavojen kautta. [8.]

### 2.2.3 Meurmanin vaikutus Kouvolan keskusta

Paatelan asemakaavan tielinjauksista sekä puisto- ja aukiovarauksista jouduttiin tinkimään, sillä ne aiheuttivat maanomistajille käyttörajoituksia ja kauppalalle

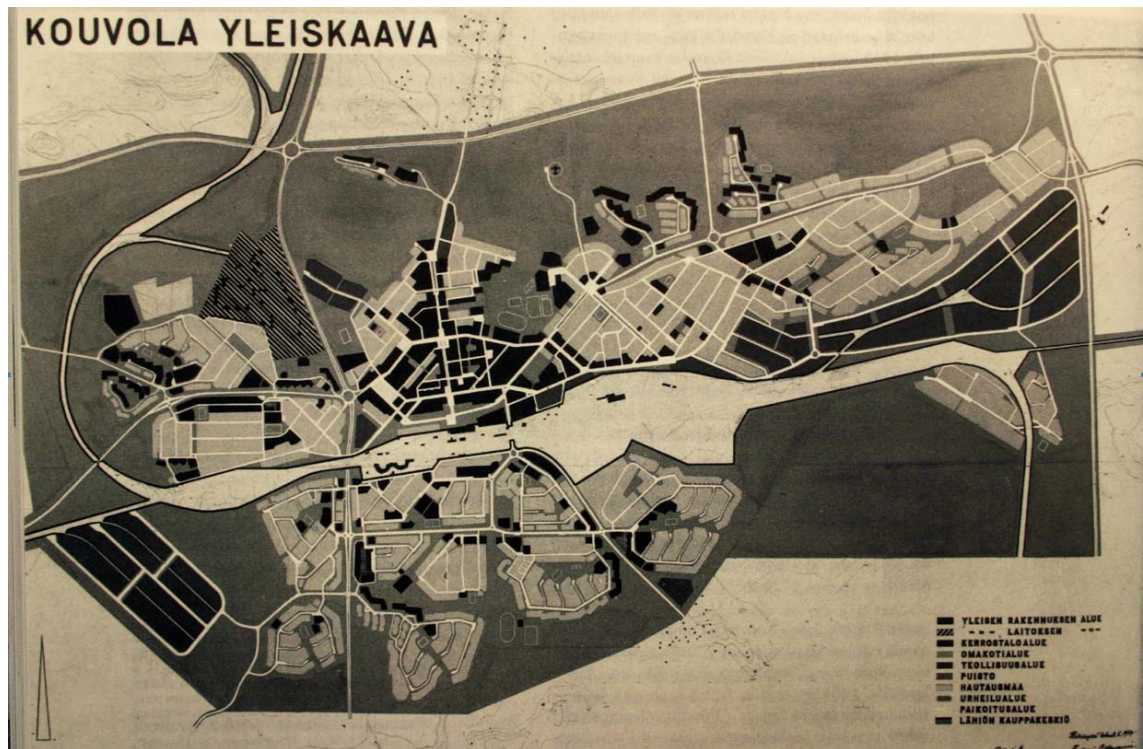
lunastusvelvoitteita. Kaavan toteuttamiselle aiheutui vaikeuksia myös pohjakartan epätarkkuudesta. Vuonna 1926 asemakaavalautakunta palkkasi asiantuntijan laatimaan uutta asemakaavaa ja tehtävään valittiin Otto-livari Meurman. Meurman jatkoi tehtävässä 1950-luvulle saakka, ja hänen vaikutuksensa näkyy suurimmassa osassa Kouvolan kauppalaan. [8.]

Meurman noudatti klassisististen sommitteluperiaatteiden ja puutarhakaupunkiihanteiden yhdistelmää, johon Paatelankin kaava perustui. Vanhoja tilarajoja noudatettiin entistä tarkemmin, mutta yhdessä kohtaa Meurman poikkesi tästä. Hän halusi luoda keskustan pohjoisen kehäväylän eli Salpausselänkadun. Maanomistajien vastustuksesta huolimatta katu toteutettiin kokonaisedun nimissä. Muiltakin osin keskustan katuverkko muodostui pitkälti nykyisen kaltaiseksi. [8.]

Meurmanin 1930-luvun asemakaavojen vaikutus näkyy erityisesti pääradan pohjoispuolen kaupunkirakenteessa. Tämä korostuu kaupunkikuvallisissa tehokeinoissa ja muutamissa puistoissa ja aukioissa yleisjäsentelyn ja katuverkon lisäksi. Kouvolan keskusta sijaitsee itä-länsisuunnassa Salpausselän harjanteella. Tälle harjanteelle nouseaan pohjoisesta päin asemaa kohti tultaessa pitkin pohjois-eteläsuuntaista akselia. Meurman on käyttänyt vanhaa tehokeinoa, niin sanottua valeperspektiiviä muotoilemalla Kauppalankadun pohjoisosaa keskustaa kohti supistuvaksi kiilaksi. Perspektiivin päätteeksi, kiilan kärkeen, on sijoitettu kadun molemmin puolin porrastetut rakennusmassat muodostaen porttiaiheen. [8.]

Meurman suunnitteli nykyisen Kymen Lukon aukion keskustan pääväylien eli Salpausselänkadun ja Kauppalankadun risteykseen. Toteutus on vapaamuotoisempi kuin Meurmanin sommittelema symmetrinen kaupunkitila. Kaupungintalon edustan aukio liitettiin siihen 1960-luvulla, ja 1990-luvulla rakennettu kävelykatu Manski alkaa siitä. [8.]

1950-luvulla tuli yleiskaavan laatiminen ajankohtaiseksi, koska asemakaavoittaminen ja rakentaminen ilman laajempaa suunnitelmaa kokonaisuudesta oli ongelma. Otto-livari Meurman laati Kouvolan ensimmäisen yleiskaavan (Kuva 2), joka valmistui 1954. [4]



Kuva 2. Otto-Iivari Meurmanin laatima Kouvolan ensimmäinen yleiskaava vuodelta 1954 [4].

#### 2.2.4 Keskustasuunnitelma

1960-luvulla elementtituotanto käynnistyi ja rakennustöiden mittakaava kasvoi. Kouvola oli nopeimmin kasvavia kaupunkeja Suomessa, ja se sai osansa myös rakennemuutosten kielteisistä vaikutuksista. Vuonna 1960 Kouvola julistettiin asemakaavakilpailu keskustan uudistamiseksi. Tavoitteena oli nykyaikaisten suunnitteluperiaatteiden mukainen, yhtenäinen ja toteutettavissa oleva asemakaava sekä löytää sopivat rakennuspaikat kirkolle ja kaupungintalolle. [8.]

Toteutuksen pohjaksi valittiin Reino Koivulan ehdotus. Yleisvaikutelma asemakaavasta on melko väljä ja puutarhakaupunkimainen. Tonttien ja kortteleiden uusimisessa pyrittiin johdonmukaisesti kolmikerroksiseen rakentamiseen, mutta kohokohtina on kaksi tornitalojen ryhmää. [8.]

Kouvola purettiin pienimittakaavainen ja pääosin puurakenteinen keskusta uuden liikekeskuksen alta. Myös vanha rautatieasema korvattiin uudella. Voimakkaan kaupungistumisen aikaan tekninen rationaalisuus oli tärkeää. Kuitenkin Kouvola rakennettiin tänäkin aikana laadukasta ja omaperäistä arkkitehtuuria. [8.]

Kouvolan asema läänin pääkaupunkina aiheutti uusien virastotalojen tarpeen. Näiden tilojen rakentamisessa oli tiukat taloudelliset rajat, joten rakennusten soveltuvuutta ympäristöön ei huomioitu. Pohjolataloa voidaan pitää näiden reunaehtojen esimerkkirakennuksena. Huolella suunniteltu toimistorakennus tyrmää isolla koollaan ja hallitsee näkymää etelästä päin pitkän aikaa ennen kuin kaupunki alkaa hahmottua selvemmin. Samalla se yhdessä Hansatornien kanssa vie tehon Koivulan suunnittelemlta tornitaloryhmiltä niin, ettei asemakaavan idea hahmotu enää yhtä selkeästi. [8.]

#### 2.2.5 Kaupan siirtyminen valtatien varteen

Väestönkasvu ja rakentaminen alkoivat vähentyä 1970-luvun huipun jälkeen. 1990-luvulla väestökehitys kääntyi laskuun. Laman lisäksi vaikutti puolustusministeriön päätös varusmieskoulutuksen lakkauttamisesta Kouvolassa. Kaupungista hävisi tämän myötä 50–100 työpaikkaa ja noin 700 varusmiestä, joiden lisäksi tulivat kerrannaisvaikutukset palvelujen kysynnän vähenemisenä. Myös lääniuudistus vaikutti jonkin verran, kun Kouvola menetti läänikeskuksen aseman. [8.]

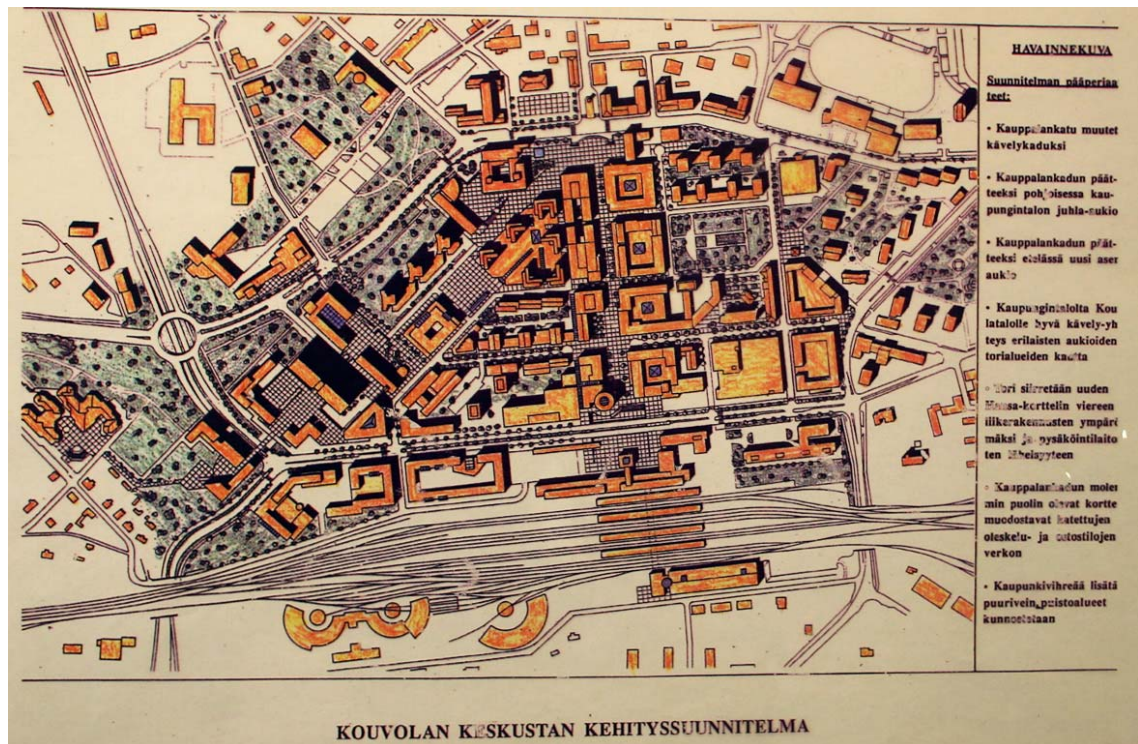
Kaupallisten palvelujen siirtyminen keskustojen ulkopuolelle oli yleinen trendi ja se vaikutti myös Kouvolassa. Ensimmäinen keskusta-alueen ulkopuolinen automarketti Kouvolassa rakennettiin 1970-luvun alussa Tommolan alueelle. 1980-luvun alussa huomattiin, että kaupan siirtymiselle valtatien varteen ja keskustan näivettymiselle oli tehtävä jotain. Liikenne- ja pysäköintiongelmat keskustassa houkuttelivat ostoksille marketteihin. Keskustaan jääneen liiketoiminnan painopisteen nopea siirtyminen sivummalle koettiin hajottavan kaupunkikuvaa ja keskusta miellettiin yleisesti epäviihtyisäksi. Kaupunkirakenteesta haluttiin selkeämpi ja tiiviimpi. [8.]

