

Aalto-yliopisto
Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu
Arkkitehtuurin laitos
Maisema-arkkitehtuurin koulutusohjelma
Diplomityö
Paula Hurme
2017

KOUVOLAN KAUPUNKIVIHREÄN JÄLJILLÄ

Kouvolan puutarhakulttuuri ja keskustapuistojen kehitysvaiheet

KOUVOLAN KAUPUNKIVIHREÄN JÄLJILLÄ

Kouvolan puutarhakulttuuri ja keskustapuistojen kehitysvaiheet

Aalto-yliopisto
Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu
Arkkitehtuurin laitos
Maisema-arkkitehtuurin koulutusohjelma
Diplomityö
Paula Hurme
2017

TIIVISTELMÄ

Tekijä: Paula Hurme

Työn nimi: Kouvolan kaupunkivihreän jäljillä

Laitos: Arkkitehtuurin laitos

Professuuri: Maiseman suunnittelu ja hoito

Työn valvoja: Ranja Hautamäki / Mari Ariluoma

Työn ohjaaja: Kouvolan kaupungin kaavoitusarkkitehti Kaisa Niilo-Rämä

Kieli: Suomi

Vuosi: 2017

Sivumäärä: 114 + 3 liitettä

Avainsanat: Kouvola, kaupunkivihreä, keskustapuisto, kaavoitus, puutarhakulttuuri, asemaympäristö

Diplomityössä tutkitaan Kouvolan puutarhakulttuurin muotoutumista ja keskustan puistojen rakentumista suhteessa kaupunkirakenteen muuhun kehitykseen. Tavoitteena on ollut hahmottaa kokonaiskuva nykyisen Kouvolan historiallisista viheralueista ja tunnistaa kouvolaalaisen puutarhakulttuurin erityispiirteet. Kohdealueena on vuonna 2009 kuntaliitoksen myötä syntynyt Kouvola, johon liitettiin Kuusankosken ja Anjalankosken kaupungit sekä Elimäen, Valkealan ja Jaalan kunnat. Kokonaiskuvan jälkeen työssä tarkennetaan Kouvolan keskustan keskeisimpiin puistoihin ja selvitetään niiden historiaa ja merkitystä kaupunkikuvassa. Työn lopussa esitetään kehittämisehdotuksia, joiden avulla Kouvolan asemayhdyskunnan historiaa saataisiin kaupunkikuvassa näkyvämmäksi ja keskustan viherverkostoa yhtenäisemmäksi.

Kouvolan historiaan kytkeytyy monenlaista puutarhakulttuuria. Kaupunkivihreän alkusoluna on ollut asemayhdyskunta puistoalueineen. Rautateillä oli jo 1800-luvun lopulla oma puutarhakulttuurinsa, joka näkyi myös

Kouvolan asemalla. Samoihin aikoihin asemayhdyskunnan kanssa kasvoivat teollisuusyhdyskunnat Kuusankoskelle, Myllykoskelle ja Inkeröisiin. Myös tehtaiden ja niiden asuinalueiden yhteyteen rakennettiin puistoja, jotka olivat tärkeä osa tehtaiden julkisuuskuvaa. Lisäksi Kouvola on varuskuntakaupunki ja myös varuskunta-alueilla on alusta asti ollut rakennettuja puistoja.

Kouvolan keskustan puistojen ja viherverkoston muotoutumiseen ovat vaikuttaneet kaupungin kaavoituksessa eri aikoina vallinneet ideologiat. Oletettavasti myös rautateiden, teollisuuden ja varuskuntien viheralueilla on ollut vaikutusta kaupunkipuistojen kehitykseen. Työssä kuvataan kaavoituksen vaiheita ja kerrotaan puistorakentamisesta eri vuosikymmenillä. Keskustapuistojen kehitys kulkee käsi kädessä kaupungin muun kehityksen kanssa. Pienipiirteisen kauppalan puistikot muuntuivat vähitellen 1960-luvun modernismia edustaviksi avariksi kaupunkipuistoiksi. Asemayhdyskunnan viheralueet ovat suureksi osaksi kadonneet kaupunkikuvasta, mutta joitakin elementtejä ja osa-alueita on

vielä jäljellä. Kadonneista piirteistä huolimatta Kouvolan puutarhakulttuuri on monimuotoinen, ja keskustan kehitysvaiheet kertovat mielenkiintoisen tarinan yhteiskunnallisten muutosten vaikutuksista kaupunkisuunnitteluun.

Työn tarkoituksena on ollut tuottaa tietoa Kouvolan kaupunkisuunnittelun tarpeisiin. Historiallisiin viheralueisiin kohdistuu suunnittelussa paineita, kun kaupunkirakennetta halutaan tiivistää ja tehostaa. Kaupunkivihreän arvot on tärkeää tunnistaa. Historialliset alueet ja elementit ovat osa kaupungin kollektiivista muistia, ja siksi niiden säilyttäminen on tärkeää. Paikallisten erityispiirteiden hahmottaminen auttaa jatkossa päättämään mitkä historialliset viitteet kaupunkikuvassa ovat erityisesti säilyttämisen tai korostamisen arvoisia. Vihreyden ja historian korostaminen tuovat moniulotteisuutta koko kaupungin imagoon, mikä myös on ollut työssä yhtenä lähtökohtana.

ABSTRACT

Author: Paula Hurme

Title of thesis: On the trail of Kouvola garden culture and city parks

Department: Department of Architecture

Professorship: Landscape Planning and Management

Thesis supervisor: Ranja Hautamäki / Mari Ariluoma

Thesis advisor: Kaisa Niilo-Rämä, planning architect of Kouvola city

Language: Finnish

Vuosi: 2017

Number of pages (report + annex): 114 + 3

Keywords: Kouvola, city green, city park, town planning, garden culture, railway station area

The thesis explores the garden culture and city parks of Kouvola. The goal of the thesis is to get an overall picture of historical green areas in Kouvola and to identify the characteristic features of the local garden culture. The target area in the thesis is the “new” Kouvola, which was formed in 2009 when Kuusankoski, Anjalanoski, Elimäki, Valkeala and Jaala municipalities merged with Kouvola city. After the overall picture the thesis focuses on the central parks in Kouvola city and explores their history and meaning in cityscape. The city parks are researched in relation to the town planning and development of urban structure. In the end of the thesis suggestions are made to make the history of railway station area of Kouvola more visible and the network of central green areas more unified.

Many kinds of garden culture are bound in the history of Kouvola. The starting point of the city was the railway station area with its parks. The Finnish State Railways had their own garden culture already in the end of the 19th century and this culture could well be seen in Kou-

vola. At the same time with Kouvola railway community grew the industrial communities in Kuusankoski, Myllykoski and Inkeroinen. Also in the industrial communities the parks and gardens had an important role as part of the company image. In addition to the railways and factories, Kouvola is a city of garrisons. The garrisons were built in the beginning of 20th century and since then there have also been parks in the garrison areas.

The central parks and the green network in Kouvola inner city have been formed and influenced by the different ideologies that have prevailed in city planning in different times. Assumingly, the development of city parks has also been influenced by the railway station parks and the parks in the industrial and garrison areas. This thesis describes the different periods in city planning and park construction in Kouvola showing that the development of city parks goes hand in hand with the overall development of urban structure. The small scale parks of pre-war Kouvola were gradually turned into wide, modernistic cityparks. The parks of the railway

station community have mostly disappeared from the cityscape but some elements still exist. Despite the lost elements the garden culture of Kouvola is diverse. The development of the inner city tells an interesting story about how social changes affect the city planning.

The aim of the thesis is to produce information for Kouvola city planning. Historical parks are under significant pressure caused by compressing and intensifying the urban structure. It's important to identify the values of urban green and acknowledge the central role of historical areas and elements as part of the collective memory of the city. Understanding the local features helps in deciding which elements should be saved or highlighted in cityscape. Emphasizing the green and historical aspects of the cityscape also affects the city image which has also been one of the starting points for this thesis.

ALKUSANAT

Päädyin tekemään diplomityötäni Kouvolaan jonkinlaisen sattuman kautta. Aiheen etsintä oli pyörinyt pääsääni jo pidemmän aikaa, kun satuin keväällä 2016 vierailemaan lyhyesti Kuusankoskella, joka on nykyisin osa Kouvola. Ennakkokäsitykseni Kuusankoskesta perustui lähinnä lakkautettuihin tehtaisiin ja suuriin työttömyyslukuihin, mutta visuaalisesta ympäristöstä minulla ei juurikaan ollut käsitystä. Pikavisiitilläni huomioni kiinnittyi moniin kiinnostaviin kohteisiin, kuten Kymihtiön komeisiin tehtaisiin sekä niiden viehättäviin asuinalueisiin. Ja koska minua kiehtovat kaupunkikuvassa näkyvät historian kerrokset, aloin miettiä voisinko diplomityöni puitteissa tutkia näitä kerrostumia tarkemminkin. Päädyin siis tiedustelemaan diplomityön aihetta Kouvolan kaupungilta.

Kouvolan kaupungin kaavoitusarkkitehti Kaisa Niilo-Rämä vastasikin kertomalla, että Kouvola puistojen ja puutarhojen historiaa oli tähän mennessä tutkittu ”syn-tisen vähän”. Aiheelle oli siis tilausta. Kaisan alustavana ajatuksena oli, että historialliset viheralueet voitaisiin kartoittaa ja inventoida kevyesti sillä ajatuksella, että onko mitään alkuperäistä jäljellä. Sen jälkeen voitaisiin esimerkiksi valita jokin ajankohtainen maankäytön suunnitteluun liittyvä kohde, jota voitaisiin inventoida tarkemmin. Inventoinnin tasolle ei tässä työssä lopulta päästy, sillä kohteita ja aineistoa on valtavasti. Työstä muodostuikin yleisluontoisempi kartoitus Kouvolan puutarhakulttuurin ja puistojen kehityksestä.

Kouvola on todellakin ”muutakin kuin rautatieristeys”, kuten Rurik Wasastjernan hiljattain laatiman rakennus-historiallisen inventoinnin otsikko kuuluu. Kaupungin historiaan kytkeytyy kartanoita, rautateitä, teollisuutta ja varuskuntia, joilla kaikilla on ollut oma merkityksensä myös puutarhakulttuurin kehityksessä.

Työn edetessä kävi ilmi, että Kouvola löytyy myös huomattavan aktiivista kotiseutukulttuuria. Esimerkiksi Kuusankoski-Seura julkaisee säännöllisesti laadukasta kotiseutujulkaisua, ja myös asemakylästä ja kasarmialueista on laadittu omat muistelmansa. Kouvolan betonisen ulkokuoren ja kolauksia saaneen maineen alle kätkeytyy siis paljon kotiseuturakkautta ja ylpeyttä omasta asuinpaikasta. Tätä puolta Kouvola haluaisin itsekin nostaa työssäni esille, ja kantaa oman korteni kekoon Kouvolan maineen parantamiseksi.

Kiitän Kouvolan kaupunkia ja erityisesti Kaisa Niilo-Rämää siitä, että sain mahdollisuuden diplomityön tekemiseen. Oli mielenkiintoista viettää yksi syyskuu Kouvola paikkakuntaa tutkien. Kiitän myös muuta Kouvolan kaupungin kaupunkisuunnittelun henkilökuntaa avusta ja kannustavasta suhtautumisesta työhöni. Lisäksi kiitän muita työssäni auttaneita tahoja, kuten henkilökuntaa Rautatiemuseossa, Arkkitehtuurimuseossa, Elinkeinoelämän Keskusarkistossa, Puolustushallinnon Rakennuslaitoksen arkistossa sekä Kouvolan kaupunginarkistossa. Lämpimästi kiitän myös Kouvolan Poikilo-museoiden amanuenssia Kimmo Seppästä, joka auliisti antoi keräämäänsä Kouvolan viheralueiden historiaa koskevaa aineistoa käyttöni. Kouvolan entistä kaupunginpuutarhuria Sakari Värriä kiitän mielenkiintoisesta haastattelusta ja puistopuutarhuri Eija Leppästä avusta ja vinkeistä tiedonkeruuseen liittyen.

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ	5	1 KOUVOLAN SEUTU		3 KESKUSTAPUISTOJEN KEHITYSVAIHEET	
ABSTRACT	6	1.1 MAISEMARAKENNE	18	3.1 ASEMAHDYSKUNTA	46
ALKUSANAT	7	1.2 KASVILLISUUS	20	- Asemanseutu 1900-luvun alkupuolella	46
JOHDANTO	11	1.3 ASUTUS	20	- Sodan jäljet	51
- Lähtökohtia	12	- Kymenlaakson asuttaminen	20	- Asema-alueen kehitys 1950-luvulta alkaen	52
- Työn tavoitteet ja aiheen rajaus	14	- Kouvolan kylä	21	- Asemanseudun nykytilanne	58
		- Nykyinen asutus	21	- Asemanseudun tulevaisuus	60
		1.4 YHDYSKUNNAN KEHITYS	22	3.2 KAAVOITUS JA PUISTORAKENTAMINEN	62
		- Teollisuuden tulo	22	- Ensimmäinen asemakaava	62
		- Rautatiet	24	- Toinen asemakaava	65
		- Varuskunnat	26	- Puistorakentamisen alkuvaiheet	67
				- Sodanjälkeinen kaavoitus	69
		2 KOUVOLAN SEUDUN PUUTARHA-KULTTUURI		- Puistorakentaminen sodan jälkeen	69
		2.1 KARTANOT	30	- Yleiskaava 1954	70
		2.2 KOTIPUUTARHAINNOSTUS	31	- 1960-luvun keskustasuunnitelma	71
		2.3 RAUTATEIDEN VAIKUTUS	32	- Keskustan puistojen kehitys 1950-1960-luvuilla	73
		- Rautateiden puutarhakulttuuri Suomessa	32	- Puistorakentaminen 1970-1980-luvuilla	76
		- Asemapuistojen kasvillisuus	34	- Kaavoitus ja keskustan visiot 1970-luvulta alkaen	78
		- Rautateiden puutarhatoiminta Kouvolassa	35		
		2.4 TEOLLISUUSYMPÄRISTÖT	37		
		2.5 VARUSKUNTIEN VIHERALUEET	41		

3.3 KESKEISET KESKUSTAPUISTOT	81
- Jaakonpuisto	82
- Keskuspuisto	84
- Salpapuisto	86
- Urheilupuisto	87
- Kaupungintalon puisto	90
- Läänipuisto	92
4 JOHTOPÄÄTÖKSET	
4.1 KOUVOLAN KAUPUNKIVIHREÄN ARVOT	96
- Asemanseutu	97
- Keskustapuistot	97
4.2 KOUVOLAN PUUTARHAKULTTUURIN ERITYISPIIRTEET	99
4.3 KAUPUNKIVIHREÄN KEHITTÄMISEHDOTUKSIA	102
- Asemanseutu	102
- Keskustapuistot	106
4.4 SUOSITUKSIA JATKOTUTKIMUKSELLE	110
LOPPUSANAT	111
LÄHTEET	112
LIITTEET	114



Kymintehtaan ympäristöä syksyllä 2016



*Kymintehtaan johtokunnan huvilan edustan istutuksia 1930-luvulla.
Kouvolan kaupunginmuseo.*

JOHDANTO

Historian tuntemus luo pohjaa paikkakuntien ja niiden asukkaiden identiteetille. On sanottu, että erityisesti taloudellisesti vaikeina aikoina ihmiset kaipaavat elämäänsä kulttuuria ja tietoa menneisyydestä sekä omista juuristaan. Paikallishistorian tuntemus on tärkeää myös tulevaisuuden kannalta. Kun historia tunnetaan, osataan alueellisia erityispiirteitä jatkossakin arvostaa ja hyödyntää.

Kouvola ei ehkä parhaiten tunneta viheralueistaan. Kaupungin rakennushistoriaa on viime vuosina inventoitu perusteellisesti, mutta viheralueiden kehitys on jäänyt vähemmälle huomiolle. Yleisestikin kulttuuriympäristön tutkimus ja dokumentointi painottuu rakennuksiin, joiden tutkimus ehkä onkin yksiselitteisempää kuin elävän ja muuttuvan viherympäristön. Kuitenkin historiallisten puistojen ja puutarhojen suojeluun ja hoitoon kehottaa jo Firenzen julistuskin vuodelta 1982. Julistuksen mukaan puistot ja puutarhat ovat rakennus- ja puutarhakulttuurin luomuksia, joilla on yleistä taiteellista ja historiallista merkitystä. Mielenkiintoa ja arvostusta niitä kohtaan tulisi herättää kaikella mahdollisella toiminnalla.

Tässä työssä on perehdytty yhden suomalaisen kaupungin puutarhakulttuuriin ja sen keskustapuistojen kehitykseen. Rautatiepaikkakuntana tunnetun Kouvolan kaupunkivihreän alkuna on ollut asemapuisto, jonka ympärille koko kaupunki on lähtenyt rakentumaan. Kaupungin muiden puistojen rakentaminen sai vielä odottaa, mutta samoihin aikoihin asemayhdyskunnan kehittämisen kanssa kasvoivat teollisuusyhdyskunnat

Kouvolan liepeille. Tehtaiden puistoja suunnittelemaan kutsuttiin maan nimekkäimpiä puutarhasuunnittelijoita. Niin Kouvolan ympäristössä kukoistanut kartanokulttuuri kuin rautateiden, teollisuuden ja varuskuntien puutarhatoimintakin ovat olleet pohjana kaupungin puistokulttuurin kehittymiselle.

Työn painopisteenä ovat Kouvolan keskustan puistoalueet. Taustaksi on kerrottu koko Kouvolan seudun kehitysvaiheista ja puutarhakulttuurin osatekijöistä. Työn otsikkona olevalla kaupunkivihreällä tarkoitetaan nimenomaan rakennettuja puistoja, vaikka taajamametsät ovatkin tärkeä osa Kouvolan viherverkostoa. Työn tavoitteena on ollut tuottaa pohjatietoa tulevaisuuden suunnittelua varten. Viheralueiden rakentamisvaiheet on hyvä tiedostaa, jotta tiedetään miten nykytilanteeseen on tultu ja mikä on arvokasta tulevaisuudessa. Tiedolla on merkitystä myös kaupungin identiteettiä ajatellen. Vaikka suuri osa esimerkiksi rautateiden viherympäristöstä on kadonnut uuden rakentamisen myötä, on tärkeää tietää mitä on ollut. Historia tuo tärkeän ulottuvuuden ympäristön kokemiseen ja lisää ihmisten paikkaan sitoutumisen tunnetta.

Diplomityö on laadittu Kouvolan kaupungin maankäytön suunnittelun (1.1.2017 alkaen kaupunkisuunnitelu) yksikölle. Työ on tehty osittain työsuhteessa, osittain itsenäisesti. Paikan päällä Kouvolaissa työskentely tapahtui syksyllä 2016.

LÄHTÖKOHTIA

Aiempi tutkimus

Diplomityön yhtenä lähtökohtana on maisemantutkija Maunu Häyrysen kirjoittama teksti kirjassa, joka julkaistiin Kouvolan taidemuseon ”Puolivilli puutarha” –näyttelyn yhteydessä kesällä 2015. Kirja on nimeltään ”Maasta luotua”, ja se on kooste puutarhataiteen historiaa, ihmisen luontosuhteen pohdintaa ja biotaiteen esittelyä. Häyrysen artikkeli käsittelee Kouvolan puutarhakulttuuria ja sitä, miten vähän sitä on tutkittu. Häyrysen mukaan Kouvolla on varsinkin vuonna 2009 tapahtuneen kuntaliitoksen myötä kaikki syyt tulla kutsuksi puutarhakaupungiksi, sillä moniin Kouvolan historiallisiin vaiheisiin liittyy eri aikoina suunniteltuja puistoja ja puutarhoja. Häyrynen luo tekstissään tiiviin katsauksen Kouvolan alueen historiallisiin puistoihin ja puutarhoihin ja esittelee samalla mittavan listauksen lähdeaineistoja.

Toinen tärkeä lähtökohta työlle on ollut Kouvolan kaupungin teettämä kaavoitus- ja rakennusperinnön inventointi, joka toteutettiin vuosina 2008-2015. Työn tekijänä toimi kotkalainen arkkitehti Rurik Wasastjerna. Inventoinnin ensimmäinen osa koski Kouvolan keskustaaajamaa, ja jälkimmäinen osa entisen Kuusankosken kaupungin aluetta. Molemmat inventoinnit julkaistiin myös kirjoina. Kouvolan keskustaaajamaa käsittelevä kirja on nimeltään ”Muutakin kuin rautatieristeys”, ja se on toiminut tärkeänä lähteenä tässä työssä. Kirjas-

sa tarkastellaan Kouvolan keskustaajaman kaupunkikuvaa historiallisten tapahtumien, kaavoituksen ja rakennussuunnittelun kautta. Inventoinnin perusteella Kouvolan ensimmäisissä asemakaavoissa näkyy selvä pyrkimys puutarhakaupunki-ideologian mukaiseen kaupunkirakenteeseen ja Wasastjerna on tarkastellut viheralueiden osuutta kaupunkirakenteessa myös kaupungin myöhemmissä kehitysvaiheissa. Kouvola käsittelevä kirja on palkittu vuoden 2011 parhaana taidekirjana, ja sitä voi pitää merkittävänä kulttuuritekona Kouvolan imagon parantamiseksi. Kirjasta on sanottu, että se kumoo vanhat myytit rumista betonirakennuksista ja Kouvolan kaupungin historiattomuudesta.

Eniten Kouvolan seudun puutarhakulttuuria on tutkinut Poikilo-museoiden amanuenssi Kimmo Seppänen. Etupäässä hän on tutkinut Kymiyhtiön tehtaanpuistojen historiaa, mutta hän on myös laatinut lukuisia artikkeleita muista Kouvolan puutarhakulttuuriin liittyvistä aiheista. Seppänen on lisäksi kerännyt suuren määrän lähdeaineistoa puistoihin ja puutarhoihin liittyen, ja aineistoa on hyödynnetty tässäkin työssä. Seppäsellä on historiakoulutuksensa lisäksi myös puutarhurin tutkinto, joten puutarha-aihe on hänelle läheinen.

Kaupungin toiveet

Työn aloitusvaiheessa keskusteltiin Kouvolan kaupungin kaupunkisuunnittelun edustajien kanssa, että työn ”peruspilareina” voisivat olla kolme kaupungin rakentamisen kannalta tärkeää teemaa, eli rautatieympäristöt, tehdasympäristöt ja kasarmialueet. Näiden lisäksi tutkittavaa riittäisi kaupungin muissa keskeisissä puistoissa, ja koko puistotoimen kehityksessä. Kartanoympäristöt jätettiin selvityksestä suosiolla pois, sillä tarkoitus oli tutkia etupäässä kohteita, joihin kohdistuu tällä hetkellä jonkinlaista maankäytöllistä painetta. Kartanot myös sijaitsevat Kouvossa tiiviin kaupunkirakenteen ulkopuolella.

Työn edetessä kävi ilmi, että laajaa aihetta täytyy rajata, ja lopulta työn painopisteeksi muodostuivat Kouvolan keskustan puistojen kehitysvaiheet. Kehityksen alkupisteessä on jo lähes kadonnut Kouvolan asemayhdyskunta puistoalueineen ja sitä onkin työssä käsitelty Kouvolan ensimmäisenä kaupunkipuistona. Rautateiden, tehdasyhdyskuntien ja kasarmialueiden puutarhatoimintaa ja viheralueita on esitelty taustoittamaan paikkakunnan puutarhakulttuurin kehittymistä. Myös kartanoiden puistoista ja puutarhureista kerrotaan lyhyesti.

Kouvossa ei ole tällä hetkellä voimassa olevaa pitkän tähtäimen viheraluesuunnitelmaa. Tämän työn yhtenä tarkoituksena on myös tuottaa lähtökohtia viheralueiden strategiselle suunnittelulle.

Kouvolan imago

Historialliset kerrostumat ovat osa kaupungin identiteettiä ja siten myös imagoa. Kouvolaa on syytetty historiattomaksi ja mielenkiinnottomaksi paikkakunnaksi, ja se on aikoinaan Pahasika-lehdessä nimetty Suomen turhimmaksi kaupungiksi. Kaupungin kyseenalaista mainetta on sittemmin pönkitetty useissa yhteyksissä. Viimeksi Helsingin Sanomien Nyt-liitteen kyselyssä kesällä 2016 Kouvola selviytyi voittajaksi, kun etsittiin Suomen karuinta kesäkaupunkia. Kouvolan kaupunki on myös itse osallistunut karun mielikuvan ylläpitämiseen, tosin pilke silmäkulmassa. Kaupunkia on esimerkiksi markkinoitu betonihelvetti-kampanjalla ja myös Kouvolaliitto-projekti sai joitakin vuosia sitten runsaasti huomiota.

Kaupungin karuun maineeseen lienee suurimpana syynä 1960-luvulla tapahtunut keskusta-alueen uudistaminen. Tuolloin juuri kaupungiksi julistettu Kouvola kohensi kaupunkikuvaansa rankalla kädellä ja vanha pienimittakaavainen miljöö sai väistyä uuden ja modernin tieltä. Betoni oli aikakauden tyypillinen rakennusmateriaali, ja se löi leimansa kaupungin imagoon. Betonirakentamisesta löytyy Kouvolasta niin hyviä kuin huonojakin esimerkkejä. Tietyt ylilyönnit, kuten 1970-luvulla kaupungin paraatipaikalle rakennettu Pohjola-talo, ovat antaneet kasvot Kouvolalle, ja harvalla on edes kiinnostusta tutustua kaupunkiin sen maineen takana.

Kouvolalla on kuitenkin oma historiansa, joka heijastelee koko suomalaisen yhteiskunnan kehitysvaiheita. Moniin historian osa-alueisiin kytkeytyy myös puutarhakulttuuria, jonka esiin nostaminen tuo väriä ja moniulotteisuutta kaupungin imagoon. Myös Kouvolan kaupunkirakenteen kehittämisessä on puistoilla ja viheralueilla alusta asti ollut oma painoarvonsa. Tässä työssä onkin haluttu tuoda enemmän puutarhakaupunkia betonihelvetin rinnalle. Kysymys on siitä, mistä näkökulmasta kaupunkia katsoo, ja kuinka paljon antaa ennakkoluulojen vaikuttaa.



Kouvola on käyttänyt markkinoinnissaan runsaasti itseironiaa. Kuvakaappaus Betonihelvetti-sivustolta.

TYÖN TAVOITTEET JA AIHEEN RAJAUS

Aloitusvaiheen jälkeen työn painopisteeksi muodostuivat Kouvolan keskustan puistot. Niiden vaiheista kerrotaan työssä perusteellisemmin, mutta sen lisäksi luodaan katsaus seudun muuhun puutarhahistoriaan. Maantieteellisesti työn tarkastelualue käsittää koko nykyisen Kouvolan alueen, mutta tarkentuu ”vanhan” Kouvolan keskustapuistoihin. Vanhalla Kouvolalla tarkoitetaan ennen vuoden 2009 kuntaliitosta ollutta Kouvolan kaupunkia. Ajallisesti työn tarkastelujakso sijoittuu 1800-luvulta nykypäivään.

Työn tavoitteena on hahmottaa kokonaiskuva nykyisen Kouvolan historiallisista viheralueista ja tunnistaa kouvoolalaisen puutarhakulttuurin erityispiirteet. Rautateiden puutarhakulttuuria käsitellään työssä perusteellisemmin kuin tehtaiden tai kasarmialueiden, sillä asemayhdyskunta on ollut alkupiste koko keskustan kehitykselle. Kokonaiskuvan jälkeen työssä tarkennetaan keskustan puistoihin ja tutkitaan niiden rakentumista suhteessa kaupunkirakenteen muuhun kehitykseen. Puistoista tunnistetaan kaupunkikuvallisesti ja historiallisesti merkittävimmät kohteet ja havaintojen pohjalta esitetään kehittämisehdotuksia. Työn tarkoituksena on paitsi tuottaa tietoa kaupunkisuunnittelun tarpeisiin myös herättää yleistä mielenkiintoa Kouvolan viheralueita kohtaan.

Rakenne

Rakenteellisesti diplomityö jakautuu neljään osaan. Ensimmäisessä osassa käsitellään koko Kouvolaa ja sen maantiedettä ja historiaa. Tämä toimii taustana seuraavalle osalle, jossa käsitellään Kouvolan kehityksen eri vaiheisiin liittyviä puutarhakulttuurin ilmiöitä. Nämä puolestaan taustoittavat Kouvolan keskustan viheralueiden synty- ja kehitysvaiheita, joista kerrotaan kolmannessa osassa. Viimeisessä osassa tehdään johtopäätöksiä aiemmista osista ja esitetään niiden pohjalta kehittämisehdotuksia.



Kouvolan sijainti Suomessa



Kouvolan sijainti Kymenlaaksossa

1900-luvun alussa Kouvola kuului vielä Valkealan kuntaan. Vuonna 1917 Kouvola tuli taajaväkinen yhdyskunta, ja vuonna 1922 itsenäinen kunta. Vuonna 1923 Kouvola tuli kauppalaksi, ja vuonna 1960 kaupunki.

Vuoden 2009 kuntaliitoksessa Kouvola liitettiin yhteen Anjalankosken kaupungin, Elimäen kunnan, Jaalan kunnan, Kuusankosken kaupungin ja Valkealan kunnan kanssa uudeksi kunnaksi, jonka nimeksi tuli Kouvola. Nykyisen Kouvolan pinta-ala on 2 871 km² ja asukasluku noin 86 000.

Aineistot ja menetelmät

Työtä varten on perehdytty aiheeseen liittyvään kirjallisuuteen, artikkeleihin ja muuhun lähdeaineistoon. Lisäksi on käyty useissa eri arkistoissa ja dokumentoitu niistä löytyvää materiaalia. Aineistoa on löytynyt runsaasti, ja se on auttanut kokonais kuvan hahmottamisessa ja ohjannut työn lopullista rajautumista. Lähdemateriaali antaa useita tarttumakohtia myös jatkotutkimukselle.

Keskustan kehityksen ja kaavoituksen osalta tärkeänä lähteenä on ollut Rurik Wasastjernan laatima Kouvolan kaavoitus- ja rakennusperinnön inventointi vuodelta 2011. Tarkempaa tietoa puistorakentamisen vaiheista on saatu kaupunginarkistossa säilytettävistä kauppala- hallituksen vuosikertomuksista. Työtä varten on myös haastateltu Kouvolan entistä kaupunginpuutarhuria Sakari Värriä, joka on työskennellyt Kouvolan kaupungilla kaikkiaan neljällä vuosikymmenellä. Tehtaiden puutarhakulttuurin taustoittamiseksi on haastateltu Inkeröisten tehtaan entisiä työntekijöitä, ”seniorisuunnittelijoita”.

Tärkeänä menetelmänä työssä on ollut maastohavainnointi, jossa muun lähdeaineiston lisäksi apuna ovat olleet eri aikoina otetut ilmakuvat ja muut valokuvat. Paikan päällä kohteissa on havainnoitu niiden säilyneisyyttä, kuntoa ja merkitystä kaupunkikuvassa. Havaintojen ja lähdeaineistoon perustuvan analysoinnin pohjalta on hahmotettu kokonaiskuva kohteiden nykytilanteesta, nostettu esiin merkittävimmät kohteet sekä laadittu työn lopussa esitetyt kehittämissuhteet.



Kymijoki. Taustalla Myllykosken tehtaan piiput.



1

KOUVOLAN SEUTU

1.1 MAISEMARAKENNE

Kouvolan kaupungin syntyyn on maantieteellisesti vaikuttanut huomattavasti ensimmäinen Salpausselkä, joka muodostui mannerjäätikön vetäytyessä Suomen maankamaralta yli 10 000 vuotta sitten. Salpausselän maaperä- ja pienilmasto-olosuhteet ovat tarjonneet hyvän perustan alueen liikennereittien kehittymiselle ja rakentamiselle. Salpausselkä syntyi kun vetäytyvä jää-tikkö pysähtyi pariin vuosisadaksi paikoilleen ja työnsi eteensä moreeniainesta korkeaksi selänneeksi. Samalla jäätikön sulamisvedet kuljettivat hienompaa ainesta – soraa, hiekkaa ja hietaa – kauemmas ja lajittelivat sitä selänneen eteläreunaan, joka oli ainakin osaksi veden alla. Savihuukkaset kulkeutuivat pidemmälle muodostaen jäätikön edessä lainehtineen meren pohjalle savikkoja. (Talvi 1953, s. 7-8.)

Kouvolan seudulla ensimmäinen Salpausselkä muistuttaa enemmänkin nummimaista tasannetta kuin selkämäistä muotoa. Esimerkiksi keskustan kupeessa sijaitsevan Käpylän kaupunginosan kohdalla Salpausselkä muodostaa leveän laakion, joka viettää hieman etelään. Etelärinteiden maaperä on lajittunutta hiekkaa ja soraa, ja siten erinomaista pengerrysainetta mm. rautatien rakentamiselle. Nummen pohjoisreuna, joka on aikoinaan ollut mannerjäästä vasten, on huomattavasti jyrkempi ja paikoitellen täynnä jään tuomia suuria siirtolohkareita. (Talvi 1953, s. 9-11.) Kaiken kaikkiaan maaperä on Kouvola-alueella karuhkoa ja karkearakeista lukuun ottamatta keskustan eteläpuolella sijaitsevia laajoja savikoita. Savikot ovat edelleen pääosin viljelykäytössä.

Kallioperä on Kouvola-seudulla monin paikoin näkyvissä. Kallio on Kaakkois-Suomelle tyypillistä Viipurin rapakivigraniittia, ja sitä peittää ohut moreenipeite. Rapakivi on nimensä mukaisesti helposti rapautuvaa, ja hajoaminen onkin yleinen ilmiö Kouvola-mäkien laki-alueilla ja rinteillä. (Talvi 1953, s. 9-10.)

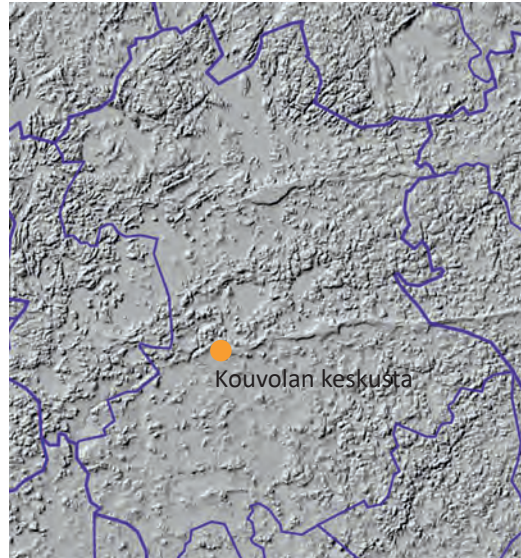
Kouvola-alueen laajin pintavesiuoma on Kymijoki. Pohjoisen suunnasta virratessaan se tekee ensin mutkan Kuusankosken keskustaajaman ympäri ja sen jälkeen toisen mutkan ohi Kouvola-keskustaajaman. Joki on kaupunkikuvassa eniten näkyvissä Kuusankoskella, sillä alueen tehtaat yhdyskuntineen ovat keskittyneet joen läheisyyteen. Muutoin Kymijoen vesipinta näkyy Kouvola-maisemakuvassa vain joen ylityspaikoilla. Kymijoen hyödyntäminen on huomattavasti muokannut alueen maisemaa. Höyrysahoista on kehittynyt suuria tehtaita ja seudun metsät ovat pitkälti talousmetsää. (Kouvola-keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavan maisemaselvitys 2016, s. 3.) Kouvola-pohjoisosassa järviä ja lampia on runsaammin kuin eteläosissa. Eteläosan maisemaa luonnehtivat tasaiset viljelysalueet, joilla mutkittelee Kymijoen pienempiä uomia. Kouvola-ssa on yli 450 järveä ja lähimpänä ydinkeskustaa ovat Käyrälampi, Kuusaanlampi, Lappalanjärvi, Karhulanjärvi ja Haukkajärvi.

Korkeustasot Kouvola-alueella vaihtelevat Kymijoen laakson alavien savikoiden noin 40 mmpy:stä kalliose-länneiden lakialueiden noin 120 mmpy:een. Selänne-alueilla maastonmuodot ovat vaihtelevat ja paikoin esiin-tyy hyvinkin jyrkkiä maastonkohtia. Kouvola-keskustan eteläpuolella Kymijokea ympäröivä savilaakso on hyvin tasaista. Myös Salpausselän lakialueelle sijoittuva Utin seutu on tasaista. (Kouvola-keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavan maisemaselvitys 2016, s. 5.)

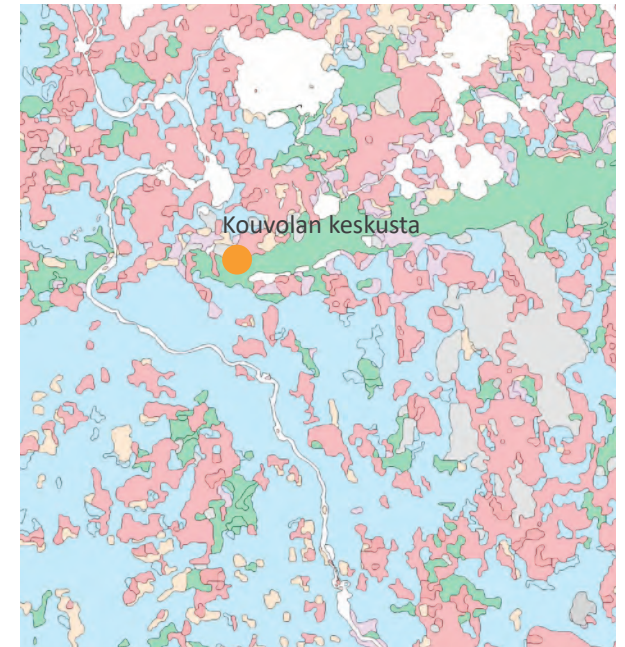
Suomen maisemamaakuntajaossa Kouvola-alue sijoittuu Eteläisen rantamaan ja Itäisen Järvi-Suomen raja-alueelle. Tarkemmassa maisemallisessa seutu-jaossa se sijoittuu Eteläisen viljelyseudun, Kaakkoisen viljelyseudun ja Lounais-Savon järviseutujen alueelle. Kouvola-alue on eteläpuolinen Kymijokilaakson maaseutumil-jöön on määritelty valtakunnallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi vuonna 1995. Uusien, vuosina 2010-2015 suoritettujen inventointien perusteella koko Kymijoki-vartta Pyhäjärveltä Kotkan Korkeakoskelle on ehdotettu valtakunnallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi.



Kouvola sijaitsee I Salpausselän kohdalla



Vinovalovarjosteessa erottuvat Kouvolan pohjois- ja eteläosien pinnanmuotojen erot (paikkatietoikkuna).

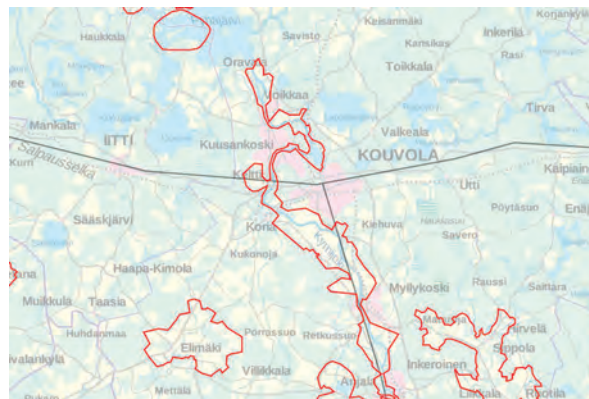


- Kalliomaia
- Moreenikerrostumat
- Karkearakeiset kerrostumat
- Hienorakeiset kerrostumat
- Eloperäiset kerrostumat

*Kouvolan alueen maaperäkartta
Aineistot: Kouvolan kaupunki*



Kaupunki sijoittuu kolmen maisemamaakunnan raja-kohtaan.



Koko Kymijokivartta on ehdotettu valtakunnallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi vuonna 2015 (Syke).

1.2 KASVILLISUUS

Kouvola kuuluu eteläboreaaliseen kasvillisuusvyöhykkeeseen ja nykyisen kaupungin alueella kohtaa peräti neljä luonnonmaantieteellistä maakuntaa: Etelä-Savo, Etelä-Karjala, Etelä-Häme ja Uusimaa. Kouvola onkin luonnonoloiltaan huomattavan vaihteleva ja monipuolinen.

Pohjoisosissa esiintyy mm. massiivisia kallioalueita ja jyrkänlehtisiä, joiden alle on muodostunut edustavia lehtoja. Rapakivikalliot puolestaan ovat kasvillisuudeltaan hyvin karuja. Kaupungin läpi kulkeva Salpausselän alue on harjumaastoa, johon liittyy useita merkittäviä luontoarvoja kuten lähteet ja lähteiköt, uhanalaiset harjukasvit ja niihin sidonnainen hyönteislajisto sekä niin sanotut korvaavat paahdeympäristöt: lentokentät, ratapihat ja hiekkapohjaiset tieluisat. Kouvolan ja Kaipiaisien ratapihat sekä Utin lentokenttä ovat valtakunnallisesti merkittäviä paahdealueita, joilla elää huomattava määrä uhanalaisia hyönteislajeja.

Kouvolan pohjoisosassa Kymijoen rannat ovat hyvin jyrkkiä ja niillä esiintyy valtakunnallisesti arvokkaita törmälehtoja. Keskustan eteläpuolella Alakylän kohdalla Kymijoen rannat madaltuvat ja niitä ympäröivät laajat peltoaukeat, jotka ovat arvokkaita lintualueita. Savimaiden läpi virtaavat purot ja pikkujoet, joita Kouvolaan esiintyy paljon, ovat erittäin uhanalaisiksi arvioituja luontotyyppisiä. (Kouvolan luonnon erityispiirteitä 2017.)