#### 2.2.6 Markelinin visio

Vuonna 1988 kutsuttiin professori Antero Markelin tekemään uutta keskustasuunnitelmaa. Hänen johdollaan laadittiin keskustan rakenteellinen analyysi ja toimenpide-ehdotuksia, niin sanottu "Markelinin visio" (Kuva 3). Suunnitelmassa



Kauppalankatu muutettiin kävelykaduksi. Viime vuosikymmenten kaupunkisuunnittelussa on noudatettu monilta osin näitä tavoitteita ja linjauksia. [8.]



Kuva 3. Markelinin visio eli Kouvolan keskustan kehityssuunnitelma 1990-luvun alusta [4].

Keskustan osayleiskaava vahvistettiin 1996 ja ydinkeskustan osalta oikeusvaikutteinen tarkistus hyväksyttiin 2001. Yleiskaavojen tavoitteena on täydentää keskustaa lisäämällä asumista sekä hallinnon ja kaupan palvelualueiden varaaminen keskustason vaatimusten mukaisesti pitkän aikavälin tarpeisiin. Näiden edellytyksenä on, että liikkuminen ja oleskelu on turvallista ja miellyttävää. Tavoitteena on toreista, aukioista, puistoista, kävelykaduista ja korttelien sisäistä, katetuista jalankulkuväylistä koostuva jalankulkuverkoston rakentuminen ydinkeskustan alueelle. [8.]

## 2.3 Kouvola nykyään

### 2.3.1 Toteutuneita ja tulevia suunnitelmia

Tähän mennessä on muun muassa liike-elämä elpynyt ja keskustan rakenne tiivistynyt. Liikenneongelmia on saatu ratkaistuksi. Kävelykatu Manski on ollut toimiva ratkaisu. Sen varrella olevat liikkeet, kahvilat, terassit ja kauppakeskukset tekevät siitä viihtyisän oleskelu- ja asiointiympäristön. Liiketiloi ja asuntoja sisältävä uudistettu Hansakeskus

valmistui vuonna 2000. Tori siirrettiin Hansakeskuksen viereen Markelinin ehdotuksen mukaisesti. Hansakeskuksen suuret rakennusmassat peittävät arkkitehtuuriltaan merkittävän kaupungintalon. [8.]

Muutamista epäonnistumisista huolimatta keskustan kehittäminen on ollut eheyttävää. Kouvolassa on meneillään useita, kaupunkikuvaa ja -rakennetta täydentäviä ja parantavia hankkeita, jotka perustuvat suunnittelukilpailujen voittoon (Kuva 4). Suunnittelukilpailujen avulla on saatu hyviä ratkaisuja Manskin kauppakeskukseen, Keskuspuiston pohjoisosaan, rautatieaseman edustaympäristöön ja radan ja Pohjolatalon väliselle niin sanotulle Halkotorin alueelle. [8.]



Kuva 4. Halkotorin rakentaminen on käynnissä.

Yhdyskuntasuunnittelussa on otettava erityisesti huomioon kestävä kehitys. Keskeisiä tavoitteita on rataliikenneverkon tehokkaampi hyödyntäminen ja yhdyskuntarakenteen tiivistäminen. Kouvolan rakennetta on monin toimenpitein pyritty kehittämään ja tiivistämään viime vuosina. [8.]

Tulevia kehittämiskohteita ovat vanhan torin alue, Matkakeskuksen ympäristö ja sen yhteyteen suunniteltu kauppa- ja palvelukeskus (Kuva 5) sekä Kouvola-talon yhteyden parantaminen ydinkeskustaan ja keskustan jalankulkualueen laajentaminen. [8.]



Kuva 5. Havainnekuva matkakeskuksen kehittämissuunnitelmasta [4].

### 2.3.2 Imago

Radanvarsipaikkakuntien ongelmana on se, että todella monet ihmiset näkevät vain rautatieaseman ja sen välittömän lähiympäristön. Tästä syntyy yleinen mielikuva koko kaupungista. Kouvolan keskustan parhaat palat eivät välity ohikulkevalle junamatkustajalle. Kouvolan imagoon vaikuttaa edelleen kaupungin aikaisempi näivettyminen. [8.]



### 3 Kouvolan keskustavisio

#### 3.1 Taustaa

Kouvolan keskustavision valmistelu on käynnistetty keväällä 2011. Visiotyön keskeisin osuus on ydinkeskustan (Kuva 6) kehittäminen. Alue kasvaa ja siellä on vireillä monia uudisrakennushankkeita. Visioprosessilla edistetään ydinkeskustan kehittymistä yhtenäisenä kokonaisuutena. Vireillä oleva Kouvolan rakennemallityö huomioi koko kaupungin yhdyskuntarakenteen käsittäen muut taajamakeskukset ympäristöineen. Kuntaliitoksen jälkeen Kouvolan yhdyskuntarakennetta voidaan paremmin tarkastella kokonaisuutena. Laajemmassa mittakaavassa Kymijoella on tässä merkittävä rooli yhtenä Pohjois-Kymenlaakson tärkeimmistä elementeistä. [3.]



Kuva 6. Kouvolan ydinkeskustaa Pohjolatalolta kuvattuna [4].



### 3.2 Tavoitteet

Keskustavisiossa ydinkeskustaa tutkitaan osana Kouvolan keskeistä kaupunkialuetta. Tarkastelualue koostuu neljästä osasta, jotka ovat ydinkeskusta, Korian ja Kuusankosken taajamakeskukset sekä Tervaskankaan kauppa-alue (liite 1). [3.]

Ydinkeskustasta saatu mielikuva antaa usein mielikuvan koko kaupungista. Keskustaa pyritään kehittämään yksilöllisenä ja elämyksellisenä asumisen, vapaa-ajan ja shoppailun alueena. Tavoitteena on parantaa huomattavasti myös keskustaympäristön viihtyisyyttä ja laatua, koska samalla parantuvat keskustahakuisten palvelujen ja erikoistavarakaupan toimintaedellytykset. Lähtökohtana visiotyössä on vahvuuksien ja erityispiirteiden tunnistaminen. Yksi vahvuuksista on Kouvolan sijainti ratayhteyksien solmukohdassa. [3.]

Huolenaiheena on valtatien varrelle ydinkeskustan ja aluekeskusten ulkopuolelle rakentuva suuri kauppajen alue, joka voi vaikuttaa perinteisten keskusten tulevaisuuteen. Kaupunkikeskustan on vaikeaa kilpailla ohitustien varrella olevien kauppakeskusten ja markettien kanssa esimerkiksi myymälätilojen pinta-aloissa ja pysäköintipaikkojen määrissä. Uhkana on erikoiskaupan ja palveluiden siirtyminen pois keskustasta kauemmas asukkaista. Toisaalta kaupunkikeskusta pystyy tarjoamaan viihtyisämpiä ja monipuolisempia ympäristöjä erikoiskaupalle, vapaa-ajan vietoille ja palveluille, verrattuna suureen kauppa-alueeseen. Elävä kaupunkikeskusta on myös luonteva paikka monipuoliselle kaupunkikulttuurille ja tapahtumille. Roolien ja tasapainon löytäminen erilaisten keskusten välille on visiotyön yhtenä tavoitteena. Visioprosessilla määritellään Kouvolan keskustan erityispiirteet. [3.]

### 3.3 Visiotyön kulku

Vuorovaikutuksella on merkittävä rooli visiotyössä. Työtä varten perustetaan ideointiryhmä, joka koostuu suurimmaksi osin Kouvolan asukkaista. Tavoitteena on saada ryhmään osallistujia asukkaista, rakentajista, yrittäjistä sekä urheilun, kulttuurin ja luonnon edustajista. Henkilöt olisivat näiden alojen yhteyshenkilöitä. [3.]

Visiotyö käynnistyy tavoitteiden määrittelyllä. Kesään 2012 mennessä käynnistetään vision suunnitteluosio. Vision on tarkoitus valmistua kevään 2013 aikana, jolloin se viedään kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi. [3.]

Keskustavisiolla ei voida suoraan ohjata rakentamista, eikä sillä ole sitovia oikeudellisia vaikutuksia. Visioprosessilla määritellään keskustan kehittämisen suuntaviivat. Vision hyväksymisen jälkeen käynnistetään ydinkeskustan yleiskaavan ja asemakaavojen päivittäminen. [3.]

Ydinkeskustaan kohdistuvien tavoitteiden osalta keskusteluissa on noussut esiin monia asioita. Kaupallisten palvelujen kehittymisedellytykset pyritään turvaamaan sekä lisäämään keskustahakuisille palveluille soveltuvia tiloja. Keskustassa asuntojen ja kivijalkaliikkeiden määrää nostetaan, tavoitteena rakentaa uusia asuntoja 1500 asukkaalle. Täydennysrakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja kerrostalovaltaista. Rakennuksia kannustetaan laajentamaan ja korottamaan myös ullakot hyödyntäen. Kouvolassa on panostettu kävelykeskustaan, jota on tarkoitus laajentaa. Autolla tulisi päästä liikkumaan laajemmin, mutta jalankulkijoiden ehdoilla. Myös kävelykeskustan osittaista kattamista tutkitaan. Kevyen liikenteen reitistöä laajennetaan ja parannetaan mahdollisuuksia kulkea kortteleiden läpi. Julkisiin ulkotiloihin panostetaan merkittävästi eli katujen, aukoiden ja puistojen laatuun ja viihtyisyyteen kiinnitetään erityistä huomiota. Ydinkeskustan läntiselle osalle rakennetaan uusi puisto. Myös ydinkeskustan valaisuun panostetaan. [3.]

Työhön liittyy muutamia selvityksiä, joista osa teetetään konsultilla ja osa tehdään virkatyönä. Keskustaympäristöstä tehdään analyysi, joka koostuu inventoinnista ja suunnitelmasta. Keskustan perusselvitykset ja kaupallinen selvitys päivitetään sekä määritellään täydennysrakennuspaikat. Keskustan ja lähialueiden väestön kehitystä Markelinin vision jälkeen tutkitaan. Myös Markelinin vision jälkeen rakennettuja alueita tutkitaan. Työhön liittyviä suunnitelmia ovat keskustan täydennysrakennussuunnitelma, valaistuksen yleissuunnitelma ja osayleiskaavan päivitys. Asemakaavoitus ja kohteiden toteutus hoidetaan arkkitehtuurikilpailulla. [3.]

## 4 Ydinkeskustan inventointi

### 4.1 Selvityksen rajaus

Keskustaympäristön analyysi koostuu inventointiosuudesta ja suunnitelmaosuudesta. Ydinkeskustan inventointi on tämän insinööritöiden tarkoitus. Selvitys rajataan ydinkeskustan vilkkaimpiin katuihin sekä kaikkiin aukioihin ja puistoihin. Inventoinnin avulla voidaan määritellä keskustan ongelpaikat ja potentiaaliset kehittämisalueet. Jatkotyönä laaditaan suunnitelmat näiden alueiden kehittämiseksi.

Keskukseksi on määritelty yhtenäinen alue, jolla on lauantaisin avoinna olevia palveluja ja ne sijaitsevat enintään 200–500 metrin etäisyydellä. Lähiympäristöksi on määritelty alueet, jotka ovat 500–1000 metrin etäisyydellä keskuksen ympärillä. Ydinkeskusta on pinta-alaltaan 1,1 neliökilometriä ja lähiympäristö 5,8 neliökilometriä. Keskuksen alueella on 2 600 asukasta ja lähiympäristön alueella 7 970 asukasta. [3.]

### 4.2 Työtavat

Työssä selvitettyjä asioita ovat katutilan laatu luokiteltuna viiteen luokkaan, päällysteet, tärkeiden rakennusten sijainnit, näkymät, liiketilojen sijainnit toimialoittain, sisäänkäynnit, liikenne, yöelämään liittyvät tekijät, ympäristöhäiriöt ja esteettömyys.

Osa tiedoista oli saatavilla valmiina Kouvolan kaupungilta ja muut tiedot hankittiin kirjoista, selvityksistä ja havaintoja tekemällä. Tiedot koottiin kartoille teemoittain. Liitteessä 2 on yhteenveto karttojen sisällöstä.

### 4.3 Inventoinnin osa-alueet

#### 4.3.1 Toiminnallisuus

Ihmiset hakeutuvat paikkoihin, joissa voi olla yhteydessä toisiin ihmisiin. Elämä, ihmiset ja elinvoimaisuus ovat kaupunkien tärkeimmät vetovoimatekijät. Keskustan toiminnallinen monipuolisuus yhdistettynä hyvin suunniteltuihin tiloihin houkuttelee ihmisiä oleskelemaan ja viihtymään. Keskustat kahviloineen, kauppoineen ja

ravintoloihin saavat suuria määriä ihmisiä liikkumaan ja viettämään aikaa kaupunkien kaduilla. Istuskelu ja kävely ilman päämäärää kaduilla, aukioilla ja puistoissa, kuntoilu, ostosten tekeminen ja nuorison kokoontuminen tietyille kaduille iltaisin on aina ollut suosittua. Julkisten tilojen merkitys kohtaamispaikkana on tärkeä. [1; 2.]