Kouvolan keskustan eteläpuolella Kymijoen rannat ovat matalia ja niitä ympäröivät peltoaukeat.



Kouvolan pohjoisosassa esiintyy massiivisia kallioalueita. Kuva Repovedeltä.

1.3 ASUTUS

Kymenlaakson asuttaminen

Arkeologisten löytöjen perusteella Kymenlaaksossa on ollut kivikautista asutusta jo kampakeraamisella ajalla eli n. 3000-1800 eaa. Esinelöytöjen perusteella on arvioitu, että vesistöjä pitkin kulkenut kivikauden kansa on pyyntikierroksillaan ainakin hetkellisesti pysähtynyt Kymijoen äärelle. Kivikauden aseilla erämaan raivaus oli kuitenkin työlästä, eikä seutu todennäköisesti houkuttanut pidempään asumiseen. Sen sijaan Salpausselän hiekkarinteet olivat helppokulkuisia, ja niitä todennäköisesti käytettiin eräteinä. (Talvi 1953, s. 15-16.)

Pysyvämpää asutusta Kouvolan seudulle tuli vasta paljon myöhemmin. Viimeistään 1100-1200 –luvulla tapahtuneet muutokset niin taloudellisissa, kirkollisissa kuin valtiollisissakin oloissa kiihdyttivät alueen asuttamista. Tuolloin saksalaiset kauppiat alkoivat laajentaa kauppansa myös Suomen kanssa. Kymijoen lohesta ja siitä tuli haluttua kauppatavaraa, mikä aiheutti asutusryntäyksen Kymijoen rannoille. Ryntäyksen myötä eränkäynti alkoi vähitellen väistyä maatalousvaltaiseman talousmuodon tieltä. (Talvi 1953, s. 20-21.)

Kymenlaakson asutus sai siis alkunsa melko myöhään, ja siinä on monenlaisia kerrostumia ja eri suunnilta tulleita vaikuttimia. Salpausselän eteläpuolisen savitasangon asuttaminen on todennäköisesti ollut kollektiivisempää kuin pohjoispuolinen uudisasutus, sillä yksittäisiltä uudistaloilta alueiden valtaaminen olisi käynyt hitaasti ja vaivalloisesti. Ensimmäistä savikon raivaajaa on ilmeisesti seurannut toisia, ja lopulta kokonainen ky-

läyhteistö on asettunut seudulle. Maatalousvaltaiseen talousmuotoon siirtyminen on aikojen saatossa muokannut maisemaa siten, että tasangot ja jokilaaksot ovat muuttuneet avoimiksi viljelyalueiksi, ja selänteet ovat säilyneet metsäisinä. (Talvi 1953, s. 24-28.)

Kouvolan kylä

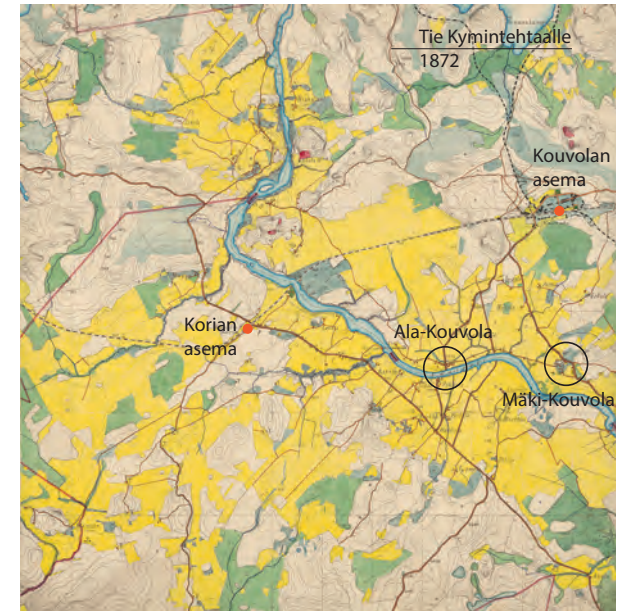
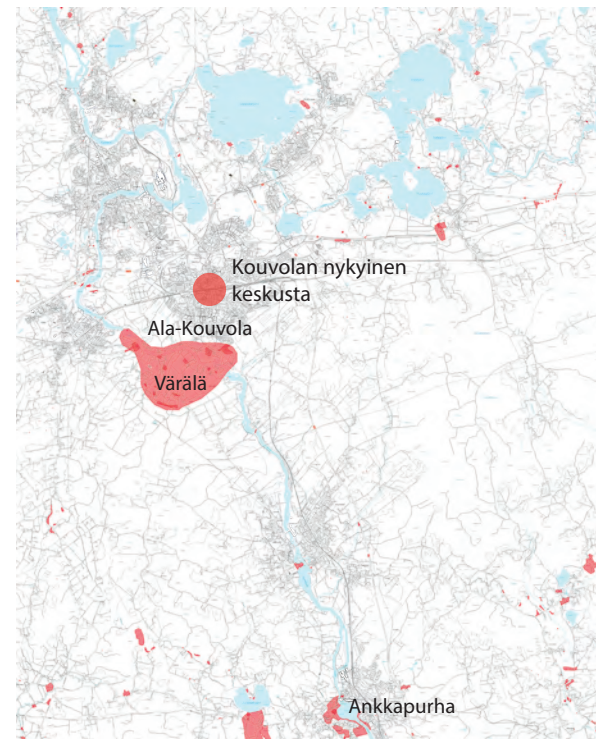
Historiallisen tiedon perusteella Kouvolan kylä on ollut olemassa jo 1400-luvun puolivälissä. Nimen kylälle on todennäköisesti antanut joku ”Kouvo” –niminen uudisraivaaja. Kouvo -sanatiedetään tarkoittaneen ainakin aavetta ja kummitusta, mutta myös karhua, sutta, täitä ja huutavaa lintua. Ilmeisesti mytologinen kouvo on jossain vaiheessa tullut henkilön nimeksi, ja tuon henkilön mukaan on nimetty kylä. (Talvi 1953, s. 29-30.) 1700-luvulla Kouvolan talot sijaitsivat lähellä Kymijokea kolmena ryhmänä, Ala-Kouvolassa, Saari-Kouvolassa ja Mäki-Kouvolassa. (Juvonen 2003, s. 11.)

Hämeen ja Viipurin linnojen välinen Ylinen Viipurintie, ns. Kouvolan vanha maantie, kulki jo 1400-luvulla Kouvolan kylän kautta kulki myös Haminantie, joka yhtyi Viipurintiehen nykyisen Kouvolan keskustan kohdalla. Liikenteellinen keskus Kouvola tuli 1800-luvun alkupuolella, kun Ylisen Viipurintien Kymijoen ylittävä Keltin-Ruotsulan soutuautta siirrettiin Kouvolaan Alakylään ja päätte Lappeenrannasta Loviisaan ja Helsinkiin kulki Kouvolaan Alakylän kautta. Otollinen maaperä vaikutti myös rautatien sijoittumiseen. Kymijoki ja Salpausselkä ovat siis ne maantieteelliset elementit, jotka ratkaisevasti ovat vaikuttaneet Kouvolaan seudun kehitykseen. Joella on ollut myös valtapoliittista merkitystä, sillä Venäjän ja Ruot-

si-Suomen raja kulki jokea pitkin vuosina 1743-1812. (Juvonen 2003, s. 11.)

Nykyinen asutus

Kouvolaan nykyinen asutus on keskittynyt Kouvolaan keskustaajaman lisäksi teollisuuslaitosten muodostamien yhdyskuntien ympäristöön. Keskustaajaman jälkeen suurimpia asutuskeskittymiä ovat Kuusankosken keskus sekä Myllykoski ja Inkeroinen entisen Anjalankosken alueella. Entisen Elimäen alueella sijaitseva Koriantaajama on myös merkittävä asutuskeskittymä ja se on aikoinaan muodostunut varuskunnan ympärille.



Venäläinen topografikartta vuodelta 1876. Kouvolaan ensimmäiset talot sijaitsivat lähellä Kymijokea, Ala-Kouvolassa.

Kouvolaan merkittävimmät rekisteröidyt muinaisjäännökset sijaitsevat Ala-Kouvolassa ja sen eteläpuolella Värälässä. Tutkimustiedon mukaan Kouvolaan kylä on alkuun saattanut sijaita yhdessä paikassa, Alakylän tontilla. Kouvola on 1550-luvulla ollut Valkealan suurimpia kyliä, jossa oli vuonna 1557 jo 18 isäntää. Ankkapurhan kosken äärellä on ollut kivikautinen asuinpaikka. (<https://www.kyppi.fi/palveluikkuna>)

Aineistot: Kouvola kaupunki

1.4 YHDYSKUNNAN KEHITYS

Teollisuuden tulo

1800-luvun lopulta alkaen Kouvolan alueen metsäteollisuus nousi kukoistukseen Kymijoen vesivoiman ja metsien ansiosta. Silti vasta radan rakentamisen myötä Kymijoen mahdollisuudet todella keksittiin. Noihin aikoihin tekniikka otti muutenkin suuria edistysaskeleita, ja talouselämän sääntelyä vapautettiin. Valtiovalta, joka oli aiemmin pelännyt metsien loppumista, alkoikin nyt nähdä asian toisin. Kielto perustaa höyrysahoja kumottiin vuonna 1857, ja neljä vuotta myöhemmin sahateollisuuden harjoittaminen vapautettiin kokonaan. Kun Kymijoki todistettiin uittokelpoiseksi merenrantaan asti, syntyi investointiryntäys Kymijoen suistoon. Samoihin aikoihin rahtien hinnat halpenivat höyrylaivan käyttöönoton myötä, ja koko Eurooppa eli kiivasta kasvun ja rakentamisen aikaa. Olosuhteet Kymenlaakson teollisuuden kehitykselle olivat siis otolliset. Ratayhteys avasi myös huomattavat vientimahdollisuudet Venäjän suuntaan. (Talvi 1953, s. 125-126.)

1870-luvun lopusta muodostui paitsi höyrysahojen, myös puuhiomojen perustamiskausi. Useiden hiomojen yhteyteen hankittiin myös paperikone. Vuosikymmenen puolivälissä toimi Suomessa jo kaksitoista puuhiomoa, joista neljä Kymenlaaksossa. Sippolan pitäjän Mämmälän kylään perustettiin Inkeröisten puuhiomo, ja varsinainen tehdas rakennettiin historiallisen Ankapurhan kosken keskellä sijaitsevaan saareen. Tehdas

aloitti vuonna 1872 puuhiokkeen valmistuksen ensimmäisenä Kymenlaaksossa. (Talvi 1953, s. 128.) Samoihin aikoihin perustettiin myös Kouvolan pohjoisosaan Verlaan puuhiomo, joka nykyisin tunnetaan Unescon maailmanperintökohteena.

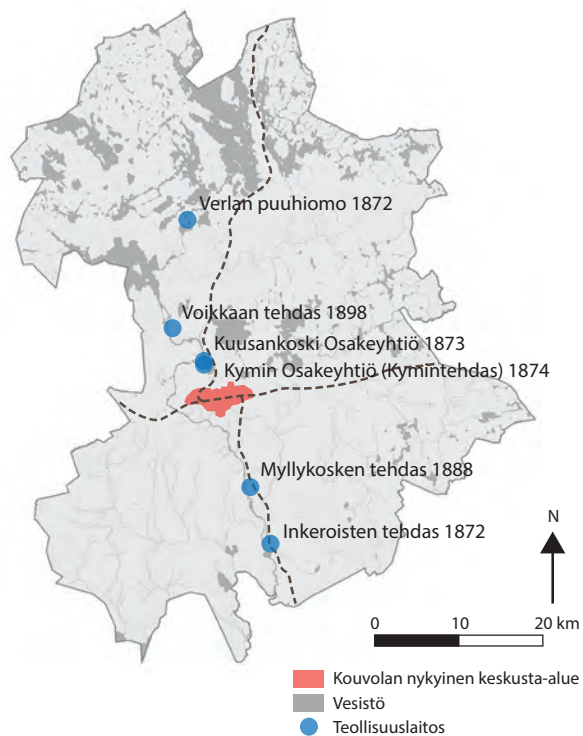
Keskeisimpiä alueen teollistumisen kannalta olivat kuitenkin alusta lähtien Kuusankosken äärelle syntyneet tehtaot. Koski oli Kymijoen suurimpia, puutavaraa riitti, ja junakin kulki läheltä. Kuusankosken partaalle muodostui kaksi tehdasta vierä viereen. Koskessa sijaitsevan Myllysaaren hankki haltuunsa kreivi Carl Robert Mannerheim, marsalkka Mannerheimin isä, vuonna 1871. Tehdas aloitti toimintansa vuoden 1873 puolivälissä, ja puuhiokkeen ja pahvin lisäksi siellä tuotettiin tapettia ja muita puupitoisia paperilaatuja. Tehdas-yhtiön nimeksi tuli Kuusankoski Osakeyhtiö.

Kuusankosken etelärannalle tehtaot puolestaan perusti Axel Wilhelm Wahren, joka oli aikansa suuri teollisuusmies. Joulukuussa 1870 hän vuokrasi Ruotsulan kylästä Kuusankosken vesiputouksen kaikkine rantoineen 50 vuodeksi. Maaliskuussa 1872 antoi Viipurin läänin maaherra Wahrenille luvan perustaa vuokraamalleen maalle vesivoimalla käytettävän tehtaot ”paperimassan valmistamiseksi ja edelleen jalostamiseksi”. Tehdas käynnistettiin toukokuussa 1874. (Talvi 1953, s. 130-132.) Myös Wahrenin tehdas oli osakeyhtiömuotoinen ja yhtiön nimeksi tuli Kymin Osakeyhtiö. Tehdasta kutsuttiin Kymintehtaaksi.

Voikkaan tehdas sai alkunsa kun Kymintehtaot ensimmäinen isännöitsijä August Palmberg osti vuonna 1887 Voikkaankosken itärannan puuhiomon rakentamista varten. Sitten Palmberg myi alueen varatuomari Rudolf Elvingin johtamalle Tampereen Kattohuopatehdas Oy:lle. Voikkaan puuhiomo ja paperitehdas käynnistettiin vuonna 1898 ja jo vuonna 1901 se ohitti paperintuotannossa Kymintehtaot. Kuusankosken, Kymin ja Voikkaan yhtiöt yhdistyivät vuonna 1904 Kymin Osakeyhtiöksi ja yhtiöstä tuli Pohjoismaiden suurin paperintuottaja. (Voikkaan rakennushistoriaselvitys 2008, s. 1.)

Myllykosken teollisuushistoria ulottuu 1730-luvulle asti. Myllykosken molemmin puolin, Viialassa ja Ummeljoella toimi ensin sahoja ja myllyjä. 1870-luvun loppupuolella Ummeljoen mylly muutettiin hiomoksi ja vuoden 1885 jälkeen yritys keskittyi hiokkeen ja pahvin tuotantoon. Vuonna 1888 myös Viialaan, Myllykosken itäpuolelle valmistui puuhiomo, joka nimettiin Myllykosken Träsliperiksi. Paikkakunnan teollisuuden edellytyksiä lisäsi vuonna 1890 valmistunut Kouvola – Kotka -rautatie. Vuonna 1920 Myllykosken tehdas liitettiin yhteen Simpeleen ja Jämsänkosken tehtaot kanssa, ja näin sai alkunsa Yhtyneet Paperitehtaot Oy. (Myllykosken rakennushistoriallinen selvitys 2013, s. 6-7.)

Syntyneet puunjalostusyhtiöt muodostivat siis useita laajoja yhdyskuntia nykyisen Kouvolan alueelle. Tehtaiden kulttuuriin kuuluivat alusta asti hyvin hoidetut viheralueet sekä työntekijöiden ”kotouttaminen” mm. puutarhaviljelyn avulla. Näin ollen tehtaiden liepeille syntyi viheralueita, joita suunnittelemaan kutsuttiin jopa maan nimekkäimpiä puutarhasuunnittelijoita. Tehtaiden puutarhakulttuurista Suomessa ja Kouvolas- sa kerrotaan tarkemmin seuraavassa luvussa.



← 1800-luvun lopulla perustetut teollisuuslaitokset sijoitettuna nykyisen Kouvolan kartalle. Tehtaat on perustettu Kymijoen koskipaikoille ja kaikkien ympärille ovat muodostuneet omat yhdyskuntansa.



Voikkaan tehtaaseen portti vuonna 1906. Kuvasta voi havaita tehdasympäristön säntilliset nurmialueet ja istutukset. Kuva: Aarne Aarnio. Kouvolan kaupungin- museo (KKM).



Näkymä Kymintehtaan pääkonttorin puistosta paperitehtaalle 1920-luvulla. Siistin tehdasympäristön ajateltiin kertovan tehtaaseen toiminnasta ja toimitusvarmuudesta eli toimivan ikään kuin käyntikorttina tehtaalle. KKM.

Rautatiet

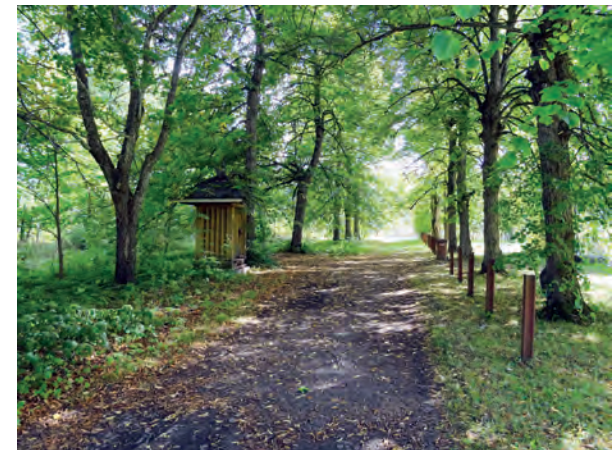
Riihimäki-Pietari –rautatie

Kun Suomessa pohdittiin rautateiden linjaamista 1800-luvun lopulla, oli Riihimäki-Pietari –radan reitistä kaksi varteen otettavaa vaihtoehtoa. Rata päätettiin lopulta linjata Kouvolan kautta. Vaikka seutu oli vielä lähes asumaton korkea, valinnan ratkaisi Salpausselän hyvä rakennusmaa. (Talvi 1953, s. 82-83.) Linjaukseen vaikuttivat myös puolustuspoliittiset tekijät. Venäjän keisarikunta oli huolissaan rannikkonsa turvallisuudesta, ja sisämaassa sijaitsevan radan ajateltiin olevan paremmassa suojassa vihollisen mahdollisen maihinnousun sattuessa. Rata avattiin kokonaisuudessaan liikenteelle 11.9.1870. (Wasastjerna 2011, s. 17-20.)

Korvessa kulkevan radan ympärille alkoi kehittyä asutusta hiljattain virinneen puuteollisuuden myötä. Jo radan rakentaminen oli tuonut seudulle elämää. Radan rakentajat tarvitsivat vaikeina nälkävuosina monenlaisia palveluita, joita sijoittui radan läheisyyteen. Suurin työvoiman antaja koko Lahden ja Viipurin väliselle rataosuudelle oli Kouvolan kylä, ja kylän läpi kulkevista teistä oli työmaalle paljon apua. Vaikeista vuosista huolimatta valmistunut rata alkoi vetämään puoleensa uudenlaista elämää ja yhdyskuntia. (Talvi 1953, s. 108-109.)

Tärkeimmäksi asemaksi uudella rataosuudella muodostui ensin Kaipiainen, joka sijaitsee n. 25 kilometriä Kouvolan keskustasta itään. Asema avattiin liikenteelle vuonna 1870. Kaipiainen sijoittuu suunnilleen Lahden ja Viipurin puoliväliin, joten siitä muodostui keskeinen taukopaikka, johon avattiin myös hieno ravintola. Asemalla oli kansainvälisyyden tuntua, sillä sen kohdalla siirryttiin junissa joko Helsingin tai Pietarin aikaan. Asemalle perustettiin lisäksi veturivarikko, ja aseman ympärille syntyi kokonainen yhdyskunta. Kaipiaisten tulevaisuus näytti lupaavalta, mutta se sai sittemmin kilpailijan Kouvolasta, joka oli lähempänä uusia puuteollisuuslaitoksia. Lopulta Kouvola kiilasikin merkittävydessään Kaipiaisten edelle, ja pudotti sen tavallisten maalaisasemien joukkoon. (Talvi 1953, s. 11-12.) Kaipiaisten lisäksi ennen Kouvolan asemaa oli perustettu Kymin asema (myöhemmin Korja), jota oli käytetty työasemana jo radan rakentamisen aikana. Lisäksi Utiin oli avattu rautatieasema vuonna 1870.

Valtion Rautateiden julkisuuskuvaan kuuluivat alusta alkaen asemapuistot, ja myös kaikille edellä mainituille Kouvolan alueen asemille perustettiin puistot. Rautateiden puutarhakulttuurista Suomessa ja Kouvolassa kerrotaan tarkemmin seuraavassa luvussa.



Kaipiaisten asema oli keskeinen taukopaikka ennen Kouvolan risteysasemaksi tuloa. Asema oli harvinainen "saariasema", jossa asemarakennus sijaitsi raiteiden välissä. Raiteiden välissä oli jopa pieni puistikko. Varsinainen asemapuisto sijaitsi radan pohjoispuolella. Siitä on jäljellä joitakin rippeitä, jotka ovat hoidon puutteessa huonossa kunnossa. Tärkein säilynyt elementti on asemalle johtava lehmuskujä. Lehmuskujan varressa sijaitseva puinen kaivo on kunnostettu vuonna 2017.

Kouvolan ensimmäinen rautatieasema

Riihimäki – Pietari –radan alkuaikoina junat ohittivat Kouvolan vielä pysähtymättä. Puunjalostusyhtiöt tarvitsivat kuitenkin lastausaseman hyvien kulkuyhteyksien päähän tehtaista, ja niin Kouvolan asema perustettiin Axel Wilhelm Wahrenin ja Rautatiehallituksen neuvottelujen tuloksena. Asema avattiin liikenteelle elokuussa 1875. Asemarakennuksen lisäksi rakennettiin tavaramakasiini. (Talvi 1953, s. 134-140.)

Aluksi Kouvolan aseman kautta kulki lähinnä tavaraa. Nelihuoneinen hirsinen asematalo seisoi yksinäisenä radan pohjoissivustalla. Vastakkaisella puolella sijaitsi Kymintehtaan iso makasiini rahtihevosineen, ja makasiinista itään päin rataesimies David Nygrenin talo, joka oli tulevan asemakylän ensimmäinen asuintalo. (Talvi 1953, s. 147.) Nygrenin talo purettiin alkuperäiseltä paikaltaan 1970-luvun lopulla ja se rakennettiin uudelleen Kaunisnurmen museokortteliin. Rakennus toimii nykyään rautatieläiskotimuseona ja se esittelee Kouvolan asemakylän asumisolja yli sadan vuoden takaa.

Risteysasemaksi

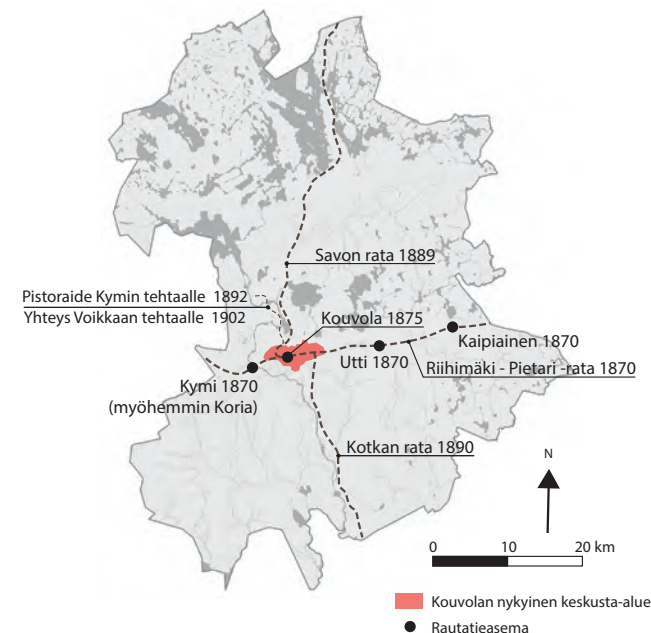
Rautatien ja paperiteollisuuden myötä Kouvolan tulevaisuus oli vasta osittain sinetöity. Jos Kouvolasta ei olisi tullut Pietarin, Savon ja Kotkan ratojen risteysasema, olisi sen kehitys todennäköisesti jäänyt tavallisen maalaisaseman tasolle. Savon radan linjaukseen vaikuttivat

teollisuuden tarpeet. Ajatuksena oli, että Kouvolasta pohjoiseen vedettynä Savon rata kulkisi useiden koskien läheltä, ja rata voisi synnyttää niiden äärelle uutta teollisuutta. Rata avattiin liikenteelle vuonna 1889. (Talvi 1953, s. 158-159.)

Kotkan rata valmistui vuonna 1890. Sen myötä Kouvolasta tuli asema, joka palveli sekä sisämaan ja rannikon että Suomen suuriruhtinaskunnan ja Venäjän pääkaupunkien yhdistämistä toisiinsa. 1892 valmistuivat vielä Savon radalta erkaneva pistoraide Kymintehtaalalle, ja vuonna 1902 yhteys Voikkaan tehtaalle. Savon radan rakentamisen yhteydessä valmistui Kouvolaan myös uusi asemarakennus vuonna 1889. (Wasastjerna 2011, s. 20.)



Rataesimies Nygrenin talo oli Kouvolan tulevan asemakylän ensimmäinen talo. Se sijaitsee nykyään Kaunisnurmen museokorttelissa ja toimii rautatieläiskotimuseona.



Rautatiet ja Pietarin radan asemat Kouvolan alueella 1800-luvun lopulla.

Varuskunnat

Yhtä hyvin kuin rautateiden solmukohtana Kouvola tunnetaan varuskuntapaikkakuntana, jossa itsenäisyyden aikana kymmenet tuhannet nuoret miehet ovat suorittaneet asepalveluksensa. Sotilaita ilmestyi Kouvolaan heti sen jälkeen, kun paikkakunnasta oli tullut risteysasema 1880-luvun lopulla. Tällöin venäläiset rautatiesantarmiston sotilaat asetettiin valvomaan rautatielinjoja. Varuskunnat sijoitettiin rautatien varrelle strategisista syistä. 1950-1960-luvuilla Kouvola oli yksi Suomen suurimmista varuskuntapaikkakunnista. Kouvolan varuskunnan lisäksi seudulla toimivat myös Korian ja Utin varuskunnat. (Juvonen 2003, s. 269.)

Kouvola

Kouvolan kasarmialue rakennettiin venäläisten toimesta asemakylän luoteispuolelle vuosina 1911-1914. Samaan aikaan valmistuivat Korian, Lahden ja Riihimäen varuskunnat. Kasarmien ensimmäiset asukkaat olivat 12. Suomenmaalaisen Tarkka-ampujarykmentin miehiä, joita sijoitettiin myös Korialle. Syyskuussa 1914 rykmentti lähti maailmansotaan, jossa se tuhoutui kokonaan. Suomen itsenäistyttyä Kouvolan kasarmialue siirtyi Suomen puolustusvoimien käyttöön. Kasarmialueelle sijoittunut Keski-Suomen rykmentti (1921-1939) loi paikkakunnalle sotilasperinteitä ja elvytti kauppalan liike-elämää. (Juvonen 2003, s. 14, 269.)

Varuskunta toimi eri muodoissaan Kouvolan kasarmialueella vuoteen 1991 saakka, jolloin alue siirtyi kaupungin omistukseen. (Wasastjerna 2011, s. 52.)



Kuva 8 Kouvolan kasarmialue vuonna 1912. Kuva: Kotkan kirjakauppa. Kouvolan kaupunginmuseo (KKM).

Koria

Korian kasarmialue rakennettiin täydentämään Kouvolan varuskuntaa. Kasarmialue sijoitettiin Riihimäki – Pietari –radan varteen suojaamaan Kymijoen ylittävää siltaa. Ensimmäiseen rakennusvaiheeseen vuosina 1911-1915 kuului seitsemän varuskuntarakennusta. Aluksi Korialle, kuten Kouvolaankin, sijoitettiin 12. suomenmaalainen tarkka-ampujarykmentti. Sisällissodan aikana kasarmit olivat punaisten käytössä. Pioneeripataljoona, josta tuli kasarmialueen pitkäaikainen käyttäjä, asettui Korialle vuonna 1925. Vuonna 1994 Kymen pioneeripataljoona siirrettiin joukkoyksiköksi Karjalan Prikaatiin Vekaranjärvelle, ja kasarmialue tyhjeni. (<http://www.rky.fi/>) Tämän jälkeen aluetta on kutsuttu Pioneeripuistoksi ja sitä on kehitetty asuin- ja yritysalueeksi. Alueella järjestetään vuonna 2019 asuntomessut.



Korian kasarmialueen pitkä kasarmi 1920-luvulla. Kuvaaja: Tomi Santala. KKM.

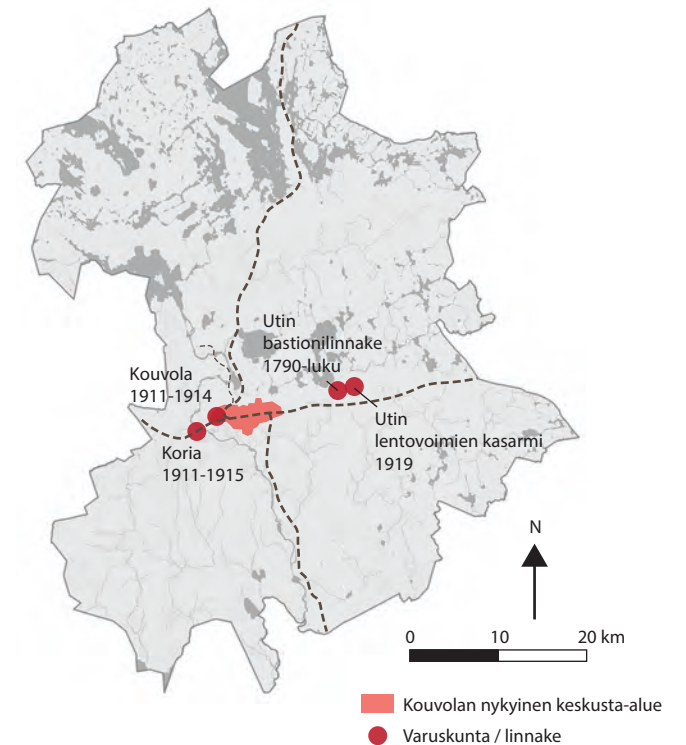
Utti

Utin historia sotilaallisena tukikohtana on pidempi kuin Kouvolan muiden kasarmialueiden. Nykyisen Utin kasarmialueen läheisyydessä käytiin jo Kustaan sodassa vuonna 1789 kuuluisa ”Utin taistelu”. Utti rakennettiin venäläisten toimesta vuosina 1791-1792 vartiolinnakkeeksi sulkemaan ylistä Viipurintietä. Vartiolinnake oli osa Pietarin suojaksi rakennettua nk. Suvorovin linnoitusketjua. Linnakkeen sisäpuolelle rakennettiin pieni varuskuntakaupunki, jossa oli kasarmitilaa noin 400 henkilölle. Utin varustelutyöt loppuivat vuonna 1799, ja se menetti merkityksensä ja lakkautettiin Haminan rauhan jälkeen. (<http://www.rky.fi/>)

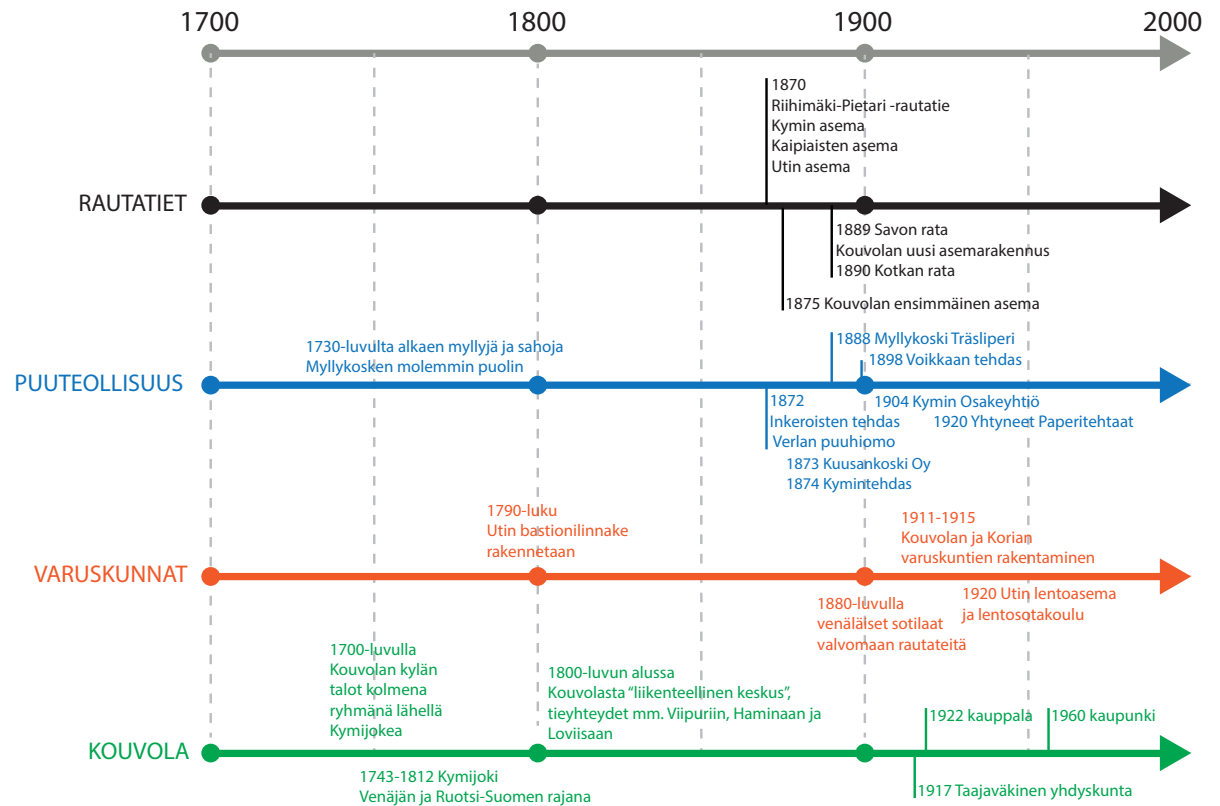
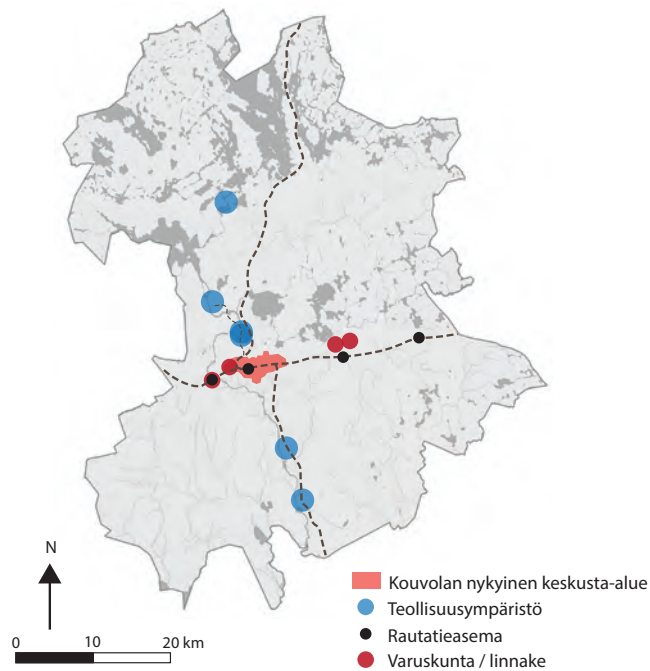
1900-luvun alussa Utin kankaalla oli Venäjän ilmavoimien toimintaa ja vuonna 1919 Uttiin sijoitettiin lentoturma- ja sotahistoriallinen linnoitus- ja varuskunta-alue muodostuu siis venäläisestä 1700-luvun lopun bastionilinnakkeesta ja 1900-luvun alkupuolella rakennetusta lentovoimien kasarmialueesta. Utin lentokenttä on Suomen ilmavoimien ensimmäinen lentoasema. Varuskunta-alue on edelleen toiminnassa ja siellä palvelee Utin jääkäriyrittäjä.

Vuosina 1999–2000 Utin alueelle laadittiin maankäytön ja maisemanhoitosuunnitelma, jonka jälkeen Valkealan kunta on kunnostanut linnoitusalueita Museoviraston johdolla. Vuonna 2002 bastionilinnake siirtyi metsähallituksen haltuun. (<http://www.rky.fi/>)

Kaikki Kouvolan kasarmialueet on nykyisin luokiteltu Museoviraston toimesta RKY-kohteiksi eli valtakunnallisesti arvokkaiksi rakennetuiksi kulttuuriympäristöiksi. Kaikilla kasarmialueilla on ollut myös rakennettuja puistoalueita, joista kerrotaan lyhyesti seuraavassa luvussa.



Kasarmi- ja linnoitusalueet Kouvolassa



Nykyisen Kouvolan alueella sijaitsevat rautatie-, teollisuus- ja varuskunta-alueet, joilla on ollut rakennettuja viheralueita. Rautatiealueista on merkitty vain työssä mainitut Pietarin radan asemat. Kouvolan alueella on useita asemia myös muiden ratojen varsilla.

Kaavio 3 Aikajana Kouvolan kehitysvaiheista kaupungin perustamiseen saakka. Suuri osa rautatie-, teollisuus- ja varuskunta-alueista sijaitsi alun perin varsinaisen Kouvolan ulkopuolella, mutta vuoden 2009 kuntaliitoksen myötä alueet ovat tulleet osaksi Kouvola.



2

**KOUVOLAN SEUDUN
PUUTARHAKULTTUURI**

2.1 KARTANOT

Kymenlaakson puutarhakulttuurin muotoutumiseen ovat vaikuttaneet mm. alueen kartanotalouden vakiintuminen, sijainti Ruotsin ja Venäjän rajan tuntumassa sekä 1800-luvun lopulta alkanut modernisaatio. Ensimmäiset tiedot Kouvolan alueen puutarhoista ovat 1700-luvulta. Kymenlaaksossa on 1600-luvulta alkaen ollut kartanokulttuuria, ja monien asuinkartanoiden yhteyteen on tuolloin perustettu hyötypuutarhoja. Hyötypuutarhojen yhteyteen alettiin 1800-luvun lähetessä liittää myös englantilaistyyllisiä maisemapuistoja. (Häyrynen 2015, s. 29.)

1700- ja 1800-lukujen taitteessa kymenlaaksolainen maisema oli kuitenkin vielä syrjäistä ja vaatimatonta. Alueen rekognosointikartoissa* ei näy vielä merkkejä puutarhoista tai puukujanteista, jollaisia muualta maasta jo löytyy. Vanhoja puistoja on kuitenkin mainittu olleen muiden muassa Valkealan, Oravalan, Pilkanmaan ja Sippolan kartanoiden yhteydessä. Tuon ajan puutarhoista ei kuitenkaan ole säilynyt jälkiä joitakin puuvanhuksia tai havaittuja kasvilajeja lukuun ottamatta. 1800-luvun kuluessa puistot yleistyivät niin Kymenlaakson kuin koko maankin kartanoissa. Maisematyyli pysyi hallitsevana ja monipuolistui. Kasvivalikoima runsastui ja monet kartanot perustivat omia kasvihuoneita. 1800-luvun yksityisten puistojen ja puutarhojen suunnittelijoista on vain hajanaista tietoa, mutta usein suunnittelijoina toimivat kartanoiden omistajat itse tai heidän palkkaamansa puutarhurit. (Häyrynen 2015, s. 29-30.) Kartanot olivat ympäristössään merkittäviä

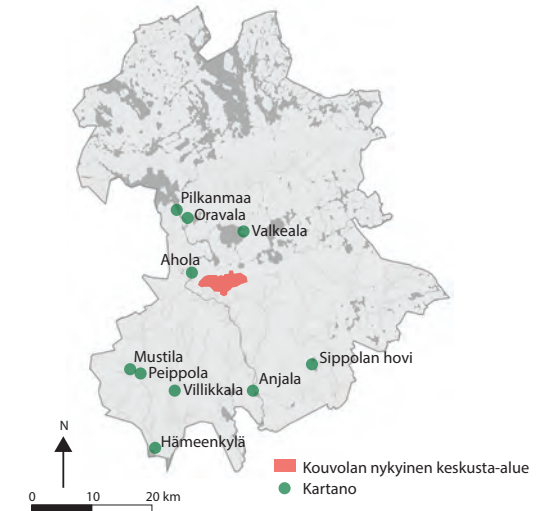
edelläkävijöitä omistajiensa varakkuuden ja ulkomaan kontaktien ansiosta. Esikuvat kartanoympäristöille tulivat useimmiten Ruotsista, mutta myös muualta Euroopasta. (Lounatvuori 2001, s. 35.)