Julkisissa ulkotiloissa tapahtuvia toimintatyppejä voidaan erottaa kolme. Niitä ovat välttämättömät, vapaaehtoiset ja sosiaaliset toiminnot. Esimerkiksi työ- ja koulumatkat ovat välttämättömiä eikä ympäristön laatu juuri vaikuta niiden esiintymistiheyteen. Ympäristön laatu vaikuttaa erityisesti vapaaehtoisten toimintojen esiintymiseen. Niihin ryhdytään, jos se on houkuttelevaa ja aika ja paikka ovat sopivia. Mielenkiintoinen ja viehättävä reitti houkuttelee lähtemään kävelylle ja kaunis maisema tai paikka, josta voi tarkkailla muita ihmisiä, houkuttelee istuskelemaan. Keskustelu, kuuntelu ja katselu ovat sosiaalisia toimintoja ja ne kehittyvät vapaaehtoisten ja välttämättömien toimintojen yhteydessä. [2.]

Aukiot ovat pysähtymispaikkoja, joilla voi olla erilaisia tehtäviä. Kaupungissa voi olla juhla-aukioita, toreja, liikenneaukioita ja asuntoaukioita. Se voi olla säännöllisen tai epäsäännöllisen muotoinen. Perinteisesti aukio on selvästi rajattu joka sivulta ja tila on suljettu. Puoliavoin aukio voi avautua esimerkiksi puistoon tai järvelle. Ihmiset hakeutuvat oleskelemaan tilan reunamille rakennusten seinustojen tuntumaan. Reunalta voi tarkkailla tilaa herättämättä itse huomiota. Paikat, joista näkee tapahtumat tai kauniin maiseman, ovat suosittuja. [2.]

Selvitettäviä asioita olivat kävelykatujen ja kävelypainotteisten katujen määrä ja sijainti sekä aukoiden ja puistojen määrä ja sijainti. Manski sekä osat Keskikatua ja Välikatua ovat kävelypainotteisia katuja. Kävelykadut, puistot ja aukiot on merkitty inventointikarttaan (liite 8). Samassa kartassa on esitetty liikenteen osatekijöitä.

#### 4.3.2 Liikenne

Liikenne on kaupungissa hyvin hallitseva tekijä. Ympäristön laatu heikkenee melun, ilmansaasteiden ja kevyen liikenteen reittien tilanpuutteen takia, mikäli ajoneuvoliikennettä on liikaa. Liikenneturvallisuuden on kaupunkikeskustassa oltava hyvällä tasolla. [1.]

Pysäköintialueiden sijainnit on merkitty inventointikarttaan (liite 8). Myös polkupyöräpaikoituksen paikat ja määrät on selvitetty. Karttaan on merkitty lisäksi suojatiet liikennevalot, hidasteet, jalankulkuväylät, bussipysäkit ja taksitolpat.

Alueella on 828 vapaan pysäköinnin paikkaa, joista osaan vaaditaan pysäköintilupa. Kiekkopysäköintipaikkoja on 1 086 ja maksullisia paikkoja 179. Kiinteistöjen asiakaspysäköintipaikkoja on 427. Yhteensä tarkastelualueella on 2 520 pysäköintipaikkaa. Polkupyörille tarkoitettuja paikkoja ydinkeskustan alueella on noin 650.

#### 4.3.3 Katutilan laatu

Rakennusten kadunpuoleisten julkisivujen laatu on suoraan yhteydessä kaupunkialueen ympäristön laatuun. Rakennusten sisällä olevat ja kadulla tapahtuvat toiminnot rikastuttavat toisiaan. Kiinnostava katutila lisää vapaa-ajan käyttöä alueella. [1.]

Katutila korostuu, jos katu reunustaa yhtenäinen talorivi, riippumatta rakennusten ulkonäöstä. Tällainen tilavaikutelma on tyypillinen kaupunkien keskustoissa. Parhaimmillaan se on silloin, kun pohjakerroksessa on myymälöitä ja muita palveluita, joiden toiminta liittyy katuun. Pohjakerros on julkisivussa ohikulkijan silmien korkeudella, joten sen käsittely ja siihen sijoittuvat toiminnot vaikuttavat osaltaan siihen, miten katu ympäristö koetaan. Näyteikkunat ja mahdollisuus istahtaa katukahvilaan lisäävät kiinnostusta. Sitä vastoin umpinainen kellarimainen pohjakerros on hyvin tylsä. Myös näkymät pihalle rakennusten väleistä tai porttikäytävistä tuovat vaihtelua. Rakennusten arkkitehtuurikin voi olla mielenkiintoista. Rakennuksen suunnittelussa pohjakerrokseen tulisi erityisesti panostaa. Niissä on ollut tapana käyttää arvokkaampia materiaaleja ja voimakkaampaa tekstuuria kuin muussa osassa rakennusta. [2.]

Sisäänkäyntien tulee erottua julkisivussa. Avara ja mielenkiintoinen sisäänkäynti on kutsuva ja vieraanvarainen, kun taas ahdas ja ikävä sisäänkäynti on luotaantyöntävä. Kadulta rakennukseen siirryttäessä julkinen ja yksityinen tila kohtaavat. Esimerkiksi tasoerolla, pintakäsittelyllä, istutuksin ja ovisyvennyksin voidaan osoittaa tämä

siirtymävyöhyke. Välitilan järjestäminen on oleellista, kun rakennukset eivät suoraan liity katuun. Rakennusten ja kadun korkeusasemien suhteuttaminen toisiinsa on tärkeää. [2.]

Katutilan laadun arvioinnissa keskitytään katutasen julkisivuihin ja niiden edustan käsittelyyn. Huomio on erityisesti toiminnallisessa monipuolisuudessa ja kiinnostavuudessa. Julkisivujen laatua arvioidaan luokittelemalla ne viehättävästä epämiellyttävään. Vanhempien rakennusten kohdalla luokittelu poikkeaa hieman muista luokittelukriteereistä.

Luokkia on viisi:

1. Viehättävä: paljon pieniä liiketiloja ja sisäänkäyntejä, monipuolisia toimintoja katutasossa, mielenkiintoisia julkisivuja, laadukkaita materiaaleja, katutaso on otettu osaksi rakennuksessa olevaa toimintaa.
2. Hyvä: pieniä ja keskikokoisia liiketiloja.
3. Keskinen: keskisuuria liiketiloja, tylsiä julkisivuja, vähän toimintoja katutasossa, vaatimattomat materiaalit / arvokkaat vanhemmat rakennukset, laadukkaat materiaalit, vähän tai ei lainkaan toimintoja katutasossa.
4. Tylsä: suuria liiketiloja ja vähän sisäänkäyntejä, yksitoikkoisia julkisivuja ja toimintoja katutasossa.
5. Epämiellyttävä: ei toimintoja katutasossa, ei mitään mielenkiintoista julkisivussa.

Jokaisesta luokasta on valittu esimerkkikohde (Kuva 7). Liitteenä 3 on katutilan laadun arviointikartta koko ydinkeskustan alueelta.



Kuva 7. Karttaan on merkitty katutilan laadun luokittelun esimerkkikohteiden sijainnit.

Luokka 1, viehättävä: Manskilla sijaitsevan pub Holvin edustan materiaalit ovat laadukkaita ja ympärivuotinen terassi ottaa katualueen mukaan kahvilan toimintaan. Holvin vieressä on useita pieniä liiketiloja, ja katutila on hyvin monipuolinen (Kuva 8).



Kuva 8. Pieniä liiketiloja ja terassi kävelykatu Mankin varrella.

Luokka 2, hyvä: Salpausselänkadun ja välikadun välissä olevien tornitalojen alakerrassa on kauppiaita ja ravintola (Kuva 9).



Kuva 9. Pienten liiketilojen edusta Käsityöläiskadulta Koulukadun ja Salpausselänkadun risteykseen ulottuvan reitin varrella.



Luokka 3, keskinkertainen: Tästä luokasta voi mainita kaksi esimerkkiä. Hotelli Cumuluksen seinusta Asemakadun varrella sopii luokkaan 3 (Kuva 10). Liiketiloja on muutamia, mutta ne ovat isohkoja ja sisäänkäynnit ovat mitäänsanomattomia. Keskinkertaiseksi on arvioitu myös keskuspuiston kulmassa sijaitseva Pikku-Tyynelä (Kuva 11). Rakennuksen edustalla ei ole mitään toimintoja, mutta rakennus on muuten arvokas ja viehättävä.



Kuva 10. Hotelli Cumuluksen seinusta Asemakadulla.



Kuva 11. Pikku-Tyynelä Keskikadun ja Käsityöläiskadun risteyksessä.



Luokka 4, tylsä: Kouvolankadulla sijaitsevan Anttilan seinustan ikkunat on teipattu umpeen eikä sisäänkäyntejä ole (Kuva 12).



Kuva 12. Anttilan seinusta Kouvolankadulla.

Luokka 5, epämiellyttävä: Valtakujalla kauppakeskus Valtarin seinusta, josta on ajoväylä pysäköintitiloihin, on harmaata betoniseinää (Kuva 13).



Kuva 13. Kauppakeskus Valtari Valtakujalla.

#### 4.3.4 Ilta- ja yöelämä

Hyvä valaistus julkisessa tilassa iltaisin ja öisin parantaa toimivuutta ja vähentää turvattomuutta. Kulkijaa autetaan hahmottamaan ympäristöä pimeällä valaisemalla tunnistettavat kohteet ja tärkeät kadut muita paikkoja voimakkaammin. Valaistus vaikuttaa merkittävästi myös tunnelmaan ja viihtyisyyteen. [2.] Jos keskustassa on paljon asukkaita ja ympärivuorokautista toimintaa, tämä lisää turvallisuutta hyvän valaistuksen tavoin [1].

Ilta- ja yöelämän osalta on selvitetty ravintoloiden, yökerhojen, pubien, kioskien ja hotellien sijainnit. Heikosti valaistut alueet on myös merkitty inventointikarttaan (liite 6).

#### 4.3.5 Kaupunkielementit

Valaistus, kadunkalusteet, luonnonelementit, tilanmuodostus ja -rajaus, perustason käsittely ja sen yksityiskohdat ovat kaikki ympäristön viihtyisyyteen vaikuttavia tekijöitä. Julkisten ulkotilojen puhdistus asettaa vaatimuksia päällysteille, varusteille ja tilajärjestelyille. Päällysteiden pitää kestää mekaanista rasitusta, kuten lumen aurausta, hiekoitusta ja suolausta. Kaduilla ja aukioilla pitää olla tilaa lumelle ja puhtaanapitokaluston liikkumisen tulee olla mahdollista. [2.]

Perustason pintamateriaalit vaikuttavat kaupunkikuvaan merkittävästi. Päällysteet voivat luoda jatkuvuutta, ohjata liikennettä ja osoittaa toimintaa. Erityisesti aukiolla ja jalankulkualueilla päällysteiden merkitys korostuu. Kuvioinnilla voidaan jäsentää tilaa ja se toimii myös koristeaiheena. Karkeat pintatekstuurit ja voimakas kuviointi vetävät huomiota puoleensa. Hienot tekstuurit ja yhtenäiset pinnat luovat rakennuksille rauhallisen taustan. Jalankulkualueille ei sovellu epätasainen tai liukas päällyste. [2.]

Erilaisilla pinnoilla voidaan osoittaa alueen käyttötarkoitus esimerkiksi ajorata tai leikkipaikka. Arvokkaat materiaalit kuuluvat tärkeille paikoille, kuten keskustaan ja julkisten rakennusten ympäristöön. Perustasoa voidaan jäsentää tasoeroilla. Lisäulottuvuutta katutilaan tuovat vaakasuorien ja kaltevien tasojen vaihtelut, luiskat,

portaat ja korokkeet. Portaikot ovat usein suosittuja kokoontumis- ja istuskelupaikkoja. [2.]

Kasvillisuus lisää viihtyisyyttä rakennetussa ympäristössä. Istutukset suojaavat myös sateelta, tuulelta ja auringolta, ja niillä on myönteinen vaikutus pienilmastoon. Katuistutusten on sovittava ympäristöön mitoiltaan ja tyyliltään. Merkittävän kadun asemaa voidaan korostaa suurikasvuisien puiden rivillä ja pienikasvuiset puut sopivat hyvin kevyen liikenteen reittien varteen ja etuistutuksiin. Puurivistöillä voidaan erottaa eri liikennemuotoja toisistaan. Kadut, joiden varrella on istutuksia, helpottavat suunnistautumista ympäristössä ja jäsentävät katuverkkoa. Pensaita käytetään katualueilla suojaavina ja jakavina alueina. [2.]