Kouvolan kaupunginmuseon amanuenssi Kimmo Seppänen on tutkinut Kouvolan seudun kartanopuutarhureita vuosien 1768 ja 1910 välillä. Hänen mukaansa Ruotsin suurvalta-ajalla Kymenlaaksoon perustettiin kaikkiaan 31 aateliskartanoa. Näistä kymmenen, eli Peippola, Hämeenkylä, Anjala, Valkeala, Ahola, Villikkala, Pilkanmaa, Mustila, Oravala ja Sippola, sijaitsi nykyisen Kouvolan alueella. Peippolan kartanolla mainitaan olleen puutarhuri jo 1690-luvun lopulla. 1700-luvun lopulla puutarhureita mainitaan olleen myös Villikkalassa, Sippolassa, Anjalassa sekä Oravalassa. (Seppänen 2015, s. 41-42.) Seppäsen mukaan puutarhurin ammatti kulki yleisesti suvussa isältä pojalle. Puutarhurit vaihtoivat työpaikkaansa kartanoiden yleisissä palkkaustilaisuuksissa, ja puutarhurien liikkuvuus kartanolta toiselle oli suurta. (Seppänen 2015, s. 87-89.)

Ensimmäiset kartanopuutarhurit nykyisen Kouvolan alueelle tulivat lähes yksinomaan Ruotsista. Suurin osa heistä on ensin tullut Etelä- ja Lounais-Suomen kartanoihin ja sieltä edennyt idän suuntaan. Myös Suomessa syntyneet puutarhurit olivat yleensä Kouvolaa lännemmästä kotoisin. Puutarhakoulutus Suomessa käynnistyi vasta 1890-luvun jälkipuoliskolla. Senkin taktia kartanopuutarhureita houkuteltiin usein Ruotsista, minne kartanoiden omistajilla oli luontevat yhteydet.

Kartanopuutarhat harjoittivat Kouvolankin alueella merkittävää kauppapuutarhatoimintaa. Samalla tavallisen kansan mielestä puutarhanhoito oli vielä turhanpäiväistä ajankäyttöä, otti aatelisto siitä taloudellisen hyödyn irti. (Seppänen 2015, s. 90-93.)

** Vuosina 1776-1805 toteutettiin Suomessa laaja sotilaskartoitus, ns. rekognosointikartoitus. Kartat tuli laatia niin tarkkoiksi, ettei mikään sotilaallisesti merkittävä maastonkohta jäisi huomioimatta. Kartoissa kuvataan mm. tiestöä, vesireittejä, rustholleja, torppia ja pappiloita. Kartojen mittakaava oli suunnilleen 1:40 000. (<http://www.vanhakartta.fi/historialliset-kartat/sotilaskartat/rekognosointikartat-1776-1805>)*



Kartta 11 Nykyisen Kouvolan alueella sijainneet aateliskartanot

2.2 KOTIPUUTARHAINNOSTUS

1800- ja 1900 –lukujen taitteessa alkoi puutarhainnoston Suomessa viritä muuallakin kuin kartanoissa. Puutarhan hoito kytkettiin tuona aikana nousseeseen isänmaalliseen aatteeseen, ja oman pihapiirin tuntemusta pidettiin jopa koko maan kehityksen alkupisteenä. Puutarhan hoidon katsottiin olevan erityisesti naisille sopiva tehtävä, ja myös sen kansantaloudellista merkitystä painotettiin. Puutarhaviljelyä kohtaan virinnyt kiinnostus johti useiden puutarhakoulujen perustamiseen. (Donner 2015, s. 12-13.)

Kouvolan eteläosassa sijaitsevaan Sippolaan perustettiin Talous- ja Puutarhakoulu vuonna 1898. Koulu toimi ensin Liikkalan hovissa, josta se myöhemmin siirtyi Sippolan hoviin. Koulussa opetettiin niin puutarhaviljelyä kuin muitakin kotitaloustaitoja, ja myös Martta-yhdistyksen toiminta liitettiin osaksi opetusta. Sippolan hovin päärakennuksen edustalla oli laaja puistoalue, ja tilaan kuului myös peltoa, jolle koulun taimisto ja viljelykset perustettiin. Vuonna 1904 Sippolassa järjestettiin ensimmäinen puutarhaneuvojakurssi. Kasvitarhakoulun oppilaat kiersivät lähialueen taloissa ja ohjasivat asukkaita puutarhan hoidossa. Sippolassa tapahtuneen puutarhaneuvonnan vaikutus tunnettiin pian laajemminkin piireissä. (Donner 2015, s. 14-18.)

Sippolassa toimi opettajana muiden muassa Jenny Elfving (1870-1950), joka sittemmin perusti myös oman puutarhakoulun Antrean Järvenlinna. Elfving julkaisi vuonna 1913 teoksen ”Puutarhasuunnitelmia pienvil-

jelijöille”, joka sisälsi mallisuunnitelmia kotipuutarhan perustamiseksi. Elfvingin Järvenlinnan koulussa myös opetettiin puutarhasuunnitelmien laatimista muiden aineiden ohessa. Järvenlinnan puutarhakoulusta valmistui kymmeniä naisia, jotka sittemmin toimivat neuvoina ja opettajina tai jopa kaupunginpuutarhureina. Ajatukset kotipuutarhan tai puutarhan muodosta juurtuivat heidän kauttaan osaksi yleistä tietoisuutta. (Donner 2015, s. 22-23.)

1900-luvun alussa oli Kouvolassakin useita innokkaita kotipuutarhureita, etenkin oman talon hankkineiden rautatieläisten keskuudessa. Kuivalle kangasmaalle talonsa rakentaneille puutarhan perustaminen oli haastavaa, mutta ratapihan eteläpuoli ja Kaunisnurmen seutu olivat parempaa puutarhamaata. Puutarhoja hoidettiin myös ammattimaisesti ja satoa kasvatettiin myyntiin. Huomattavin rautatieläisperheen puutarhayritys oli vaihdemiesten esimies Antti Salon kaupapuutarha aseman kohdalla ratapihan eteläpuolella. Ammattipuutarhuri K.K. Nymanilla oli puutarha Alakylässä lähellä Kymijokea. (Talvi 1984, s. 493.)

Kouvolaan perustettiin puutarhaseura vuonna 1916 ja myöhemmin siihen otettiin jäseniksi myös kuusankoskelaisia. Yhteistyö kuusankoskelaisten kanssa antoi kouvolaalaisille hyödyllistä oppia, sillä Kymiyhtiö ylläpiti omistamallaan Aholan tilalla Ruotsulan kylässä puutarhakoulua usean opettajan voimin. Koulu oli tarkoitettu yhtiön ammattikoulun oppilaille, mutta siihen otettiin myös ulkopuolisia. Puutarhaseuran kokoukset ja neu-

vontatilaisuudet pidettiin usein Aholan puutarhakoulussa. Kun Kymiyhtiö perusti suuren keskuspuutarhansa, lisääntyi puutarhaharrastus Kuusankoskella niin paljon, että paikkakunnalle muodostettiin oma puutarhaseura. Kouvolaalaiset perustivat tuolloin uudelleen oman, itsenäisen puutarhaseuran, joka koostui enimmäkseen puutarhoja ammattimaisesti hoitavista jäsenistä. Kouvolan puutarhaseura myös liittyi Suomen Puutarhaviljelijäin Liittoon. Kouvolan martat puolestaan vaalivat kotipuutarhan hoitoa ja vastasivat lasten kasvivalstojen opetuksellisesta ohjauksesta. (Talvi 1984, s. 494.)

Kouvolan ensimmäinen kukkakauppa perustettiin 1920-luvulla Kauppalankadun varrelle. Elin Salon Kukka-, Siemen- ja Kasvikaupasta tuli alan johtava liike Kouvolan ympäristössä. Saman kadun varrelle perusti kaupan myös lahtelainen puutarhuri Onni Liipola. (Talvi 1984, s. 494.)

2.3 RAUTATEIDEN VAIKUTUS

Rautateiden puutarhakulttuuri Suomessa

Rautateiden rakentamisen aikaan 1800-luvun lopulla yleinen puutarhainnostus oli siis Suomessa vähitellen leviämässä kaupungeista myös maaseudulle ja kartanoista tavallisen kansan keskuuteen. Rautateilläkin herätettiin ympäristön koristamisen tärkeyteen. Suomen ensimmäinen rautatie avattiin Helsingin ja Hämeenlinnan välille vuonna 1862, ja jo ensimmäisille asemille on todettu istutetun kasvillisuutta. Vaikka varsinaisia puistosuunnitelmia ei vielä ensimmäisten ratojen rakentamisen aikana ilmeisesti tehty, löytyy istutuksista mainintoja radan asiakirjoista vuodelta 1865. (Valanto 1982, s. 23-24.)

Asemapuistojen historia alkaa Suomessa 1870-luvulta. Tuolloin Viipurin asemalla työskenteli asemapäällikkönä puutarhanhoidosta kiinnostunut J. G. Niklander, joka Rautatiehallituksen ylitirehtöörin tuella kaunisti asema-alueita istutuksin. Valtionrautateiden ensimmäinen puutarhuri Rudolf Grönholm palkattiin vuonna 1873. Rautateille siis palkattiin puutarhuri aikaisemmin kuin esimerkiksi Helsingin kaupungille. Grönholm sai tehtäväkseen perustaa rautateiden keskuspuutarhan Hyvinkäälle vuonna 1874. (Joutsalmi 2001, s. 143.)

Valtionrautateiden puutarhatoiminta oli aluksi pieni-
muotoista eikä siihen käytetty suuria varoja. Hyvinkäälle

perustetun taimiston myötä toiminta laajeni ja vilkastui kuitenkin nopeasti kun asemia rakennettiin kiihtyvällä tahdilla. Vuonna 1900 oli jo noin 150 liikennepaikalla istutuksia. (Martin 2016, s. 54.)

Rautateiden ylipuutarhurit työskentelivät viroissaan pitkään, minkä ansiosta puutarhanhoidon perinteitä oli rautateillä helppoa siirtää ja säilyttää. Monet puutarhureista olivat opiskelleet tai täydentäneet oppejaan ulkomailla. Suurimmillaan rautateiden puistotoiminta oli 1960-luvulla. Liikennepaikkoja oli tuolloin Suomessa yli 500, ja niillä hoidettuja puistoja yli tuhat. Tuolla ”kultakaudella” toimi rautateiden ylipuutarhurina Kaarlo ”Kalle” Jokela, joka on laatinut lukuisia suunnitelmia myös Kouvolan asemayhdyskunnan alueelle. (Martin 2016, s. 61-62.)

Ylipuutarhureilla oli laajalla työkentällään apunaan piiripuutarhureita, joita oli eri ajanjaksoina vaihteleva määrä, enimmillään viidessä piirissä (Helsinki, Tampere, Kouvola, Kuopio ja Oulu). Lisäksi kesäkausiksi palkattiin apuvoimaa. Piiripuutarhurit vastasivat omilla alueillaan puistojen suunnittelusta ja istutuksista. Keskuspuutarhan ansiosta Rautateillä oli melko yhtenäinen lajistonsa, mutta piiripuutarhurit saivat silti toteuttaa myös omaa tyyliään omissa piireissään. 1960-luvun alussa puistojen hoito oli organisoitu niin, että piiripuutarhureiden johdolla työskentelivät niin sanotut puutarhaetumiehet, ryhmässä yhden tai useamman apulaisen kanssa. Etumiehen hoitoon kuului normaalisti kymme-

nen liikennepaikan puistot. Suurilla asemilla oli istutusten hoitajat erikseen. (Martin 2016, s. 64.)

Hyvinkään taimistolla kasvatettiin aluksi kaikki rautateiden viheralueille istutettavat kasvit. Taimitarhalla tuotettiin puiden ja pensaiden taimet, perennat ja kukkasiipulit. Rataverkoston laajentuessa 1890-luvulla Savon ja Karjalan suuntaan päätettiin perustaa varataimisto Kouvolaan. Varataimistoja perustettiin sittemmin myös Kuopioon, Seinäjoelle ja Ouluun. Paikallistaimistoilla oli kasvihuone ja lavoja ryhmäkasvien ja leikkokukkien viljelyä varten sekä taimitarha, jossa keskuspuutarhalta tulleet taimet jatkojalostettiin. (Martin 2016, s. 55-59.)

Valtionrautateilla oli oma suunnittelu- ja rakennuttamisorganisaationsa jo 1870-luvulla. Asemaympäristöt syntyivät rautatiearkkitehdin ja ylipuutarhurin yhteistyönä, ja niistä muodostui vähitellen edustavia ”pienoisyhdyskuntia”. Maan ensimmäiset asemapuistot perustettiin ilmeisesti Hyvinkäälle ja Viipuriin. Hyvinkään asemapuiston oletetaan valmistuneen vuonna 1874 ja Viipurin mahdollisesti jo ennen tätä. Hyvinkään asemapuistossa rakentaminen oli ilmeisesti jo suunnitelmallisempaa. (Martin 2016, s. 48-49.) Liikennepaikkojen määrän ja puutarhatoiminnan kasvaessa suunnitelmia alkoivat ylipuutarhurin lisäksi laatia omilla alueillaan myös piiripuutarhurit.

Suomen Rautatiemuseon arkistosta Hyvinkäältä löytyy suunnitelmapiirustuksia vasta 1900-luvun alkuvuosilta lähtien. Kokoelma ei kuitenkaan ole kattava. Siitäkään ei ole tietoa, kuinka moni suunnitelmista on todella toteutettu. Suunnitelmissa ei useinkaan ole eritelty säilytettävää ja istutettavaa kasvillisuutta, joten niiden perusteella on vaikea tietää mikä on ollut lähtötilanne suunnitelmaa laadittaessa.

Vuosisadan alusta säilyneiden suunnitelmien esitystavassa näkyvät aikakauden jugendvaikutteet, mutta puistosuunnitelmina ne edustavat enemmänkin 1800-luvun maisemapuistosuuntausta kuin aikansa modernismia. On polveilevia käytäviä, lehtimajoja, puurivejä ja –kujia sekä pyöreitä perennapenkkejä. Keittiöpuutarhan puolella marjapensaat on suunniteltu joko geometrisesti neliöihin tai kaarevasti kasvimaan ympärille. (Joutsalmi 2001, s. 146.) Asemapuistosuunnitelmat pysyivät tyyliltään melko samanlaisena runsaat sata vuotta. Alkuvuosikymmeninä niiden muotokieleen vaikuttivat todennäköisesti Suomessa jo rakennetut maisema- ja luonnontyylliset puistot kuten Viipurin Monrepos, Espoon Träskända ja Helsingin Tähtitorninmäki. Asemapuistoissa ideat toki toteutettiin pienemmässä mittakaavassa. Geometrisiä vaikutteita saatettiin ottaa esimerkiksi Naantalin Kultarannasta. Luonnontyyliä ja geometristä tyyliä yhdisteltiin asemapuistoissa. Puut sijoiteltiin vapaasti, pensaat ja kukkaistutukset geometrisemmin. (Martin 2016, s. 91.)

TYYPILLINEN SUOMALAINEN ASEMAPUISTO

Asemapuistot ovat sekä iältään, laadultaan että määrällisesti merkittävä osa suomalaista puisto- ja puutarhahistoriaa. Asemapuistot olivat usein paikkakuntansa ensimmäisiä julkisia viheralueita ja ne vaikuttivat ne myös puutarhakulttuurin leviämiseen eri puolille maata. Vastaavia edustuspuistoja alettiin 1800-luvun lopussa istuttaa muidenkin julkisten laitosten, kuten sairaaloiden ja kanavasulkujen ympärille. Asemapuistojen tärkeänä tehtävänä oli luoda myönteistä kuvaa Valtionrautateistä, ja siksi niitä myös hoidettiin huolella. Aseman puistosta muotoutui eräänlainen malliympäristö lähiseudun asukkaalle (Martin 2016, s. 46). Puita istutettiin asemien ympäristöön myös käytännöllisistä syistä, kuten paloturvallisuuden lisäämiseksi. Kotimaisten puistokohteiden lisäksi Suomen asemapuistojen tärkeimmät esikuvat löytynevät Keski-Euroopasta ja Englannista, missä puistot olivat yleisiä jo Suomen ensimmäisiä ratoja rakennettaessa. (Martin 2016, s. 47-52.)

Tyypillisimmillään suomalainen asemaympäristö on ollut maa-seudun liikennepaikoilla. Asema-alue on jakautunut toiminnallisesti kolmeen osaan siten, että varsinainen asemapuisto on sijainnut asemarakennuksen ympärillä. Toinen osa on muodostunut asuintaloista talousrakennuksineen ja keittiöpuutarhoineen. Kolmas erillinen osa, jolla ei yleensä ollut istutuksia, syntyi vesitornista, pumppuasemasta, puu- ja halkolaanista sekä veturitallista. Tästä mallista on lukuisia erilaisia versioita, joissa osien suhde vaihtelee riippuen aseman luokasta ja maastosta. (Joutsalmi 2001, s. 146.)

Sama rakenne on näkynyt asemaympäristöissä suuremmillakin paikkakunnilla, joskin varsinaisen puiston osuus on voinut olla suurempi. Puiston näyttävän osuus sijaitsi lähellä asemarakennusta, jossa pinnoitteet, kalusteet ja valaisimet oli suunniteltu aseman tyyliin sopiviksi. Tämän ”eduspuiston” ryhtiä lisäsivät nurmialueiden suorat, hoidetut reunat sekä pensasaidat ja muu koristeellinen kasvillisuus. Asemarakennuksen läheisyyteen istutettiin yleensä radan suuntainen, pitkä lehmusrivi. Myös varsinainen aseman raitti oli yleensä puiden reunustama. 1910-luvulla asemien läheisyyteen alkoi ilmestyä myös koristeellisia kioskeja virvokkeiden ja lehtien myyntiä varten. (Martin 2016, s. 74-79.)

Laajemmat puistoalueet kauempana asemarakennuksesta olivat tyyliltään vapaamuotoisia, englantilaista maisemapuistoa muistuttavia. Puiston läpi asuinalueelle johtava raitti oli usein reunustettu lehmuksilla tai koivuilla. Puistossa polveili käytäviä, jotka puurivistöjen kanssa loivat puiston perusrakenteen. Käytävien varsilla oli penkkejä, ja puiston siimeksessä saattoi olla syreenimaja tai puurakenteinen huvimaja. Nurmialueilla kasvoi puuryhmiä tai yksittäisiä maisemapuita. Pensaat ja laajat, pyöreät perennais-
tutukset kuuluivat moneen asemapuistoon. Usein puistossa oli myös jokin muistomerkki tai tyyliltään muuhun rakennuskantaan sopiva koristeellinen kaivo. Joihinkin suunnitelmiin on merkitty tennis- tai krokettikenttä, mutta näitä toteutettiin vain harvoin. (Martin 2016, s. 90.)

Samaan tapaan kuin asema-alueen rakennukset, myös piha-alueet heijastelivat työntekijöiden virkahierarkiaa. Hierarkian huipulla olevien virkailijoiden, erityisesti asemapäälliköiden, pihat ja puutarhat olivat näyttäviä ja koristekasveja oli runsaammin. Kasarmityylisten asuinrakennusten läheisyydessä sen sijaan oli vaatimattomampia kukkapenkkejä ja oleskelualueita. Henkilökunnan hyötypuutarhat olivat tärkeä osa puistoa. Kaikilla asemalla asuvilla työntekijöillä oli oma osuutensa puutarhasta. (Martin 2016, s. 96-106.)

Asemapuisto oli usein oma, muusta kaupunkirakenteesta erillinen saarekkeensa. Vain harvoissa tapauksissa kaupungin oma puisto tai puistokatu johtaa suoraan asemalle tai yhdistyy asemapuistoon. Vaasassa ja Kokkolassa asemat liittyvät muuhun kaupunkirakenteeseen puistokatujen kautta. Salossa, kuten Kouvolasakin, asemapuisto on samalla kaupungin vanhin kaupunkipuisto. (Joutsalmi 2001, s. 146.) Asemapuistoille voi sittemmin sanoa olevan tyypillistä myös muuntuminen aikakausien, matkustajamäärien ja ratatekniikan kehittymisen mukaan. 1970-luvulta lähtien asema-alueiden yleisilmeeseen ovat vaikuttaneet laiturialueiden korottaminen ja ratojen sähköistäminen. Sähköistyksen takia esimerkiksi korkeaa puustoa radan varressa on korvattu matalammalla kasvillisuudella.

Asemapuistojen kasvillisuus

Koska rautateiden taimistoissa panostettiin koko maan alueella kestäviin kasvilajeihin, oli asemapuistoissa käytetty kasvivalikoima melko suppea. Useimmista asemapuistoista löytyivät pääpiirteissään samat puut, pensaat, perennat ja kesäkukat. Jonkin verran erikoisuksiakin silti käytettiin. Asemapuistoille tyypillisiä ovat komeat havupuut, joiden siluetti kohoaa muuta ympäristöä korkeammalle. Havupuista käytettiin niin kotimaisia kuin ulkolaisiakin lajikkeita. Kuusien lisäksi puistoihin istutettiin siperianpihtoja, sembramäntyjä, lehtikuusia, harmaapihtoja, douglaskuusia, serbiankuusia sekä joskus sinikuusia. Vuorimännyt yleistyivät myöhemmin. Matalakasvuisina ne sopivat sähköistetyn radan varteen korkeita puita paremmin. (Martin 2016, s. 117-119.)

Lehmusrivit ovat alusta alkaen olleet oleellinen osa asemapuistoa. Ilmastonkestävyytensä lisäksi lehmukset sietävät hyvin maaperän tärinää. Niitä suosittiin myös siksi, että ne kestävät siirtämistä ja uudelleen istuttamista melko hyvin. Aluksi rautateillä suosittiin isolehtilehmusta. Sittemmin yleistyi puistolehmus, joka on isolehtilehmuksen ja metsälehmuksen risteymä. 1960- ja 1970-luvuilla asemapuistoihin levisi käytäntö, jossa lehmuksista leikattiin kaikki oksat ja katkaistiin runko tietyltä korkeudelta. Kyseinen ilmiö oli ilmeisesti levinnyt kaupunkien puistoista, ja se tuhosi monia asemien lehmuskujia. Lehmusten lisäksi lehtipuista käytettiin eniten koivuja, pihlajia, koristepajuja, vaahteroita ja ja-

lavia. Myös tuomia ja hopeapajuja käytettiin, sekä jonkin verran poppeleita. Etelä-Suomessa istutettiin myös tammia ja saarnia. Rautateiden symbolipuusi nousi 1950-luvulta alkaen koristeomenapuu, jonka latvus ja oksat roikkuvat sateenvarjomaisesti alaspäin. Ylipuutarhuri Kalle Jokela alkoi kutsua omenapuuta Rautatien puuksi, ja sittemmin nimeksi vakiintui rautatienomenapuu. Ensimmäiset maininnat rautatienomenapuun istuttamisesta ovat vuodelta 1953 Hyvinkään ja Porvoon asemapuistoista. Ylipuutarhuri Jokelan mielestä puulla oli ”hauska, nykyaikaiseen puutarha-arkkitehtuuriin so-piva muoto”. (Martin 2016, s. 121-131.)

Pensaslajeista tyypillisimpiä olivat syreenit. Myös orapihlajaa leikattuna pensasaitana käytettiin paljon. Orapihlaja-aidalla rajattiin esimerkiksi rataa ja puistoa sekä suojattiin piha-alueita. Orapihlajasta käytettiin myös puumaista, palloksi leikattua muotoa. Muita yleisiä pensaslajeja asemapuistoissa olivat hernepensas, kuusama, hanhikki, kanukka, tuomipihlaja, happomarja, tuhkapensas, angervot ja puistoruusut. (Martin 2016, s. 134.)

Kukat olivat asemapuistoissa alusta alkaen tärkeässä osassa. Keskeisille paikoille sommiteltiin näyttäviä istutuksia kesäkukista ja perennoista. Kukkia istutettiin reunustamaan käytäviä ja niitä sijoiteltiin erilaisiin ruukkuihin asemalaitureille. Ylipuutarhurit suunnittelivat istutukset, joten ne vaihtelivat paitsi muodin myös henkilökohtaisten mieltymysten mukaan. Kesäkukista tärkeimmät olivat tarhaorvokki, petunia, samettikukka,

pelargonia, begonia, dahlia ja lobelia. Kesäkukilla saatiin nopeasti näyttävyyttä uuteen asemapuistoon, jonka muut kasvit olivat vielä vaatimattoman kokoisia. Sipulikukista käytettiin ainakin narsisseja ja tulppaaneja. 1960-luvulla alettiin suosia kesäsyressiä, salkoruusua sekä tuolloin vielä erikoista risiinikasvia. Kesäkukkien käyttöön saatiin ilmeisesti innoitusta Ruotsista, jossa ne olivat ensimmäisten asemapuistojen keskeinen koristus. Perennoista yleisimpiä olivat muiden muassa pion, ritarinkannus, pikkutalvio, kaukasianmaksaruoho, etelänkevätesikko, nukkapähkämö, tatar ja syysleimu. Kaksivuotisista kasveista käytettiin paljon esimerkiksi harjaneilikkaa. Hyötypuutarhoissaan rautatien työntekijät viljelivät hyötykasveja perunasta viinimarjoihin ja raparpereista porkkanoihin. (Martin 2016, s. 140-148.)



Rautatienomenapuu on 1950-luvulta alkaen ollut rautateiden symbolipuusi. Kuva Kouvolan asemalta lokakuussa 2016.



Lehmusrivi ja orapihlaja-aidat ovat kuuluneet lähes jokaiselle asema-alueelle. Kuva Kouvolan asemalta lokakuussa 2016.



Yrjö Kotosen Kaipiaisten asemalle laatima suunnitelma vuodelta 1917 edustaa melko hyvin asemapuistojen suunnittelua 1900-luvun alusta. Polveilevat käytävät, lehtimajat ja pyöreät perennapenkit olivat tyypillisiä elementtejä asemapuistoille. Suomen Rautatiemuseo.

Rautateiden puutarhatoiminta Kouvolassa

Valtionrautateiden puutarhatoiminta näkyi monin tavoin myös Kouvolassa. Kouvolan suuren asemayhdyskunnan lisäksi nykyisen Kouvolan alueella sijaitsi useita muitakin asemia, joilla kaikilla on ollut omat asemapuistonsa.

Kouvolan aseman ensimmäinen puutarhuri ja asemapuiston perustaja oli ilmeisesti ruotsalaissyntyinen Axel Cederlöf. Ennen Kouvolaan tuloa Cederlöf oli vaimonsa Amanda Munterin kanssa toiminut Valkealan kartanon puutarhurina. Kouvolasta he muuttivat vuonna 1894 Kotkaan. (Kimmo Seppänen, henkilökohtainen tiedonanto.)

Valtionrautateiden Kouvolan varataimisto perustettiin vuonna 1896 ylipuutarhuri Willy Nykoppin kaudella. Tämä 0,76 hehtaarin (n. 40 x 110 m) laajuinen taimisto perustettiin Savon ja Karjalan ratojen asemien kasvitarvetta tyydyttämään. Kasvihuonetilaa taimistolla oli n. 200 m². Taimiston johtavana puutarhurina toimi pitkään Yrjö Kotonen (1888–1945), joka oli myös VR:n Kaakkois-Suomen piiripuutarhuri. Rautatiemuseon arkistosta löytyneistä suunnitelmista Kotonen on laatinut ”Kouvolan sairaalan” suunnitelman vuonna 1921. Samana vuonna hän on suunnitellut myös Voikosken asemapuiston. Kaipiaisten asemalle hän on laatinut suunnitelman vuonna 1917. Kotosen jälkeen Kouvolan asemalla toimineista puutarhureista ei ole löytynyt tietoa.

Kouvolan varataimisto oli toiminnassa vuoteen 1960 asti, jolloin se luovutettiin kaupungille. Kalle Jokelan mukaan Rautateille ostettiin vanhan taimiston tilalle Kellomäen puutarha rakennuksineen ja kasvihuoneineen. (Jokela 1962, s. 825).

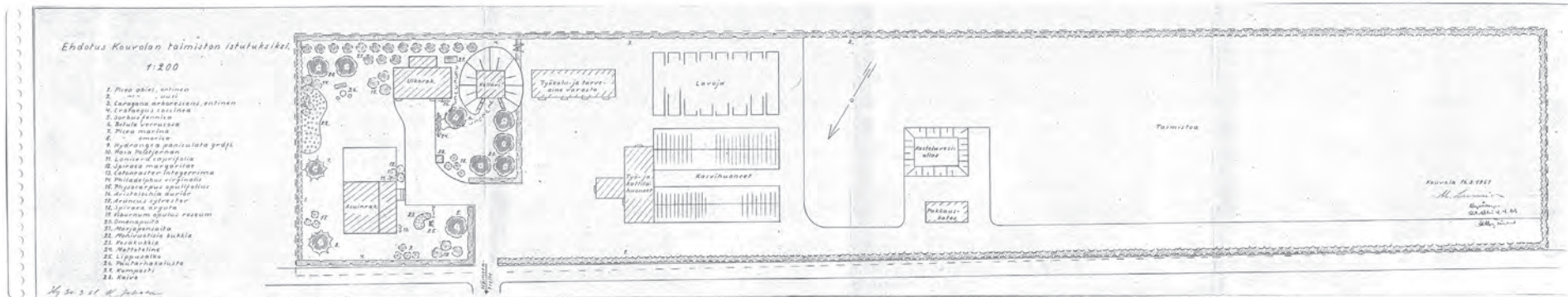


Valtionrautateiden Kouvolan varataimisto kuvan oikeassa alalaidassa. Kuva arviolta 1940-1950-luvulta. KKM.

Kouvolan asemapuistosta löytyneet suunnitelmat painottuvat 1950-luvun loppupuolelle. Vuosien 1901 ja 1921 väliltä ei Rautatiemuseon arkistosta löydy yhtään suunnitelmaa, eikä myöskään vuosien 1921 ja 1954 väliltä. Suurin osa säilyneistä suunnitelmista on 1950-luvulta, ja melkein kaikkien tekijänä on Valtionrautateiden ylipuutarhuri Kalle Jokela. Muita suunnittelijoita ovat ”M. Lumia” 1960-luvulla sekä ylipuutarhuri Pentti Vierikko vuonna 1971. Valtionrautateiden historiikissa vuosilta 1937-1962 Kalle Jokela kertoo, että piiripuu-
tarhurit yleensä vastasivat omilla alueillaan puistojen suunnittelusta ja istutuksista. Kouvolaossa suurimman osan suunnitelmista näyttäisi kuitenkin tehneen ylipuutarhuri Jokela itse.

Kouvolan asemayhdyskunnasta ja sen muutoksista kerrotaan tarkemmin keskustapuistojen kehitystä käsittelevässä luvussa.

Kouvolan aseman lisäksi nykyisen Kouvolan alueella sijaitsee myös muita asemia, joilla on ollut omat asemapuistonsa. Esimerkiksi Riihimäen – Pietarin radan varressa sijaitseva Korian asema (entinen Kymi) oli aikoinaan merkittävä, mutta alueesta ei ole paljon jäljellä. Alueella on ollut useita rakennuksia ja aseman vieressä pitkänomainen asemapuisto. Myös muiden rakennusten ympärillä on ollut istutuksia, joista löytyy suunnitelmia 1950-luvulta. Korian vanha asemarakennus purettiin vuonna 1995 alikulkutunnelin tieltä, ja viereen valmistui uusi, pienempi rakennus. (Iltanen 2009, s. 255.) Aseman kasvillisuutta on vielä jonkin verran jäljellä, mutta sitä on vaikea hahmottaa asemaan kuuluneeksi kokonaisuudeksi. Myös Kaipiaisten asemalla on 1900-luvun alussa ollut merkittävä asemayhdyskunta puistoineen. Siitä on lyhyesti kerrottu sivulla 24.



Kuva 15 Suunnitelma Kouvolan taimiston istutuksiksi vuodelta 1961 (Kalle Jokela). Suomen Rautatiemuseo.

2.4 TEOLLISUUSYMPÄRISTÖT

Kouvolan teollisuusympäristöjä käsitellään tässä työssä kevyemmin, koska aika ei riittänyt kaikkien osa-alueiden tarkempaan tutkimukseen. Teollisuusympäristöt ovat kuitenkin merkittävä osa Kouvolan seudun puutarhakulttuuria, joten sitä ei voi kokonaan sivuuttaakaan.

Tiina Koskimies kirjoittaa kirjassaan ”Patruunan puutarha ja työmiehen kessupenkki”, että tehtaiden puistoista ja puutarhoista on kirjoitettu Suomessa hyvin vähän. 1900-luvun alkupuolella miltei jokaiseen tehdaslaitokseen kuitenkin kuului lähes itsestäänselvyytenä puutarha ja puisto. Ilmiö oli periytynyt tehtaita edeltävien rautaruukkien ajalta. Tehdasrakennukset itsessään olivat kauniita, ja oli luonnollista ympäröidä ne hyvin hoidetuilla puistoalueilla. Kaunis ympäristö viesti menestyksestä ja vauraudesta ja toimi tehtaan julkisivuna ulkopuolisille. Jokaisella arvonsa tuntevalla tehtaalla oli siksi oma puutarha. Kasvit verhosivat niin johtajan asuntoa kuin ylempien virkamiesten talojakin. Nämä rakennukset sijaitsivat yleensä lähellä toisiaan ja muodostivat yhdyskunnan ytimen. Tehdaslaitosten lähistöllä tai maatilain yhteydessä oli useimmiten myös hyötynuutarha kasvihuoneineen, hedelmä- ja marjatarhoineen ja avomaaviljelyksineen. (Koskimies 2009, s. 10-13.)

Rautaruukkien ajalta 1700-luvulta periytyivät tehdaspuistoihin myös vallan ja järjestyksen vertauskuvat. Järjestys kuului vanhaan aikaan ja sääty-yhteiskuntaan, ja esimerkiksi tehtaanjohtajan asemaa korostettiin komein istutuksin. Teollistumisen edetessä tehtaiden puutarhat ja niiden merkitys kuitenkin alkoivat muuttua. Tuolloin puutarhoista tuli yhä enemmän osa työläisten elämänpiiriä. Työläisten oloista keskusteltiin runsaasti 1800- ja 1900-lukujen taitteessa, ja työläiset myös heräsivät vaatimaan oikeuksiaan. Tällöin perustettiin työläisten urheiluseuroja ja rakennettiin työväentaloja. Samoihin aikoihin syntyivät myös raittiusliike – ja puutarha-aate. Puutarhan hoito oli myös osa tehtaiden ”kotouttamisprosessia”, jolla haluttiin saada muualta muuttaneet työläiset sitoutumaan työhönsä ja asuinpaikkaansa. Tehdasvihreän alkuvaiheet voidaan siis nähdä sääty-yhteiskuntaa korostavana, ja loppuvaihe demokraattista yhteiskuntaa edustavana ilmiönä. Tehdasvihreän ”kulta-aika” päättyi Suomessa vähitellen 1950-luvun jälkeen ja 1980-luvulle tultaessa suurin osa tehtaiden puistoista oli jo taantunut huonoon kuntoon. Puutarhat ovat kuitenkin jättäneet jälkiä monen paikkakunnan maisemaan, kuten myös Kouvolaan. (Koskimies 2009, s. 17-18.)

Forssan puuvillatehtaan historiikissa sanotaan, että Axel Wilhelm Wahrenilla, joka Forssan tehtaiden lisäksi on myös Kymintehtaan perustaja, oli synnynnäinen kauneudentaju. Historiikin mukaan Wahren tahtoi luoda kauneutta tehtaiden ympärille jo aikana, jolloin puistot eivät vielä kaupungeissakaan olleet yleisiä. Usein tehtaat myös sijaitsivat luonnonkauniilla paikoilla, joten maisema niiden ympärillä oli muutenkin otollinen. (Koskimies 2009, s. 21.)

Nykyisen Kouvolan alueella on useita edustavia tehdasympäristöjä puistoineen. Tässä työssä kerrotaan lyhyesti Inkeröisten ja Anjalankosken tehdasalueesta. Lisäksi on laadittu tiivistelmä Kouvolan muista tehdasalueista.

Inkeröisten kartonkitehdas ja Anjalan paperitehdas

Inkeröisten ja Anjalan tehdasyhdyskunta sijaitsee Kouvolan eteläosassa. Tietoa tehdasalueesta on saatu mm. haastattelemalla tehtaan entisiä työntekijöitä, ns. seniorisuunnittelijoita sekä käymällä Elinkeinoelämän keskusarkistossa Mikkelissä.

Inkeröisten puuhiomo perustettiin vuonna 1872. Uusi tehdasrakennus valmistui 1960-luvulla. 1930-luvulla Inkeröisten tehtaan läheisyyteen perustettiin Anjalan paperitehdas, jonka julkisivut ja ulkoasu ovat Alvar Aalon suunnittelemat. Molemmat tehtaat ovat edelleen toiminnassa. Tehtaat ja niiden välissä sijaitseva asuinalue on luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY). Inkeröisten tehdasta vastapäätä Kymijoen toisella rannalla sijaitsee Anjalan kartano puistoalueineen.

Inkeröisten tehtaiden asuntoalueen vanhimmat rakennukset ovat 1800-luvun jälkipuolelta. Keskuskonttori on vuodelta 1879 ja Tehtaan kerho, entinen koulu, on peräisin 1890-luvun keskivaiheilta. Birger Federleyn suunnittelema Inkeröisten kirkko on vuodelta 1910.

Inkeröisissä on merkittäviä Alvar Aallon 1930- ja 1950-luvuilla suunnittelema toimihenkilöiden ja työväen yhteisiä asuma-alueita: ns. Mestaritalot, Insinööritalot ja Tervalinja. Tehtaanmäen valkoiseksi slammatut tiiliset kerrostalot ovat 1950-luvulta. Tehtaanmäen pohjoispuolella sijaitsee Inkeröisten tehtaiden sodanjälkeisen asutopulan lievittämiseksi rakennettu Karhunkankaan asuntoalue. Myös Tehtaanmäen 1939 valmistunut kunnallinen kansakoulu on Alvar Aallon suunnittelema.

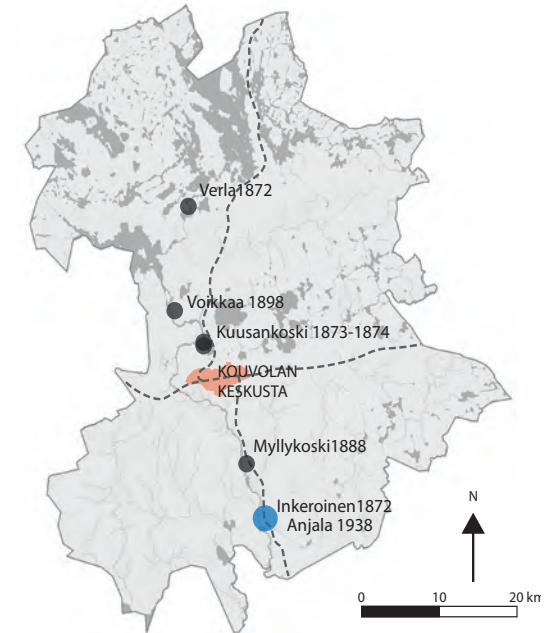
Inkeröisten ”seniorisuunnittelijoiden” mukaan tehdasalueella on ollut päätoiminen puutarhuri jo ennen Anjalan paperitehtaan perustamista. Puutarhuri toimi alueella aina 1970-luvulle asti, ja viimeinen puutarhuri oli nimeltään Tapani Orsivaara. Puutarhurin lisäksi alueella oli kesäisin runsaasti kausityöntekijöitä. Alueella on ollut myös kasvihuoneita, joissa kasvatettiin niin koriste- kuin hyötykasveja. Kasvihuoneista löytyneiden valokuvien kuvatekstien perusteella ”Tampellan puutarha” on lakkautettu vuonna 1974. Tehtaan asuinalueen ”Majurinmäellä” on ollut omenatarha, ja omenapuita kasvaa alueella edelleen.

Tehtaiden asuinalueella on vuonna 2004 perustettu puulajipuisto yhteistyössä Mustilan Arboretumin kanssa. Vanhan kasvillisuuden kartoitti tuolloin Mustilan toiminnanjohtaja Jukka Reinikainen. Puulajipuistossa on vanhojen puiden lisäksi uusia puita, joita esim. tehtaan vierailijat ovat saaneet istuttaa. Alueen vanhimmat puut ovat 200-vuotiaat metsälehmukset.

Inkeröisten tehtaan asuinalue on Kouvolan kaupungin asemakaavoituksen työohjelmassa vuosina 2018-2020. Tavoitteena on muuttaa alueen käyttötarkoitusta teollisuusalueesta asuin- ja toimistokäyttöön. Kaavassa on tarkoitettu huomioida alueen kulttuurihistorialliset arvot.



Pääkonttorin edustan suihkulähde joskus 1960-luvulla. ELKA.



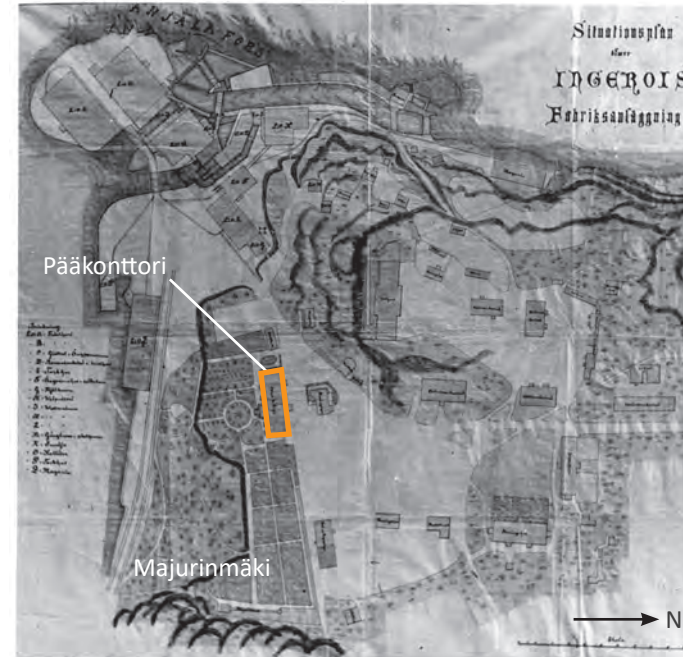
Inkeröisten ja Anjalan tehtaiden sijainti



Inkeröisten tehdasalueella on ollut reheviä pihvoja ja puutarhoja. Näkymä Majurinmäeltä tehtaan pääkonttorin suuntaan noin vuonna 1915. Elinkeinoelämän keskusarkisto (ELKA).



Inkeröisten ja Anjalan tehtaat ja tehtaiden asuinalue Kymijoen rannalla.



Kartta Inkeröisten tehdasalueesta vuodelta 1891. Pääkonttorin itäpuolella on ollut puistomainen alue, joka näkyy myös viereisen sivun kuvassa, joka on otettu Majurinmäeltä tehtaan pääkonttorille päin. ELKA.



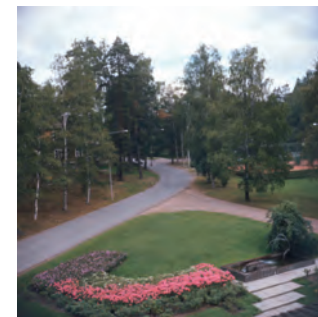
"Tampellan puutarhat" 1950-luvun lopulla. ELKA.



Inkeröisten tehdasalueen viimeinen puutarhuri Tapani Orsivaara "Tampellan puutarhan" kasvihuoneessa vuonna 1974, jolloin puutarha myös lakkautettiin. ELKA.



Pääkonttorin ympäristössä on edelleen rehevää puutarhamaista kasvillisuutta.



Pääkonttorin edustan vesiaihe ja istutukset edustavat 1960-luvun suunnittelutyyliä. ELKA.

Kouvolan muut teollisuusympäristöt

Muita merkittäviä teollisuusympäristöjä nykyisen Kouvolan alueella ovat Kymintehtas-Kuusankoski, Voikkaa ja Myllykoski (ks. kartta sivulla 23). Kaikilla tehtailla olivat omat hoidetut puisto- ja asuinalueensa. Tehtaiden puutarhoilla ja kasvihuoneilla kasvatettiin hyöty- ja koristekasvillisuutta tehdasyhdyskuntien käyttöön. Kaikki mainitut teollisuusympäristöt on luokiteltu valtakunnallisesti arvokkaiksi rakennetuiksi kulttuuriympäristöiksi (RKY).

Kymintehtaan-Kuusankosken teollisuusympäristö

Kymin ja Kuusankosken paperitehtaat sijoitettiin 1870-luvun alussa reunustamaan Kuusankoskea sen molemmiin puolin. Tehtaat yhdistyivät 1904 Kymi-yhtiöksi, johon sisältyi kolmantena yksikkönä pohjoisempi Voikkaan tehdas. Kaikkien tehtaiden toiminta loppui 2000-luvun alussa. Kymintehtaan viheralueiden historiaa on tutkinut Kouvolan Poikilo-museoiden amanuenssi Kimmo Seppänen.

Kymintehtaan alueella (1) on ollut useampia yhtiön puutarhureiden toimesta hoidettuja puistoalueita, mutta niistä on jäljellä ainoastaan osa nk. isännöitsijän asuinrakennuksen ympäristössä sijainneesta puistosta (2). Kyseinen puisto näkyy jo vuoden 1880 kartassa (3), mutta sitä ei ilmeisesti ole kokonaisuudessaan kartan mukaisesti toteutettu. Puiston uudistamissuunnitelmat laati 1920-luvulla Bengt Schalin (ks. s. 68).

Kosken toisella puolella sijaitseva, alun perin Kuusankoski Oy:n johtajiston asuinalueeksi rakennettu Koskenranta (4) on säilynyt puistomaisena alueena.

Voikkaa

Voikkaan tehdas perustettiin vuonna 1896. Tehtaan ympäristöön rakennettiin kasarmityyisiä asuintaloja ja niiden ympärille viheralueita. Muu yhdyskunta tehtaan ympäristössä kasvoi hallitsemattomammin.

Voikkaan puistoalueita ei tiettävästi ole tarkemmin tutkittu. Alueelle on tunnusomaista moni-ilmeinen ja vaihteleva rakennuskanta sekä vehmaat piha- ja puistoalueet. Konttorinmäen asuinkasarmit sekä Klubi ja klubin kenttä

muodostavat edelleen vaikuttavan kokonaisuuden hiljentyneen tehtaan kupeessa.



Tehtaan ympäristöä vuonna 1936. KKM.

Kymintehtaan aluetta (Kymin ruukki) kaavoitetaan parhaillaan monimuotoiseksi teollisuus- ja palvelutoimintojen alueeksi. Koskenrannan viimeisimmässä asemakaavamuutoksessa tutkittiin mm. lisärakennuspaikkojen sijoittamismahdollisuuksia alueelle.



Myllykoski

Myllykosken paperitehtaan puistoalueen suunnittelu liittyi 1938 tehtyyn tehdasalueen lisärakentamiseen. Paul Olssonin laatimat suunnitelmat on päivätty vuodelle 1937. Osa Olssonin suunnitelman mukaan rakennetusta puistosta on sittemmin jäänyt uuden päällystämörakennuksen alle.

Museoviraston vuonna 2000 tekemän inventoinnin perusteella puistossa tapahtuneet muutokset ovat olleet vähäisiä. Puisto ja rakennukset muodostavat edelleen tyyllisesti yhtenäisen kokonaisuuden, vaikka hoidon taso on heikentynyt.

Myllykosken tehdasalueista on vireillä asemakaavan muutos, jonka tarkoituksena on mahdollistaa alueella olevien Myllykoski Oyj:n omistamien rakennusten myynti.



Myllykosken "mestari-aloeja" piha-alueita 1930-luvulla. UPM:n keskusarkisto.

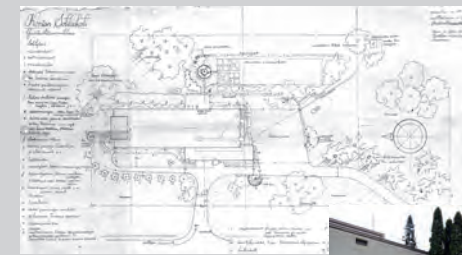
2.5 VARUSKUNTIEN VIHERALUEET

Kaikilla Kouvolassa sijaitsevilla kasarmialueilla (ks. s. 26-27) on rakennettuja puistoja. Tätä työtä varten on etsitty niihin liittyviä suunnitteluasiakirjoja Puolustushallinnon Rakennuslaitoksen arkistosta, mutta kohteita ei ole muuten tutkittu. Kouvolassa ja Koriolla on kuitenkin tehty maastohavaintoja ja otettu valokuvia. Varuskunta-alueiden puutarhakulttuuria ei tiettävästi ole Suomessa tarkemmin tutkittu.

Koria

Korian kasarmialue sijaitsee n. 5,5 km Kouvolan keskustasta länteen päin. Kasarmit on rakennettu 1911-1915. Alueelle on hahmoteltu puistoja jo venäläisten rakentajien toimesta.

Alueen venäläisen asemakaava 1900-luvun alusta.



Korian vuonna 1938 valmistunut sotilaskoti ympäristöineen on arkkitehti Elsi Borgin suunnittelema.



Kouvola

Kouvolan kasarmialue sijaitsee keskustan luoteispuolella reilun kilometrin päässä rautatieasemalta. Alue on rakennettu vuosina 1911-1914. Alueen oleellimmat viheralueet ovat Rykmentinpuisto (1) ja Prikaatinpuisto (2). Myös paraatitentän (3) keskellä ja ympäristössä on istutuksia.



Rykmentinpuistosta ei ole löytynyt vanhoja suunnitelmia kasarmien rakentamisajoilta. Puolustushallinnon Rakennuslaitoksen arkistosta löytyi puiston kunnostussuunnitelmia 1980-luvulta.



Rykmentinpuisto on tunnelmaltaan arvokas ja rauhallinen alue. Puiston perusrunko koostuu pitkistä, suorista käytävistä sekä runkokuista, jotka ovat enimmäkseen mäntyjä.

Utti

Utin varuskunta-alue sijaitsee n. 12 km Kouvolan keskustasta itään. Varuskunta on edelleen toiminnassa.



1. Lentokenttä 2. Varuskunta-alue 3. 1700-luvun bastionilinnake 4. Leirialue

Utin kasarmialueen asemakaava arviolta 1920-luvulta. PHRAKL.





Voikkaan tehdasaluetta vuonna 1936. Etualalla Palokunnan puistikko. KKM.

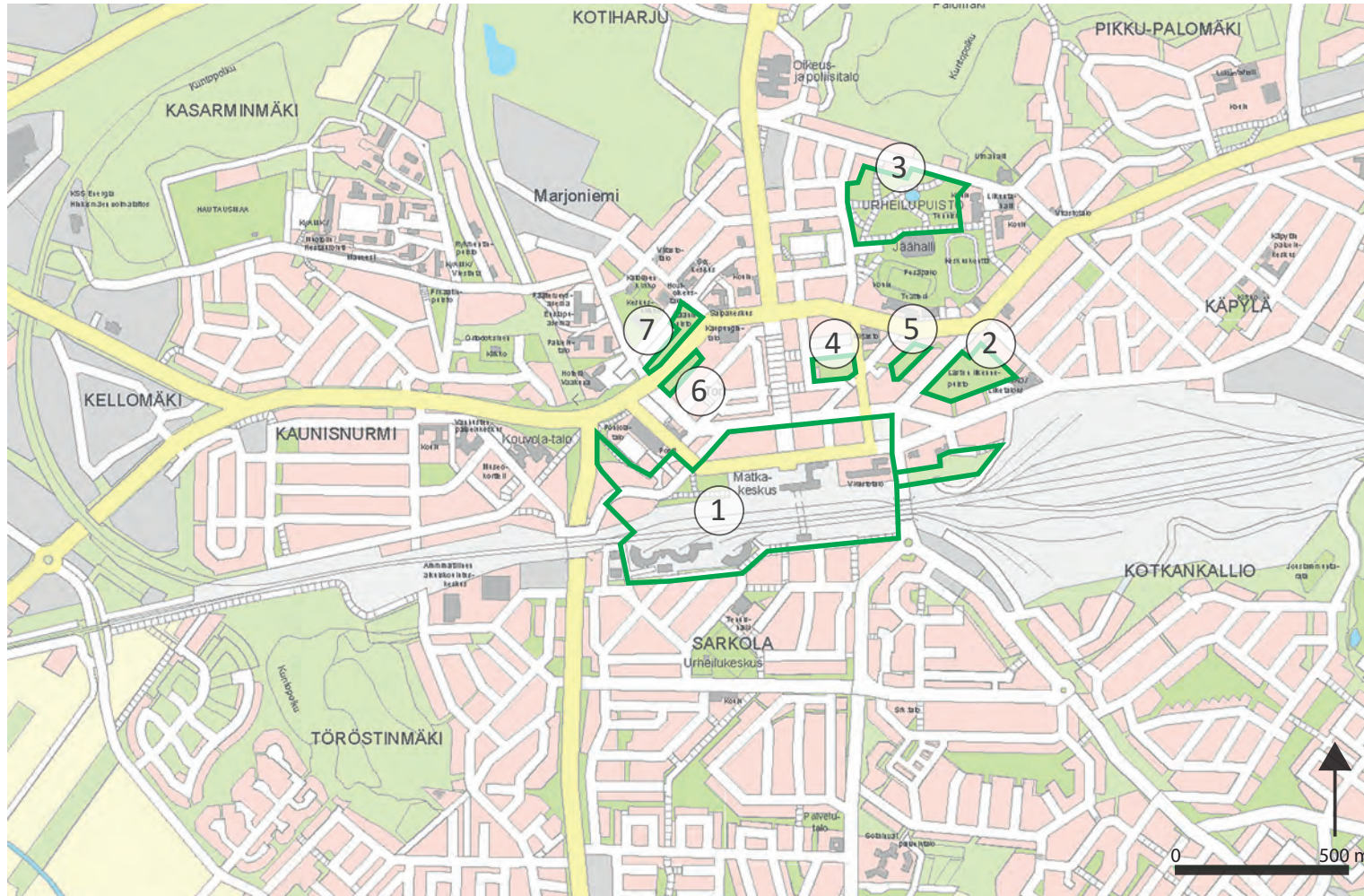


Myllykosken tehdas ja pääkonttori puistoalueineen arviolta 1930-luvulla. UPM:n keskusarkisto.



3

**KESKUSTAPUISTOJEN
KEHITYSVAIHEET**



Kouvolan ydinkeskustan nykyiset viheralueet kartassa vaaleanvihreällä. Tummanvihreällä on rajattu keskeisimmät keskustapuistot sekä vanhan asemayhdyskunnan alue. Yksittäisten kohteiden lisäksi työssä käsitellään Kouvolan kaavoituksen ja muun maankäytön vaikutuksia keskustan viheralueiden kehitykseen eri vuosikymmenillä. Kouvolasta puhuttaessa tarkoitetaan tässä yhteydessä nk. vanhaa Kouvola eli Kouvolan kaupunkia ennen vuonna 2009 tapahtunutta kuntaliitosta.

- 1 ASEMAYHDYSKUNTA
- 2 JAAKONPUISTO
- 3 URHEILUPUISTO
- 4 KESKUSPUISTO
- 5 SALPAPUISTO
- 6 KAUPUNGINTALON PUISTO
- 7 LÄÄNINPUISTO

3.1 ASEMAHDYSKUNTA

Asemanseutu 1900-luvun alkupuolella

Niin rautateillä, teollisuuslaitoksilla kuin varuskunnilla-kin ovat siis olleet omat puutarhansa ja puistoalueensa jo ennen Kouvolan keskustan kehittymistä. Keskustan kehitys alkoi asemalta ja asemaympäristön voidaan katsoa olevan Kouvolan ensimmäinen julkinen puisto. Se oli laaja ja vihreä alue radan varressa, ja sen liepeille alkoi vähitellen kehittyä muuta yhdyskuntarakennetta.

Kouvolan aseman alku oli vaatimaton. Se oli aluksi lähinnä puun lastausasema teollisuuden tarpeita varten, mutta matkustajaliikenne kasvoi tasaisesti. Risteysasemaksi tultuaan Kouvola yleni asemahierarkiassa, ja ensimmäisen luokan asemaksi se korotettiin vuonna 1916. Aseman matkustajamääriin vaikuttivat Kouvolaan ja Kymenlaakson tehtaille suuntautunut muuttoliike. (Talvi 1984, s. 37.)

Risteysasemaksi tulon myötä Kouvolan ensimmäisen asemarakennuksen tilalle rakennettiin suurempi asemarakennus. Se valmistui vuonna 1889. Uuden aseman tieltä ensimmäinen asemarakennus siirrettiin hieman pohjoisemmaksi asemapäällikön asuintaloksi. Muista maaseutuasemista poiketen Kouvolan uusi asemarakennus oli huomattavan suuri. Asemarakennuksen länsipuolelle rakennettiin aseman kokoinen yömaja, josta vuosisadan vaihteessa tehtiin kaksinkertaiseksi laajen-

nettuna Asemaravintola. (Talvi 1984, s. 27-30.) Uuden asemarakennuksen ympärille alettiin myös rakentaa asuntoja työntekijöille. Vuonna 1890 Kouvolassa oli kahdeksan rautateiden asuinkasarmia piharakennuksineen. Myös yksityisten taloja oli alkanut nousta teiden varsille. (Talvi 1953, s. 167.) Punatiilinen veturitalli rakennettiin radan eteläpuolelle Salpausselän jyrkän etelärinteen päälle. Sähkövalo Kouvolan asemalle saatiin vuonna 1898 ja 1910-luvun alussa sytytettiin ensimmäiset katuvalot Kouvolassa. Kouvolan ratapiha oli 1900-luvun alussa Suomen suurimpia ja myös tärkeimpiä. (Talvi 1984, s. 26-34.) Jo alusta alkaen alettiin asema-aluetta koristaa myös istutuksin.



Kouvolan toinen, vuonna 1889 valmistunut asemarakennus. KKM.



Alkuperäisen asemayhdyskunnan sijainti nykykartalla.



Ensimmäinen punatiilinen veturitalli valmistui ennen vuotta 1889 ja sitä laajennettiin kymmenen veturin pilttuulla vuoteen 1905 mennessä. Veturitallien ympäristö radan eteläpuolella kuuluu RKY-kohteisiin eli valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin. Kuva: Rurik Wasastjerna

Kouvolan asemanseudusta kehittyi vähitellen elinvoimainen rautatieläiskylä. Eri ammattien harjoittajat rakensivat omia talojaan ja kauppojaan asemayhdyskunnan lähistölle. Asema edisti muutenkin kylän vaurastumista ja kyläläiset saivat tuloja asemayhdyskunnan rakentajille myymästään maasta. Salpausselän hiekkainen maaperä soveltui huonosti viljelyyn ja laiduntamiseen, mutta rakentamiseen se sopi hyvin. Asemayhdyskunta oli lähes kokonaan muuttoliikkeen kautta muodostunut siirtokunta, kun taas paperitehtaat saivat työväkensä omista pitäjistään. (Talvi 1984, s. 44-45.)

Eri puolilta Suomea alkoi Kouvolaan muuttaa myös siiviliväkeä. Vuonna 1910 Kouvolan asemayhdyskunnan väkiluku oli henkikirjojen mukaan 1 926 asukasta. Vertailun vuoksi Kymiyhtiön tehdasyhdyskuntien yhteenlaskettu väkimäärä vuonna 1912 oli 9 714 henkeä. (Talvi 1984, s. 39-47.) Myös venäläisten varuskuntien rakentaminen Kouvolaan ja Korialle 1910-luvun alussa lisäsivät paikkakunnan asukaslukua. Varuskuntien rakentamiseen tarvittiin monenlaista työvoimaa.

Asemayhdyskunnan rakentamista varten valtio joutui pakkolunastamaan maiden lisäksi joitakin rakennuksia, joista suurin osa purettiin uuden rakentamisen tieltä. Sekä vanhan korjauksen että uuden rakentamisen tuloksena syntyi rautatien maille 1900-luvun alkuun mennessä asuntoalue, joka käsitti 28 asuinrakennusta. Kaikkiaan asemayhdyskunnan käyttöön otettiin 35,8 hehtaarin laajuinen alue. (Talvi 1984, s. 58.)

Veikko Talven kirjoittamassa Kouvolan historian toisessa osassa kerrotaan, että ratapihan ja uuden Valtamaan tien välinen alue rakennettiin huolellisesti ja väljästi laaditun "asemakaavan" mukaan. Kirjasta ei kuitenkaan löydy lähdettä, mihin hän perustaa väitteensä asemakaavasta. Talven kirjassa oleva kartta asema-alueesta näyttää pääpiirteissään samalta kuin Rautatiemuseosta löytyvä vuoden 1901 asemapiirros (ks. s. 49). Talvi ajoittaa kuitenkin karttansa vuodelle 1905. Jonkinlainen asemapiirros alueesta on siis joka tapauksessa vuosisadan vaihteessa laadittu. Talven mukaan aikaisempi aseman pohjoispuolella kulkenut maantie (kartassa Välimaan tie) rauhoitettiin yleiseltä ajoneuvoliikenteeltä, ja suuret asutokasarmit rakennettiin Bruno F. Granholmmin piirustusten mukaan. (Talvi 1984, s. 58.)

Vähitellen myös puistomaiset alueet kasvoivat aseman ja muiden rakennusten ympärille. Talven mukaan puustoa kaadettiin rakentamisen tieltä varovasti ja pihamaille jätettiin yksittäisiä puita. Karun männikön vastapainoksi istutettiin aseman ympäristöön jalopuita, koristepensaita ja kukkaryhmiä. Sittemmin asemapiirustusta laajeni käsittämään myös asuintalojen ympäristöt. (Talvi 1984, s. 60.)



Asemapiirros asemayhdyskunnan alueesta vuodelta 1905. Alkuperäislähde: Talvi 1984, s. 56-57.

Harmaa: asematoimintoja ja yleisiä rakennuksia: **a** asema **b** asemaravintola **c** tavaratoimisto **d** veturitallit **e** sähkölaitos ja pumppuasema **f** kaasulaitos **g** rataosaston puusepänverstaas **h** tarvikevarasto **i** halkotarha **j** venäläisen sotaväen muonitus- ja majoituspaikka **k** kansakoulu **l** rautatieläisten lukutupa

Punainen: asuin- ja palvelurakennuksia: **m-n** asutokasarmeja **o** virkamiesten asutokasarmit **p** asemapäällikön asunto **q** kestäkievari ja kauppa, myöhemmin varikonkonttori **r** lääkärintalo, myöhemmin ratsainsinööriin asunto ja konttori **s** santarmien asunnot **t** ratavartijoiden asunnot

Sininen: talousrakennuksia

Aseman oma kansakoulu avattiin lokakuussa 1894. Koulu toimi ensin aseman läheisyydessä sijaitsevassa asuintalossa. Kun aseman koululle rakennettiin oma rakennus vuonna 1897, luovutettiin vanha koulu rautatieläisten ”lukutuvaksi”. Lukutupa yhdisti Kouvolan rautatieläisyhdyskuntaa, ja siellä järjestettiin virkistystoimintaa. Ensimmäinen lukutuparakennus kuitenkin purettiin myöhemmin, ja uusi rakennus pystytettiin keskeiselle paikalle. (Talvi 1984, s. 195.) Vuonna 1897 valmistunut koulurakennus on edelleen olemassa. Rakennus toimi pitkään VR:n toimistona, ja vuonna 2007 se siirtyi Kouvolan kaupungille. Rakennus on sittemmin jäänyt tiukasti muun kaupunkirakenteen sisälle, eikä sen olemassaoloa kaupunkikuvassa juuri huomaa.

Taloudellisen merkityksen ohella asemalla oli usein huomattava merkitys paikkakunnan sosiaaliselle elämälle. Myös Kouvolassa se tarjosi tekemistä ja toimintaa erityisesti nuorisolle. Asema puistoineen oli suomalaisessa kylässä tai kaupungissa uudenlainen julkinen alue, joka mahdollisti vapaan kuljeskelun ja oleskelun kaikille sosiaaliluokille. Aiemmin puistot ja puutarhat olivat olleet varakkaamman väen yksityisiä alueita.



Kouvola. Kansakoulu



Kouvola. Rautatiel. asuntoja.

Kouvolan asemayhdyskunnan suurten kasarmien rakentaminen aloitettiin vuonna 1892. Aseman puistoalueet rakentuivat vähitellen karulle kangasmaalle. Puiston perusrunko muodostui alueelle kasvamaan jätetyistä männyistä sekä alueita rajaavista orapihlaja-aidoista. Koristeikasveja sijoitettiin merkittävimpien rakennusten ympäristöön. KKM.



Kouvola. Lukutupa.

*Rautatieläisten lukutupa, joka sijaitsi Välilimaantien ja Valta-
maantien kulmauksessa. Rakennus tuhoutui Talvisodassa.
KKM.*



*Rautatieläisten koulurakennus 1900-luvun alussa
(vas) ja nykypäivänä. Vanha kuva KKM.*

Suomen Rautatiemuseon arkistossa ensimmäinen piirustus Kouvolan asema-alueesta on vuodelta 1901. Piirustusta ei ole allekirjoitettu eikä siinä ole kasviluetteloa. Siitä on siis vaikea päätellä, onko se varsinaisesti suunnitelma vai pikemminkin sen hetkisen tilanteen kartoitus.

Piirustuksen mukaan puistomaista sommittelua on etenkin asemapäällikön talon (1) ja virkamiesten kasarmin (2) ympäristössä. Lisäksi työntekijöiden 1890-luvun alussa rakennettujen suurten kasarmien (3) edustalla näkyy sommittelua, joka on samanlaista jokaisen kasarmin edessä. Myös asemaravintolan (4) ja asemapäällikön talon (1) välissä on puistomainen kaistale kaareutuvine käytävineen. Aseman (5) itäpuolella näyttäisi olevan syreenimaja tai muu pyöreä istutus ja siitä itään päin pienen rakennuksen (todennäköisesti yleinen käymälä) ympärillä joitakin istutuksia.

Piirustukseen ei ole merkitty istutuksia Rautatienkadun eli nykyisen Asemakadun (6) varteen. Veikko Talven kirjassa olevaan karttaan (ks. s. 47) puolestaan on merkitty vihreät kaistaleet.

Vuoden 1901 asemapiirroksesta selviää, että asema-alueen halkaisi lännestä itään kaareutuva tie (7), jonka reunamille pääosa puistomaisuudesta sijoittuu. Katu oli nimeltään Välimaantie, ja myöhemmin sitä alettiin vihreytensä takia kutsumaan puistotieksi. Vuoden 1901 karttaan ei ole kuitenkaan merkitty puita Välimaantien varteen.

Vuoden 1901 asemapiirustus päällekkäin nykytilanteen kanssa. Kartasta näkee, että aseman nykyisin jäljellä oleva lehmusrivi (8) sijaitsee kohdalla, jossa aikoinaan kulki Välimaantie. Asemayhdyskunta ulottui aina nykyiselle Kouvolankadulle asti. VR:n varataimisto (9) sijaitsi nykyisen Halkotorin alueella. Vanhojen karttojen kohdistaminen nykykarttoihin on haastavaa, koska kartat eivät ole yhtä tarkkoja kuin nykyisin.



Suomen Rautatiemuseo



Kantakartta: Kouvola kaupunki

Kaiken kaikkiaan Kouvolan aseman puisto ei vielä 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla ollut kovin yhtenäinen kokonaisuus. Se koostui enemmänkin puistomaisista osa-alueista, joita vehreä Välimaantie sitoi yhteen. Kouvolan asemayhdyskunta oli aikakaudelleen harvinaisen laaja ja se muodosti alkusolun, jonka ympärille koko kaupunki alkoi rakentumaan. Asemayhdyskunta oli vahvasti painottunut radan pohjoispuolelle, joskin veturitallit ja muutamia muita rakennuksia sijaitsi radan eteläpuolella. Tämä ohjasi myös koko kaupungin kehittymistä radan pohjoispuolelle.



Asemapäällikön talo vuonna 1904. Ympäriällä näkyvät runsaat istutukset. KKM.



Asemakatu vuonna 1904. KKM.



Karhumäen veljesten ilmakuva asema-alueesta vuonna 1935. KKM.



Asemakatu vuonna 1911. Laitisen postikortit. KKM.



Asemakadun lehmuskuja ja pensasaidoilla erotetut jalkakäytävät vuonna 1937. Kuva T. Koivisto. KKM.

KOUVOLAN ASEMAHYDYSKUNNAN MUISTELUA

Kouvolan asemayhdyskunnan vaiheita on muisteltu Kouvolan kansalaisopiston paikallishistoriaryhmän antologiassa keväällä 1996. Antologiasta selviää monia yksityiskohtia asemanseudun elämästä ja ympäristöstä.

Antologian mukaan niin asema-aukio kuin rautatienkatukin (nykyinen Asemakatu) päällystettiin jossain vaiheessa kiveyksellä, mutta sekä nupukiveys että lehmusrivit pensasaitoiheen hävitettiin myöhemmin uuden rakentamisen tieltä. Aseman alkuaikoina tiet olivat päällystämättömiä, ja pölyäminen oli ongelma. Asemarakennuksen edessä oli linja-autojen lähtöpaikka ja taksit olivat asemaravintolan takana. Kun asema oli saanut sähkövalon, valaisivat ratapihaa 13 kaarivalolamppua sekä joukko tavallisia hiililankahenkilälamppuja. Aseman valaistusta käytiin ihailmassa kauempaakin.

Asema-alueella oli tenniskenttä, joka sijaitsi lähellä ”tunnelin mäkeä”. Tenniskenttää vastapäätä, puistokäytävän toisella puolella oli Tunnelikadun kulmassa pieni rakennus, jossa oli rautatieläisten lääkärin vastaanotto. Lisäksi alueella oli soittolava, jossa rautatieläisten orkesteri piti konsertteja kesäiltoisin. Asemanseudulla oli myös kaksi kaivoa, toinen asemarakennuksen takana, toinen puistotien eteläpuolella itään päin mennessä. Kaivot olivat kauniit ja koristeelliset. Kaivon ympärille oli rakennettu korkea puulistoitettu ”aitaus”, ja kaivolla oli suippo, tervapahvinen katto. Nykyisen virastotalon paikalla oli luonnonpuistikko.

Asuinkasarmeihin kuuluivat tiiliset kellarit, joita käytettiin myös sirpalesuojina talvisodan aikana. Kellarirakennusten maavallit toimivat talvisin liukumäkinä. Kaikenlainen urheilu oli muutenkin keskeinen ajanviette aseman puistossa. Kasarmin ja varikon konttorin välillä oli kenttä, jossa pelattiin pesäpalloa. Ratamestari Marjasen piha oli suosittu leikkipaikka. Pihalla sanottiin olevan siistit käytävät ja erityisen kauniit kukkaistutukset. Keskellä pihaa oli valtava hopeapaju. Talvi huipentui laskiaisena, jolloin mäkeä laskettiin ”Marjasen mäessä”.

Antologian mukaan asuntokasarmeissa asuvilla ei yleensä ollut eläimiä, mutta omakotitaloissa pidettiin sikoja ja jopa lemmiä. Myös Kotosenmäellä pidettiin eläimiä. Kotosenmäki (=Puolakanmäki) on aseman itäpuolella sijaitseva asuinalue, joka sai lempinimensä puutarhuri Yrjö Kotosen mukaan. Kotonen itse asui kyseisellä alueella.



Yksi asema-alueen vanhoista kaivoista on entisöity ja sijoitettu Kaunisnurmen museokortteliin.



VR:n Kaakkois-Suomen piiripuutarhuri Yrjö Kotosen talo on vielä jäljellä rautatieaseman itäpuolella Puolakanmäellä. Kotosen muistikirjoituksen mukaan myös Rautateiden puutarha on alun perin sijainnut Kotosen talon läheisyydessä ennen siirtymistään nykyisen Halkotorin alueelle.

Sodan jäljet

Vuonna 1914 puhjennut ensimmäinen maailmansota näkyi Kouvolassa selvästi. Venäläisiä sotilaita kuljetettiin rintamalle, ja junista oli ajoittain pulaa. Aseman läpi kulki junissa sotapakolaisia, jotka pakenivat Helsingistä turvallisemmille seuduille Savoan. Kouvolassa oli kuitenkin rauhallista. (Turunen 2005, s. 37.)

Maaliskuun vallankumous vuonna 1917 Venäjällä käynnisti tapahtumat, jotka johtivat lopulta Suomen sisällissotaan keväällä 1918. Tsaarin kukistuminen herätti myös Suomessa odotuksia yhteiskunnan muuttamisesta. Kouvolassakin vastakkain asettelu porvariston ja työväen välillä kasvoi. Rautatieläisten keskuudessa vallitsivat selvät luokkaerot ylempien virkailijoiden ja alemman palveluskunnan välillä. Tehdasyhdyskunnissa kyti kapinahenki johtajia vastaan. Sodan aikana Kouvola oli risteysasemana punaisen Suomen avainpaikkakuntia, vaikka varsinaisia taisteluja siellä ei käytykään. Sen sijaan rintamantakainen väkivalta, siviileihin kohdistunut terrori, riehui Kouvolassa rajuna. (Turunen 2005, s. 13,55.)

Kouvolan rautatieasema oli sisällissodassa tärkeä punaisille. Asemalla sijaitsi Suomen punaisen kaartin keskeisen rintaman esikunta. ”Punaisten pääkaupungiksi” kutsutun Kouvolan asemakylästä tuli lisäksi vankikeskus, jonne punaiset keskittivät vastustajien kuulustelun ja tuomitsemisen. (Turunen 2005, s. 56-59.)

Sisällissodan tuhot olivat enimmäkseen henkisiä, mutta myöhemmin Talvisota aiheutti asema-alueelle myös fyysisiä vaurioita. Talvisodan aikana Kouvola pommitettiin 39 kertaa. Pommien kokonaismääräksi on arvioitu jopa 12 500, mikä olisi noin 13 % koko Suomeen talvi-

sodan aikana pudotetuista pommeista. Lisäksi Koriaa ja Uttia pommitettiin ankarasti. Erityisen tuhoisia puusta rakennetulle Kouvolalle olivat palopommit. Kauppalan rakennuskannasta tuhoutui tai vaurioitui noin 40 %. Rautatiesolmu oli pommitusten kohteena, sillä sen tuhoamisella olisi tehokkaasti pystytty häiritsemään armeijan huolto- ja siirtokuljetuksia. Asema-alue rakennuksineen ja puistoineen sai osansa sodan tuhoista. Talvisodan aikana tuhoutuivat ainakin asemaravintola, lukutupa sekä kaksi Välimaan tien pohjoispuolella sijainnutta asutokasarmia. Lisäksi tuhoutui rautateiden paolasema kalustoineen. (Juvonen 2003, s. 26-29.)

”Asemakylästä risteysasemaksi” –antologiassa kerrotaan, että talvisodassa ratapihan eteläpuolelta tuhoutuivat myös ”uusitali” sekä VR:n rataosaston paja. Pommitusten jäljiltä rakennettiin kuitenkin uudelleen niin asutokasarmit kuin veturitallikin. Palaneen asemaravintolan tilalle rakennettiin parakkimainen ravintola. Antologian mukaan rautateiden asuinrakennuksia oli sotien jälkeen jäljellä noin 60:lle perheelle. Vuosina 1945-1950 rakennettiin uusia rakennuksia Kotkankalliolle 40:lle perheelle sekä asemapuistoon 24:lle perheelle. Kotosenmäelle rakennettiin asunnot kahdelletoista perheelle. Kaikkiaan VR:llä oli 1960-luvulla Kouvolassa noin 160 asuntoa. (Asemakylästä risteysasemaksi 1996, s. 86-88.) Jatkosodassa pommitusvauriot jäivät talvisotaa vähäisemmiksi. Sodan alkaessa Kouvolaan oli ryhmitetty vahva ilmatorjunta. (Juvonen 2003, s. 42.) Puistolle aiheutuneita vaurioita ei ole tarkemmin kirjattu ylös, mutta varmasti myös kasvillisuus on saanut osansa tuhoista. Tiina Martin kertoo kirjassaan ”Aseman puistossa”, että Kanta-Suomen alueella pommitusvaurioista kärsi pahoin 29 liikennepaikan puistot. (Martin 2016, s. 32.)

Asema-alueen kehitys 1950-luvulta alkaen

1940-luvulla Valtionrautateiden puutarhatoiminnassa keskityttiin sodan vaurioiden korjaamiseen. 1950-luvulla resurssija liikeni jo uusiinkin rakennustoimenpiteisiin. (Martin 2016, s. 33.) Kouvolastakaan ei löydy suunnitelmia 1940-luvulta, kun taas 1950-luvulta on useita osa-alue suunnitelmia. 1900-luvun alun jälkeen seuraava koko alueen kattava asemapiirustus Kouvolan asemaympäristöstä löytyy Rautatiemuseosta vuodelta 1957. Suunnitelma on vaatimattoman näköinen ja näyttää siltä kuin se olisi piirretty lyijykynällä ruutupaperille. Tämä on tyyppillistä kyseisen ajan asemaympäristösuunnitelmille. Niissä ei ole enää tavoiteltu kaunista esitysjälkeä, vaan ne ovat pikemminkin käytännöllisiä.

Uuden rautatieasemarakennuksen tarve oli noussut esille heti sotien jälkeen. Silloista, vuonna 1889 rakennettua asemarakennusta pidettiin vanhanaikaisena ja laiturialueita liian ahtaina. Rakennuksen viimeinen pystyssä ollut nurkka kaadettiin 27.7.1960. Aseman parakkiravintola ja siihen kuulunut leipomorakennus purettiin samana syksynä. Myös Kouvolan ensimmäinen, vuonna 1875 rakennettu asemarakennus purettiin. Se oli toiminut viimeisinä aikoinaan rautatieläisten asuintalona. (Juvonen 2003, s. 254-257.)



finna.fi

Kouvolan nykyinen rautatieasema ja postin rakennus valmistuivat vuonna 1960 arkkitehti Eero A. Kajavan suunnitelmien mukaan. Valmistuttuaan Kouvolan asema oli Suomen suurin heti Helsingin aseman jälkeen. (Juvonen 2003, s. 257.) Asema oli koko Suomen ensimmäinen moderni ”matkakeskus”, joka palveli myös linja-autoliikenteen tarpeita. Aseman laiturikatokset valmistuivat vuosina 1962-65. Uusi asema rakennettiin huomattavasti vanhaa pohjoisemmaksi, sillä ratapihaa haluttiin laajentaa. Yhteys asemalta raiteille järjestettiin tunnelia pitkin. Uutta asemarakennusta voidaan pitää tyyppillisenä aikakautensa edustajana keveine julkisivuineen, lasiseinineen ja nauhaikkunoineen. (Wasastjerna 2011, s. 320.)

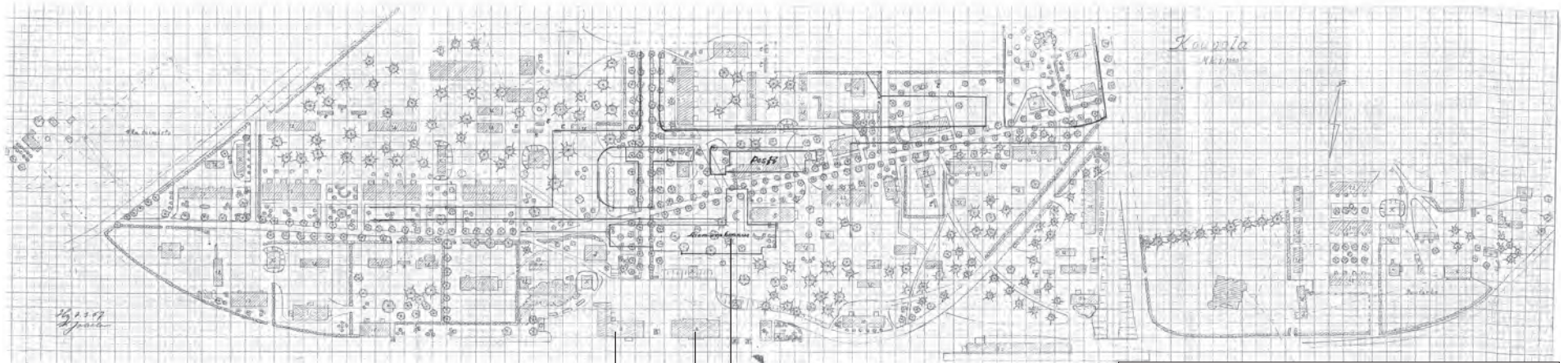


finna.fi



KKM

Vanha asemarakennus väistyy uuden tieltä.