Etenkin kunnallistekninen huolto ja liikenne edellyttävät monia erilaisia kalusteita katutilassa kuten muuntamoita, pylväitä, katoksia ja kylttejä. Usein kalusteita on niin paljon, että ne voivat olla esteenä liikkumiselle ja rumentavat näkymää. Siksi niiden sijoitus pitää suunnitella huolella ja kalusteet sovittaa yhteen. Harkituille paikoille tulee sijoittaa myös viihtyisyyttä lisääviä ja toimintaa tukevia kalusteita kuten penkkejä ja ympäristötaidetta. [2.]

Sosiaalista elämää kaduilla voidaan tukea ja ohjata kalusteiden sijoittelulla. Ihmiset asettuvat seisoskelemaan mielellään kiinteiden tukipisteiden kuten puiden ja pollareiden viereen. Valaisimet vaikuttavat valaistuksen ohella kaupunkikuvaan ja ne auttavat orientoitumaan. Tärkeitä väyliä voidaan korostaa muista poikkeavilla valaisintyypeillä. [2.]

Kivi-, sora- ja betonipintaiset alueet sekä nurmi- ja pensasalueet on merkitty inventointikarttaan (liite 7). Samaan karttaan on merkittynä sisäänkäynnit liikkeisiin ja julkisiin tiloihin.

#### 4.3.6 Näkymät ja näköalat

Vierailija luo ensimmäisen mielikuvan alueesta avautuvan näkymän perusteella. Alueelle tuloa voidaan korostaa esimerkiksi mielenkiintoisella katutilalla tai porttiaiheella. Mielikuva alueesta syntyy väyliä pitkin liikuttaessa. Tunnistettavia

reiteistä tekevät ominaisuuudet kuten suunta, jaksottaisuus, jatkuvuus, väyliin liittyvät toiminnot sekä väylien ja risteysten erityispiirteet. Solmukohdilla on katuverkossa tärkeä asema (Kuva 14). Ne ovat toiminnallisia keskittymiä ja vahvistavat reittien muodostamia mielikuvia alueesta. [2.]



Kuva 14. Näkymä Kymen-Lukon risteyksestä aseman suuntaan.

Katu voidaan katkaista visuaalisesti kaventamalla tai jaksottamalla sitä tai viemällä katu rakennuksen läpi. Kulkijoiden visuaalista ympäristöä monipuolistavat kadun suuntaisten näkymien lisäksi myös kadulta ympäristöön avautuvat näkymät. Myös kadun päätteen tulisi olla mielenkiintoinen. Julkisen rakennuksen erityisasemaa korostaa sijainti kadun päätteenä. Pysäköintialueen sijoittamista kadun päätteeksi tulisi välttää. Katse voidaan johdattaa kadun päätteeseen horisontaaliviivoilla ja rakennusten massoittelulla. (Kuva 15) [2.]



Kuva 15. Pohjolatalo on vaikuttava kadun pääte.

Tärkeit ja merkittävät näkymät sekä merkittävät rakennuskohteet on merkitty inventointikartalle (liite 4).

Ydinkeskustan alueella oleva Kouvolan hallintokeskus on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Kouvolan kaupungintalo, keskuskirkko ja Kymen läänin virastotalo sekä niitä ympäröivät puistot muodostavat edustavan kaupungin modernin hallintokeskuksen. Kouvolan kaupungintalo kuuluu kansainvälisen DOCOMOMO-järjestön suomalaisen modernin arkkitehtuurin merkkiteosvalikoimaan. [6.]

#### 4.3.7 Ympäristöhäiriöt

Tuuli ja melu ovat häiritseviä tekijöitä kaupunkiympäristössä. Aurinkoiset ja tuulelta suojaisat tilat ovat suosittuja oleskelupaikkoja. Usein liikenteen äänet peittävät kaupungeissa muut äänet alleen. Yli 60 desibelin meteli on tavallinen keskustan vilkkailla ajokaduilla, ja se estää keskustelun. Mahdollisuus kuulla musiikkia, tuulen ja veden ääniä sekä askeleita pidetään tärkeänä. [2.]

Ympäristöhäiriöiden osalta inventointikarttaan (liite 5) on merkitty meluisia ja hiljaisia paikkoja sekä tuulisia paikkoja. Myös esteettömyys selvityksessä liikkumiselle hankalaksi todetut paikat esitetään tässä kartassa.

#### 4.3.8 Saavutettavuus ja esteettömyys

Toimimis- tai liikkumisesteisyys voi olla näkyvää tai näkymätöntä. Se voi liittyä aistien toimintaan, liikkumiskykyyn, oppimis- ja ymmärtämiskykyyn, allergiaan tai muihin liikkumista vaikeuttaviin tekijöihin. Liikkumis- ja toimintaesteisiä ovat siis henkilöt, joiden kyky toimia, liikkua, tai kommunikoida on vamman, sairauden, ikääntymisen tai muun syyn takia heikentynyt pysyvästi tai väliaikaisesti. [5.]

Erityisesti liikuntaesteisille henkilöille ongelmana ovat tasoerot. Tasapaino voi heitellä liikennevälineissä sekä portaissa ja luiskissa. Pyörätuolin tai lastenvaunujen kanssa liikkuville myös tilanpuute voi aiheuttaa ongelmia. Pitkillä matkoilla painavat kantamukset hankaloittavat matkantekoa. Orientoitumisongelma koskee eniten näkövammaisia. Voimattomuudesta kärsiville painavat ovet ovat häiriöksi. Ulottumisongelma koskee lyhytkasvuisia, pyörätuolin käyttäjiä sekä lapsia. Yleisen turvallisuuden kannalta portaat, kulkureiteillä olevat esteet ja työmaat voivat olla riskejä kaikille, mutta erityisesti näkövammaisille. Vain tilojen kokeminen vaaralliseksi esimerkiksi pimeyden takia voi olla ongelmallista. [5.]

Myös hieman toisentyypiset ongelmat ovat monien ihmisten liikkumisen esteenä. Hengitysilman epäpuhtaudet ja allergiaa aiheuttavat tekijät, kuten katupöly, eläinallergeenit ja tupakan savu, voivat hankaloittaa ja rajoittaa hengityselinten sairauksista ja allergiasta kärsivien ihmisten liikkumista. Erityisesti näkövammaisten toimintaa vaikeuttavat monimutkaiset laitteet ja automaattit tai informaation sisältö. Jos ympäristö tai palvelu asettaa käyttäjänsä eriarvoiseen asemaan, syntyy tasa-arvo-ongelma. [5.]

Tasaiset, portaattomat ja kynnyksettömät kulkuyhteydet helpottavat monien elämää. Loivat luiskat ja hissit ovat tasoero-ongelmaa helpottavia tekijöitä. Kaiteet ja luistamattomat pintamateriaalit ja liukkauden torjunta auttavat tasapainon pysymisessä. Kulkuväylien suunnittelu helposti hahmotettavaksi, oikein valitut materiaalit ja värit sekä selkeät opasteet ja äänimerkit auttavat orientoitumisessa ja pitkiä etäisyyksiä kuljettaessa sekä informaation ymmärtämisessä. Myös levähdysmahdollisuudet ovat hyödyllisiä. Erilaiset käyttöpainikkeet on sijoitettava



kaikkien ulottuville ja huolehdittava, että kulkuväylät, oviaukot ja muut tilat on mitoitettu riittävän väljiksi. Ovet on suunniteltava siten, että kaikkien on mahdollista niitä käyttää. Riittävällä valaisulla ja esteiden kunnollisella merkitsemisellä parannetaan yleistä turvallisuutta. [5.]

Kouvolassa on tehty esteettömyys selvitys vuonna 2011. Esteettömyyden tilaa kartoitettiin kävelykierroksilla sekä kotipalvelun henkilökunnalle ja eri järjestöille suunnatulla kyselyllä. Kaupungin tavoitteena on olla kaikille esteetön vuonna 2015. [KEO] Selvityksessä liikkumiselle hankalaksi todetut kohteet esitetään ympäristöhäiriöitä koskevalla kartalla (liite 5).

Todettiin, että liikuntaesteisten on lähes mahdoton päästä useisiin yksityisten kauppoihin. Yrittäjiä pyydettiin järjestämään vapaa pääsy kaikille. Kävelykatu Manski on vaarallinen erityisesti näkövammaisille, mutta myös terveille ihmisille. Kadulla on paljon suuria koloja ja katupuro koetaan vaaralliseksi, koska se ei näy kunnolla (Kuva 16). Myymälöiden edustoilla olevat standit ovat monin paikoin rakennusvalvontaviraston ohjeiden vastaisesti irti julkisivusta ja aiheuttavat näin vaaraa jalankulkijoille ja hankaloittavat kadun käyttöä ja kunnossapitoa. Kouvola-taloon pääsy koetaan hankalaksi. Matkakeskus on täysin esteetön ja helppokulkuinen lukuun ottamatta kahta liian jyrkkää luiskaa kahvila Columbian kulmalla. [7.]



Kuva 16. Kävelykadun keskiosan reunassa sijaitsee lähes koko matkalla katupuro, johon kompastuu helposti. Nykyään puro on peitetty levyllä. [4.]

## 5 Ongelmia ja ratkaisuehdotuksia

Inventoinnin avulla tunnistetaan ongelmapaikkoja ja kehitettäviä alueita. Tässä luvussa kerron omia näkemyksiäni ja kehitysehdotuksia aiheesta. Ongelmista ja mahdollisuuksista on tehty myös erillinen yhteenveto (liite 10).



Kuva 17. Kouvolaassa keskustan rakennuksia.

Kouvolan ydinkeskusta on pääpiirteittäin ja perusrakenteeltaan toimiva kokonaisuus. Kaavoituksellisesti Kouvolan keskusta on mielenkiintoinen (Kuva 17) ja se antaa paljon kehittämismahdollisuuksia. Rakennusmateriaalina betoni on melko leimaava, mutta korjauksen tarpeessa olevia rakennuksia remontoimalla sekä uusien rakennusten pystyttämällä Kouvolan imago betonikaupunkina voi vähitellen muuttua (Kuva 18).





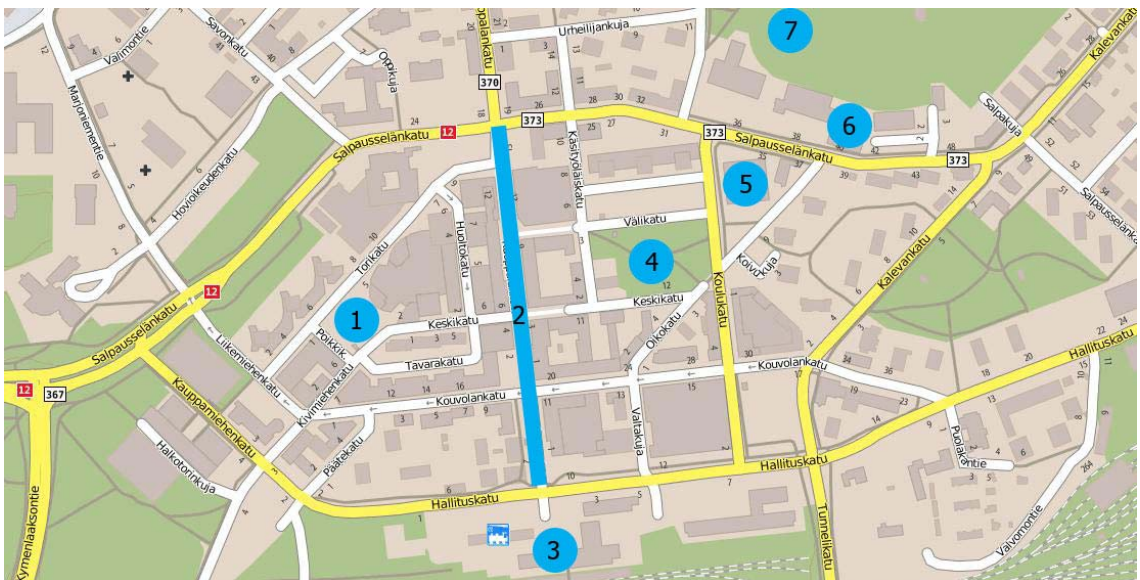
Kuva 18. Tämänkin katutila voisi olla hyvin viihtyisä, jos katsoo rakennuksia massoina ja tilaa mahdollisuuksina eikä näe vain suuria kuluneita betonitaloja. Pienehköillä muutoksilla tunnelma muuttuu.