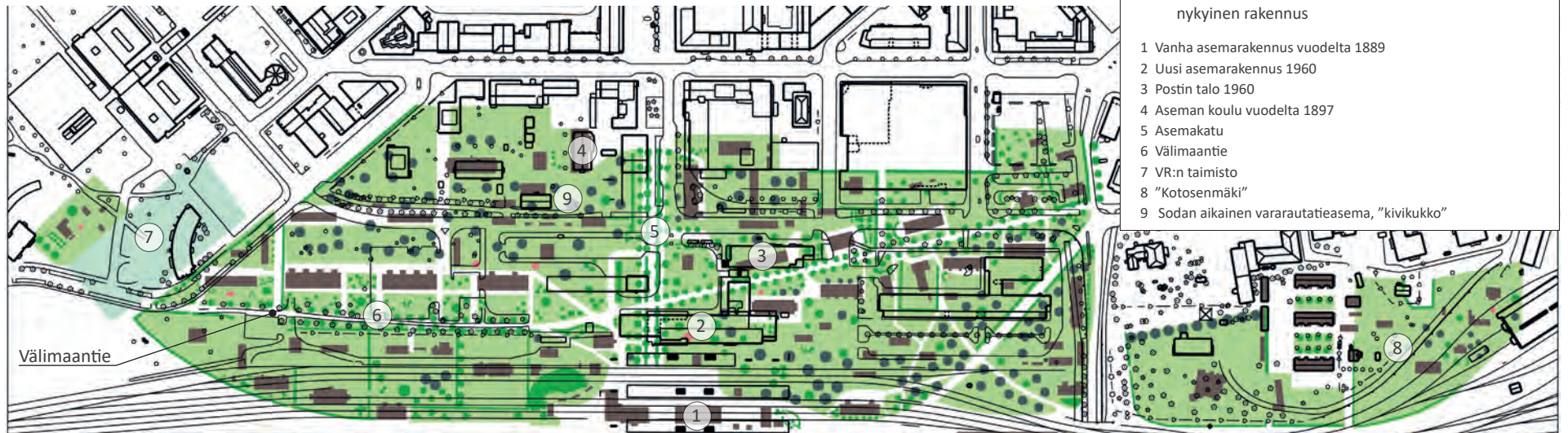


Kouvolan aseman seutu vuonna 1957. Piirtänyt Kalle Jokela. Suomen Rautatiemuseo. Suunnitelmaan on hahmoteltu tulevan uuden asemarakennuksen ja postin rakennuksen paikat sekä uusia liikennejärjestelyjä. Asemakadun lehmuskujanteen eteläpää on jäämässä uuden asemarakennuksen alle.

uusi asemarakennus
vanha asemarakennus
asemaravintolaparakki

- havupuu
- lehtipuu tai yksittäispensas
- pensasaita
- perenna- tai kesäkukkaistutus
- nurmialue
- vanha rakennus
- nykyinen rakennus

- 1 Vanha asemarakennus vuodelta 1889
- 2 Uusi asemarakennus 1960
- 3 Postin talo 1960
- 4 Aseman koulu vuodelta 1897
- 5 Asemakatu
- 6 Välimaantie
- 7 VR:n taimisto
- 8 "Kotosenmäki"
- 9 Sodan aikainen vararautatieasema, "kivikukko"



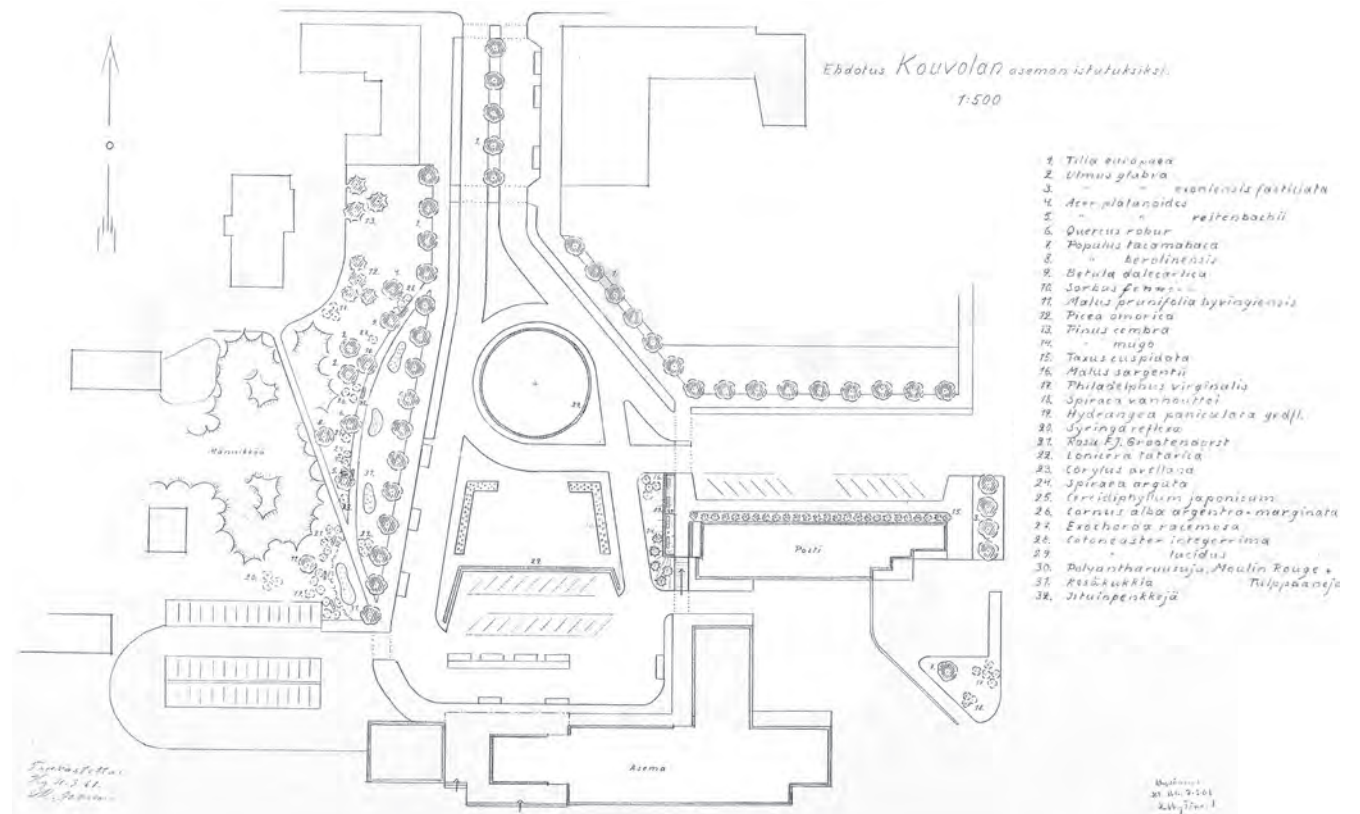
Vuoden 1957 asemapiirustus digitoituna nykytilanteen alle. Vertailusta voidaan havaita kuinka laajalle alueelle asemayhdyskunta ulottui. Puistotieksi kutsuttu Välimaantie on koko pituudeltaan reunistettu puustutuksin ja myös muita istutuksia on etenkin Välimaantien ja Rautatienkadun (nykyinen Asemakatu) ympäristössä runsaasti. Asemapiirustuksen värityksessä on käytetty jonkin verran omaa tulkintaa etenkin nurmialueiden rajoissa, koska niitä ei ole mustavalkoiseen asemapiirustukseen erikseen merkitty. Kartta on myös liitteenä (liite 1).

Rautatieympäristön seuraava laaja-alaisempi istutussuunnitelma liittyy uuden aseman järjestelyihin. Suunnitelman on laatinut vuonna 1961 "M. Lumia", ja se sisältää myös kasvillisuusluettelon. Suunnitelmassa asemarakennuksen edustalle on esitetty pysäköinti- paikkoja, suuri liikenneympyrä, laajoja nurmialueita sekä puu-, pensas- ja kesäkuukkaitutuksia. Tämän suunnitelman tueksi löytyy myös valokuvia, jotka todistavat suunnitelman ainakin pääpiirteissään toteutetun.



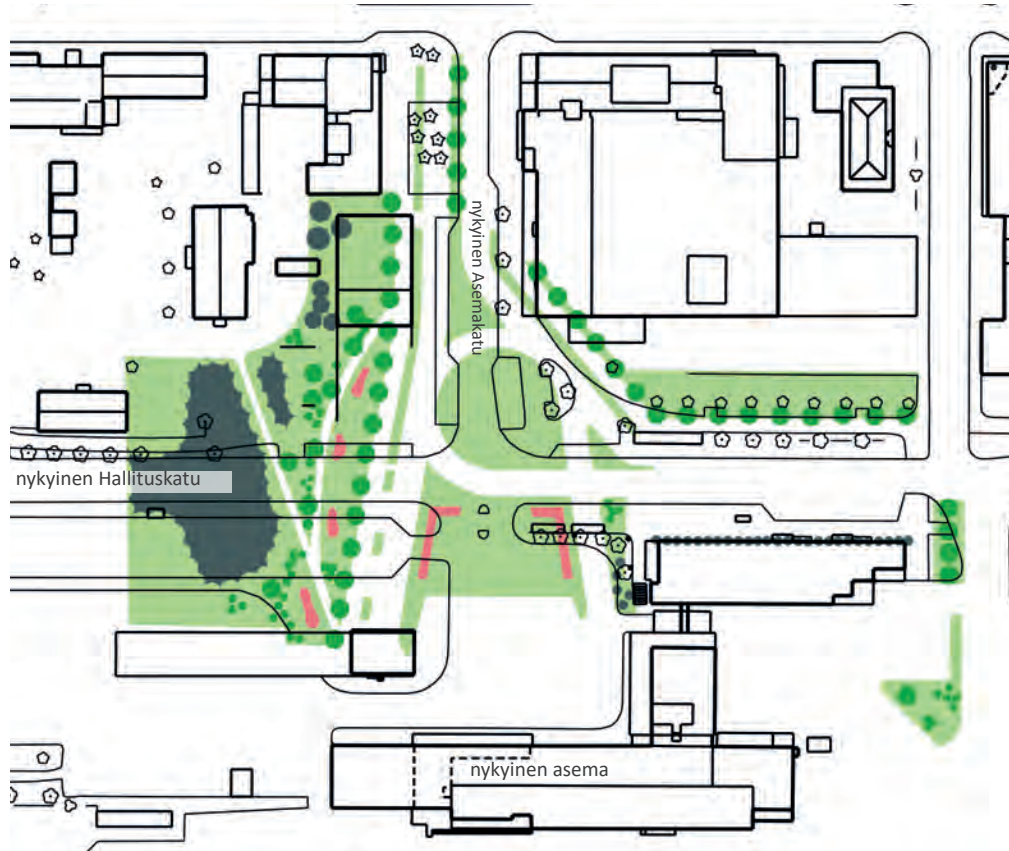
Linjakkaita liikenneväyliä. KKM.

Aseman edustaa vuosina 1963 ja 1965. KKM. →



Vuonna 1961 laaditussa istutussuunnitelmassa lehmukset reunustavat edelleen saapumisreitit aseman edustalle. Istutettavia lajeja on suunnitelmassa runsaasti, mutta istutusten toteutumisasasteesta ei ole tarkempaa tietoa. Suunnitelma on Suomen Rautatiemuseosta.





- havupuu
- lehtipuu tai yksittäispensas
- perenna- tai kesäkukkaistutus
- nurmialue
- nykyinen rakennus

← Vuoden 1961 suunnitelma digitoituna nykytilanteen alle. Suunnitelmassa saapuminen rautatieasemalle tapahtui vielä pääasiassa pohjoisen suunnasta. Saapumisreitit yleisilme oli nykyistä huomattavasti vihreämpi.



Ilmakuva vuodelta 1964. KKM.

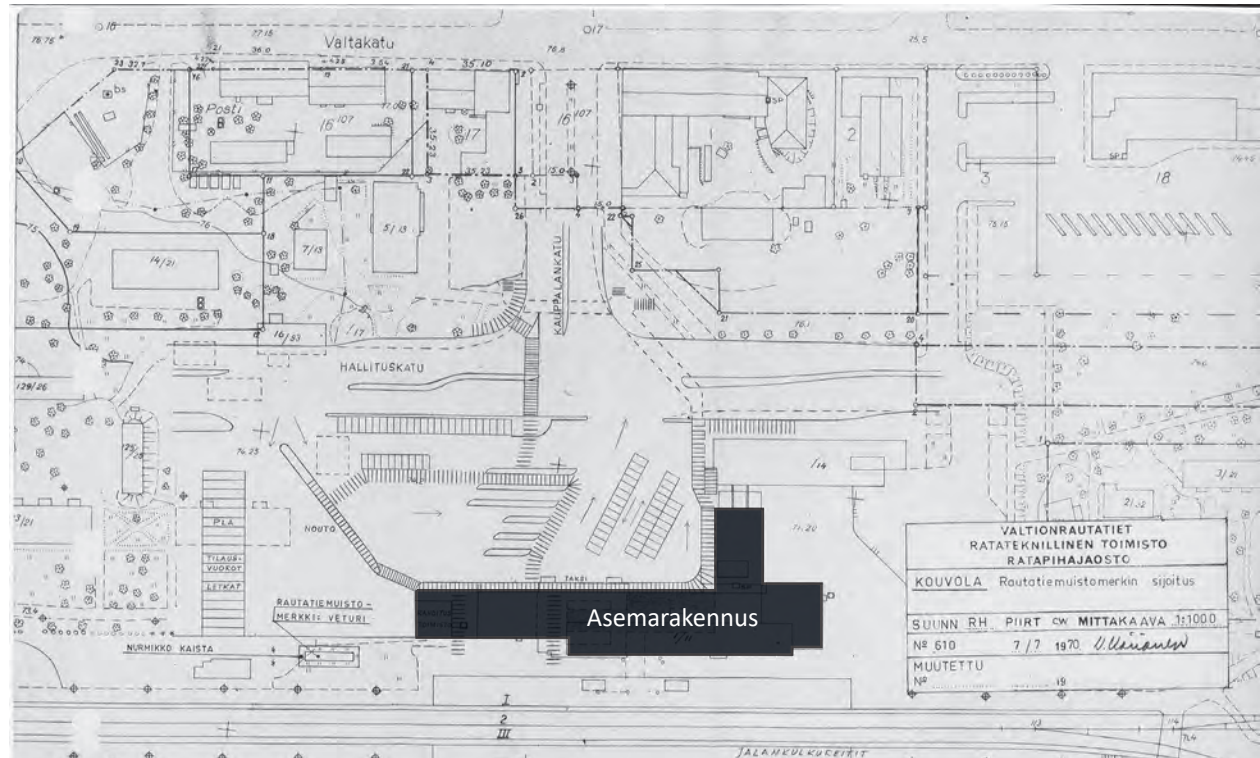


Aseman edustaa vuosina 1968 ja 1974. Suunnitelmassa esitetyt lehmukset näyttävät toteutetun ja niitä on alkuvuosina leikattu voimakkaasti. Myös kesäkukkaryhmät sekä aseman edustan ruusuryhmät on toteutettu. KKM.

Uusia järjestelyjä asemaympäristössä tapahtui jälleen 1970-luvulla. Kouvolan ratapihan suuruusuntainen laajennus sekä kaupungin katu- ja rakennussuunnitelmien toteutuminen tarkoittivat viimeistenkin vanhojen puisten VR:n asuintalojen purkamista. (Juvonen 2003, s. 261.) Valokuvien perusteella näyttää siltä, että 1970-luvun alkupuolella asemaympäristö alkaa olla lähes nykyisessä asussaan.



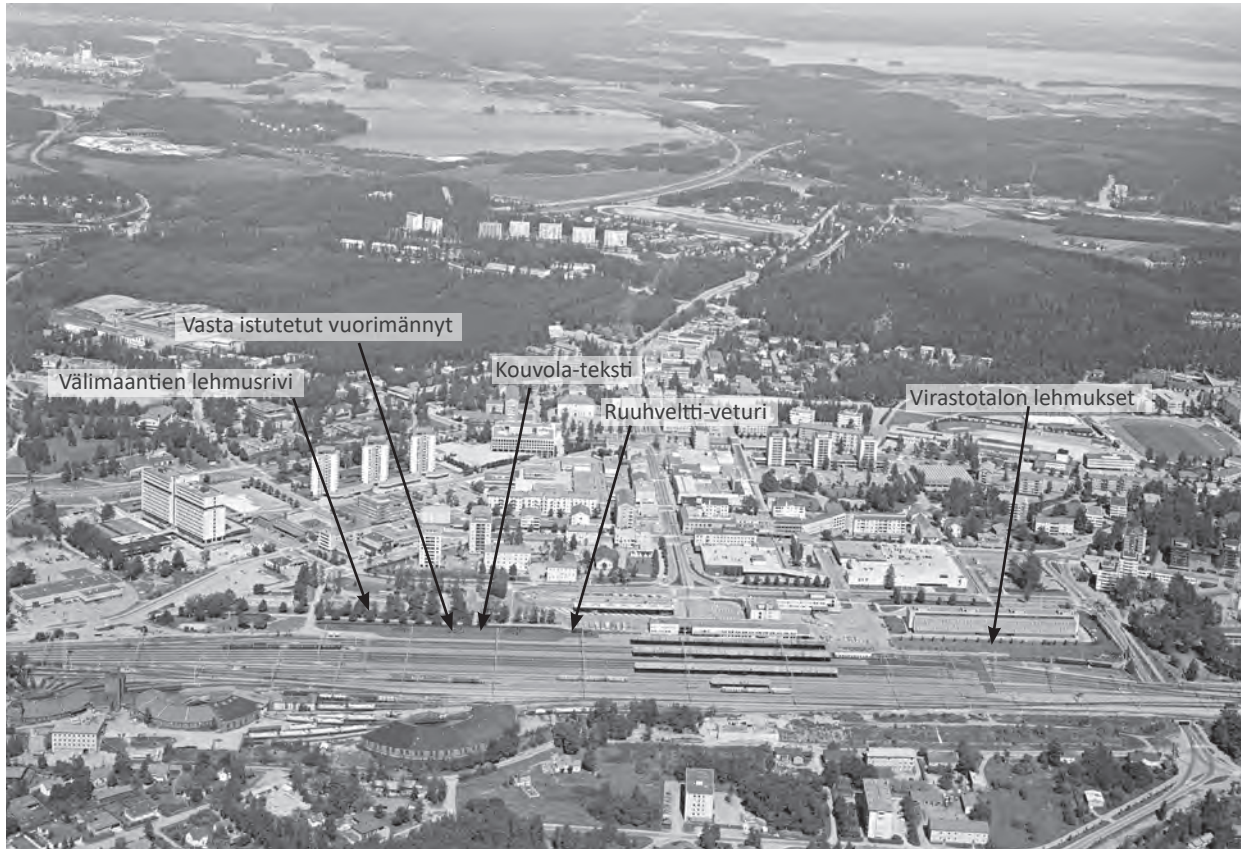
Näkymä asema-alueesta pohjoiseen 1970-luvulla. Oikeassa alareunassa oleva Rautateiden koulurakennus eli Aseman koulu ei ole vielä jäänyt muun kaupunkirakenteen sisään. KKM.



Vuodelta 1970 löytyy asemapiirustus, jossa aseman edustan liikennejärjestelyjä on jälleen muutettu. Piirustukseen on ilmestynyt Hallituskatu, sekä uudenlaisia pysäköinti- ja lastauspaikkoja aseman eteen. Piirustuksessa näkyy kuitenkin vielä puistomaista aluetta sekä aseman länsi- että itäpuolella. Aivan suunnitelman mukaisena aseman edusta ei ilmeisesti missään vaiheessa ole toteutunut.



1970-luvulla otetussa valokuvassa Kouvolan aseman edusta alkaa jo näyttää nykyisen kaltaiselta. Asemalle johtavat puurivit ja ympyrän muotoinen nurmialue ovat väistyneet uusien liikennejärjestelyjen tieltä. Katos ja kahvila on rakennettu. KKM.



1970-luvun lopulla otetussa ilmakuvassa hahmottuvat asemayhdyskunnasta jäljellä olevat viheralueet. Kuvassa erottuvat myös vasta istutetut vuorimännyt vanhan lehmuskujanteen eteläpuolella. Vuorimäntyrhymien välissä näkyy himmeästi Kouvola-teksti, joka toteutettiin kesäkukilla. Aseman itäpuolella virastotalon eteläpuolelle on vasta istutettu uudet lehmukset. Virastotalon ympäristöstä löytyy suunnitelma Rautatiemuseosta vuodelta 1971. Kuva: Kouvolan kaupunki / Suomen ilmakuva Oy.



Aseman vieressä seisova vanha höyryveturi on lahjoitettu kaupungille vuonna 1970, jolloin tuli kuluneeksi sata vuotta Riihimäki – Pietari – radan valmistumisesta. Veturin kunnostivat rautatieläiset ja se nimettiin "Ruuheveltiksi" Kouvolan silloisen kaupunginjohtajan Eino Brofeldtin mukaan.



1970-luvulla istutetut vuorimännyt kasvavat nykyään korkeina massoina lehmuskujanteen eteläpuolella.



Aseman edustalla sijaitsee myös Savon radan muistomerkki, joka luovutettiin Savon radan 100-vuotispäivänä 1.10.1989 Valtion Rautateiden haltuun. Muistomerkin on suunnitellut taiteilija Irmeli Tarmo ja toteuttanut Kouvolan kaupungin puisto-osasto. Teos muodostuu vanhasta kolmiosaisesta kivilohkareesta, josta on lohkottu kiilakiviä rautatien rakentamisen tarpeisiin. Muistomerkin edustan aaltomainen muoto kuvaa Salpausselän harjanteita.

Asemansseudun nykytilanne



1. Kuten edellä kerrottiin, oli asema-alue muotoutunut jo 1970-luvulla lähes nykyiseen asuunsa. Merkittävin puistosta säilynyt elementti on edelleen Välimaantietä reunustanut lehmusrivi orapihlaja-aitoineen nykyisen aseman länsipuolella. Myös nykyisen pysäköintialueen ja Hallituskadun välissä kasvavat männyt ovat maisemallisesti tärkeitä ja muistuttavat vanhasta asema-alueesta. Jonkin verran muutakin asemapuiston ja asuinkasarmien piha-alueiden kasvillisuutta on vielä jäljellä lehmusrivin ympäristössä. Alueella kasvaa ainakin jalavia, saarnia, tammia, vaahteroita, jokunen tervaleppä ja koivuja. Radan varressa kasvaa hyvin vanhan oloinen poppeli, ja kaksi rautatienomenapuutakin alueelta löytyy. Pensaslajeista alueella kasvaa ainakin syreeniä, isotuomipihlajaa, pähkinäpensasta, tuomea, pensasruusuja sekä kanukkaa ja vuorimäntyä.

2. Toinen tärkeä jäljellä oleva fragmentti Kouvolan asemayhdyskunnasta sijaitsee nykyisen aseman itäpuolella, Puolakantien ympäristössä. Alueella sijaitsee kolme entistä Valtionrautateiden asuinkasarmia sekä niihin liittyviä varasto- ja talousrakennuksia. Maisemallisesti merkittävimpiä ovat asuinkasarmien väleissä kasvavat lehmusrivit. Lehmukset ovat osa nk. Kotosen puistoa, josta on laadittu suunnitelma ainakin vuonna 1957. Aluetta on myös kutsuttu Kotosenmäeksi Rautateiden puutarhurin Yrjö Kotosen mukaan.

3. Asema-alueen länsipään ja Kotosenmäen väliin jää myös virastotalon edustalla säilynyt lehmusrivi. Se on aseman länsipuolella sijaitsevan lehmusrivin ohella merkittävä maisemallinen ja historiallinen elementti kaupungin radan puoleisessa julkisavussa.

4. Radan eteläpuolella sijaitseva veturitalien alue on suojeltu RKY-kohdeena. Veturitalien alueella ei kuitenkaan ole mainittavia jäänteitä puutarhakasvillisuudesta. Aihe vaatisi tarkempaa selvitystä.



Entisen Välimaantien varressa sijainnut lehmusrivi on Kouvolan asemapuiston merkittävin säilynyt elementti.



Lehmusrivin ympäristössä on jäänteitä myös muusta asemapuiston kasvillisuudesta.



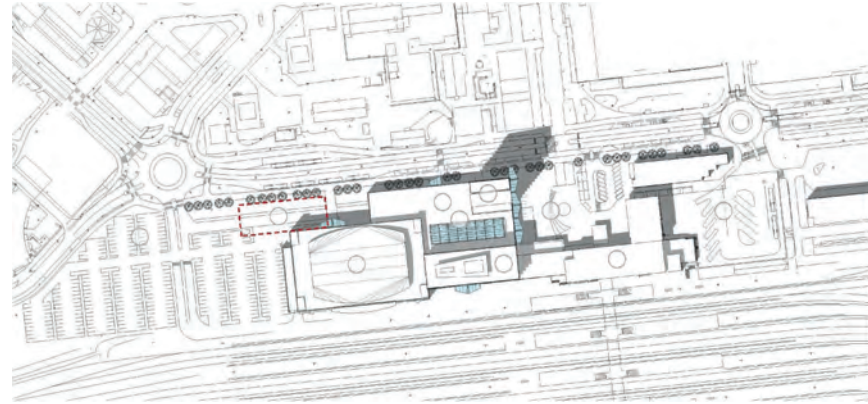
Radan varressa kasvava vanha poppeli.



Kotosenmäen kasvillisuus on hoidon puutteessa ylikasvanutta. Kotosen pihapiirissä kasvaa monenlaista kasvillisuutta kuten jalavia, omenapuita, marjapensaita, syreenejä, hernepensaita, joitakin ruusuja sekä perennoista ainakin tatarta. Kasvilajisto vaatisi tarkempaa inventointia.

Asemansuodun tulevaisuus

Kouvolan asemapuiston viimeistä säilynyttä osaa uhkaa tällä hetkellä suunnitteilla oleva matkakeskus sekä Halkotorin alueen rakentuminen. Halkotorin asemakaava on vahvistettu elokuussa 2011 ja matkakeskuksen asemakaava kesäkuussa 2017. Matkakeskuksen kaavamuutoksen tavoitteena on muuttaa alueen asemakaavaa siten, että nykyisen aseman länsipuolelle voidaan sijoittaa keskustatoimintojen kortteli, johon tulisi mm. liike-, toimisto-, asuin- ja majoitustiloja, kaupallisia ja julkisia palveluita sekä maanalaista pysäköintiä. Linja-auto-asema sijoittuisi nykyisen matkakeskuksen itäpuolelle. Kaavaselostuksessa sanotaan muutoksen parantavan keskeisen kaupunkialueen kaupunkikuvaa ja koko kaupungin kilpailukykyä. Kaavaselostuksessa on mainittu aseman länsipuolinen lehmusrivi ja alueella kasvavat männyt suunnittelualueen merkittäviksi maisemallisiksi elementeiksi. (Matkakeskuksen asemakaavaselostus 2017.) Mikäli matkakeskus toteutuu asemakaavaan liittyvien havainnekuvien mukaisena, eivät lehmusrivi tai alueen komeat männyt kuitenkaan tule säästymään.



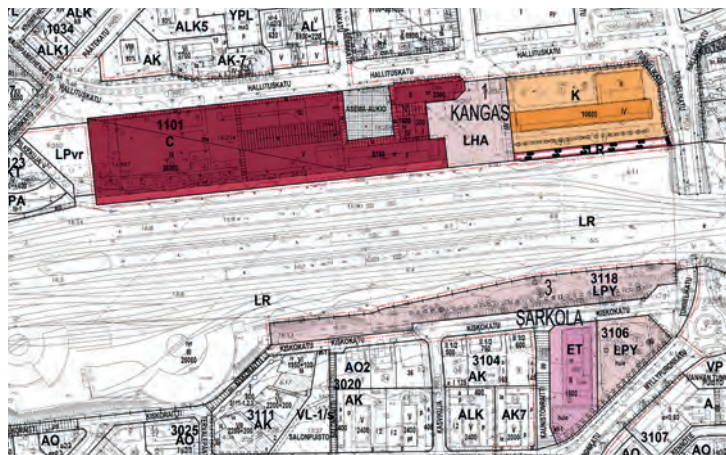
Matkakeskuksen asemakaavamuutoksen havainnekuvia. Kouvolan kaupunki / Jatke Oy.



Matkakeskus pohjoisesta nähtynä



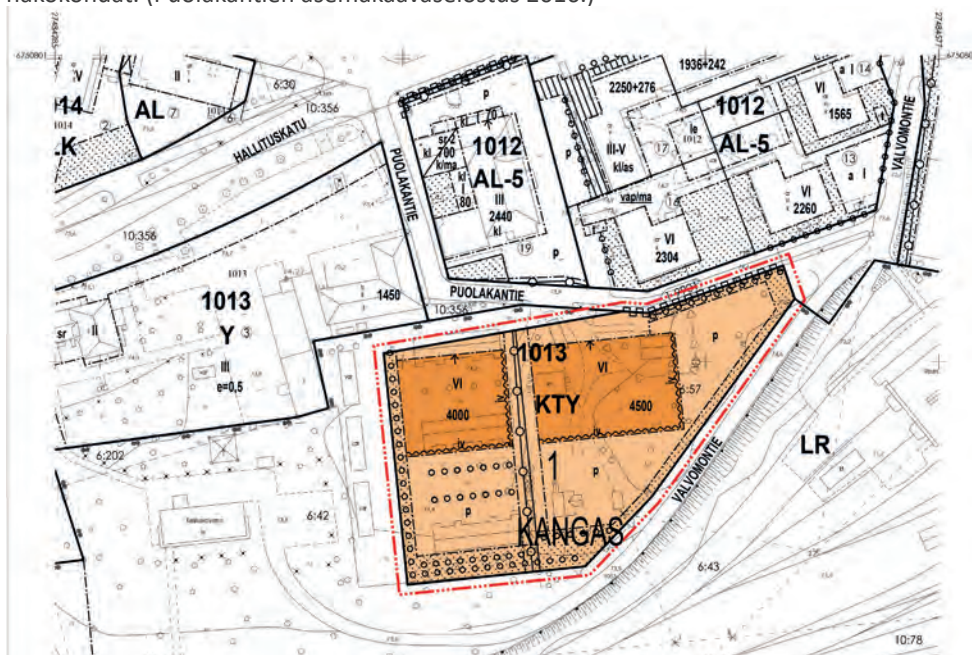
Matkakeskus etelästä nähtynä.



Matkakeskuksen asemakaavamuutoksen kaavakartta ja matkakeskuksen ehdotetut rakennukset ja pysäköinti-alue sijoitettuna ilmakuvan päälle. Kouvolan kaupunki.

- ▭ rakennukset
- ▭ pysäköinti-alue

Puolakantien ympäristöön tehtiin asemakaavan muutossehdotus vuonna 2014. Kaavaa ei ole vielä hyväksytty. Muutoksessa alueen maankäyttöä muutettaisiin siten, että se mahdollistaisi alueen nykyistä joustavamman käytön palvelu- ja työpaikkojen alueena. Kaavallises- sa suojelussa on keskitytty alueella olevan arvokkaan puuston säilyttämiseen. VR:n asuinrakennuksia ei huomioitu suojelumerkinnöillä, mutta korttelialueella olevien rakennusten korjaaminen on mahdollistettu kaavamääräyksellä. Korttelialueelle rakennettavat paikoitusalueet tulee kaavan mukaan toteuttaa siten, että kaikessa piharakentamisessa huomioidaan olemassa oleva puusto ja alueen hulevesien poistamiseen liittyvät näkökohdat. (Puolakantien asemakaavaselostus 2016.)



3.2 KAAVOITUS JA PUISTORAKENTAMINEN

Ensimmäinen asemakaava

1900-luvun alussa Kouvolan rakentaminen asemayhdyskunnan ulkopuolella tapahtui ilman kokonaisvaltaista suunnitelmaa, ja se alkoi pian muodostua ongelmaksi. Asukkaiden kesken päädyttiin hakemaan Kouvolan muuttamista ”taajaväkiseksi yhdyskunnaksi”, ja senaatti vahvistikin asian vuonna 1915. Asetuksen mukaan taajaväkisellä yhdyskunnalla oli oltava rakentamista säätelevä ns. rakennussuunnitelma. Yhdyskunnan ensimmäisen rakennussuunnitelman laatimiseksi julistettiin kilpailu vuonna 1919. Kilpailun arvostelulautakunnassa olivat mm. arkkitehdit Bertel Jung ja Otto-livari Meurman. Meurmanin mukaan kilpailijoille annettu tehtävä ei ollut helppo, sillä neljältä suunnalta Kouvolaan saapuvat rautatiet jakoivat kaavoitettavan alueen hankalasti. Vaikeutta lisäsi se, että muutoin tasaista aluetta jakoivat erilaiset pengermät ja kukkulat. Tämän lisäksi paikalla ennestään sijainnut asutus vaikeutti päätieverkon suunnittelua. Kilpailun antia pidettiin kuitenkin hyvänä, ja siihen osallistui useita Suomen parhaita suunnittelijoita. (Wasastjerna 2011, s. 22-23.)

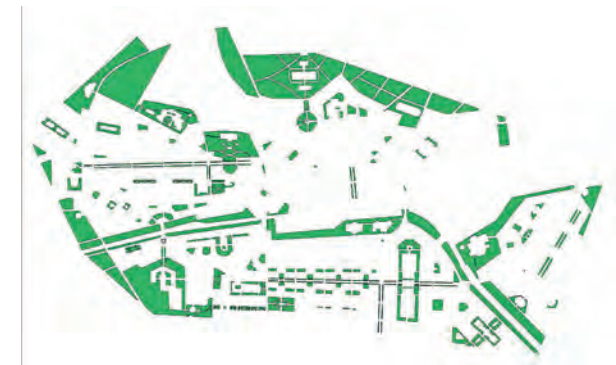
Kilpailun voittivat arkkitehdit Jussi ja Toivo Paatela nimimerkillä ”Kosmos”. Arvostelulautakunnan mukaan heidän ehdotuksessaan oli huolella säilytetty olemassa olevaa rakennuskantaa ja liikenneväylä keskustasta

pohjoiseen oli kauniisti ratkaistu. Rurik Wasastjerna, joka on laatinut tässäkin työssä lähteenä käytetyn Kouvolan kaavoitus- ja rakennusperinnön inventoinnin, toteaa, että Kouvolan ensimmäistä asemakaavaa voidaan pitää tyyppillisenä ja laadukkaana esimerkkinä aikansa kaupunkisuunnittelusta, jonka läpäisevänä teemana oli pyrkimys yhtenäiseen kaupunkikuvaan. Tuolloin arvostettiin selkeitä kaupunkitiloja, helposti hahmotettavaa aksiaalisuutta sekä näkymien ja mittakaavojen vaihtelevuutta. Keinoja haettiin historian eri aikakausilta. Vielä ei ollut tietoa 1930-luvun funktionalismista ja siihen liittyvästä pyrkimyksestä hylätä historialliset esikuvat. Myös puutarhakaupunkiteoria liittyy 1900-luvun alun kaupunkisuunnitteluun. Puutarhakaupunkiteoria syntyi teollistuneen maailman kaupunkimalliksi aikana jolloin työväestön asumisolojen kurjuus ja työläiskaupunginosien suunnittelemattomuus puhuttivat. Wasastjernan mukaan Suomessa puutarhakaupunkimalli toteutui useimmiten vain pieninä kokonaisuuksina, puutarhaesikaupunkeina, ja tämä näkyy myös Kouvolan ensimmäisessä asemakaavassa. (Wasastjerna 2011, s. 26-27.)

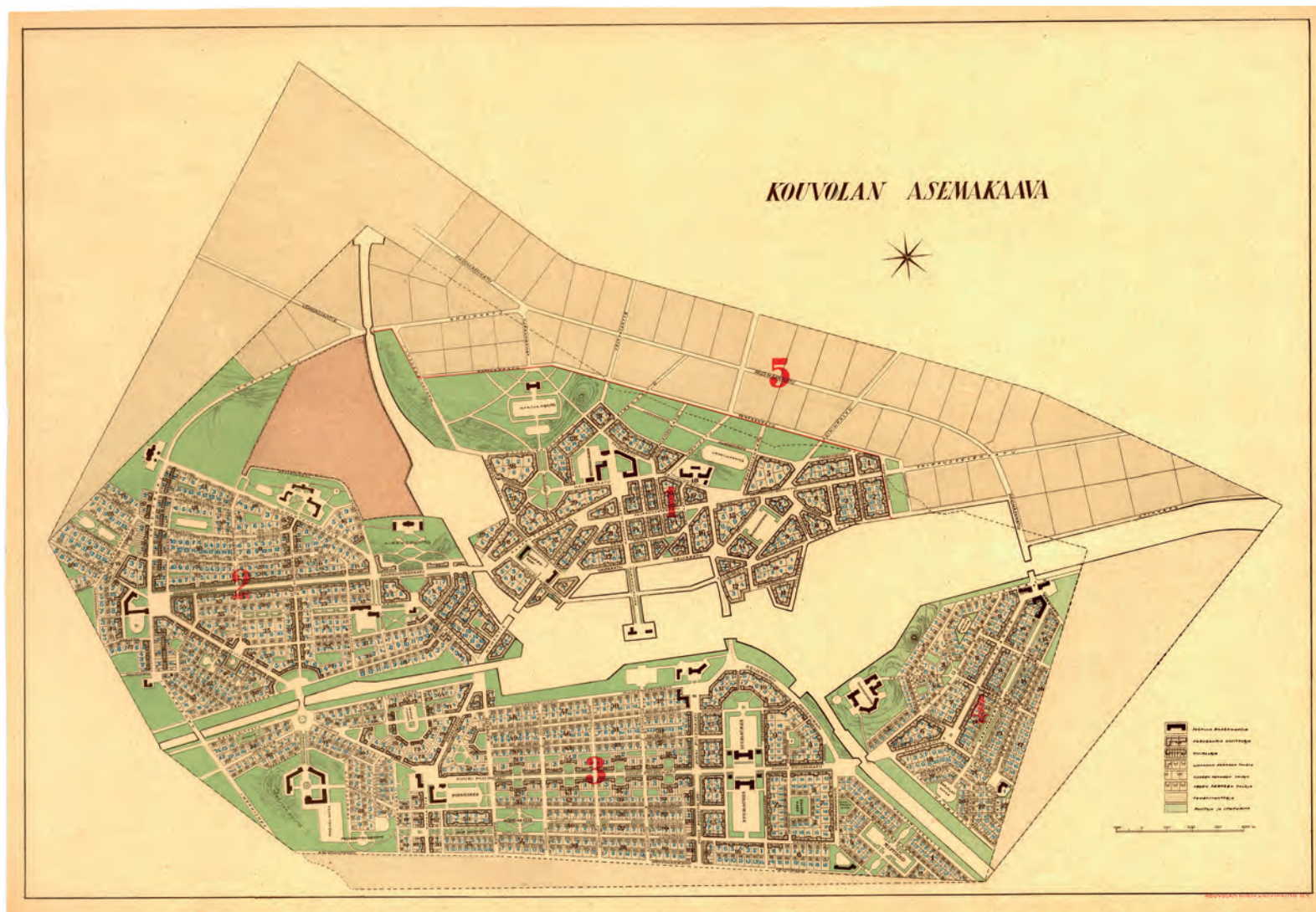
Rautateiden omistama asemayhdyskunnan alue ei ole mukana ensimmäisessä asemakaavassa. Rautatieasema on kuitenkin yhdistetty muuhun kaupunkirakenteeseen Rautatienkadulla, jonka reunoille on esitetty istutuksia. Olemassa olevan rautatiealueen lisäksi asemakaavan muotoon vaikutti alkuperäinen Kouvolan kyläläisten palstajako. Isojaossa vuonna 1832 oli jokaiselle talolle pyritty antamaan mahdollisimman samanarvoista maata, minkä takia lounais-koillis-suuntaisista palstoista tuli pitkiä ja kapeita. Vaino palstajako ja toisaalta pyrkimys pohjois-etelä-suuntaan näkyvät edelleen Kouvolan katuverkossa. Liikenteen pääväylät Kouvolan ensimmäisessä asemakaavassa ovat asemalta pohjoiseen

johtavan Rautatienkadun lisäksi itä-länsi-suuntainen Valtakatu (nykyinen Kouvolankatu) sekä muinaisen Ylisen Viipurintien linjausta noudatteleva Salpausselänkatu. (Juvonen 2003, s. 16.)

Paateloiden kilpailutyön pohjalta laadittu asemakaava vahvistettiin vuonna 1922. Huomattava piirre ensimmäisessä asemakaavassa on puistojen, puistokatujen ja aukoiden sekä niihin liittyvien julkisten rakennusten runsas määrä. Wasastjernan mukaan suurin osa näistä kaupunkikuvallisista elementeistä on jäänyt toteutumatta, mutta esimerkiksi Paateloiden kauppatori sijaitsee paikalla missä tori oli vuoteen 1991 asti. (Wasastjerna 2011, s. 28-30.)

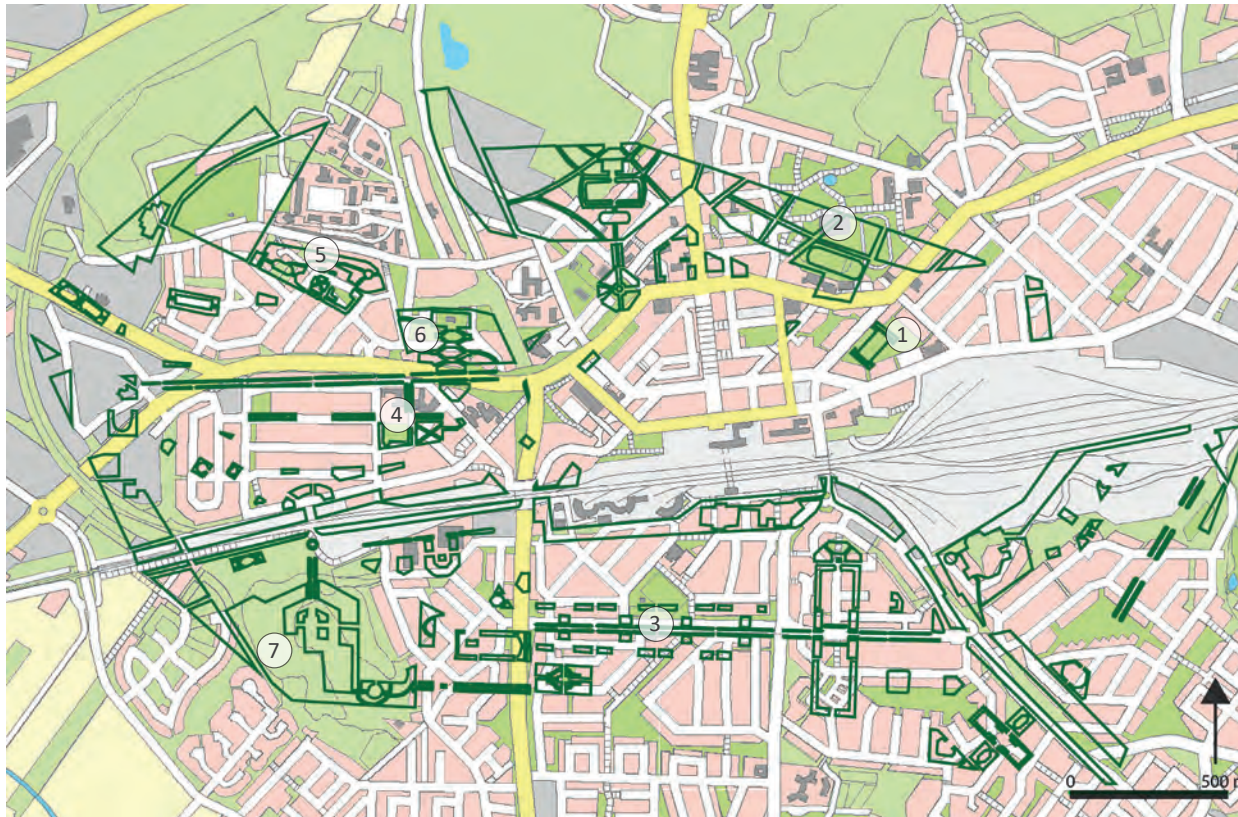


Kouvolan ensimmäisen asemakaavan viheralueet pelkistetyinä kaaviona. Kaavan viherverkosto on runsas ja monimuotoinen. Puistot, puistokatut ja pienet puistikot muodostavat vaihtelevaa viherrakennetta. Ydinkeskustan umpikortteleiden alueella vihreää on niukemmin. Valtion rautateiden omistama alue ei ole mukana kaavassa, ja siksi viheralueiden määrä näyttää vähäisemmältä kuin todellisuudessa. Yhtenäisimmät viheralueet sijaitsevat kaavassa radan ja suurempien väylien varrella. Jos karttaan kuvittelee vihreäksi myös pientalojen piha-alueet, voi kaavan hyvinkin sanoa edustavan puutarhakaupunki-ideologian mukaista kaupunkimallia. Kaavio: Rurik Wasastjerna



Kouvolan ensimmäinen asemakaava vuodelta 1922. Kaavassa koko Valtion Rautateiden omistama alue on jätetty valkoiseksi, mutta puistokatu johdattaa asemalle.
 Kuva: Kouvolan kaupunki.

Kouvolan ensimmäisestä asemakaavasta on löydettävissä joitakin yhtäläisyyksiä nykyiseen viherverkostoon, vaikka suurin osa sen puistoalueista ei ole toteutunut. Yhtäläisyydet ovat paikallisia ja pienimuotoisia. Kaavassa on myös jätetty melko massiiviset suojaviheralueet ratojen reunoille ja rautatien varikkoalueen eteläpuolelle, mutta nämä eivät ole yhtä laajassa mitassa toteutuneet.



Kouvolan ensimmäisen asemakaavan viheralueet esitettynä nykykartan päällä.

Nykyisen Jaakonpuiston (1) paikalle on kaavassa esitetty suurta aukiota, Ruskeasuontoria, jonka laidalla on istutuksia. Aukiomaisena alue ei ilmeisesti ole koskaan toteutunut, mutta paikalla on nykyisinkin puisto. Jo ennen puiston rakentamista paikalla on pidetty luistinrataa, jota asemayhdyskunnan asukkaat käyttivät. Alun perin paikalla on ollut lampi.

Nykyisen urheilupuiston paikalla (2) on kaavassakin urheilukenttä.

Kaavan Suuri Puistokatu (3) on suunnilleen nykyisen puistomaisen Suomenkadun paikalla.

Kaunisnurmella nykyisin sijaitseva urheilukenttä puistomaisine reunoineen on kaavassa merkitty aukioksi, jonka laidalla on istutuksia (4).

Kasarinmäen eteläpuolelle on esitetty julkisten rakennusten ryhmä puistoalueineen (5). Osa tästä alueesta on nykyisin Kappelikadun puistikkoa leikkialueineen sekä Malminpuistoa.

Kirkkopuistoa (6) on ensimmäisessä asemakaavassa esitetty nykyistä laajemmaksi ja sen eteläpuolelle rinteeseen on suunniteltu käytäväverkostoa. Puistosta vain sen pohjoisin osa on nykyisinkin puistoa.

Töröstinmäki (7) on jo ensimmäisessä asemakaavassa jätetty viheralueeksi. Sen itäpuolelle on esitetty massiivinen julkisten rakennusten kortteli viheralueineen, joka ei ole toteutunut.

Toinen asemakaava

Vuonna 1923 Kouvolasta tuli kauppala ja pian tämän jälkeen, vuonna 1926 Kouvolan asemakaavalautakunta päätyi siihen, että uusi asemakaava olisi tarpeen. Suunnittelijaksi palkattiin Otto-livari Meurman, joka sittemmin tuli vaikuttamaan Kouvolassa aina 1950-luvulle asti. Uusi asemakaava laadittiin kahdessa vaiheessa, ja osat vahvistettiin vuosina 1931 ja 1932. Kaavan perusjäsentely ei merkittävästi poikennut ensimmäisestä asemakaavasta. (Wasastjerna 2011, s. 108.)

Uudessa kaavassa ensimmäisen kaavan ongelmia pyrittiin ratkaisemaan mm. supistamalla viheralueita ja aukioita. Meurman vähensi sekä kerrostaloasutusta että julkisten alueiden määrää. Tilalle tuli pientaloasutusta ja väljempiä tontteja. Näin asukkaiden omat pihat ja viljelmät korvasivat osittain julkiset puistot. Vihreyttä varmisteltiin vielä määräämällä tonttien kadunpuoleisia reunoja istutettaviksi. Näin tavoiteltiin taloudellisempaa kaupunkirakennetta tinkimättä puutarhakaupunki-ihanteista. Meurman on itse todennut, että kaavassa pyrittiin antamaan kauppalalle omakotivaltaisen puistokaupungin leima ja välttämään ”kasarmimaisen, liian sullotun asutuksen tuomat haitat”. Ja koska asuinalueita kaavailtiin tilaviksi ja puistomaisiksi, pystyttiin pieniä puistikoita vähentämään, tai kokoaamaan suuremmiksi puistoalueiksi, verrattuna edellisen kaavan tilanteeseen. Tätä perusteltiin myös sillä, että suurempien puistoalueiden perustaminen ja hoito on suhteellisesti halvempaa. Meurmanin mukaan kaavassa on silti koetettu pitää huolta, että virkistysalueita aina olisi asutuksen läheisyydessä. Etenkin leikkikenttiä pyrittiin sijoittamaan sopiviin kohtiin kauppalan eri osissa. (Wasastjerna 2011, s. 108.)

Wasastjernan mukaan myös Meurmanin kaavoissa noudatettiin ”pohjoismaiseksi perinteeksi muodostunutta klassisististen sommitteluperiaatteiden ja puutarhakaupunki-ihanteiden yhdistelmää”, johon Paateloidenkin kaava perustui. Varsinaisia umpikortteleita oli tässäkin kaavassa vain aivan ydinkeskustassa, ja suurin käytetty kerrosluku oli kolme. Meurmanin laatiessa asemakaavaansa funktionalismi teki Suomessa vasta tuloaan. Kaavassa pyrittiin edelleen noudattamaan Kouvolan kylän vanhoja tilarajoja, mutta paikoin niistä myös luovuttiin kokonaisedun nimissä. Kaiken kaikkiaan keskustan katuverkko muodostui pitkälti nykyisen kaltaiseksi. (Wasastjerna 2011, s. 109-112.)

Meurmanin asemakaavaselostuksessa painotettiin kasvillisuuden vaikutusta ”asutusalueen kauneuteen ja terveellisyyteen”. Meurmanin mukaan lehtipuut muodostivat ”parhaimman paloturvan”, ja puiden ja köynnöskasvien avulla voitiin helposti peittää rumia palomuuripintoja tai muuta ”kauneusaistia loukkaavaa”. Myös pensasaidoilla voitiin aikaansaada paljon ”kauneutta ja viihtyisyyttä asuntoalueen näköaloihin”. Rurik Wasastjernan mukaan Meurmanin 1930-luvun asemakaavat ovat jättäneet jälkensä erityisesti pääradan pohjoispuolen kaupunkirakenteeseen. Katuverkon ja yleisjärjestelyn lisäksi Meurmanin jälki näkyy muutamissa aukioissa, puistoissa ja kaupunkikuvallisissa tehokeinoissa. Parhaimman kuvan Meurmanin kaavan luomasta asuinympäristöstä saa Wasastjernan mukaan Kaunisnurmen Museokorttelin länsipuolella olevalla asuinalueella. (Wasastjerna 2011, s. 114.)



Toisessa asemakaavassa viheralueita yhdistettiin laajemmiksi kokonaisuuksiksi. Julkisten alueiden määrää vähennettiin ja tilalle tuli pientaloasutusta. Asukkaiden omat pihat korvasivat osittain julkiset viheralueet. Toimenpiteillä tavoiteltiin taloudellisempaa kaupunkirakennetta tinkimättä puutarhakaupunki-ihanteista. Rautateiden omistama alue ei ole mukana tässäkin kaavassa ja keskustassa näyttää senkin takia olevan hyvin vähän viheralueita. Kaavio: Rurik Wasastjerna

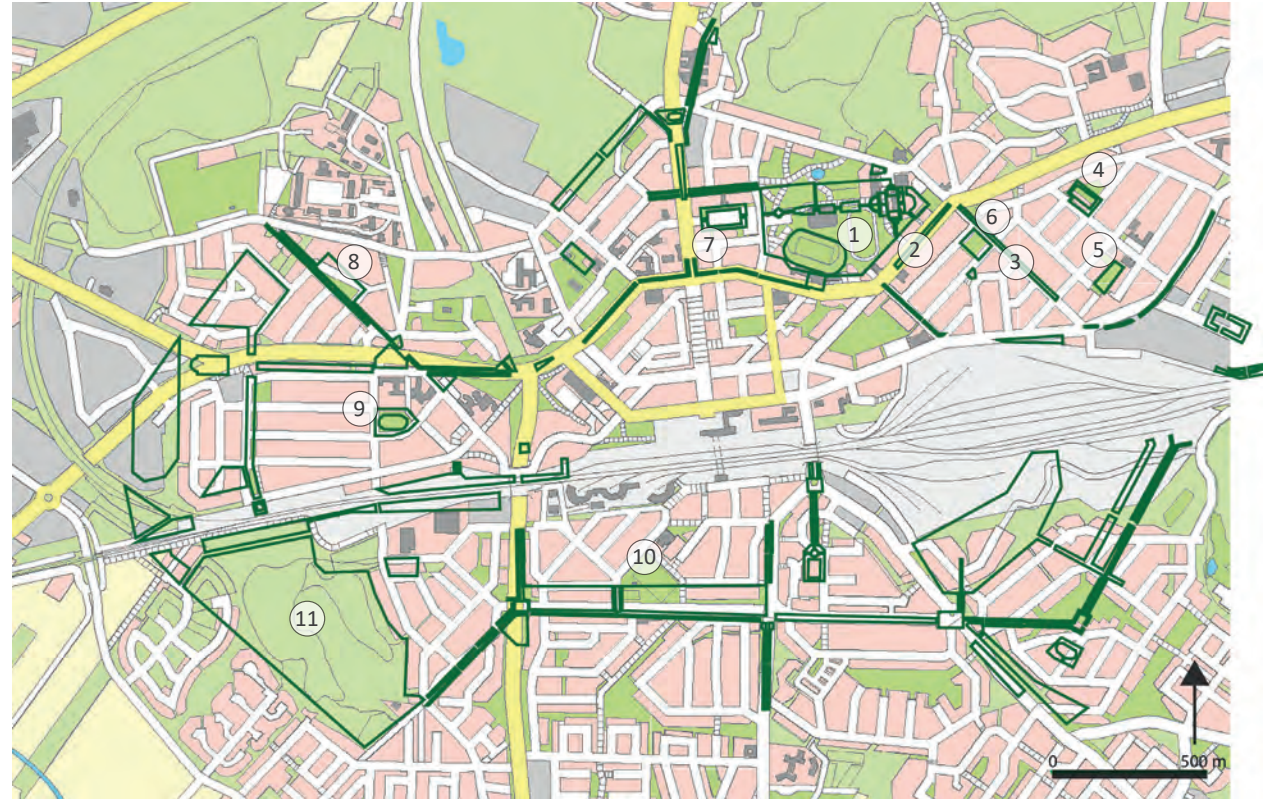


Kaunisnurmen vihreä omakotialue keskustan länsipuolella kuvastaa hyvin toisen asemakaavan ideaa, missä pientalojen väljät puutarhatontit muodostavat osan kaupungin viherverkosta.



Otto-livari Meurmanin vuonna 1931 allekirjoittama Kouvolan toinen asemakaava. Kouvolan kaupunki.

Toisen asemakaavan viheralueet esitetynä nykykartan päällä. →



Meurmanin asemakaavassa Urheilupuisto (1) on edelleen samassa paikassa kuin ensimmäisessäkin kaavassa. Nykyinen urheilupuisto on sittemmin muodostunut samalle paikalle, mutta uudenlaisten suunnitteluperiaatteiden mukaan. Meurmanin kaavassa esitetty akselisommitelma ei ole puistoon toteutunut.

Keskustasta koilliseen johtava Kalevankatu (2) on kaavassa esitetty puistokaduksi, ja katu on edelleen puistomainen. Samoin Palomäenkadun (entinen Puistokatu) itäpää (3) on edelleen vihreä yleisilmeeltään, kuten kaavassakin on esitetty. Wasastjernan mukaan Meurmanin puutarha-aate on edelleen aistittavissa kyseisen alueen katunäkymissä.

Käpylään on ilmestynyt "Rauhanpuisto" (4), jonka paikalla nykyinen Männikönpuisto suunnilleen sijaitsee.

Myös nykyisen Untamonpuiston (5) kohdalla on kaavassa puistoa.

Palomäenkadun varressa on kaavassa pieni puistoalue (6), joka nykyisinkin on avoimena pelikenttänä.

Urheilupuiston länsipuolelle on esitetty istutuksilla reunustettu aukio (7), joka nykyisinkin on rakentamaton ja toimii pelikenttänä ja pysäköintialueena (Sumulaakson kenttä).

Kasarmimäen eteläpuolella nykyisen Kappelikadun puistikon paikalla (8) on myös tässä kaavassa puistoaluetta, kuten myös Kaunisnurmen urheilukentän (9) kohdalla.

Suomenkadun pohjoispuolelle on ilmestynyt leveä puisto-kaistale (10), josta osa on nykyisin Sarkolan urheilupuistoa. Töröstinmäki (11) on Meurmanin kaavassa pelkkää yhtenäistä puistoaluetta.

Puistorakentamisen alkuvaiheet

Kouvolan puistorakentamisen alkuvaiheita voi yrittää hahmottaa kauppalanhallituksen vuosikertomusten avulla. Vuosikertomuksia löytyy Kouvolan kaupunginarkistosta vuodelta 1918 alkaen, mutta ensimmäisiltä vuosilta ei ole mainintoja puistoihin tai istutuksiin liittyen.

Vuonna 1929 on vuosikertomuksissa ensimmäisen kerran mainittu urheilukenttä ja kerrottu sen kunnostustoimenpiteistä. Vuoden 1931 vuosikertomuksessa käytetään jo nimeä Urheilupuisto. Samana vuonna myös mainitaan ensimmäisen kerran ”rakennustoimisto”, jonka alaisuudessa viherrakentaminenkin tapahtui. Vuodesta 1932 alkaen vuosikertomuksiin sisältyy rakennustoimiston toimintakertomus, joissa on joitakin mainintoja yksittäisistä istutustöistä esimerkiksi kansakoulujen pihoilta. Vasta vuodesta 1938 alkaen on ”istutukset ja puistot” mainittu omana otsikkonaan ”yleisten töiden” alla. Esimerkiksi vuonna 1938 on suoritettu korjaus- ja kunnossapitotöitä Itsenäisyysmuistomerkin luona ja aukiolla olevia istutuksia on kunnostettu. Lisäksi on istutettu puita kansakoulun (nykyinen yhteiskoulu) kohdalle sekä pohdittu omien puuntaimien kasvattamista niiden korkean ostohinnan vuoksi.

Suunnitelmia Kouvolan puistoista ei tiettävästi ole säilynyt toista maailmansotaa edeltävältä ajalta. Vuosikertomuksissa ei myöskään ole mainintoja puutarhureista tai muista alan ammattilaisista. Ilmeisesti asemakaavat määrittivät suunnittelun suuret linjat ja varsinainen vihersuunnittelu oli pienimuotoista: Istutettiin puuriivejä tai tehtiin yksittäisiä kukkaistutuksia tärkeille paikoille. ”Puisto” on ensimmäisen kerran mainittu sanana vuonna 1930, jolloin kauppalanvaltuusto päätti ostaa

korttelissa ”Lukio” olevan puistoalueen kauppapalalle. Lukio-kortteli sijaitsi Urheilupuiston eteläpuolella paikalla, jossa myöhemmin sijaitsi vuonna 2014 palanut Kouvola-yhteiskoulu. Ehkä puistolla on tuolloin tarkoitettu vain rakentamatonta tonttia, jolla kasvaa luonnonpuustoa ja muuta kasvillisuutta.

Vuosisadan alun postikorteissa (Laitisen postikortit) ovat kuvauksen kohteena olleet ainakin Seitsemän männyn puisto sekä ”Hotellipuisto”. Seitsemän männyn puisto, joka edelleen on olemassa, näyttäisi tuolloinkin koostuvan ainoastaan paikalle kasvamaan jätetyistä männystä. Hotellipuistossa näkyy mäntyjen lisäksi olevan ainakin lehtipensaita ja jonkinlainen koristeellinen huvimaja. 1930-luvulta on valokuvia lähes ainoastaan asemaympäristöstä, ja erityisesti Asemakadun alkupäästä lehmusriveineen ja pensasaitoineen.

Vaikka Kouvolan puistot vuosisadan alussa olivat vielä vaatimattomia, työskenteli 1920-1930-luvuilla Kouvola-ympäristössä jo nimekkäitä puutarha-arkkitehteja. Bengt Schalin suunnitteli 1920-luvulla Kymi-yhtiöiden tehdasympäristöä Kuusankoskella ja Paul Olsson 1930-luvulla Myllykosken tehdasympäristöä.



Seitsemän männyn puisto kuvattuna vuonna 1913. Laitisen postikortit. KKM.



Hotellipuisto 1900-luvun alussa. Laitisen postikortit. KKM.



Seitsemän männyn puiston ja Hotellipuiston sijainti nykykartalla. Seitsemän männyn puisto on edelleen olemassa. Sen nykyiset puut on istutettu vuonna 1999.

MAISEMA-ARKKITEHTUURI SUOMESSA JA KOUVOLAN SEUDULLA 1900-LUVUN ALUSSA

Suomessa maisema-arkkitehtuuri on alana alkanut muotoutua 1800- ja 1900-lukujen taitteessa, kun yleinen puutarhainnostus oli muutenkin heräämässä. Kartanoiden puutarhoista alettiin vähitellen siirtyä myös kaupunkipuistoihin ja julkisten rakennusten ympäristöihin.

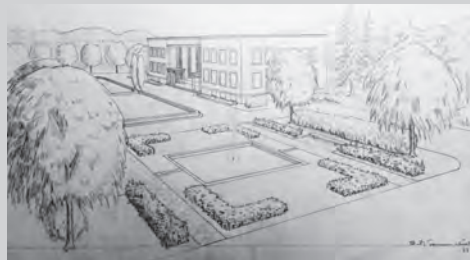
Alkuvaiheessa suomalainen puutarha-arkkitehtuuri (joksi sitä ensin kutsuttiin) kehittyi ja etsi muotoaan. Ajanjakso oli murroksen aikaa. Esimerkiksi teollisuuden kehitys ja työväen asumisolot kasvavissa yhdyskunnissa herättivät keskustelua. Ajankohdan taiteellisia ilmenemismuotoja alettiin kutsua modernismiksi. Se merkitsi uuden esteettisen ilmaisun etsimistä. Haluttiin löytää uudenlaisia tapoja, joilla kertoa nykyajan muuttuvasta maailmasta ja elämäntavoista. Puutarhataiteen puolella modernismi ei ole yhtä tunnistettavaa kuin monilla muilla taiteen aloilla, mutta jonkinlaista oman paikan etsimistä uuden ajan kynnyksellä on siinäkin havaittavissa. Suomalaisen puutarhataiteen modernin voi nähdä ennen kaikkea oman tradition rakentamisena. Modernille tyyppillistä traditiosta irtautumista ei siinä havaita, sillä alalle ei ollut edes ehtinyt muodostua kovin pitkiä perinteitä. Alan alkuvuosikymmeninä sen näkyvimpiä pioneereja Suomessa olivat Paul Olsson (1890-1973) ja Bengt Schalin (1889-1982), jotka ovat vaikuttaneet myös Kouvolan alueella. Niin Olsson kuin Schalinin olivat opiskelleet alaa Saksassa, ja he pitivät tiiviisti yhteyttä myös muualle Eurooppaan. (Donner 2016, s. 12-15.)

Menneen vuosisadan kartanopuutarhojen ja kaupunkipuistojen koristeelliset kuvioitukset ja maisemapuutarhat saivat näiden puutarha-arkkitehtien käsittelyssä väistyä. Olssonin ja Schalinin mukanaan tuoma suunnittelutyylä kutsuttiin ”uusklassiseksi muotopuutarhatyyliksi”. Se perustui rakennuksen ja sen ympäristön yhtenäiseen käsittelyyn sekä akseleiden varaan rakentuvaan muotokieleeseen. (Häyrynen 2015, s. 33.) Usein rakennuksen lähellä sijaitsevat puutarhan osat suunniteltiin säännölliseen tyyliin, ja etäämmällä olevat alueet luonnonmukaisemmin. Luonnonpuutarhan ja muotopuutarhan suhteesta käytiin tiivistä keskustelua. Käytännössä jako säilyi uudenaikaisen suunnittelutyön perustana. (Donner 2016, s. 15.) Nykyisen Kouvolan kohteista ajan suunnittelutyylä näkyy selvästi ainakin Bengt Schalinin laatimassa Kymintehtaan ”johtaja-asuntojen” puistosuunnitelmassa vuodelta 1921. Siinä rakennusten ympärillä on geometristä muotopuutarhatyylä, kun taas etäämmällä puiston käytävät polveilevat vapaammin.

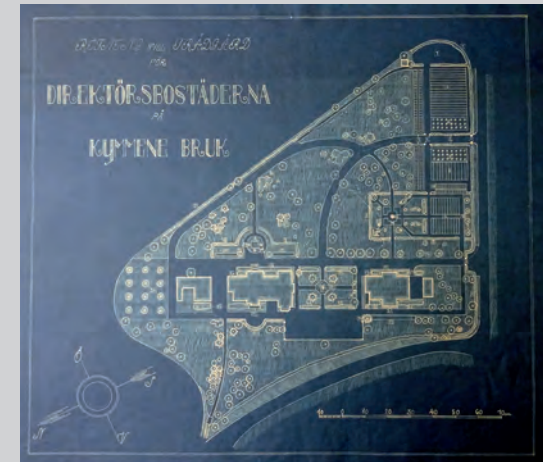
1930-luvulle tultaessa oli funktionalismi saavuttanut jo puutarhasuunnittelunkin, ja myös Olsson ja Schalin omaksuivat sen osaksi omaa tyyliään. Funktionaalisella tyyllillä haluttiin entistä selvemmin erottaa uudet puutarhat historiallisista muoto- ja maisemapuutarhoista. (Donner 2016, s. 15.) Funktionaaliseen tyyliin puutarhasuunnittelussa kuuluivat esimerkiksi laajat, avoimet nurmikentät, vapaat kasviryhmät ja liuskekivipolut. Kohteiden omistajia uudessa tyyllissä houkutti erityisesti puutarhan vähäisempi hoidon tarve. (Häyrynen 2015, s. 33.) Kouvolan kohteissa funktionalismi näkyy tyylinä esimerkiksi Paul Olssonin suunnittelemassa Myllykosken tehtaantuistossa ja erityisesti tehtaan pääkonttorin ja vierailijaklubi Kerholan ympäristössä. Myllykoskellakin näkyy silti edelleen luonnontyylin ja geometrisyyden vuoropuhelu.

Rautateiden viheralueilla Kouvolassa uudet suunnittelusuuntaukset eivät juuri näkyneet. Asemapuistot edustivat pikemminkin maisemapuistotyylä kuin aikansa modernismia. Asemapuistoille oli tyyppillistä myös tietty ”kotipuutarhamaisuus”, mikä johtui siitä, että asema-alueiden rakennuksissa asuttiin ja osa puistoista koostui asukkaiden keittiöpuutarhoista tai omatekoisista koristeituksesta.

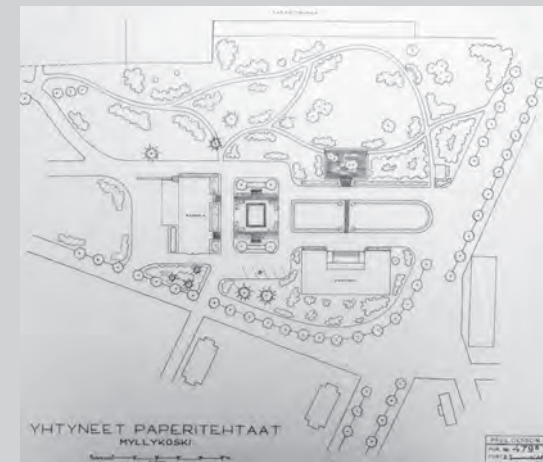
Kouvolan keskustaan ei vielä 1900-luvun alkupuolella juurikaan rakennettu puistoja. Kaavoittaja Otto-Iivari Meurmanin esitys Urheilupuistosta 1930-luvun kaavassa näyttäisi valeperspektiiveineen edustavan melko tiukkaa muotopuutarhatyylä, mutta puistoa ei sellaisenaan kuitenkaan toteutettu.



Havainnekuva Myllykosken tehtaantuistosta konttorin edustalta. Arkkitehtuurimuseo.



Bengt Schalinin laatima Kymintehtaan ”johtaja-asuntojen ympäristö” vuodelta 1921. Arkkitehtuurimuseo.



Paul Olssonin laatimassa Myllykosken tehtaantuiston suunnitelmassa on sekä funktionalistisia että maisematyylisiä piirteitä. Arkkitehtuurimuseo.

Sodanjälkeinen kaavoitus

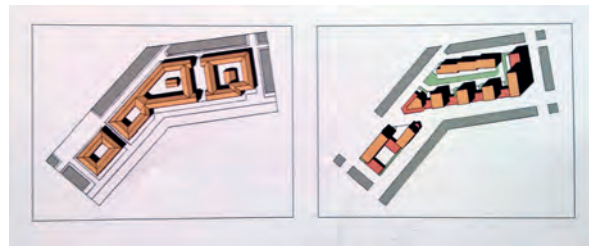
Toisen maailmansodan jälkeen Kouvola kohtasi samat haasteet kuin moni muukin eteläsuomalainen paikkakunta. Karjalasta virtasi siirtoväkeä asutettavaksi ja samalla piti korjata sodan aiheuttamia vaurioita. Kuten jo aiemmin kerrottiin, tuhoutui Kouvolan rakennuskannasta 40 % sodan aikana. Sodan loputtua tontteja jaettiin siirtoväelle mm. Mielakasta ja Ravikylästä. Sarkolaan kaavoitettiin siirtoväelle omakotialue, ns. karjalaiskylä. Käpylään pystytettiin 20 ruotsalaista lahjataloa. (Wasastjerna 2011, s. 157.)

Vuonna 1948 Kouvola tuli Kymen läänin hallintokeskus, mikä aloitti erityisen vilkkaan rakentamiskauden. Kaavoitus oli uusien haasteiden edessä kun kaupunki kasvoi, liikenne lisääntyi ja väki vaurastui. Kaavoituksen johdossa oli edelleen Meurman. Sodan jälkeen laadittiin sekä koko kauppalan yleiskaavaa että lukuisia kaupunginosakaavoja. Niissä kaikissa näkyivät uudet kaavoitusperiaatteet. (Wasastjerna 2011, s. 161.)

Liikenteen määrän ja nopeuden kasvu vaikuttivat suunnitteluun. Wasastjernan mukaan pääkadut muuttuivat nyt ”sosiaalisesta edustustilasta liikennesuoniksi” ja ihannekaupunki muodostui nyt vihervyöhykkeiden toisistaan erottamista kaupunginosista. Myös tehokkaammin rakennettavilla alueilla kadun suuntaiset rakennusmassat jäivät historiaan ja ydinkeskustassa rakennukset ryhmittäytyivät uudelleen vapaiksi sommitelmiksi. Asutuspulan helpottamiseksi kaavoitettiin runsaasti asuinalueita. Radan eteläpuoli muuttui täysin verrattuna 1930-luvun asemakaavaan. Kaupunkimainen kerrostalorakentaminen jätettiin sieltä kokonaan pois. Entistä rakennuskantaa oli vähän joten uusia kaavoitusperiaatteita voitiin helposti soveltaa. Vapaampi sommittelupe-

riaate alkoi näkyä myös asuinalueiden sisällä. Suorat linjat korvattiin polveilevilla ja kehämäisillä asutokaduilla. Rakennukset sijoitettiin katuihin nähden pitkittäin, poikittain ja vinottain. Katunäkymistä tuli vaihtelevampia, kun katujen ja rakennusten väliset istutuskaistat eivät olleet tasalevyisiä. Meurman pyrki kaavaratkaisuissaan sekä taloudellisuuteen että esteettisyyteen. Esimerkiksi asuinalueiden leveys merkittiin kaavassa kymmeneksi metriksi, mutta siitä ehdotettiin päällystettäväksi vain kolme. Tällöin säästettiin päällystysmateriaalissa, ja tilaa jäi enemmän istutuksille. (Wasastjerna 2011, s. 163-164.)

Keskustan kaavoihin vaikuttivat sodan jälkeen liike-elämän tarpeet. Kerroslukua nostettiin ja erilliset piharakennukset haluttiin epäkäytännöllisinä poistaa. Vuoden 1932 kaavassa ydinkeskustan korttelit olivat vielä perinteisiä umpikortteleita ja rakennukset olivat kaksikerroksisia. Meurmanin kaavamuutoksessa vuonna 1948 näkyivät funktionalismin periaatteet. (Wasastjerna 2011, s. 167.)



Rurik Wasastjernan kirjassa oleva kaaviokuva kuvaa hyvin Kouvolan korttelirakenteen hajautumista sodan jälkeisessä kaavoituksessa. Vuoden 1932 asemakaava (vasemmalla) teetti vielä perinteistä kaupunkitilaa umpikortteleineen. Kaavamuutoksessa vuonna 1948 rakennuksista tuli itsenäisiä ja vaihtelevan kokoisia kappaleita. Samalla myös katujen ja rakennusten väliset istutusalueet muuttuivat vaihtelevan kokoisiksi ja muotoisiksi.

Puistorakentaminen sodan jälkeen

Kouvolan kauppalanhallituksen vuosikertomuksista käy odotetusti ilmi, että talvi- ja jatkosota hiljensivät kaikkea rakentamista Kouvolaan. Talvisodan alkamisvuotena 1939 vuosikertomukseen ei sisälly lainkaan rakennustoimiston toimintakertomusta. Vuonna 1940 muun muassa mainitaan, että urheilukenttää ja sen aitausta on korjattu pommitusten jäljiltä. 1940-luvulla perustettiin Kouvolaan paljon viljelysalueita siirtolaisille, joten nekin lisäsivät viheralueiden määrää kauppalaan. Vuosikertomusten mukaan esimerkiksi vuonna 1942 on kansakoululasten viljeltäväksi luovutettu 30 aaria ”juurikasveille sopivaa viljelysmaata” ja vuonna 1945 kerrotaan, että palstaviljelyn lisäys on ollut noin 200 % edellisvuodesta. Siirtolaisalueiden järjestämisen takia kauppalan rakennustoimistolla oli muutenkin paljon töitä 1940-luvun lopulla, ja tämä näkyy myös vuosikertomuksissa.



Radan eteläpuolelle Sarkolaan sodan jälkeen rakennettu ”karjalaiskylä”. KKM.

KOUVOLAN KAUPUNGINPUUTARHURIT

Vuonna 1948 Kouvolaan päätettiin perustaa kauppalan puutarhurin toimi toukokuun alusta alkaen. Ensimmäisenä toimeen valittiin puutarhuri Martti Vuo, ja hänen ”kieltäytymisensä varalle” puutarhurit Jaakko Nieminen ja Toivo Koski. Vuonna 1950 kauppalan puutarhurina näkyvä vuosikertomuksen perusteella toimineen Toivo Koski. Koski on toiminut puutarhurina ainakin vuoteen 1955 saakka, jolloin hänestä on viimeinen maininta vuosikertomuksissa. Vuonna 1964 kaupunginpuutarhurin virkaan on valittu hortonomi Aarno Airola ja hänen kieltäytymisensä varalle hortonomi Keijo Ohvo. Vuonna 1966 kaupunginpuutarhuriksi mainitaan Matti Airola. Aarno Airola on ilmeisesti sama henkilö kuin Matti Airola. Vuonna 1967 puutarhuri Reino Rasimus on vuosikertomuksen mukaan osallistunut Puutarhurien yhdistyksen järjestämälle täydennyskurssille. Rasimus toimi kaupungilla puistopuutarhurina vuoteen 1986 saakka. Vuonna 1979 apulaiskaupunginpuutarhuriksi nimitettiin hortonomi Sakari Värri, joka oli työskennellyt kaupungilla jo vuodesta 1972 alkaen. Kaupunginpuutarhuriksi hänet nimitettiin 1980-luvun lopulla. Värri työskenteli kaupunginpuutarhurina vuoteen 2009 asti, jolloin kuntaliitoksen yhteydessä viran nimi muutettiin viherpäälliköksi. Viherpäällikkönä Värri työskenteli vuoteen 2013 saakka, jolloin hän jäi eläkkeelle. Viherpäälliköksi nimitettiin tuolloin Jouni Dahlman, joka toimii virassa edelleen.

Yleiskaava 1954

Kouvolan nykyinen kaupunkirakenne on pitkälti vuoden 1954 yleiskaavan mukainen. Yleiskaavatyö alkoi vuonna 1949 ja sen tarkastelujakso oli 30 vuotta. Kasvuennuste (25 000 henkeä vuonna 1980) perustui vaikutusalueanalyysiin ja arvioon teollisuuden kasvuedellytyksistä.

Vuoden 1954 yleiskaavan peruslähtökohtia olivat laskelmiin ja ennusteisiin perustuva yhdyskuntasuunnittelu sekä ns. soluttainen hajakeskitys. Soluttaisella hajakeskityksellä tarkoitettiin rakennettavien alueiden jakamista pienempiin, luonnonalueiden toisistaan erottamiin osiin, asunalähiöihin. Asumasolulla puolestaan tarkoitettiin asunalähiön pienempää osaa, joka myöskin vihervyöhykkeellä erotettiin itsenäiseksi, muista soluista erilliseksi osakseen. Meurmanin mukaan asumasolut tekivät mahdolliseksi ”imeyttää” luontoa kaikkialle, joka solun väliin siten, että puistot tai luonnonalueet olivat käden ulottuvilla. (Wasastjerna 2011, s. 169.)



Lähde: Kouvolan kaupunki.

laadittiin sittemmin yhteenveto vuonna 1964 pidettyä kaupungintalon suunnittelua varten. Kouvolan keskusta myös toteutui varsin pitkälle Koivulan suunnitelmien mukaisesti. Keskustasuunnitelman alta purettiin suuri määrä vanhaa, pienimittakaavaista miljöötä. Suunnitelma toi keskusta-alueelle tornitalot, jotka tänäkin päivänä hallitsevat kaupunkikuvaa. Koivulan mielestä kaupunkikuva vaati selviä vertikaalisia nousuja horisontaalisen rakentamisen sijaan, ja tornien ympärille hän sanoo vastaavasti jättäneensä enemmän väljyyttä puistoille ja pysäköintialueille. (Wasastjerna 2011, s. 280-282.)



Kouvolan keskusta koillisesta nähtynä 1960-luvun alussa. Rajauksella merkitty alue, jolle tornitalot ja kaupungintalo sittemmin rakennettiin. KKM.



Sama alue lounaasta kuvattuna 1970-luvun alussa. Kuvan vasemmassa reunassa ovat Torikadun tornitalot ja keskellä nykyinen Hansatori. KKM.



Kaaviokuvat Kouvolan keskustan muuttumisesta 1960-luvun keskustasuunnitelman myötä. Ennen keskustakilpailua (vasemmalla) keskustan mittakaava on vielä pienipiirteinen ja ”kauppalamainen”. Keskustasuunnitelmassa (oikealla) rakentaminen on keskitetty harvempiin ja suurempiin yksiköihin. Tornitalojen ympärille ympärille haluttiin jättää väljyyttä, ja näin hahmottuivat Kaupungintalon puiston ja Keskuspuiston paikat. Kolmiomainen Näyttämöpuisto poistui keskustasta uuden suunnitelman myötä. Arkkitehtuurimuseo. Muokkaus Rurik Wasastjerna.

- 1 Näyttämöpuisto
- 2 Kaupungintalon puisto
- 3 Keskuspuisto

Keskustan puistojen kehitys 1950-1960-luvuilla

Vuodesta 1950 alkaen kauppalanhallituksen vuosikertomusten merkinnät puistotöistä muuttuvat huomattavasti aiempia vuosia runsaammiksi. Ne ovat nyt yleisten töiden alla omalla otsikollaan ”Puisto-, kenttä-, piha- ja metsätyöt”.

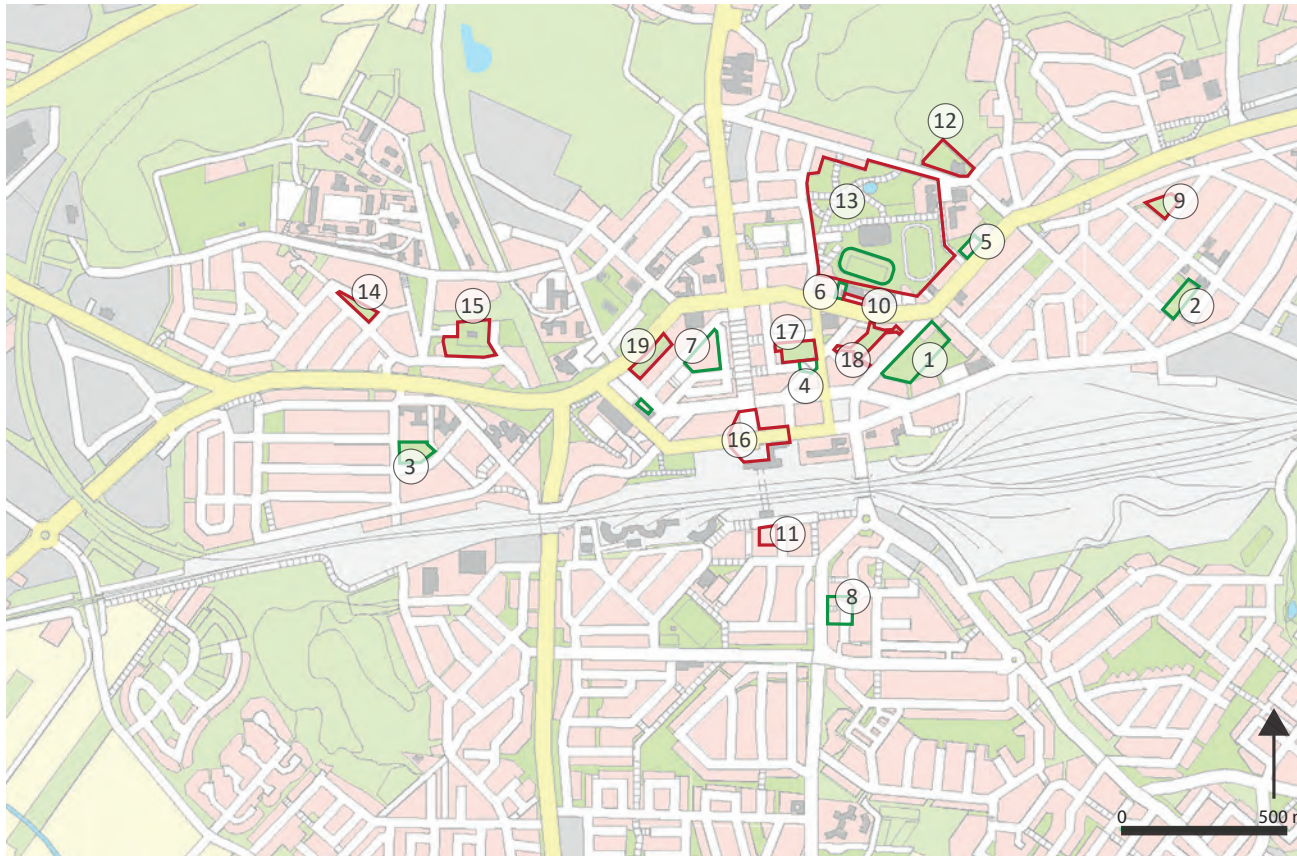
Vielä 1950-luvulla ja 1960-luvun alussa puistot olivat enimmäkseen pieniä puistikoita asuinalueiden tai kaupunkirakenteen sisällä. 1960-luvulla kaupunkirakenteen hajautuessa ja rakentamisen keskittyessä suurempiin yksiköihin, muuttuivat myös keskusta-alueen puistot vähitellen uuden tyyppisiksi. Korkeiden tornitalojen ympärille haluttiin tilaa ja tämä oli luontevaa toteuttaa puistoalueena. Uusien puistojen tieltä jopa purettiin asuinrakennuksia eikä pienempiä puistikoita ehkä ymmärretty lisäarvoksi kaupunkikuvassa. 1960-luvulla alkoivat kaupunkikuvassa korostua tornitalojen lisäksi myös muut yksittäiset rakennukset, joiden arkkitehtuuria haluttiin korostaa niitä ympäröivillä avarilla puistoalueilla. Tällaisia rakennuksia olivat mm. uusi rautatieasema sekä Jorma Järven suunnittelema uimahalli vuodelta 1962. Soluttaisen hajakeskityksen ideaan kuuluvat kaupunginosa erottavat viheralueet. Kouvolassa nämä eivät kuitenkaan ole rakennettuja puistoja vaan alueille kasvamaan jätettyä luonnonpuustoa.

Kouvolan kaupungin tekniikka- ja ympäristöpalveluiden omista arkistoista löytyy jonkin verran puistosuunnitelmia eri vuosikymmeniltä. Varhaisin sieltä löytyvä suunnitelma on vuodelta 1947, ja se koskee Metsolantien ja Sammonkadun risteyksessä olevien asuinrakennusten ympäristöjä. 1950-luvulta ei ole tallessa suunnitelmia, mutta 1960-luvulta alkaen suunnitelmia on runsaam-

min. Valokuvia 1940-luvulta ei juurikaan löydy, mutta 1950-luvulta alkaen niitä on jo enemmän. Nimekkäämpiä suunnittelijoita kaupungin puistoissa käytettiin siis vasta 1960-luvulla, kun Jussi Jännes tilattiin suunnittelemaan Urheilupuistoa ja Kaupungintalon puistoa. Siihen asti puistoja suunnittelivat ilmeisesti kaupungin omat työntekijät, ja vuodesta 1948 alkaen erityisesti kaupunginpuutarhuri. Niin Urheilupuisto kuin erityisesti Kaupungintalon puistokin kuvaavat hyvin puistorakentamisen muuttumista Kouvolassa 1960-luvulla. Pienistä, perinteisemmistä puistikoista siirryttiin avariin, modernistisiin puistoihin, joissa korostuivat laajat nurmialueet, yksilajiset istutukset ja pitkät näkymät.