Keskusta rajautuu melko pienelle alueelle. Ydinkeskustalla ei riitä palveluja tai muita voimavaroja, ainakaan tällä asukasmäärällä, levittää keskustatoimintoja laajemmalle. Uhkana on valtatie varteen noin kolmen kilometrin päähän keskustasta juuri valmistunut kauppakeskus Veturi, johon monet keskustan kaupat ja palvelut muuttivat. Yksi tärkeimmistä tekijöistä keskustan elinvoimaisuuden kannalta on asuntojen määrän lisääminen ja edelleen keskusta-asukkaiden määrän kasvu. Palvelujen ja ympäristön kehittämisen ydinkeskustassa pitää ensisijaisesti perustua keskustan ja sen lähialueen asukkaiden käyttöön.

Katutilan laadun kartasta näkee pääpiirteittäin, mitkä kadut ja alueet ovat viihtyisiä ja mitkä epämiellyttäviä. Tässä kiinnitän huomiota katutilan laadun lisäksi yhteyksiin toiminnallisesti tärkeiden paikkojen ja rakennusten välillä jalankulkijan näkökulmasta. Kuvaan 19 on merkitty huonot yhteydet ja kuvaan 20 toiminnallisesti tärkeitä paikkoja.



Kuva 19. Karttaan on punaisella merkitty huonosti toimivat yhteydet.



Kuva 20. Karttaan on sinisellä merkitty toiminnallisesti tärkeät paikat: 1. tori, 2. kävelykatu Manski, 3. matkakeskus, 4. keskuspuisto, 5. kirjasto, 6. teatteri, 7. urheilupuisto

Yhteydet keskuspuiston, torin, kävelykatu Manskin ja matkakeskuksen väleillä vaativat parantamista. Matkakeskus on hieman syrjässä vilkkaimmilta alueilta, mutta se nousee merkittävämpään asemaan, kunhan alue rakennetaan uusien suunnitelmien mukaiseksi. Yleisessä keskustelussa on tullut esille ajatus, että torin toiminta olisi mahdollista siirtää kävelykatu Manskille. Siellä järjestetään jo nyt suurin osa tapahtumista. Sen myötä nykyistä toria voisi kehittää puistomaiseen suuntaan ja Torikadun reunalla sijaitsevan Kaupungintalon Kansalaistorin (Kuva 21) voisi ottaa mukaan kohteen kehittämiseen myös puistoalueena. Nykyisellään Torikatu on tuulinen



ja huonosti valaistu, ja katutila on arvioitu epämiellyttäväksi eikä se houkuttele liikkumaan Manskin ja Torin välillä.



Kuva 21. Kaupungintalon parkkitilojen päällä on niin sanottu Kansalaistori, mitä ei juurikaan käytetä.

Keskikadun puolella yhteys Manskin ja Torin välillä (Kuva 22) saataisiin kuntoon pienemmillä parannuksilla, kuten istutuksilla ja pysäköintitilan vähentämisellä.



Kuva 22. Keskikatu Manskilta torin suuntaan kuvattuna.

Keskusta vaikuttaa rajautuvan itäpuolelta Koulukatuun. Keskuspuistosta katsottuna kirjastosta näkyy vain hämyinen takapiha ja kirjastorakennus jää puiden taakse piiloon (Kuva 23). Samalla yhteys teatterille ja keilahallille katkeaa. Urheilupuisto on kokonaan oma alueensa ja kouluista on sinne hyvät yhteydet. Kuitenkin reittiä keskustasta sinne voisi kehittää houkuttelevammaksi. Reittien kehittäminen tulisi aloittaa jo Välikadun Mankin puoleisesta päädyistä ja jatkaa Keilahallille saakka. Päälysteiden vaihdolla ja valaistuksen parantamisella olisi näiden yhteyksien kehittämisen kannalta huomattava vaikutus.



Kuva 23. Kirjasto jää puistopuiden taakse piiloon.

Koko aluetta ajatellen jalankulkijoiden mahdollisuuksia valita kulkureittinsä paremmin tulisi kehittää, kuitenkin huomioiden alueen saavutettavuuden omalla autolla jättämällä pysäköintitilaa joka puolelle keskustan ympärille. Valaistuksen parantaminen olisi suurin yksittäinen tekijä koko alueen kehittämisessä suotuisaan suuntaan.

## 6 Yhteenveto

Kouvolan keskusta sijaitsee liikenteellisesti hyvässä paikassa. Vanha Kouvola on rakentunut rautatieaseman ympärille, joka perustettiin vuonna 1875. Kasvun myötä kaupunkia alettiin suunnitella. Kouvolan ensimmäinen asemakaava on vuodelta 1922 ja ensimmäinen yleiskaava vuodelta 1954.

1960-luvulla Kouvola kasvoi nopeasti ja rakentamisen piti olla tehokasta. Kouvolaassa purettiin pääosin puurakenteinen keskusta uuden liikekeskuksen alta ja rautatieasema korvattiin uudella.

1990-luvulla väestön määrä alkoi laskea. Kaupan siirtyminen valtatie varteen vaikutti kielteisesti keskustan elinvoimaisuuteen. Tilanteen parantamiseksi laadittiin keskustasuunnitelma ja alueen kehitys kääntyi parempaan suuntaan. Kustantun kehittämisen jatkuu ja alueelle rakennetaan paljon uutta.

Ydinkustantun inventointi tehtiin osana Kouvolan kaupungin keskustavisiön -projektia ja siihen liittyvää keskustaympäristön analyysia. Työssä huomioitiin monenlaisia asioita, jotka liittyvät keskusta-alueen liikenteeseen, ympäristöön ja toiminnallisuuteen. Selvitettyjen asioiden pohjalta voi määritellä Kouvolan ydinkustantun mahdollisia ongelmakohtia ja kehitettäviä alueita.

Tietoa kerättiin kartoista, selvityksistä, valokuvaamalla ja havainnoimalla ympäristöä. Osa tiedosta voi olla vanhentunutta johtuen siitä, että aluetta suunnitellaan, uutta rakennetaan ja vanhaa korjataan koko ajan. Havainnoimalla kerätyt tiedot, kuten tuulisuus ja huono valaistus, eivät ole täydellisiä, mutta riittävät tätä tarkoitusta varten.

Tiedot on merkitty karttaohjelmassa omille tasoilleen, joten niistä voi tehdä erilaisia karttayhdistelmiä tarpeen mukaan. Nyt tehdyt karttayhdistelmät on pyritty tekemään selkeiksi ja melko yhtenäisten teemojen mukaisiksi.

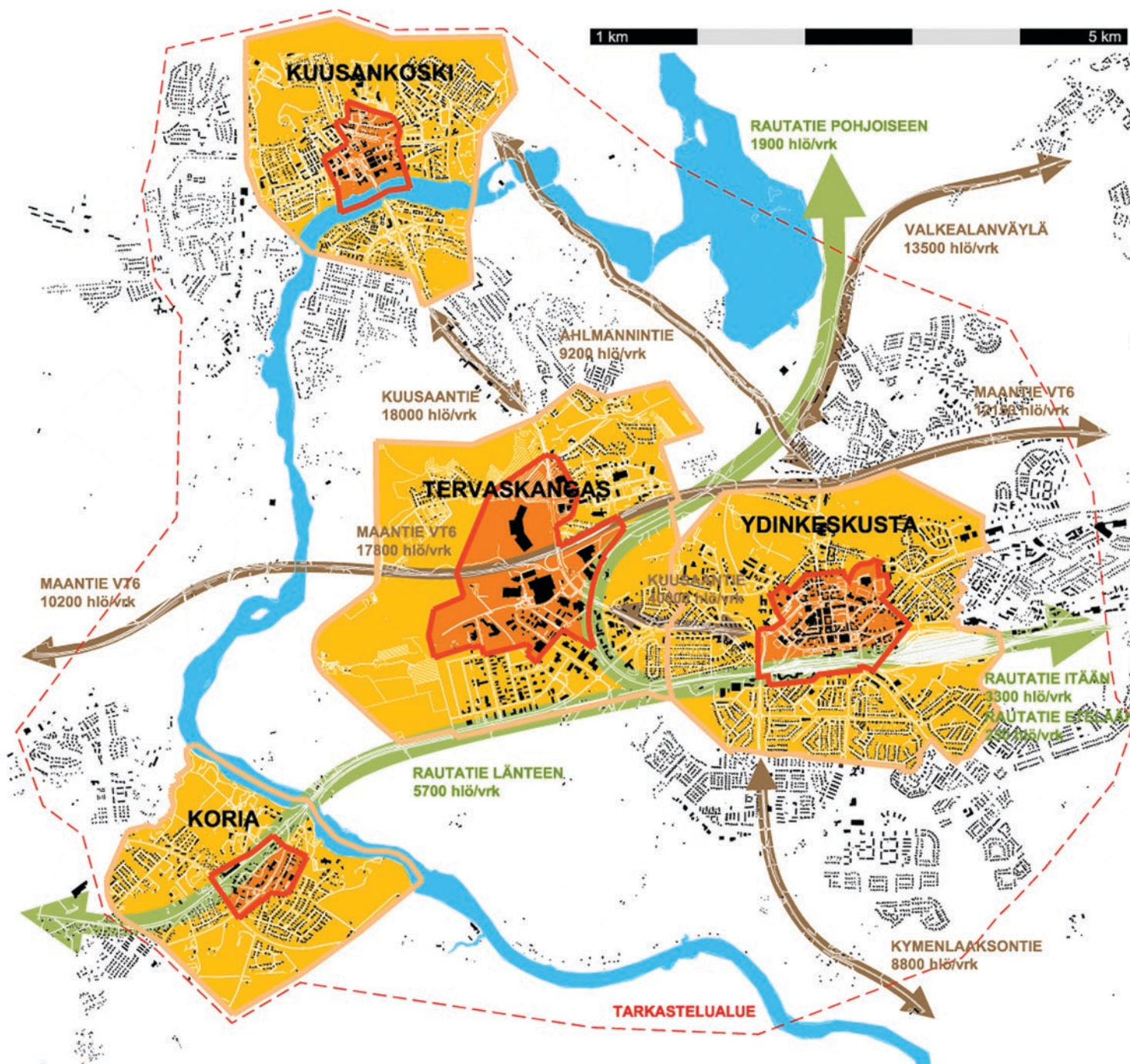
Lisäarvoa tälle selvitykselle antaisi tieto oleskelijoiden ja jalankulkijoiden määristä keskustan eri alueilla.

Kouvolan keskustan kehittämisen tavoitteena on alueen säilyminen elinvoimaisena. Kaupunkiympäristönä Kouvolan keskusta on hieno ja kiinnostava kokonaisuus, mutta myös hieman kulunut ja harmaan mielikuvan vanki. Toimintojen erilaisella sijoittelulla ja mahdollisuuksien hyödyntämisellä keskustasta voi kehittyä miellyttävä asumisen ja vapaa-ajan vieton alue, mikä houkuttelee hyvällä tunnelmalla lisää ihmisiä ostoksille ja tapaamaan muita, myös keskustan ulkopuolelta ja ympäristökunnista.

## Lähteet

- 1 Gehl Architects. 2004. Zurich Public Spaces 2004. Quality & Use Analyses for 18 Selected Public Streets, Squares and Parks.
- 2 Jalkanen, R., Kajaste, T., Kauppinen, T., Pakkala, P. & Rosengren, C. 2004. Asuinaluesuunnittelu. Kolmas painos. Tampere: Rakennustieto Oy.
- 3 Kouvola Visio 2030. 2011. Verkkodokumentti. Kouvolan kaupunki.  
<[http://www.kouvola.fi/material/attachments/elinkeinotoimi/63wye8EFk/Kouvola\\_n\\_keskustavisio\\_2030\\_091211smaller.pdf](http://www.kouvola.fi/material/attachments/elinkeinotoimi/63wye8EFk/Kouvola_n_keskustavisio_2030_091211smaller.pdf)>. Luettu 20.12.2011.
- 4 Kouvolan kaupunki. 2012. Kouvolan kaupungin verkkosivut.  
<http://www.kouvola.fi/>. Luettu 1.11.2011-10.10.2012.
- 5 Liikenne- ja viestintäministeriö. 2003. Kohti esteetöntä liikkumista. Esteettömyysstrategia. Ohjelmia ja strategioita 2/2003. Verkkodokumentti.  
<<http://www.transportal.fi/Hankkeet/elsa/strategia/pdf/esteettomyysstrategia.pdf>>. Luettu 23.11.2011.
- 6 Museovirasto.2009. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Kouvolan hallintokeskus. Verkkodokumentti.  
<[http://www.rky.fi/read/asp/r\\_kohde\\_det.aspx?KOHDE\\_ID=4246](http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4246)>. Luettu 30.3.2012.
- 7 Venäläinen, Jaana. 2011. Kouvolan esteettömyysohjelma. Kouvolan perusturvapalvelut. Verkkodokumentti. Kouvolan kaupunki.  
<[http://www.kouvola.fi/material/attachments/intranet/perusturva/suunnitelmatja\\_raportit/62ISy3la1/Esteettomyysohjelma2011.pdf](http://www.kouvola.fi/material/attachments/intranet/perusturva/suunnitelmatja_raportit/62ISy3la1/Esteettomyysohjelma2011.pdf)>. Luettu 2.1.2012.
- 8 Wasastjerna, Rurik. 2011. Muutakin kuin rautatieristeys. Kouvolan keskustaajaman kaavoitus- ja rakennusperintö. Kouvolan kaupunginmuseon julkaisuja 3. Kouvola: Kouvolan kaupunginmuseo.