Reino Koivulan keskustasuunnitelman myötä muutoutui kaupungin ydinalueen viherverkosto lähes nykyiseen asuunsa. Näyttämönpuisto poistui katukuvasta, Keskuspuisto kasvoi nykyiseen kokoonsa ja sieltä muodostettiin viheryhteys Salpapuiston kautta Jaakonpuistoon. Myös Lääninpuiston paikalta purettiin asuinrakennuksia, ja puisto muutoutui nykyiseen asuunsa.

Rautatieaseman ympäristö sen sijaan on jatkanut muuttumistaan, ja samoin sen puistoalueet. Myös keskustan rakennuskanta on edelleen kokenut muutoksia. Näkyvimvät muutokset keskustassa 1960-luvun jälkeen ovat aiheuttaneet 1970- ja 80-luvuilla rakennetut Pohjola-talo ja Hansatornit, jotka massiivisuudellaan ovat vieneet tehoa Koivulan suunnittelemlta tornitaloryhmiltä. (Wasastjerna 2011, s. 282.)



□ 1950-luvulla olemassa olleet puistot

- 1 Jaakonpuisto
- 2 Untamonpuisto
- 3 Kaunisnurmen kenttä
- 4 Rotarypuistikko
- 5 Kalevanpuisto
- 6 Kuntotalon puistikko
- 7 Näyttämönpuisto
- 8 Kauppalan puutarha

□ 1960-luvulla rakennetut puistot

- 9 Männikönpuisto
- 10 Teatterin piha-alue
- 11 Kiskopuisto (sijainti epävarma)
- 12 Uimahallin ympäristö
- 13 Urheilupuisto
- 14 Kappelipuisto
- 15 Kirkkopuisto
- 16 Rautatieaseman uudet järjestelyt
- 17 Keskuspuisto
- 18 Salpapuisto
- 19 Kaupungintalon puisto

Kauppalanhallituksen vuosikertomuksissa mainitaan nykyisistä puistoista 1950-luvulla olleen olemassa ainakin Jaakonpuisto, Untamonpuisto ja Kaunisnurmen kenttä. Kertomuksissa mainitaan myös Keskipuisto, Rotarypuistikko, Kouvon puisto, Kalevanpuisto sekä Kuntotalon puistikko. "Näyttämö" -kortteliin on tehty uusia istutuksia vuonna 1953. Näyttämönpuisto on ilmeisesti kolmiomainen puistoalue, joka vanhojen valokuvien perusteella on sijainnut nykyisen Hansakeskuksen paikalla. 1950-luvun lopulla kauppalan puutarha päätettiin sijoittaa "Kuikka" -kortteliin. Vuonna 1960 aloitettiin Männikönpuiston rakentaminen. Samana vuonna teatteritalon valmistuttua alettiin kunnostaa sitä ympäröivää piha-aluetta. Kiskopuiston mainitaan valmistuneen vuonna 1962. Lisäksi 1960-luvulla kunnostettiin uimahallin ulkoalueita, tehtiin tulevien puistoalueiden raivausta Kappelipuistossa ja Urheilupuistossa sekä rakennettiin Kirkkopuistoa. Vuonna 1960 valmistui Kouvolan uusi asemarakennus, minkä yhteydessä sen ympäristön viheralueita uudistettiin. Myös Keskuspuisto, Salpapuisto ja Kaupungintalon puisto rakennettiin 1960-luvulla.

MAISEMA-ARKKITEHTUURI SUOMESSA JA KOUVOLASSA SOTIEN JÄLKEEN

Suomen puutarha-arkkitehdit r.y. perustettiin vuonna 1946. Perustajajäseniin kuuluivat mm. Bengt Schalin, Paul Olsson, Elisabeth Koch ja Onni Savonlahti. Alaa ei vielä voinut Suomessa opiskella, ja opintoja suoritettiin esimerkiksi Saksassa ja Tanskassa. Lepaan puutarhaopisto oli perustettu vuonna 1910. Monet puutarha-arkkitehdit aloittivat opintonsa siellä, mutta jatkoivat sittemmin ulkomailla. Alan korkeakoulutasoinen opetus alkoi Suomessa vasta vuonna 1964 maa- ja metsätaloustieteellisessä tiedekunnassa. Tuolloin opiskelijoilla oli mahdollisuus valita pääaineekseen puutarhatiede ja suuntautua puutarhasuunnitteluun. Kansainvälisissä yhteyksissä puhuttiin jo maisema-arkkitehtuurista, mutta Suomessa päätettiin pysyä nimityksessä puutarhasuunnittelu. (Rosengren 2016, s. 79-81.)

Sotien jälkeen suomalaisten puutarha-arkkitehtien tehtävät monipuolistuivat, ja oman ilmaisen etsimistä jatkettiin. Vaikutteita haettiin edelleen ulkomailta. Erityisesti Tanskan ja Ruotsin vaikutusta moderniin suomalaiseen puutarhaan voi pitää merkittävänä. Aikakauden tärkeitä suomalaisnimiä ovat mm. Maj-Lis Rosenbröijer (1926-2003) ja Jussi Jännes (1922-1967), jotka molemmat ovat laatineet suunnitelmia myös Kouvolan alueelle. Rosenbröijerin tyylille olivat ominaisia arkkitehtoniset suunnittelulinjaukset, geometrisuus ja paikan luonteen korostaminen. Niin hänen kuin Jussi Jänneksenkin sommitelmat perustuivat voimakkaiden viivojen ja muotojen jännitteisiin. Rosenbröijerin suunnitelmat on usein sopeutettu yksityisen pihan mittakaavaan. Molempien suunnittelijoiden yhtenä inspiraation lähteenä on arvioitu olleen brasilialainen maisema-arkkitehti ja taidemaalari Roberto Burle Marx. (Sorsa 2016, s. 53-55.) Jänneksen tuotannossa nähtiin yhteneväisyyksiä myös yhdysvaltalaisen maisema-arkkitehdin Thomas Churchin (1902-1978) ja tanskalaisen C. Th. Sørensenin (1893-1978) muotokieliin. Jännestä on pidetty Suomen kansainvälisesti tunnetuimpana modernistisena puutarhasuunnittelijana. (Donner 2016, s. 19.) Sodan jälkeisen ajan puutarha-arkkitehdeistä suunnitelmia Kouvolan alueelle on Jänneksen ja Rosenbröijerin lisäksi laatinut ainakin Onni Savonlahti.

Sotien jälkeisellä aikakaudella puutarha- ja maisema-arkkitehdit käyttivät suunnitelmissaan kasvillisuutta aiempaa pelkistetympin ja pyrkivät liittämään puutarhat osaksi ympäröivää maisemaa. Is-

tutusalueet olivat usein laajoja ja yksilajisia. Tämä näkyy hyvin myös Kouvolassa Jänneksen suunnittelemissa Urheilupuistossa ja Kaupungintalon puistossa. Niissä istutukset on keskitetty suuriin alueisiin laajojen nurmialueiden reunoille ja lajeja on käytetty niukasti. Toisaalta ajan maisema-arkkitehtuurissa myös kotimainen maisema otettiin huomioon ja luonnonkasveja arvostettiin. Esimerkiksi koivuja ja mäntyjä yhdistettiin vieraampien puutarhakasvien kanssa. Rakennusten lähellä kasvillisuus oli usein jalostetumpaa, ja kauempana luonnonmukaisempaa. Puutarhan ja luonnon välillä ei ollut huomattavaa rajaa. Asetelmassa on yhtäläisyyksiä vuosisadan alussa vallinneeseen suunnittelutapaan, nyt ajatus vain esitettiin uutena ja modernina. (Donner 2016, s. 20.)

Jänneksen suunnittelemat Urheilupuisto ja Kaupungintalon puisto ovat edelleen merkittävä osa Kouvolan kaupunkikuvaa. Varsinkin Urheilupuistosta on muodostunut tärkeä liikkumisympäristö kaupunkilaisille. Molemmat puistot ovat myös edustavia esimerkkejä aikakautensa modernistisesta suunnittelusta. Maj-Lis Rosenbröijer on vaikuttanut enemmän Kuusankosken alueella. Hän jatkoi Bengt Schalinin aloittamaa työtä Kymin Osakeyhtiön tehdasympäristöjen suunnittelussa. Lisäksi hän on suunnitellut Kuusankoskelle mm. Läntisen Linjapuiston sekä entisen pääkirjaston ja lasten iltapäiväkodin pihat 1980-luvulla. Inkeröisiin hän on laatinut Ankkapurhan voimalaitoksen ympäristösuunnitelman vuosina 1981-83, ja sen lisäksi tehnyt joitakin pihasuunnitelmia Kouvolassa ja sen lähiympäristössä. (Häyrynen 2015, s. 37.)

Puistorakentaminen 1970-1980-luvuilla

Vaikka Kouvolan keskustan puistot rakennettiin pääosin 1960-luvulla, on suurin osa vanhan Kouvolan puistoista rakennettu 1970-1980-luvuilla. Noihin aikoihin kaupunki kasvoi kiivaasti ja suuret lähiöt kuten Eskolanmäki ja Lehtomäki rakennettiin. Kouvolan entisen kaupunginpuutarhurin Sakari Värriin mukaan vihersuunnittelu ja – rakentaminen uusille alueille tapahtui hieman viiveellä ja se oli yksinkertaista maastonmuotoilua ja vihreyttämistä. Vihersuunnitelmat laati noihin aikoihin pääsääntöisesti kaupunginpuutarhuri Matti Airola. Yksi vuosikymmenen tärkeistä rakennuskohteista oli Läänipuisto. Lisäksi Jaakonpuistoon rakennettiin 1970-luvulla lasten liikennepuisto. Kaupungin eteläosaan rakennettiin Pentsojan puistoalue, jonka kukkuloiden muotoiluun käytettiin Eskolanmäen rakentamisesta syntyneitä ylijäämämaita.

Kouvolan kaupungin tekniikka- ja ympäristöpalveluiden arkistoista löytyy melko runsaasti puisto- ja ympäristösuunnitelmia 1970-1980-luvuilta. Suunnitelmat koskevat yleensä melko pieniä kohteita tai ne ovat jo olemassa olevien puistojen korjaussuunnitelmia. Myös sisääntuloteiden ja muiden teiden ympäristöjä on suunnitelmien joukossa. Sakari Värriin mukaan 1970-1980-luvuilla liikenneympäristöjen tärkeys korostuikin vihersuunnittelussa, kun liikennemäärät kasvoivat ja kadut leventyivät. 1980-luvulla suunniteltiin mm. Kouvolan läntisen sisääntulotien ympäristöä, Tunnelikadun istutuksia sekä Urheilupuiston kasvillisuuden muutoksia. Lisäksi suunniteltiin pieniä puistoja tai leikkialueita keskusta-alueen ulkopuolisille asuinalueille. Kouvola-talo valmistui 1980-luvulla ja sen ympäristöstä on laadittu pihasuunnitelma vuonna 1982 arkkitehtitoimisto Sö-

derlund-Valovirran toimesta. Kouvola-taloa ympäröivät laajemmat puistoalueet Kuusaantien ja Kymenlaaksontien varressa on Sakari Värriin mukaan suunniteltu kaupungin omana työnä. Muutenkin kaupungin puistosuunnittelu tehtiin 1980-luvulla vielä omana työnä. 1970-1980-luvuilla oltiin omavaraisia myös kasvien tuotannossa, sillä Värriin mukaan kaikki Kouvolan puistoissa käytettävät kasvit kesäkukkia myöten saatiin kaupungin omalta taimistolta ja kasvihuoneilta. Kaupunginpuutarhuri Matti Airola oli kuulemma erityisen innostunut kesäkukista ja 1980-luvulla Kouvolaan istutettiin joinain kesinä jopa 32 000 kesäkukkaa. Kaupungin kasvihuoneet lakkautettiin vuonna 1998 ja alue kaavoitettiin Kaupunginpuutarhan pientaloalueeksi.

1990-luvulla siirryttiin kaupungin organisaatiossa tilaaja-tuottaja-malliin, jossa suunnitelmia alettiin teettää myös ulkopuolisilla. Aikakauteen liittyi lisääntynyt kustannustietoisuus ja siksi alettiin pohtia, kannattaako kunnan itse tuottaa kaikkea. 1990-luvun alussa myös ennakoitiin lamaa ja väkeä vähennettiin runsaasti mm. eläkejärjestelyin. Puistojen hoitoon jäi aiempaa vähemmän rahaa. Värriin mukaan 1990-luvulla suunnitelmia teetettiin ainakin Keskuspuistoon, Kirjastonpuistoon (Veikko Talven puisto), Läänipuistoon ja Jaakonpuistoon. Kaupungin omasta toimesta suunnitelmia laati enimmäkseen Jouni Dahlman, joka nykyisin toimii viherpäällikkönä. 1990-luvulla moni aiemmilla vuosikymmenillä rakennettu puisto olikin tullut ”tiensä päähän”, joten kunnostussuunnittelua tarvittiin.

2000-luvulla on laadittu ainakin Urheilupuiston kunnostussuunnitelmia ja Keskuspuistosta on teetetty suunnitelma. Aivan viimeaikaisia ympäristösuunnittelukohteita Kouvolassa ovat olleet kävelykatu Manskin kunnostaminen sekä Keskuspuiston leikkipaikka. Leikkipaikasta järjestettiin suunnittelukilpailu vuonna 2016, ja kohdetta toteutetaan kesällä 2017. Kaupungintalon puiston kunnostuksesta on laadittu suunnitelma syksyllä 2016 ja myös Rykmentinpuistoon ollaan laatimassa kunnostussuunnitelmia. Jaakonpuiston yhteydessä oleva lasten liikennepuisto on kunnostettu sen 40-vuotisjuhlavuotena 2014.



Kaupungin puutarha ja kasvihuoneet sijaitsivat Myllypuronkadun ja Suomenkadun kulmauksessa. Puutarha lakkautettiin vuonna 1998 ja alue kaavoitettiin Kaupunginpuutarhan pientaloalueeksi. Kuvassa rakentaminen on jo käynnistynyt. Kouvolan kaupunki.



JAAKONPUISTO

liikennepuisto

URHEILUPUISTO

Ilmakuva 1970-luvulta. Jaakonpuiston liikennepuisto ja Urheilupuisto ovat vasta rakennetut. Kouvolan kaupunki / Suomen Ilmakuva Oy.

Kaavoitus ja keskustan visiot 1970-luvulta nykypäivään

1960-1970-lukujen ”vauhdikkaiden” vuosien jälkeen alkoivat väestönkasvu ja rakentaminen Kouvolassa hiipua. 1990-luvulla väestökehitys kääntyi laskuun. Talouslaman lisäksi Kouvolan kehitykseen vaikuttivat 1990-luvun alussa Puolustusministeriön päätökset varuskuntien lakkauttamisesta Kouvolassa ja Korialla. Kaupungista poistui tämän myötä runsaasti työpaikkoja. Toinen merkittävä käänne oli lääninuudistus vuonna 1997, jolloin Kouvola menetti lääninkeskuksen aseman. Kaupungissa pysyi kuitenkin kohtalainen määrä virastoja. 2000-luvulla Kouvolan seutu on elänyt voimakasta rakennemuutosta. Puolet seudun puunjalostustehtaita on lakkautettu, mikä on vienyt alueelta tuhansia työpaikkoja.

Yleismaailmallinen trendi, joka näkyi myös Kouvolassa 1970-luvulta alkaen, oli kaupallisten palveluiden siirtyminen ja keskittyminen ydinkeskustan ulkopuolelle. 1980-luvulle tultaessa keskustan autioituminen oli jo selvästi havaittavissa. Liikenne- ja pysäköintiongelmien lisäksi 1960-luvun keskustasuunnitelmasta peräisin oleva väljyys koettiin aikansa eläneeksi. Keskustaan kaivattiin selvempää ja tiiviimpää kaupunkirakennetta, joten uutta keskustasuunnitelmaa laatimaan kutsuttiin professori Antero Markelin vuonna 1988. Hänen johdolla valmistui ns. ”Markelinin visio”, jonka tavoitteita ja linjauksia noudatettiin seuraavat vuosikymmenet. Strategian tuloksena keskustan rakenne jossain määrin tiivistyi ja liike-elämä elpyi. 1990-luvulla avattiin kävelykatu Manski, ja kehittämistä on jatkettu osa-alue kerhallaan. Suunnittelukilpailut ovat olleet ja ovat edelleen

Kouvolassa tärkeä työväline kaupungin kehittämisessä. (Wasastjerna 2011, s. 365-369.) Vuonna 2012 valtatie 6:n varteen valmistunut kauppakeskus Veturi sekä sen vieressä sijaitseva Prismakeskus aiheuttavat oman haasteensa Kouvolan keskustan vetovoimaisuudelle. Tälläkin hetkellä on meneillään useita hankkeita keskustan houkuttelevuuden lisäämiseksi.

Keskustan ”eloonjäämiskamppailulla” ei kuitenkaan ole ollut ratkaisevaa merkitystä puistojen kehitykseen. Kävelykatu Manski on tehnyt keskustasta jalankulkijaystävällisemmän ja ehkä tuonut enemmän käyttäjiä myös keskeisille puistoalueille. Vihverkoston pitäisi kuitenkin olla yhtenäisempi, jotta keskustan yleisilmekin olisi vihreämpi. Vihreys olisi merkittävä vetovoimatekijä keskustalle.

Keskustavisio

Kouvolan keskustan vihverkostoon on otettu kantaa vuonna 2013 laaditussa keskustavisiossa, jonka tarkoitus näyttää suuntaa keskustan kehitykselle. Vision ovat laatineet arkkitehtitoimisto AJAK OY:n arkkitehdit Adalbert Aapola ja Jarkko Kettunen. Visiossa keskustan ydin on jaettu identiteeteiltään erottuviin osa-alueisiin, joille on johdettu ympäröivältä alueelta neljä pääakselia, joilla kaikilla on oma teemansa. Teemat syntyvät kunkin pääsuunnan kaupunginosille tyypillisistä piirteistä, ja niitä on tarkoitus vahvistaa kaupungin reunoilta aina keskustaan asti.

Visiossa itäisen pääakselin teemoja ovat vihreys ja luonto, sillä idän suunnalla sijaitsevat suuret viher- ja puistoalueet. Läntisen pääakselin teemana puolestaan on historia, sillä lännessä sijaitsevat esimerkiksi Kasarmin-

mäki ja Kaunisnurmen museokorttelit. Kasarminmäeltä keskustaan linjattava yhteys kulkisi vision mukaan Kaupungintalon kansalaistorin kautta. Kansalaistorin päälle sijoittuisi ”pergolapuisto” ja Kaupungintalon sisäpihalle puolestaan ”Hiljaisuuden puisto”. Salpausselänkadun ja Torikadun tornitalojen väliin, eli Kaupungintalon puiston paikalle, on suunnitelmassa esitetty uutta rakentamista sekä viheryhteys.

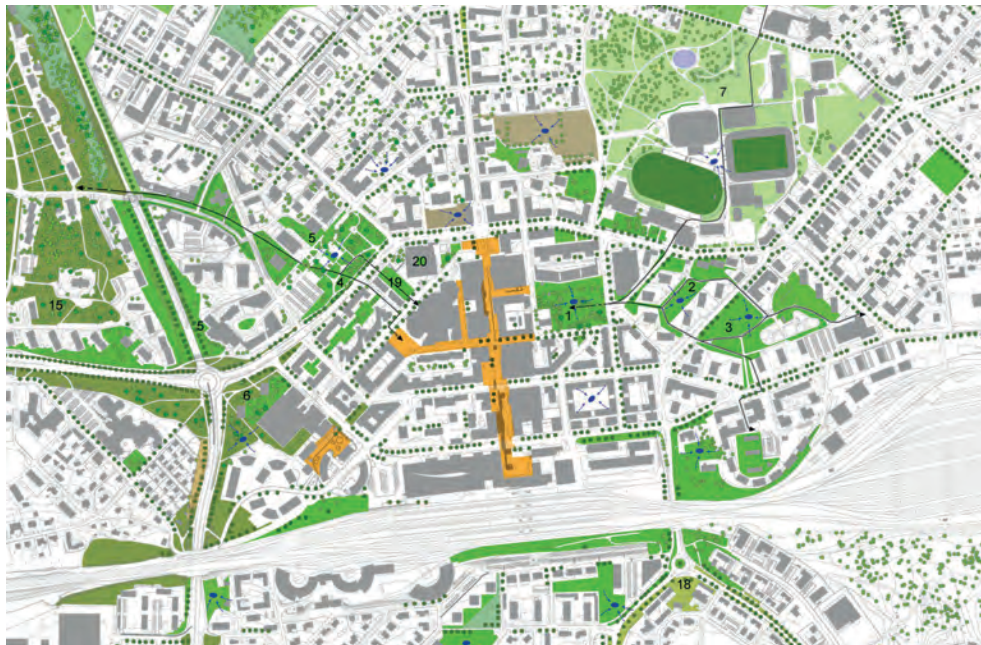
Niin vihreys kuin historiakin on siis nostettu visiossa selkeästi esiin, mikä on hyvä asia. Teemojen erottaminen on kuitenkin ongelmallisempaa, sillä ne eivät ole toisistaan erillisiä. Esimerkiksi Kaupungintalon puiston huomioimatta jättäminen osoittaa tekijöiden puutteellisen historiantuntemuksen. On kuitenkin hyvä, että vihverkostoa on visiossa pohdittu, ja esitetty toimenpiteitä sen parantamiseksi. Jo pelkät puurivit parantaisivat keskustan vihreää infrastruktuuria, vaikka uusille puistoille ei tiiviissä kaupunkirakenteessa tilaa olisikaan. Nykyisiä puistoja ei pitäisi kaupungin tiivistämisen takia vähentää.



Keskustavisiassa on ideoitu lisää puita ja viheralueita keskusta-kaan. Kaupungintalon puiston paikalle on kaavailtu uusia asuinrakennuksia. Ajak Oy.

Ydinkeskustan osayleiskaava

Ydinkeskustan osayleiskaava on laitettu vireille vuonna 2016 ja sen tarkoituksena on noudattaa Kouvolan keskustavisio 2030 – suunnitelman periaatteita. Kaavan avulla pyritään ydinkeskustan elinvoimaisuuden vahvistamiseen, sekä muun muassa asukas- ja työpaikkamäärän lisäämiseen. Tarkoitus on myös parantaa keskustan saavutettavuutta eri liikennemuodoilla. Kaavalla on useita muitakin tavoitteita, joihin kuuluvat esimerkiksi kulttuuri- ja rakennushistoriallisten kohteiden arvotus sekä kaupunkiluonnon ja viherympäristöjen turvaaminen ja kehittäminen. Yksi tavoitteista on aseman seudun kehittäminen. Kaavaluonnos tulee nähtäville vuoden 2017 aikana.



Keskustavision viherkaavio. Oranssit alueet osoittavat jalankulkualueita. Viheryhteyttä esim. Kasarminmäen suuntaan on ehdotettu parannettavaksi. Ajak Oy.

Manskin kävelykatualueen kehittäminen

Kävelykatu Manskin alueen kehittämistä on jatkettu edelleen. Aiheesta järjestettiin kilpailu vuonna 2014. Tämänkin kilpailun taustalla oli Keskustavisio 2030, jossa keskustan toiminnallisen keskipisteen muodostaa lasikatteinen risteysalue sekä siihen liittyvä uusi aukio Lasipalatsi – rakennuksen eteläpuolella. Manskin kilpailun voittanutta työtä ei kuitenkaan viety eteenpäin sellaisenaan, vaan siitä otettiin ideoita kävelykadun elävöittämiseksi. Kadun uudistamisen suunnitelmat sisältävät mm. kiveysten, valaistuksen, kalusteiden ja istutusten uudistamisen. Rakennussuunnitelmat valmistuivat keväällä 2016 ja rakentaminen on alkanut. Kävelykadun katoksen rakennussuunnitelman laatiminen on alkanut syksyllä 2016.



Seitsemän männyn puistikko on esitetty säilytettäväksi keskustavisiassa. Ajak Oy.



Kaupungintalon puisto ja Torikadun tornitalot kesällä 2017.

3.3 KESKEISET KESKUSTAPUISTOT

Seuraavassa luodaan katsaus Kouvolan keskusta-alueen tärkeimpiin puistoihin. Tarkoitus on avata puistojen historiaa ja rakennusvaiheita sekä pohtia niiden merkitystä Kouvolan kaupunkikuvassa. Kyseiset puistot ovat sekä sijainniltaan että historialtaan Kouvolan keskeisimmät puistot ja niillä on vaikutusta koko keskusta-alueen yleisilmeeseen. Puistojen rakennusvuodet ovat seuraavat:

- Jaakonpuisto 1947
- Keskuspuisto 1964-1965
- Salpakuisto 1966
- Urheilupuisto 1969-1970
- Kaupungintalon puisto 1969-1970
- Läänipuisto n. 1973

Jaakonpuisto

Historia

Jaakonpuiston paikalla oli aikanaan kangasmaan ympäröimä vetinen ja puuton suo nimeltään Vennasuo. Sateisina aikoina suo muuttui mutaiseksi lammeksi, jossa sorsat uiskentelivat. 1800- ja 1900-lukujen taitteessa Vennasuo päätettiin kuivata. Laskuoja kaivettiin Vanhan maantien (nykyisin Salpausselänkatu) alitse sekä matalan kannaksen poikki Salpausselän pohjoisrinteen takaiselle suolle, joka on nykyisin Urheilupuistoa. Vennasuo pysyi kuitenkin pitkään vetisenä ja vasta vähitellen sen reunamille alettiin rakentaa. Jaakonpuisto sijaitsee siis Kouvolan entisen ja ainoan lammen kohdalla. (Talvi 1984, s. 64.)

Jaakonpuisto rakennettiin vuonna 1947. Ennen tätä kuivunut lammen pohja oli suosittua leikkimaastoa lähialueen lapsille, ja sitä kutsuttiin mm. ”suon kentäksi” ja mustasuoksi”. Kauppalan ensimmäisessä asemakaavassa paikkaa kutsutaan Ruskeasuontoriksi. 1930-luvulla kentällä pidettiin luistinrataa. Nimensä Jaakonpuisto sai tilanomistaja Jaakko Staufferin mukaan. 1900-luvun alkupuolella Stauffer omisti huomattavan osan Kouvolan keskustan maa-alueista. Rautatieläisten soittokunta halusi puistoon soittolavan, ja sellainen rakennettiin vuonna 1948. Lava oli kesäisin kovassa käytössä kunnes tuhoutui tulipalossa 1960-luvun puolivälissä. Puiston ensimmäisiä suunnitelmia ei ole löytynyt. Vanhimmat suunnitelmat ovat 1960-luvulta. Lasten liikennepuisto on avattu Jaakonpuistoon vuonna 1974. Sen suunnitelmat on kuitenkin laadittu jo vuonna 1972.

Soittolava rakennettiin uudelleen kaupunginpuutarhuri Sakari Värrin aloitteesta 1990-luvulla. Idea lavaan saatiin Karjalasta Kontupohjan urheilupuiston soittolavasta. Uusi lava on eri muotoinen kuin alkuperäinen ja se sijaitsee hieman eri paikassa.

Puistossa sijaitsevan ”Kalojen kanssa kilpaa” –patsaan on suunnitellut Aimo Tukiainen. Patsas paljastettiin vuonna 1961. Patsaaseen liittyvä kahluuallas oli rakennettu jo vuonna 1959. Vanhoista valokuvista selviää, että alkuperäinen allas poikkesi nykyisestä. Patsaan paljastamistilaisuudessa kaupunginjohtaja Erkki Tuuli sanoi, että patsas on lahjoitettu ”kaupungin ainoaan puistoon”, mikä tuolloin olikin lähes tosiasiasta. Sakari Värrin mukaan Jaakonpuistoa on saneerattu myös 1970-1980-lukujen taitteessa.

Merkitys kaupunkikuvassa

Jaakonpuisto on rautatieaseman puistoalueiden jälkeen Kouvolan ensimmäinen laajempi rakennettu kaupunkipuisto. Puiston merkitys kaupunkikuvassa on edelleen suuri, sillä keskustan alueella on vain vähän rakennettuja puistoja. Vanhana puistona Jaakonpuistolla on myös paikkansa kouvolaisten mielikuvissa, ja puistossa on peristeisesti vietetty esimerkiksi vappua. 1970-luvulla avattu liikennepuisto on lisännyt puiston käyttäjämääriä kesäisin, ja soittolava on edelleen aktiivisessa käytössä.

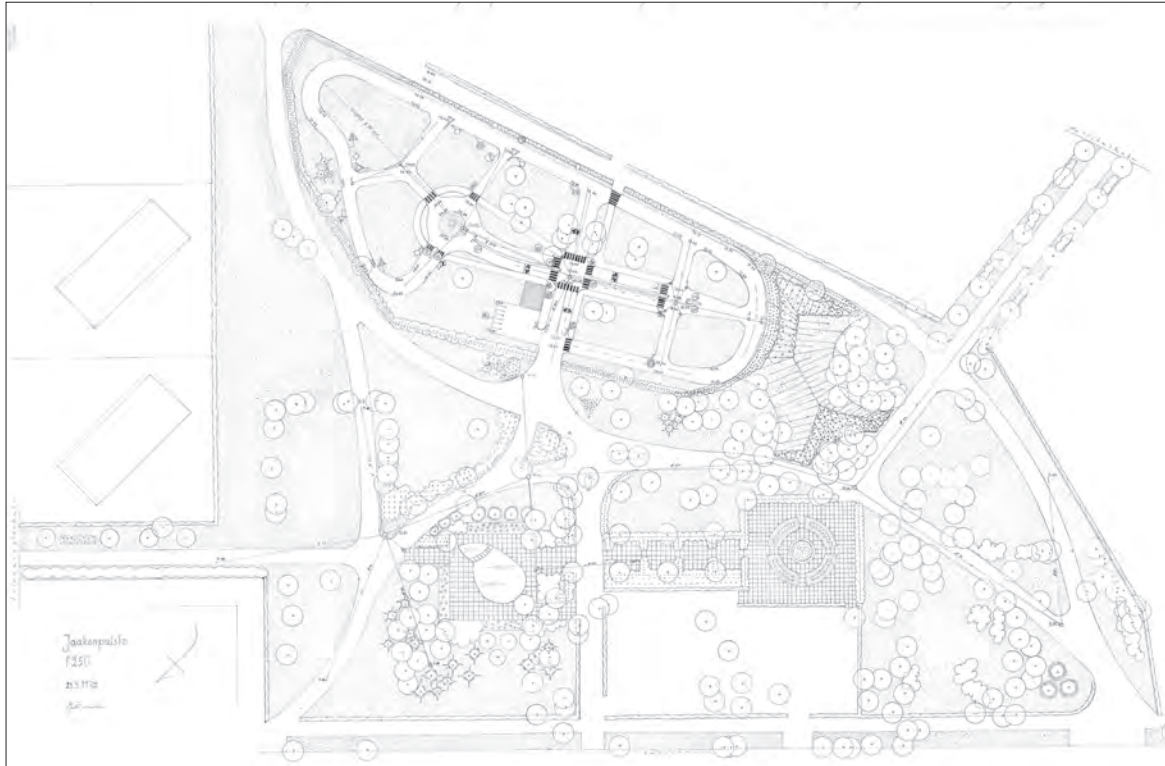
Puiston ytimessä on kivituhkapintainen aukio, jolla sijaitsee kahluuallas patsaineen. Soittolava on aukion luonaispäädyssä. Puiston laidoilla on suurempaa puustoa, mm. koivuja ja mäntyjä, ja aukion läheisyydessä mm. nuorempia lehmuksia. Näkymät puistossa ovat enimmäkseen avarat, vaikka osa kasvillisuudesta on jo vanhaa ja pensaat kookkaita. Jaakonpuisto tarjoaa tarpeellisen keitaan keskustassa, jossa ei ole viilentäviä vesialueita. Puistossa on sekä rauhallista oleskelutilaa että toiminnallisempia alueita. Liikennepuiston vieressä on nykyisin leikkipaikka, joka lisää puiston monikäyttöisyyttä.



Jaakonpuiston sijainti kaupunkirakenteessa.



Jaakonpuiston idästä päin nähtynä 1970-luvulla. Sama kuva on suurempana sivulla 77. KKM.



Matti Airolan allekirjoittama suunnitelma vuodelta 1972. Yläosassa näkyvä liikennepuisto rakennettiin vuonna 1974. Kouvolan kaupunki.

Jaakonpuistosta löytyneet suunnitelmat

(Kouvolan kaupungin tekniikka- ja ympäristöpalveluiden arkisto)

- 1966 Jaakonpuisto, liitos Hallituskadulle 1:200, Matti Airola
- 1965 Jaakonpuisto, liitos Salpausselänkadulle 1:200, Matti Airola?
- 1970 Jaakonpuisto, laajennus- ja saneerausehdotus, 1:500, Matti Airola
- 1972 Jaakonpuisto (sis. liikennepuiston) 1:250, Matti Airola
- 2007 Jaakonpuiston saneeraus ja esiintymislavan asemakuva 1:500, Jouni Dahlman
- 2014 Liikennepuiston kunnostussuunnitelma, Sito Oy



Jaakonpuiston alkuperäinen soittolava. KKM.



Nykyinen soittolava.



Patsas alkuperäisessä altaassaan vuonna 1963. KKM.

Keskuspuisto

Historia

Keskuspuiston kohdalle on vuoden 1954 yleiskaavakartassa ilmestynyt korttelin keskelle pieni puiston aihio. Vuoden 1961 ajantasa-asemakaavassa korttelin rakennuskanta on hajautunut ja puistoalue laajentunut. Vuoden 1964 asemakaavaluonnoksessa koko kortteli on muutettu puistoksi. Keskuspuiston paikalla on siis alun perin ollut puitaaloja.

Puiston raivaaminen aloitettiin vuonna 1964. Huonokuntoinen puusto kaadettiin ja rakennusten perustukset poistettiin. Puistoon jätetyille puille tehtiin ilma-aukot juuriston ympärille, sillä aluetta jouduttiin nostamaan keskimäärin 70 cm katujen korkeuksiin sopivaksi. Alueelle ajettiin täytemaata Palomäenkadun pohjaustyömaalta. Vesiposteja rakennettiin 4 kpl ja pintavesikaivoja 2 kpl. Puistoalueelle siirrettiin 8 puuta ja istutettiin 85 metriä pensasaitaa. Puiston rakentamista jatkettiin seuraavana vuonna. Tuolloin alue kunnostettiin Pikku-Tyynelän tonttia lukuun ottamatta. (Kauppalanhallituksen vuosikertomukset 1964-1965.)

Puiston rakentaminen liittyy 1960-luvun keskustasuunnitelmaan. Tuolloin Reino Koivulan asemakaavan tornitalojen ympärille haluttiin väljyyttä ja avaruutta. Pienipiirteinen puutalomiljöö sai väistyä modernimman kaupunkitilan tieltä. Puiston alkuperäisiä suunnitelmia ei ole löytynyt. Sakari Värriin mukaan puiston vanhat puut (hevoskastanjat, tammet, koi-vut, douglaskuuset) ovat jäänteitä paikalla olleiden asuintalojen pihoilta. Värri myös arvioi, että kartiojalavat olisi istutettu 1960-luvulla. Muuta kasvillisuutta on lisätty puistoon vähin erin myöhemmin. Ensimmäinen säilynyt suunnitelma on vuodelta 1965 ja se käsittelee ainoastaan muutoksia ”Pikku-Tyynelä” – rakennuksen ympäristön istutuksissa. Suunnitelmassa näkyvät puistossa nykyäänkin kasvavat kartiojalavat (suunnitelmassa nimellä pyramidijalava).

Puistossa sijaitsevan ”Kouvolan kolmoset” –patsaan on suunnitellut kuvanveistäjä Pauli Koskinen. Patsas oli Kouvolan liikemiesyhdistyksen lahja Kouvollalle sen kaupungiksi tulon johdosta. Patsas luovutettiin kaupungille kuitenkin vasta elokuussa 1968. Patsashanke viivästyi mm. siksi, ettei kaupungilla aiemmin ollut sopivaa paikkaa patsaalle. (Sorvali 2013, s. 131.) Keskuspuiston kaakkoiskulmassa sijaitseva Rotary-puistikko (aukio) on kauppalan vuosikertomuksen mukaan rakennettu jo 1950-luvulla, mutta siitä ei ole löytynyt suunnitelmia. Aukion suihkulähde on rakennettu 2000-luvun alussa.

Sakari Värriin mukaan Lepaan opiskelijat suunnittelivat Keskuspuistoa 2000-luvun alussa. Suunnitelmat olivat yleisön nähtävillä Kouvolan kirjastossa. Suunnitelmista valittiin toteutettavaksi Merja Holstikon ehdotus ”La Capella”. Toteutussuunnitelma valmistui vasta vuonna 2010. Suunnitelman mukaan puistoon ainakin lisättiin uutta kasvillisuutta ja pinnoitteita uusittiin. Puistoon myös sijoitettiin maanalainen hu-levesien viivytysrakente.

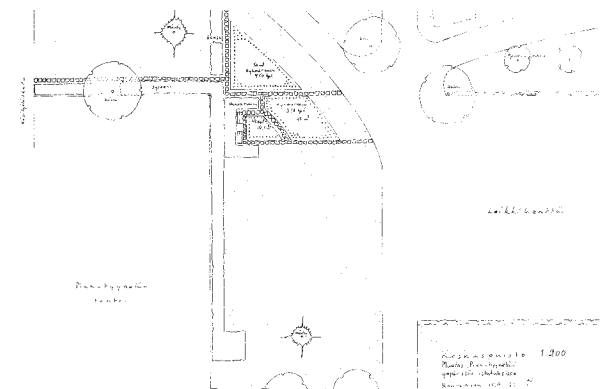


Keskuspuiston sijainti kaupunkirakenteessa.

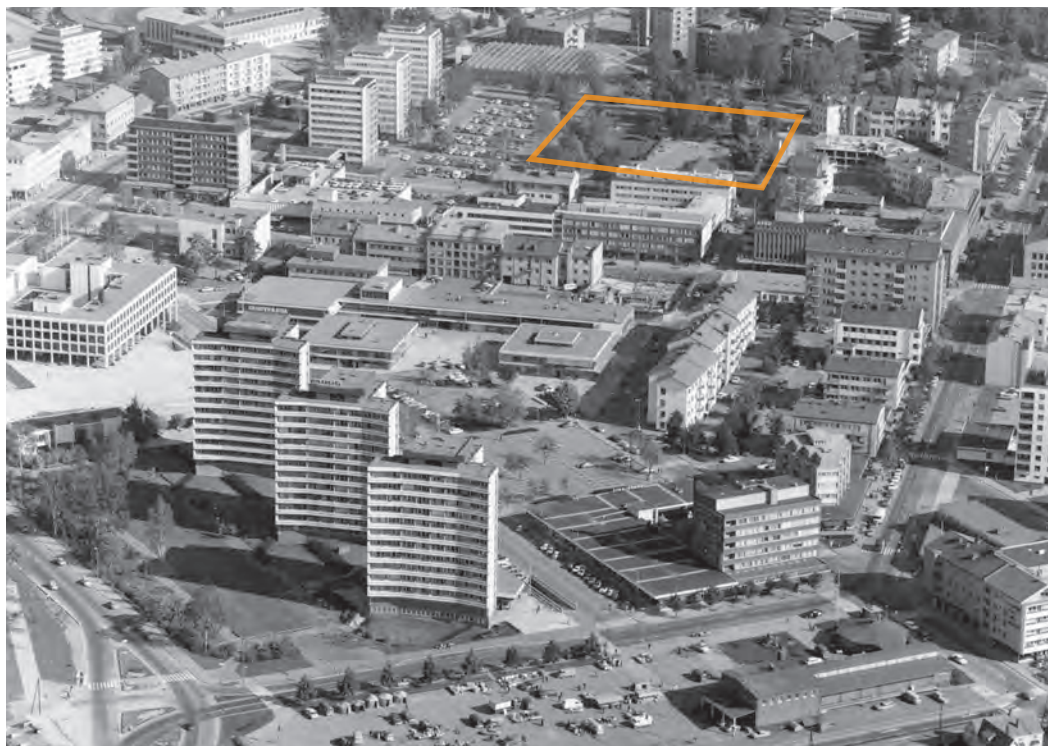
Merkitys kaupunkikuvassa

Keskuspuisto on nimensä mukaisesti Kouvolan keskeisin puisto. Silti se sijaitsee hieman syrjässä kaupungin ”keskuskadusta”, kävelykatu Manskista. Keskuspuiston vanhat puut kuten hevoskastanjat, tammet ja kartiojalavat antavat paikalle arvokkaan luonteen ja hellesäällä muodostavat tarvittavaa varjoa. Puiston kivituhkapintainen aukio perennaistutuksineen muodostaa miellyttävän oleskelutilan.