## KOUVOLAN KESKUSTAVISIO 2030 TARKASTELUALUEEN NYKYTILANNE

Aluerajaukset perustuvat tilastollisiin osa-alueisiin. Keskukseksi on määritelty yhtenäinen alue, jolla on lauantaisin avoinna olevia palveluja ja palvelut ovat enintään 200-500m etäisyydellä. Lähiympäristöksi on määritelty keskuksen ympärillä n. 500-1000m etäisyydellä olevat alueet. Liikennetiedot: Liikenneviraston liikennetilastot 2009 ja 2010 sekä Kymenlaakson asiointimalli 2000, (oletus: 1,5 henkilöä/ajoneuvo). Työpaikkatiedot: YKR/SYKE ja Tilastokeskus.

### YDINKESKUSTA

<b>KESKUS</b>	<b>LÄHIYMPÄRISTÖ</b>
pinta-ala: 1,1 km <sup>2</sup>	pinta-ala: 5,8 km <sup>2</sup>
asukkaita: 2600	asukkaita: 7970
kerrosala: 444 000 k-m <sup>2</sup>	kerrosala: 696 000 k-m <sup>2</sup>

### KUUSANKOSKI

<b>KESKUS</b>	<b>LÄHIYMPÄRISTÖ</b>
pinta-ala: 0,5 km <sup>2</sup>	pinta-ala: 4,2 km <sup>2</sup>
asukkaita: 610	asukkaita: 5760
kerrosala: 121 000 k-m <sup>2</sup>	kerrosala: 420 000 k-m <sup>2</sup>

### KORJA

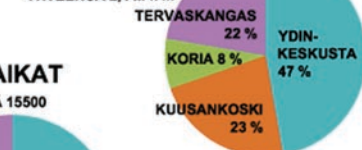
<b>KESKUS</b>	<b>LÄHIYMPÄRISTÖ</b>
pinta-ala: 0,3 km <sup>2</sup>	pinta-ala: 3,5 km <sup>2</sup>
asukkaita: 310	asukkaita: 1660
kerrosala: 38 000 k-m <sup>2</sup>	kerrosala: 155 000 k-m <sup>2</sup>

### TERVASKANGAS

<b>KESKUS</b>	<b>LÄHIYMPÄRISTÖ</b>
pinta-ala: 2,2 km <sup>2</sup>	pinta-ala: 6,0 km <sup>2</sup>
asukkaita: 30	asukkaita: 1520
kerrosala: 290 000 k-m <sup>2</sup>	kerrosala: 248 000 k-m <sup>2</sup>

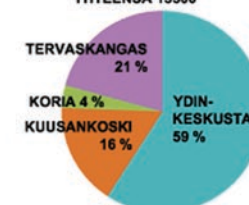
### KERROSALA

YHTEENSÄ 2,4 M k-m<sup>2</sup>



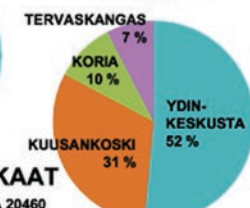
### TYÖPAIKAT

YHTEENSÄ 15500



### ASUKKAAT

YHTEENSÄ 20460





KARTAT

Inventoinnin tarkoitus on antaa käsitys julkisten tilojen ja niihin liittyvien tekijöiden sijainnista, yhteyksistä ja toiminnallisuudesta.

KATUTILAN LAATU	NÄKYMÄT	YMPÄRISTÖHÄIRIÖT	ILTA	PÄÄLLYSTEET JA SISÄÄNKÄYNNIT	LIIKENNE	LIIKETILAT
KATUTILAT LUOKITELTUNA VIITEEN LUOKKAAN LAADUN ARVIOINNIN PERUSTEELLA	ARVOKKAAT RAKENNUKSET, HYVÄT JA KEHITETTÄVÄT NÄKYMÄT	TUULISUUS, MELUISUUS, ESTEETTÖMYYS	VALAISTUS, ILTAAN SIJOITTUVA TOIMINTA	SISÄÄNKÄYNNIT, SORA- / KIVI- / BETONIPÄÄLLYSTEET, NURMI- / PENSASALUEET	SUOJATIET, HIDASTEET, LIIKENNEVALOT, KEVYT LIIKENNE, BUSSIPYSÄKIT, TAKSITOLPAT, AUTOJEN JA POLKUPYÖRIEN PYSÄKÖINTI, TORIT, PUISTOT, AUKIOT	LIIKETILAT TOIMIALOITTAIN

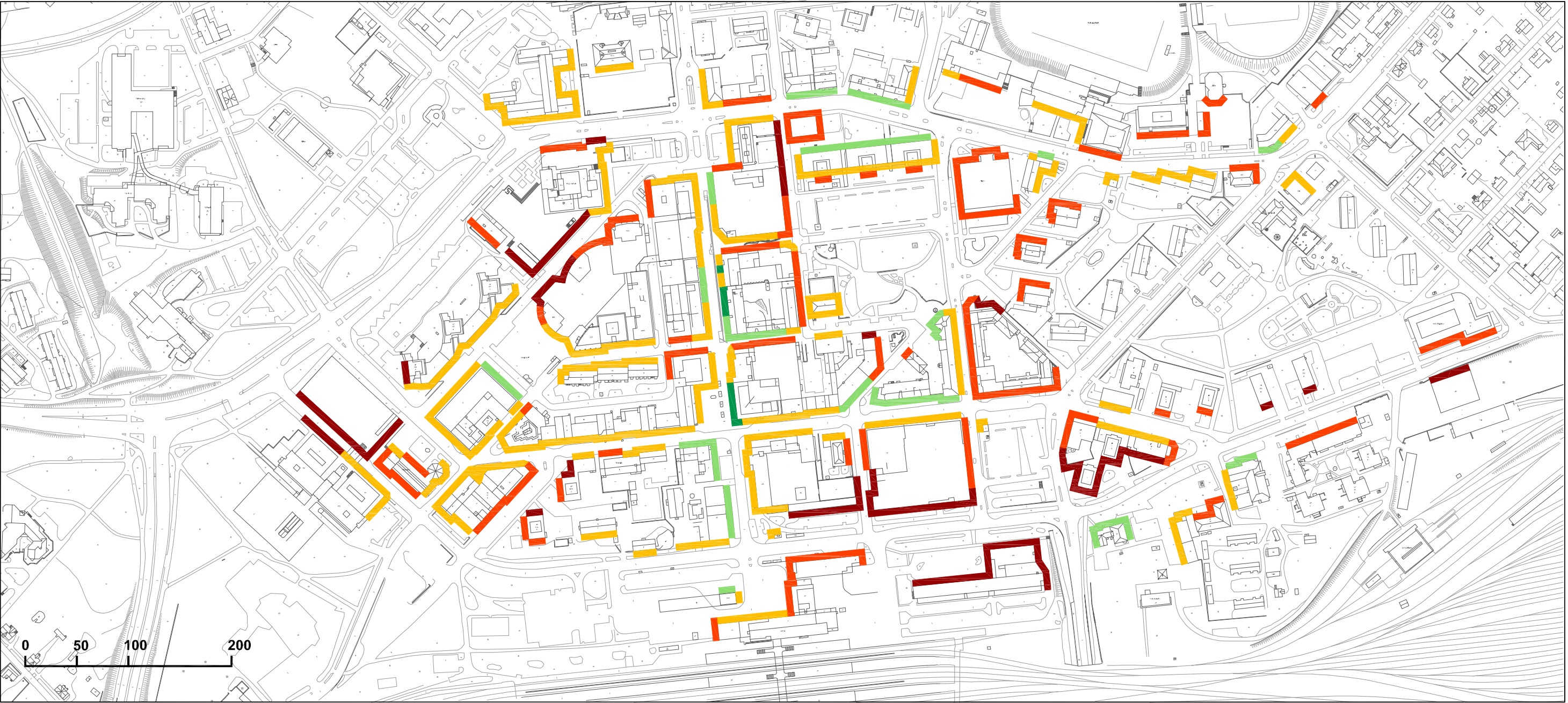
KATUTILAN LAATU

Rakennusten sisällä olevat ja kadun puolella tapahtuvat toiminnot rikastuttavat toisiaan. Kiinnostava katutila lisää alueen vapaa-ajan käyttöä. Katutilan laatua on arvioitu mielenkiintoisuuden ja toiminnallisen monipuolisuuden näkökulmasta.

1. VIEHÄTTÄVÄ	2. HYVÄ	3. KESKINKERTAINEN	4. TYLSÄ	5. EPÄMIELLYTTÄVÄ
				
				
Paljon pieniä liiketiloja ja sisäänkäyntejä, monipuolisia toimintoja katutasossa, mielenkiintoisia julkisivuja, laadukkaita materiaaleja, katutaso on otettu osaksi rakennuksessa olevaa toimintaa.	Pieniä ja keskikokoisia liiketiloja, jonkin verran yksityiskohtia katutason julkisivussa.	Keskisuuria liiketiloja, tylsiä julkisivuja, vähän toimintoja katutasossa, vaatimattomat materiaalit. / Arvokkaat vanhemmat rakennukset, laadukkaat materiaalit, vähän tai ei lainkaan toimintoja katutasossa.	Suuria liiketiloja ja vähän sisäänkäyntejä, yksitoikkoisia julkisivuja ja toimintoja katutasossa.	Ei toimintoja katutasossa, ei mitään mielenkiintoista julkisivussa.

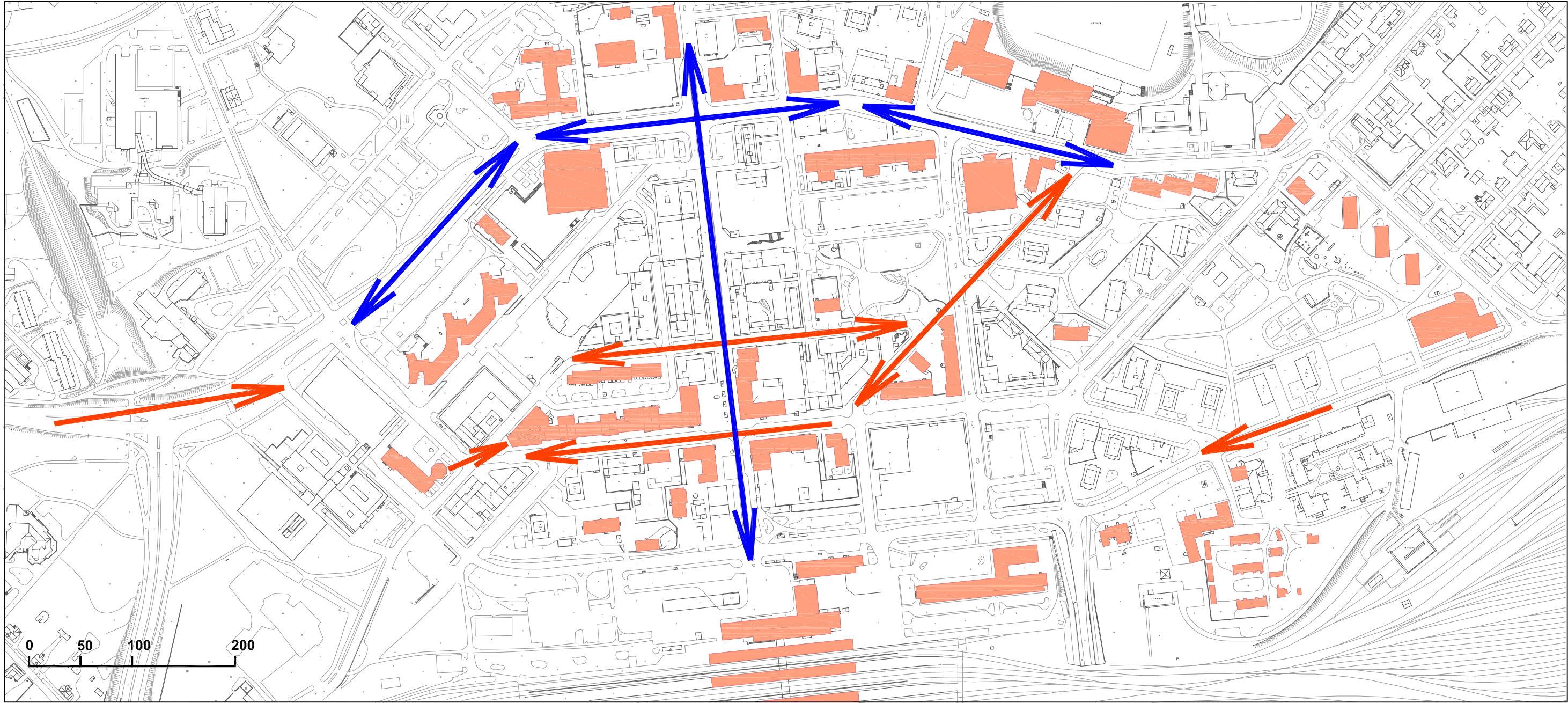


KATUTILAN LAATU	Kouvola <span></span> ydinkeskusta	1:4000	14.6.2012 ML
<div></div> LUOKKA 1: VIEHÄTTÄVÄ	<div></div> LUOKKA 4: TYLSÄ		
<div></div> LUOKKA 2: HYVÄ	<div></div> LUOKKA 5: EPÄMIELLYTTÄVÄ		
<div></div> LUOKKA 3: KESKINKERTAINEN			



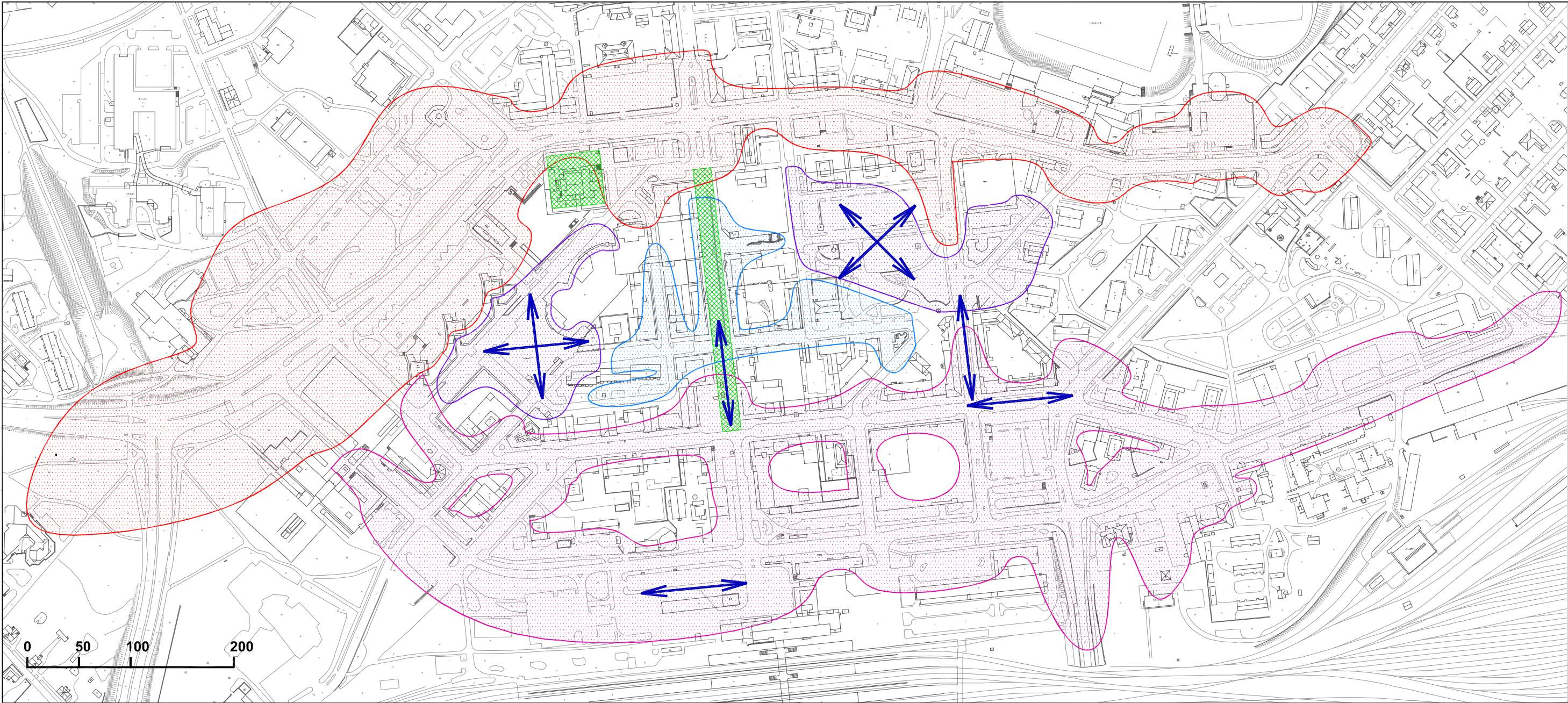


NÄKYMÄT	Kouvola <span></span> n ydinkeskusta	1:4000	14.6.2012 ML
<div><div></div> MERKITTÄVÄT RAKENNUKSET(KOUVOLAN RAKENNETUN YMPÄRISTÖN INVENTOINTI)</div> <div><div></div> TÄRKEÄT KATUTILAT TAI NÄKYMÄT (KOUVOLAN RAKENNETUN YMPÄRISTÖN INVENTOINTI)</div> <div><div></div> TÄRKEÄT JA KEHITETTÄVÄT NÄKYMÄT</div>			



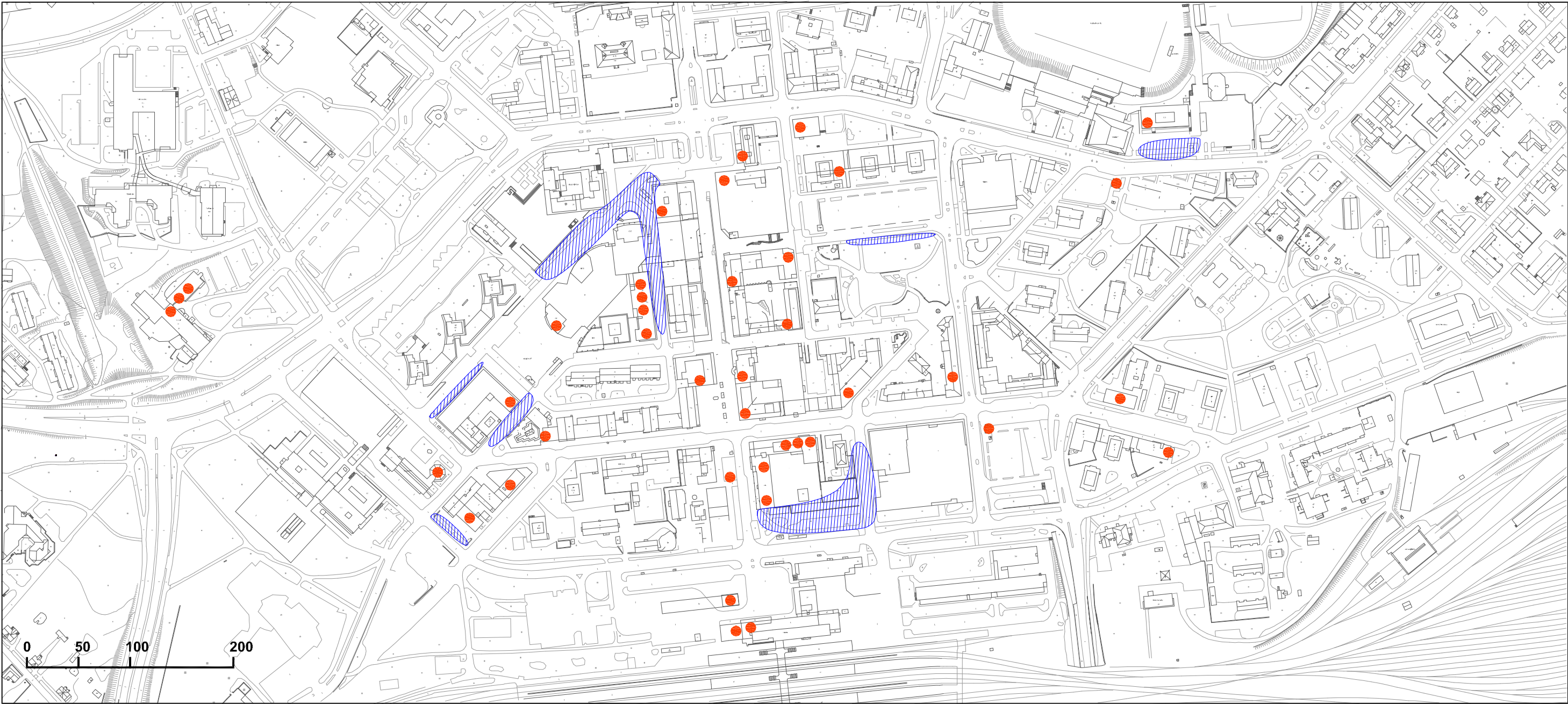


YMPÄRISTÖHÄIRIÖT	Kouvola <span></span> ydinkeskusta	1:4000	14.6.2012 ML
<div><div></div></div> MELU, HÄIRITSEVÄ	<div><div></div></div> MELU, HILJAINEN		
<div><div></div></div> MELU, MELKO HÄIRITSEVÄ	<div><div></div></div> TUULINEN PAIKKA		
<div><div></div></div> MELU, KOHTUULLINEN	<div><div></div></div> ESTEELLISET KOHTEET		



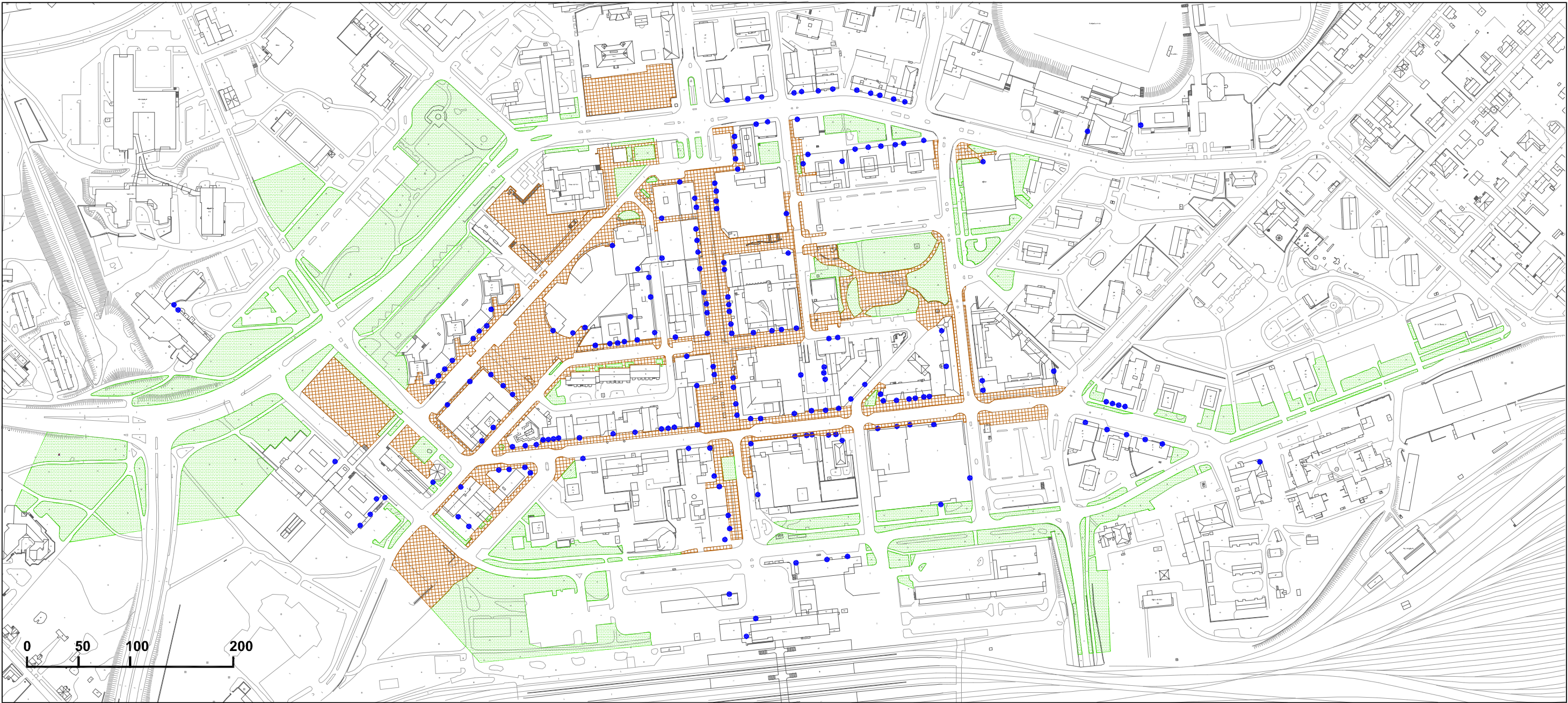


ILTA	Kouvolan ydinkeskusta	1:4000	14.6.2012 ML
<div><div><div></div><div>ILTAAN PAINOTTUVA TOIMINTA (BAARIT, RAVINTOLAT, HOTELLIT, ELOKUVATEATTERIT YMS.)</div></div><div><div></div><div>HUONO VALAISTUS</div></div></div>			









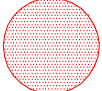


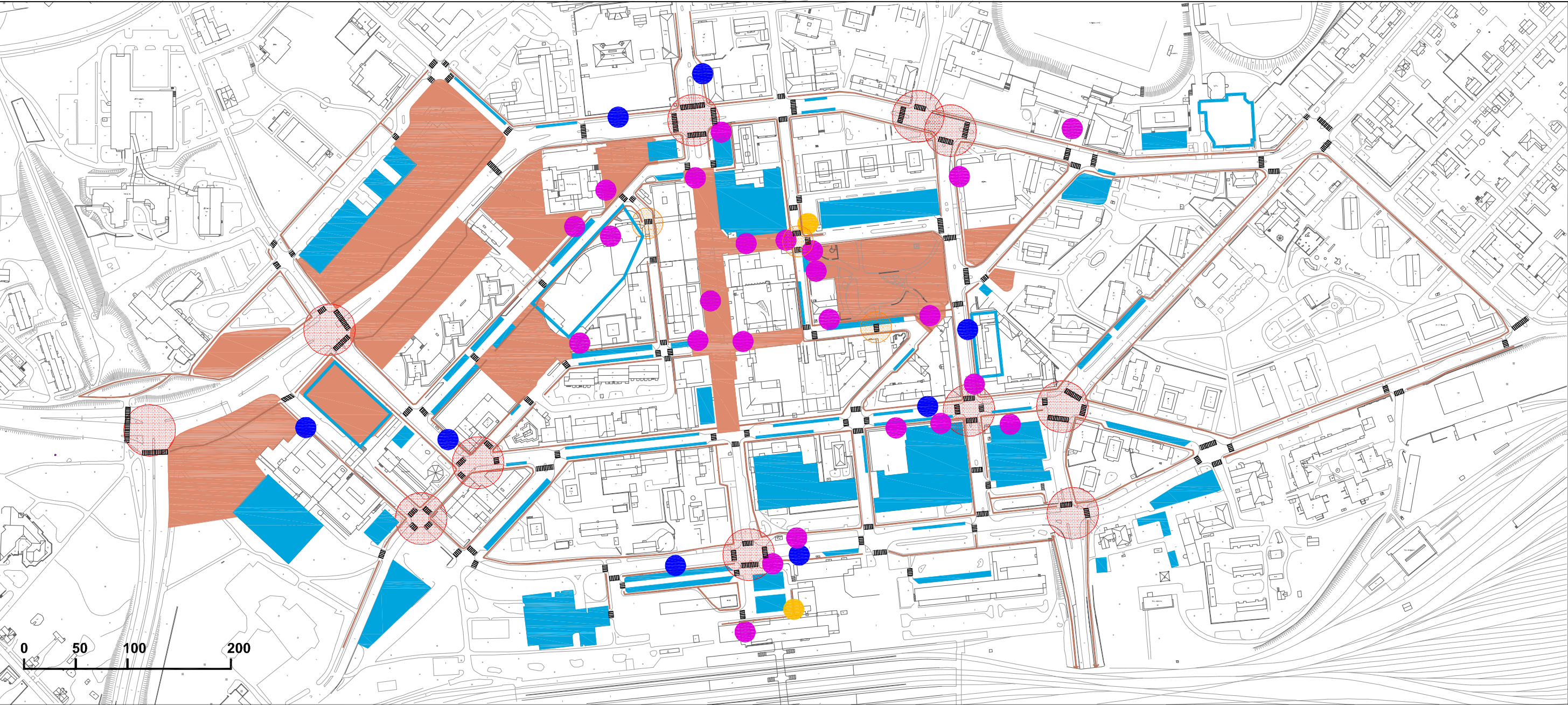


PÄÄLLYSTEET JA SISÄÄNKÄYNNIT	Kouvolaan ydinkeskusta	1:4000	14.6.2012 ML
<div><div><div></div><div>NURMI, PENSASRYHMÄT</div></div><div><div></div><div>SORA, KIVI, BETONI</div></div><div><div></div><div>SISÄÄNKÄYNNIT</div></div></div>			



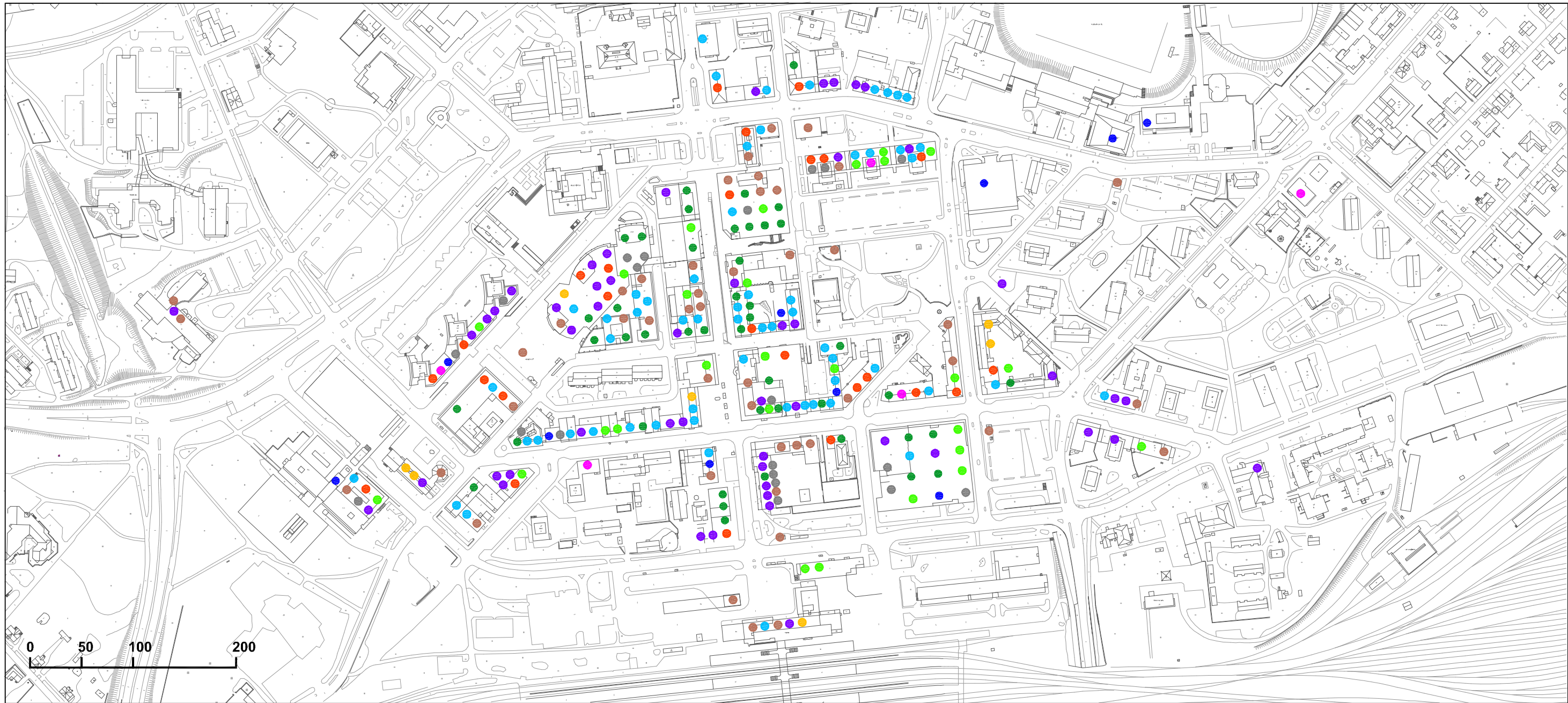


LIIKENNE	Kouvola ydinkeskusta	1:4000	14.6.2012 ML
 POLKUPYÖRÄPAIKOITUS (NOIN 650 KPL)	 HIDASTE	 PYSÄKÖINTI	JALANKULKIJAT
 BUSSIPYSÄKKI	 SUOJATIE	 PYSÄKÖINTI	 KÄVELYKATU, PUISTOT, TORIT, AUKIOT
 TAKSITOLPPA	 LIIKENNEVALOT	(PYSÄKÖINTIPAIKKOJA YHTEENSÄ NOIN 2500 KPL)	





LIIKETILAT, tilanne 2012	Kouvolan ydinkeskusta	1:4000	14.8.2012 ML
<div><div></div> MUOTI</div> <div><div></div> KAUNEUS JA TERVEYS</div> <div><div></div> RAVINTOLAPALVELUT</div> <div><div></div> TEE ITSE JA HARRASTEET</div>	<div><div></div> PÄIVITTÄISTAVARA</div> <div><div></div> KOTI</div> <div><div></div> PALVELUT</div> <div><div></div> UREHILU, VIIHDE JA KULTTUURI</div>	<div><div></div> MUU</div> <div><div></div> VAPAA LIIKETILA</div>	



ONGELMAT	
IMAGO	Ohikulkija näkee kaupungista vain radan varren ja suuret betonirakennukset. Matkakeskusten ympäristöä kehittämällä ja näkymien parantamisella voi kohentaa mielikuvaa harmaasta kaupungista.
VEDEN PUUTTUMINEN KESKUSTASTA	Katupuro Manskilla ei ole ratkaisu tähän. Kymijoki ei ole kaukana, hyvä reitti rantaan tuo sen vielä lähemmäs keskustaa.
BETONI RAKENNUSMATERIAALINA	Kun tulee aika korjata näitä betonitaloja, alkuperäisen idean säilyttäminen ei aina ole välttämätöntä.
YHTEYDET	Tärkeiden paikkojen väliset yhteydet vaativat paljon kehittämistä. Kouvolan sisäinen ja lähialueiden liikenne on pitkälti henkilöautojen varassa.
TERVASKANKAAN KAUPPA-ALUE	Markettialueelle muutaman kilometrin päähän keskustasta valmistuva kauppakeskus voi aiheuttaa palvelujen siirtymisen pois ydinkeskustasta.

MAHDOLLISUUDET	
MITTAKAAVA	Kouvolan keskusta on ihmisen kokoinen kompakti kokonaisuus.
MONIPUOLISUUS	Tarjolla on monipuolinen valikoima vaatekauppoja, ravintoloita, tapahtumia ja harrastusmahdollisuuksia. Viihtyisä keskusta vetää puoleensa lisää palveluita ja ihmisiä.
RAKENNE	Kouvolan keskusta on rakenteeltaan mielenkiintoinen ja monipuolinen. Hyvät lähtökohdat tarjoavat paljon kehittämismahdollisuuksia.
SIJAINTI	Keskusta sijaitsee liikenteellisessä solmukohdassa, joten mahdollisuus houkutella alueelle matkailijoita on tältä osin erinomainen.
TERVASKANKAAN KAUPPA-ALUE	Tervaskangas sijaitsee Kouvolan ydinkeskustan ja Kuusankosken keskustan välissä, joten näiden keskustien välistä reittiä kannattaa kehittää. Kauppakeskukseen mennään tekemään ostoksia, viihtyisään kaupunkikeskustaan mennään viettämään aikaa.