Tällä hetkellä Keskuspuisto tuntuu kuitenkin läpikulku paikalta. Puiston ja kävelykatu Manskin välistä yhteyttä pitäisi saada visuaalisesti selkeämmäksi, jotta puisto yhdistyisi paremmin kaupungin ytimeen. Parhailaan käynnissä oleva Keskuspuiston leikkipaikan parannus lisää varmasti ihmisvirtoja myös puiston alueelle. Keskuspuisto on avara ja näkymät sen sisällä ovat esteettömät. Puiston arvo onkin sen läpinäkyvyydessä ja toisaalta rauhallisessa ympäristössä. Puistoa ympäröivät kadut ovat liikenteeltään melko hiljaisia. Puiston kaakkoislaidassa sijaitseva Rotaryaukio suihkulähteineen on usein tyhjiällä. Vesiaihe voisikin toimia paremmin itse puiston puolella.



Ainoa Keskuspuistosta löytynyt vanha suunnitelma on ”muutos Pikku-Tyynelän ympäristön istutuksissa” vuodelta 1965.



Keskuspuistosta ei löytynyt historiallisia valokuvia. 1970-luvun ilmakuvassa puisto kuitenkin erottuu. Kartiojalavat on vasta istutettu. Puiston rakenne on nykyisen kaltainen, mutta aukion ympärillä on pensasaitoja. Hiekkakenttä on kuvassa nykyistä pienempi. KKM.

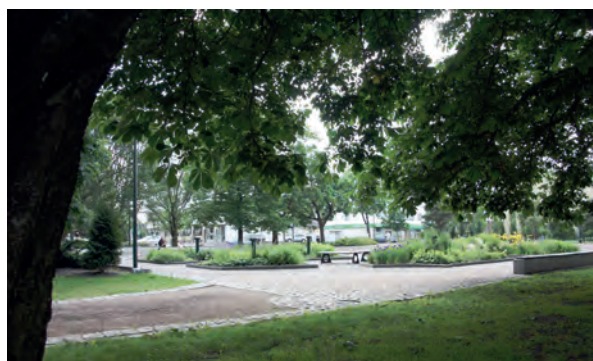
Keskuspuistosta löytyneet suunnitelmat

(Kouvolan kaupungin tekniikka- ja ympäristöpalveluiden arkisto)

- 1965, muutos "Pikku-Tyynelän" ympäristön istutuksissa, 1:200, Matti Airola?
- 2010, yleissuunnitelma, 1:200, Vihersuunnittelu Maisemissa (Merja Holstikko)
- 2016 Leikkipaikan kilpailutyöt
- 2017 Leikkipaikan rakennussuunnitelma, Sito Oy



Keskuspuiston suuret puut luovat rauhallisen miljööän keskelle kaupunkia. Ympäröivät kadut ovat melko hiljaisia.



Keskuspuistoa kunnostettiin vuonna 2010 Merja Holstikon suunnitelmien mukaan. Puistoon lisättiin mm. perennaistuksia.



Keskuspuiston hevoskastanjat (yläkuva) ja kartiojalavat ovat komean kokoisia. Suuret puut mahdollistavat näkymät puiston läpi kadulta kadulle.

Salpapuisto

Historia

Salpapuisto on esitetty puistoalueena ensimmäisen kerran vuoden 1961 ajantasa-asemakaavassa. Vuoden 1964 asema-kaavaluonnoksessa se muodostaa jo selkeän viheryhteyden Keskuspuistosta Jaakonpuistoon. Kaupunginpuutarhuri Matti Airolan laatima Salpapuiston rakennussuunnitelma hyväksyttiin vuonna 1966. Samana vuonna puisto rakennettiin valmiiksi istutuksia ja kalusteita lukuun ottamatta. (kaupunginhallituksen vuosikertomus 1966.) Puisto on alun perinkin ollut rakenteeltaan melko yksinkertainen. Se toimii välittävänä linkkinä Oikokadun, Salpausselänkadun ja Kalevankadun välillä. Puiston pohjois-etelä-suuntaisen raitin itäpuolelle jää laajempi nurmialue ja pieni leikkipaikka. Puistoa on kunnostettu vuosina 2002-2004. Kunnostaminen liittyi esteettömän ympäristön teemavuoteen 2002 ja siinä tehtiin yhteistyötä Kouvolan vammaisjärjestöjen kanssa. Puistoa muun muassa avarrettiin poistamalla vanhoja puu- ja pensasryhmiä. Käytävien reunoille asennettiin reunakivi ohjaamaan näkövammaisten liikku-



Salpapuisto on pitkänomainen puisto asuinrakennusten keskellä. Puiston keskellä sijaitseva perennanpenkki on rakennettu 2000-luvun alun kunnostuksen yhteydessä.

mista puistossa. Puistoon istutettiin kasveja, joiden avulla voidaan harjoittaa näkö- ja tuntoaisteja. Leikkipaikan välineiden avulla voidaan harjaannuttaa tasapainoa. Puiston visuaalista näyttävyyttä lisättiin kohdevalonheittimillä. Puiston rakenne on kuitenkin lähes samanlainen kuin ennen uudistusta. Kunnostuksen yhteydessä puistoa rajaavat pensaat vaihdettiin kolmilanka-aitaan näkyvyyden lisäämiseksi.

Merkitys kaupunkikuvassa

Salpapuiston sijainti kaupunkirakenteessa on erikoinen. Se tuntuu samalla olevan julkista puistoa ja kerrostalojen piha-alueita. Sijainti asuinrakennusten ympäröimänä luo sosiaalisen kontrollin tunteen. Puisto on rajattu asuintonteista metalliaidalla, joka ei kuitenkaan ole visuaalisesti kovin näkyvä. Puisto on toisaalta läpikulkupaikka, mutta myös rauhallinen tila kaupunkirakenteen sisällä. Puiston arvo onkin sen rauhallisuudessa. Se on ikään kuin ”piilopuisto”, joka ei näy ympäröiville kaduille. Istutusalue puiston keskellä on runsas ja houkuttelee lähempään tarkasteluun. Puiston pohjoispäässä oleva pieni leikkipaikka on vaatimaton, mutta sopii puiston tunnelmaan.

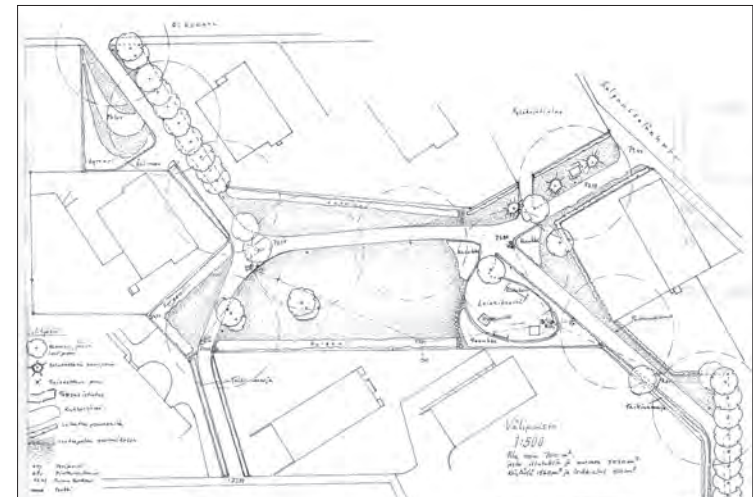


Puistosta on kulkuyhteys moneen suuntaan.



Salpapuiston sijainti kaupunkirakenteessa.

Matti Airolan laatima ”Välipuiston” suunnitelma vuodelta 1965. Nimi on ilmeisesti myöhemmin muutettu Salpapuistoksi. Muita vanhoja suunnitelmia puistosta ei ole löytynyt.



Urheilupuisto

Historia

Urheilupuisto on esitetty nykyiselle paikalleen jo kaupungin ensimmäisessä asemakaavassa. Kauppalanhallituksen vuosikertomusten mukaan urheilukenttä on ollut olemassa jo 1920-luvun lopulla ja vuonna 1931 siitä käytetään jo nimeä Urheilupuisto. Vuonna 1952 kaupala järjesti yhdessä Kouvolan Sivistys- ja Urheilutalosaatiön kanssa yleisen kilpailun sivistys- ja urheilutalopiirustusten sekä siihen liittyvän urheilupuistosuunnitelman aikaansaamiseksi (kauppalanhallituksen vuosikertomus 1952). Tässä yhteydessä rakennettiin ilmeisesti kuitenkin vain urheilukentän katsomo, nykyisen Kuntotalon lisäksi.

Urheilupuiston suunnitelmallisempi rakentaminen tapahtui vasta 1960-luvulla. Suunnittelu annettiin puutarha-arkkitehti Jussi Jänneksen tehtäväksi vuonna 1964. Kauppalanhallituksen vuosikertomusten mukaan suunnitelmaa tarkennettiin vielä vuonna 1967 ja siihen tehtiin joitakin muutoksia. Samana vuonna kaupungin puutarhalla lisättiin Urheilupuistoon tarvittavia ryhmäkasveja, erityisesti leimukukkia. Viemäröintityöt puistossa aloitettiin ja kenttä- ja puistoalueiden rajaksi rakennettiin pitkä valli. Vallin ulkosivulle istutettiin happomarjaa, ja vallin ympäri tehtiin käytävä. Metsäaluetta harvennettiin asteittain ja käytäviä sekä nurmialueita pohjattiin. Vuonna 1969 kaupungin puutarhalla ”monistettiin” edelleen leimukukkia niin Urheilupuistoa kuin kaupungintalon puistoakin varten. Myös happomarjoja ja puistoruusuja lisättiin. Keskinurmikon alueelta poistettiin kannot ja alue tasattiin. ”Kenkäkukkulaan” ajettiin lisää maata ja sen rinteitä nurmetettiin. Vuonna 1970 urheilupuisto rakennettiin valmiiksi lukuun ottamatta leikkivälineitä ja pysäköintialuetta. Muutoksena Jänneksen suunnitelmaan tuli pääkäytävälle asfaltti.

Urheilupuistoa on kunnostettu ensimmäisen kerran 1980-luvulla. Tuolloin ainakin istutusalueita on muutettu. Sakari Värriin mukaan leimukukat alkoivat taantua jossain vaiheessa sienitaudin vuoksi, mutta vielä 1980-luvulla vaurioituneiden

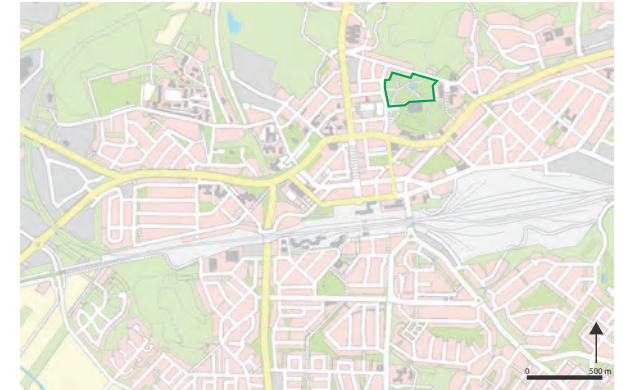
tilalle istutettiin uudet leimukukat. Enimmillään puistoa, tai lähinnä leimukukkia, on ollut hoitamassa seitsemän vakituista työntekijää sekä kesätyöntekijät. Leimukukkapenkeissä kasvoi 1980-luvulla myös noin 30 000 tulppaania. Leimukukista luovuttiin 1990-luvun puolivälissä, kun työvoimaa vähennettiin laman takia. Ne vaihdettiin pensaisiin Urheilupuiston koulun puoleisesta päästä alkaen.

1990- ja 2000-luvun aikana Urheilupuistoon on lisätty uusia leikkivälineitä sekä kuntoilulaitteet. Vuonna 2009 puistosta on tehty vihersuunnitelma, jonka on laatinut Jouni Dahlman. Suunnitelman mukaan leimukukkien paikalle on istutettu eri kurjenpolvilajikkeita, pensashanhikkia sekä tarhavillakkoa. Vesialtaan ympärille on suunnitelman mukaan rakennettu pergoloita köynnöskasveineen. Vuonna 2017 Urheilupuiston itäisemmän tenniskentän paikalle suunnitellaan skeittipaikkaa maisema-arkkitehti Janne Saarion toimesta.

Merkitys kaupunkikuvassa

Kouvolan Urheilupuisto on keskeinen paikka kaupungissa. Se sijaitsee lähellä keskustaa ja tarjoaa puitteita monenlaiselle liikunnalle. Myös Kouvolan jäähalli ja pesäpallostadion sijaitsevat Urheilupuiston alueella, ja uimahallikin on puiston kupeessa. Kesäiltaisina puistossa voi nähdä niin puistojumppaajia kuin frisbeegolfin pelaajia. Talvisin puiston pääkäytävä on hyvin valaistu, joten paikka ei tunnu pelottavalta.

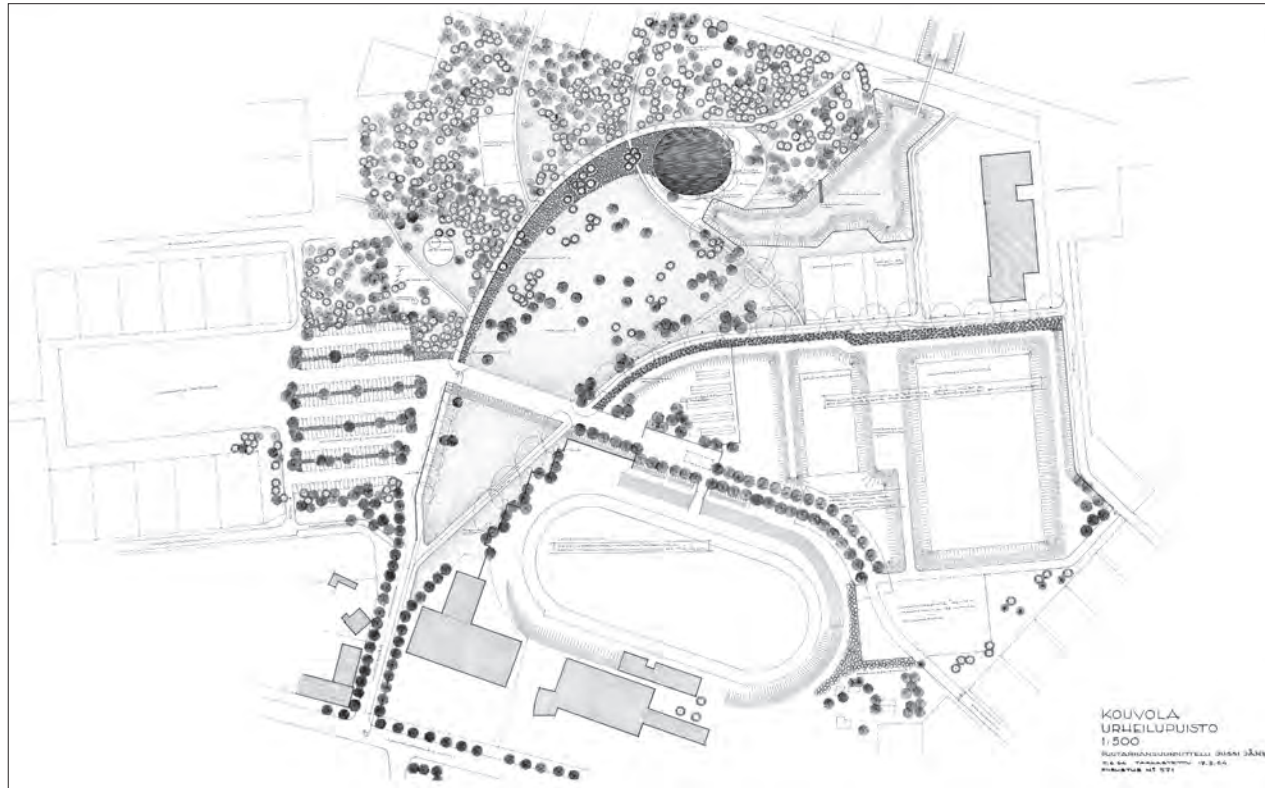
Puiston keskeiset arvot ovatkin sen monikäyttöisyydessä ja läpinäkyvyydessä. Puistossa tyypillinen kouvolaalainen mäntymetsä vaihettuu vähitellen avaraksi rakennetuksi puistoksi. Taustalla oleva mäntymetsä ikään kuin korostaa rakennetun puiston laatua ja rauhallista sommitelmaa. Sijainti Salpausselän rinteiden suojassa luo puistoon miellyttävän, tuulilta suojaajan ilmaston. Puiston perusrakenne on hyvin säilynyt alkuperäisessä asussaan. Jänneksen suunnitelman ”henki” on siis puistossa hyvin aistittavissa.



Urheilupuiston sijainti kaupunkirakenteessa.



Urheilupuiston keskiössä on edelleen Jussi Jänneksen suunnittelema pyöreä vesiallas. Jänneksen suunnitelman henki on muutenkin säilynyt puistossa muutoksista huolimatta. Puiston perusidean muodostavat laajat nurmialueet, kotimaiset puulajit sekä pensaiden ja perennojen massaistutukset.



Urheilupuistosta laadittiin yleissuunnitelma vuonna 2009. Siinä leimukukkien paikalle esitettiin kurjenpolvia, pensashakkia ja tarhavillakkoa. Altaan ympärille lisättiin istutuksia sekä pergoloita köynnöskasveineen. Myös puiston luoteisosan käytäväverkostoa kehitettiin. Eteläpähän rakennettiin hiekkakenttä hulevesien tulvimispaikaksi. Jussi Jänneksen alkuperäinen idea on suunnitelmassa kuitenkin säilytetty. Suunnitelman laati Jouni Dahlman.

Jussi Jänneksen suunnitelmassa vuodelta 1964 pääaiheena on ”palloa potkaiseva jalka”. Jalka on nk. kenkäkukkula, pallo vesiallas ja pallon ”vauhtiviivat” muodostuvat kapenevasta leimukukkaistutuksesta. Leimukukat kasvatettiin kaupungin omalla puutarhalla. Ne olivat puistossa aina 1990-luvulle saakka, jolloin niitä alkoi vaivata sienitauti. Leimukukat olivat tyypillinen kasvi Jänneksen suunnitelmissa ja myös esimerkiksi Espoon Tapiolan puistoalueilla niitä käytettiin runsaasti. Suunnitelma (Arkkitehtuurimuseo) on myös liitteenä (liite 2).



Leimukukkien loistoa Urheilupuistossa 1980-luvulla. Kuva Eija Leppänen.



Nykyisin leimukukat on korvattu pääasiassa kurjenpolven eri lajikkeilla.



Puistoon istutettiin 1980-luvulla parhaimmillaan 30 000 tulppaanin sipulia. Kuva Eija Leppänen.



Urheilupuisto etelästä kuvattuna vuonna 1974. KKM.



Altaan ympäristöä vuonna 2017.



Kenkäkukkulan pohjoisreunaa Jännes oli ajatellut mäenlaskupaikaksi.



Alue ennen Jänneksen suunnitelman toteuttamista 1960-luvulla. KKM.

Urheilupuistosta löytyneet suunnitelmat

- 1964 Jussi Jännes
- 1967 viemäröinti- ja salaojasuunnitelma (Jänneksen suunnitelman päälle)
- 1982 istutusten muutos, Matti Airola
- 1988 kukkaryhmän saneeraus, Matti Airola
- 1989 muutosehdotus (isometrinen kuva), Matti Airola
- 1995 mittaus (puusto + käyriä)
- 2006 Urheilupuiston yleissuunnitelma 1:250 (hyvin yleisluontoinen tilajaottelu)
- 2009 Vihersuunnitelma 1:250, J. Dahlman

Kaupungintalon puisto

Historia

Vuoden 1961 ajantasa-asemakaavassa Salpausselänkadun varteen Kaupungintalon puiston kohdalle on vielä osoitettu rakennuksia. Vuoden 1964 asemakaavaluonnoksessa alue on puolestaan osoitettu puistoksi. Kuten Keskuspuistonkin kohdalla, taustalla vaikutti 1960-luvun keskustasuunnitelmaan liittynyt ajatus siitä, että tornitalojen ympärillä tulee olla tilaa ja väljyyttä.

Kaupunginhallituksen vuosikertomuksen mukaan vuonna 1965 hyväksyttiin suunnittelukilpailun tuloksena kaupungintalon suunnittelua koskeva sopimus arkkitehtitoimisto Bertel Saarnion kanssa. Seuraavana vuonna pantiin vireille pakkolunastustoimitukset puiston alueella. Puiston tieltä siis purettiin rakennuskantaa. Pohjatyöt puistossa aloitettiin vuonna 1968 ja samana vuonna istutettiin kasvillisuus havupuita lukuun ottamatta. Rakentamisvaiheessa Jänneksen suunnitelmasta poikettiin jättämällä puiston lounaispäädyssä tukimuuri ja vesiallas pois. Kiinteät penkit ja suunnitelman mukainen ”nupukivinurmikko” sen sijaan rakennettiin. Vuonna 1969 kaupungintalo vihittiin käyttöön ja puistoon istutettiin loput puut ja osa pennaryhmistä.

Sakari Värin mukaan puistosta on myöhemmin poistettu tornitalojen puolella ollut ”kulmikas” käytävä. Muuten puisto on pysynyt alkuperäisessä asussaan. Jänneksen suunnitelman perusrungon muodostavat keskellä oleva laaja nurmialue sekä reunojen runsas puu- ja pensaskasvillisuus. Pääasiallinen lehtipuu on vaahtera, ja pensaista hallitseva on punalehtinen happomarja (*Berberis thunbergii atropurpurea*). Suunnitelman havupuut ovat sembramäntyjä. Myös Kaupungintalon puistossa on ollut leimukukkia.

Kaupungintalon puiston kunnostusta suunnitellaan. Rakennussuunnitelma valmistui loppuvuodesta 2016. Jussi Jänneksen vuoden 1966 suunnitelman lisäksi muita vanhoja suunnitelmia ei puistosta ole löytynyt.

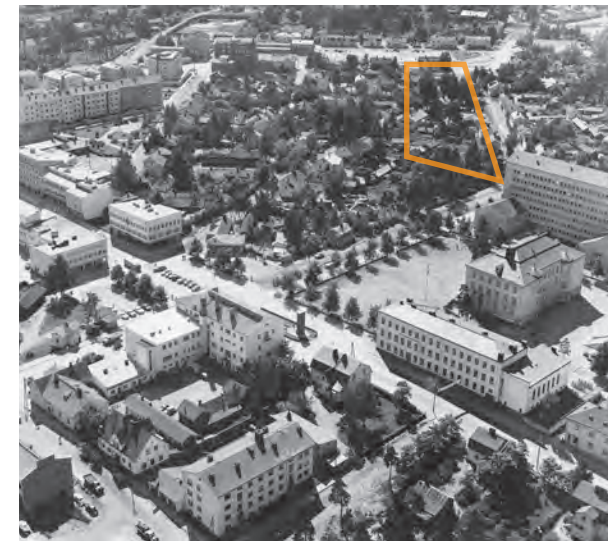
Merkitys kaupunkikuvassa

Kaupungintalon puisto sijaitsee Reino Koivulan suunnitelmien tornitalojen ja Salpausselänkadun välissä. Sijainti korkeiden tornitalojen luoteispuolella tekee alueesta varjoisan. Puisto on kuitenkin tarpeellinen ”puskurivyöhyke” asuinkäytössä olevien tornitalojen ja vilkkaasti liikennöidyn Salpausselänkadun välissä. Puisto kuuluu oleellisesti samaan kokonaisuuteen tornitalojen kanssa ja se luo rauhallisen tilan niiden juurelle. Sekä rakennusten että puiston arkkitehtuuri edustavat aikansa suunnittelutyyliä ja ovat kokonaisuutena edustava esimerkki 1960-luvun rakentamisesta. Puisto on toki kulunut ja osa siihen kuuluneista elementeistä on ajan myötä poistettu. Koska 1960-luvun keskustasuunnitelma on joka tapauksessa lyönyt lähtemättömän leimansa Kouvolan keskustalle, voisi siihen liittyviä kohokohtia ja kokonaisuuksia nostaa kaupunkikuvassa enemmän esiin ja antaa niille sen arvon, mikä niille kuuluu.

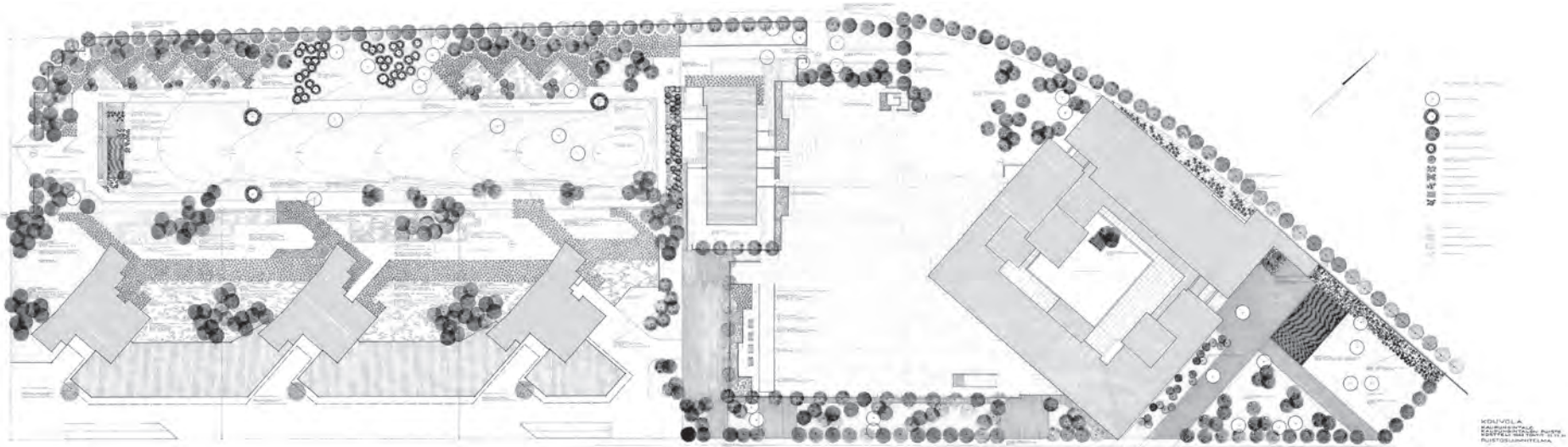
Nykyisellään Kaupungintalon puisto on melko vähäisellä käytöllä johtuen sen varjoisuudesta ja keskustan vilkkaimman kadun aiheuttamasta melusta. Puiston kunnostussuunnitelma tähtää luonnollisesti alueen käytön lisäämiseen. Suunnitelmasa Jänneksen muotokieltä on yksinkertaistettu ja kasvillisuusalueita on karsittu. Jänneksen suunnitelman aikoihin tornitalojen pihat kuuluivat kiinteästi puistoon ja muodostivat sen kanssa kokonaisuuden. Kunnostussuunnitelmassa pihat on rajattu suunnittelualueen ulkopuolelle. Puistosta saisi persoonallisemman palauttamalla joitakin Jänneksen suunnitelmaan kuuluneita elementtejä, kuten laajoja massapensasistutuksia ja käytävien kulmikkautta. Viereinen Salpausselänkatu on haaste puiston käytettävyydelle, mutta massaistutusten avulla puiston erottamista kadusta voisi tehostaa. Mikäli puisto integroitaisiin paremmin tornitalojen piha-alueisiin, olisi siitä enemmän iloa myös talojen asukkaille.



Kaupungintalon puiston sijainti kaupunkirakenteessa.



Kouvolan keskustan puutalovaltaista aluetta 1960-luvulla ennen tornitalojen rakentamista. Oranssilla merkitty tulevien tornitalojen ja Kaupungintalon puiston sijainti. KKM.



Jussi Jänneksen laatima Kaupungintalon puiston suunnitelma vuodelta 1966. Suunnitelmassa esitetyt kasvilajit ovat tyypillisiä omalle ajalleen. Massapensasalueet ovat purppurahappomarjaa ja kurturuusua, ja istutettavat havupuut ovat sembramäntyjä. Lehtipuut ovat koivuja ja vaahteroita. Puiston tornitalojen puoleisella sivulla on laaja leimukukkaistutus kuten Urheilupuistossakin. Suunnitelma (Arkkitehtuurimuseo) on myös työn liitteenä (liite 3).



Kouvolan keskusta 1970-luvulla. Kaupungintalon puisto on juuri rakennettu. Tornitalojen maanalaisen pysäköinnin päällä olevat pihat liittyvät puistoon. KKM.



1.



2.



3.



4.

1. Kaupungintalon puisto muodostaa rauhallisen alueen tornitalojen juurelle.
2. Tornitalojen puoleinen kulmikas käytävä on jossain vaiheessa poistettu. Sen palauttaminen toisi ryhtiä puiston rakenteeseen.
3. Jänneksen suunnitelmasta peräisin olevat nupukivinurmikot ovat kuluneet. Nupukiveykset on esitetty uusittaviksi kunnostussuunnitelmassa.
4. Laajoista happomarjaistutuksista ei ole paljon jäljellä. Massaistutukset olivat kuitenkin oleellinen osa Jussi Jänneksen ja 1960-luvun maisema-arkkitehtuuria.

Läänipuisto

Historia

Suunnilleen nykyisen Läänipuiston paikalla on Kouvolan ensimmäisessä asemakaavassa puistomainen aukio. Toisessa, 1930-luvun kaavassa on puiston kohdalle Salpausselänkadun varteen esitetty kaksikerroksista rakentamista. Vuoden 1961 ajantasa-asetuksessa kadun varteen on hahmoteltu massiivisempaa ”muurimaista” rakentamista. Vuoden 1964 asemakaavaluonnoksessa paikalle on kaavailtu kirkkoa ja kirjastoa. 1960-luvun valokuvista kuitenkin selviää, että ennen puistoa paikalla on ollut pientaloasutusta samaan tapaan kuin Kaupungintalon puistonkin kohdalla. Kouvolan keskuskirkko toteutui myöhemmin hieman luoteeseen päin, ja kirjastokin keskustan toiseen laitaan. Sakari Värrin mukaan osa Läänipuiston nykyisestä kasvillisuudesta on peräisin paikalla olleiden asuintalojen pihoilta.

Ensimmäinen Läänipuistosta löytynyt suunnitelma on vuodelta 1972. Seuraava, hieman yksinkertaistettu suunnitelma on vuodelta 1973. Puisto on siis ilmeisesti suunniteltu ja toteutettu ennen kirkon valmistumista. Jaakko ja Kaarina Laapotin suunnittelema keskuskirkko on valmistunut vuonna 1977. Myös vuodelta 1979 löytyy Läänipuistosta yksi suunnitelma, jossa puiston länsiosan istutusalueita on hieman muutettu. Löytyneissä suunnitelmissa on selvästi haluttu jatkaa Kaupungintalon puiston tyyliä ainakin esitettyjen kasvilajien puolesta. Myös Läänipuiston suunnitelmissa on laajoja leimukukka-alueita sekä kurtturuusua suurina massoina. Lisäksi on mm. pensashanhikkia ja syreeniä pienempinä alueina. Vuoden 1979 suunnitelmaan on ilmestynyt 1970-luvun ”muotikasvia” vuorimäntyä. Muotokieli Läänipuiston suunnitelmissa on kuitenkin pehmeämpää kuin kadun toisella puolella sijaitsevassa Kaupungintalon puistossa.

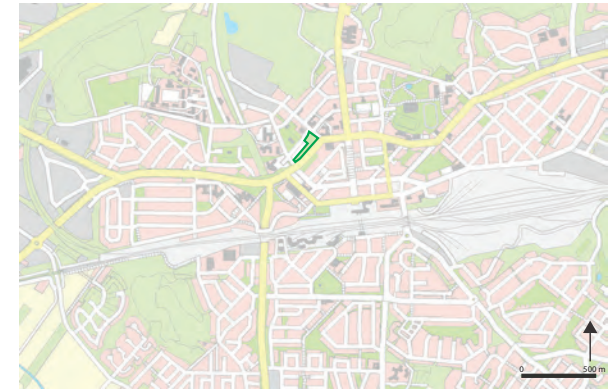
Suunnitelmat Läänipuistosta on laatinut kaupunginpuutarhuri Matti Airola. Suunnitelmat on piirtänyt hänen vaimonsa Liisa Airola. Sakari Värrin mukaan puisto myös toteutettiin suunnitelmien mukaisesti. Puistosta on laadittu uusi suunnitelma

1990-luvun lopulla. Suunnitelman laati konsulttina Soile Harju-Soini. Tässä yhteydessä puistoon toteutettiin mm. uusi käytävä yhdistämään kaupungintaloa ja 1990-luvulla kirkon itäpuolelle valmistunutta hovioikeuden taloa. Uuden käytävän ajateltiin myös yhdistävän nk. kolmen kirkon kierroskeskusta-alueeseen.

Läänipuistossa on useita muistomerkkejä. Keski-Suomen rykmentin muistokivi on vuodelta 1974. ”Piikkirykmentin” muistokivi on vuodelta 1981 ja sankarivainajien muistomerkki vuodelta 2009. Puistoon on istutettu myös muistopuita.

Merkitys kaupunkikuvassa

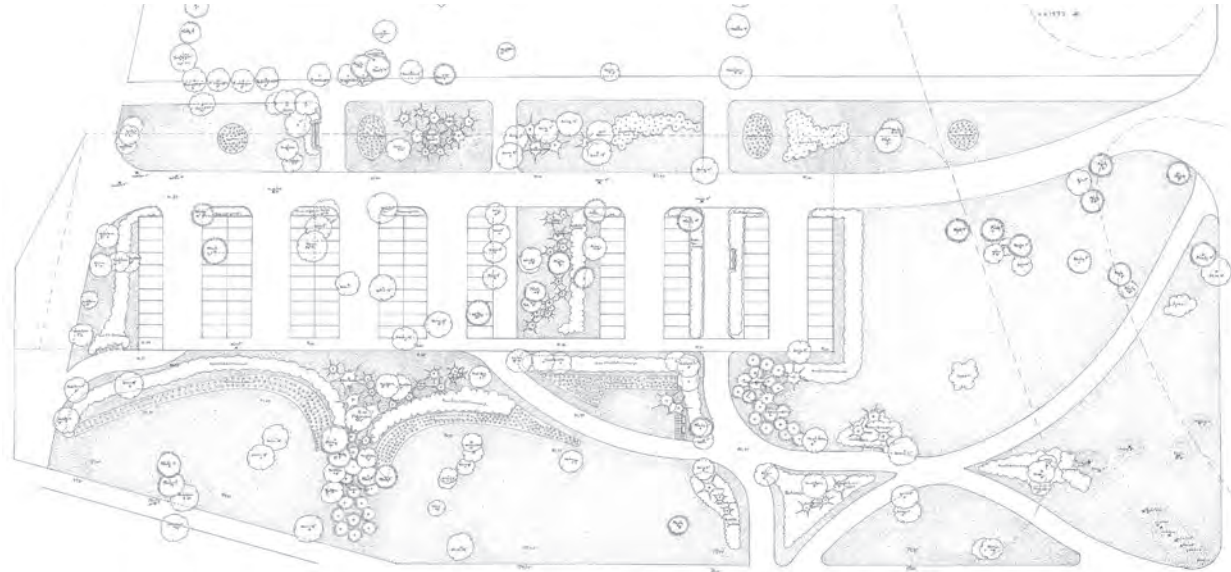
Läänipuisto toimii ”vastaparina” kaupungintalon puistolle Kouvolan keskeisen sisääntuloväylän, Salpausselänkadun varrella. Puistot luovat ”vihreän muurin” vilkkaan kadun varrelle ja pehmentävät näkymää kaupunkiin saavuttaessa. Puistossa on lehtipuiden lisäksi runsaasti havupuita, joten se ei ole talvella väritön. Osa puiston kasvillisuudesta on jo iäkäästä ja esimerkiksi pysäköintialueiden välissä olevat istutuskaistat ovat ylikasvaneet. Toisaalta kasvillisuuden runsaus luo miellyttäviä tiloja. Puiston yhteys muuhun keskusta on tällä hetkellä heikko, ja on hyvä että yhteyttä on pohdittu esimerkiksi keskustan kehittämiseen tähtäävässä keskustavisiossa. Keskustavisiossa on myös ideoitu viheryhteyttä keskustasta Läänipuiston kautta Kouvolan kasarmialueen Rykmentipuistoon, mikä olisikin hyvä asia. Ortodoksisen kirkon ympäristö ja Rykmentipuisto ovat hienoja viheralueita, jotka olisi hyvä saada paremmin liitettyä Kouvolan muuhun viherverkostoon. Läänipuisto toimii myös rauhoittavana ympäristönä Kouvolan keskuskirkolle, joka on kuuluisa pelkistetystä arkkitehtuuristaan.



Läänipuiston sijainti kaupunkirakenteessa.



Myös Läänipuiston paikalla on ollut pientaloasutusta 1960-luvun alussa. Tulevan puiston sijainti merkitty oranssilla. KKM.



Läänipuiston suunnitelma vuodelta 1973. Laatinut Matti Airola. Suunnitelman kasvillisuus on pitkälti samanlaista kuin vasta-päisessä Kaupungintalon puistossa, mutta lajisto on monipuolisempi ja muotokieli pehmeämpi. Kouvolan kaupunki.

Läänipuistosta löytyneet suunnitelmat

- 1972 Läänipuisto 1:200, Matti Airola
- 1973, Läänipuisto 1:200, Matti Airola
- 1979 Läänipuisto, 1:200, piirtäjä Liisa Airola
- 1997 Läänipuisto ja pysäköintialue, istutussuunnitelma 1:200, Ympäristösuunnittelu Soini Ky



1.



2.



3.



4.



5.



6.

1. Läänipuisto sijaitsee Kouvolan keskuskirkon edustalla. Kuva Eija Leppänen.

2. Puistoon toteutettiin uusi käytäväyhteys ja oleskelualue suihkulähteineen Hovioikeuden valmistuttua 1990-luvun alussa.

3. Salpausselänkatua reunustava lehmusrivi erottaa puiston katualueesta.

4. Pysäköintialueen kasvillisuus on kasvanut kookkaaksi ja vaatii pian uudistamista.

5. Havupuut antavat väriä puistoon talvellakin.

6. Puistossa on muistopuita, sekä niistä kertova kivipaasi. Kiven on suunnitellut Kaisa Niilo-Rämä.



*Näkymä Lauttakadun virkailijatalon pihalle Kuusankosken Koskenrannassa syksyllä 2016.
Koskenranta on entinen tehtaan johtajiston asuinalue.*



4

JOHTOPÄÄTÖKSET

4.1 KOUVOLAN KAUPUNKIVIHREÄN ARVOT

Tässä työssä on kartoitettu Kouvolan puutarhakulttuurin ja sen keskustapuistojen kehitysvaiheita. Kartoituksen perusteella on piirretty kuva alueesta, jolle on tullut monenlaisia vaikutteita eri suunnista, ja jolle siten on muodostunut monimuotoinen ja –kerroksinen puutarhakulttuuri. Teollisuuden ja rautateiden puistoalueet ovat eläneet kulta-aikaansa 1900-luvun alkupuoliskolla ja niiden loisto on sittemmin himmennyt. Kouvolan kaupunkipuistojen kehitys puolestaan on vasta alkanut taustalla vaikuttaneiden puutarhakulttuurien hiipussa.

Kouvola ei ole tunnettu viheralueistaan. Keskustan yleisilme ei ole erityisen vihreä ja historialliset, teollisuuden ja varuskuntiin liittyvät viheralueet sijaitsevat kauempana. Salpausselän metsäiselle harjualueelle rakentunut kaupungin ydinkeskusta on alun perin ollut havupuuvältaista, ja vasta vähitellen metsäisyys on väistynyt uuden kaupunkirakenteen ja siihen liittyvien rakennettujen puistojen tieltä. Puistokulttuuri on nuorta, vaikka puutarha-aate on ollut kaupunkisuunnittelussa mukana kauppalan alkuajoista lähtien.

Viheralueiden merkitys keskustan kaupunkirakenteessa on erityisen suuri Kouvolassa, jossa vesistöt eivät ulotu keskustaan saakka. Puistojen tehtävänä on siten toimia vesistöjen ”korvikkeina” eli elvyttävänä keitainä ja pienilmaston viilentäjinä. Keskustan vihreämmän yleisilmeen luomisessa korostuu viheralueiden visuaalisen jatkuvuuden kehittäminen erilaisin keinoin, kuten puistoja yhdistävin puukujantein.

Kouvolan puistojen ja puutarhojen arvoa voi pohtia niin koko Kouvolan kuin sen keskustankin mittakaavassa. Koko Kouvolan mittakaavassa korostuu historiallisten viheralueiden symboliarvo. Jos esimerkiksi teollisuuden liittyvä puutarhakulttuuri ja viheralueet olisivat paremmin tunnettuja, lisäisi se moniulotteisuutta koko kaupungin imagoon. Jos taas rautateiden puutarhakulttuurista tiedettäisiin enemmän, lisäisi se ehkä mielenkiintoa keskustan kehitysvaiheita kohtaan. Kouvolan keskusta on edustava ja mielenkiintoinen esimerkki siitä, miten yhteiskunnalliset muutokset ja kaupunkisuunnittelun trendit ovat muokanneet alueen hyvin erilaiseksi alkuperäisiin lähtökohtiin nähden.

Historian merkitystä osana kaupungin imagoa ja esteettistä kokemusta on tutkittu esimerkiksi ympäristöestetiikan piirissä. Tutkimusten mukaan aika ja ympäristön historialliset kerrostumat ovat vahvasti läsnä ympäristön kokemisessa. Ympäristön muuttuessa paikkaan sitoutumisen tunne heikkenee, ja sillä voi olla negatiivinen vaikutus ihmisen kokonaisuhyvinvointiin. Ihminen tarvitsee tutut kiintopisteet, joiden varaan ympäristökokemustaan rakentaa. (Haapala ym. 2015, s. 11-15.) Ajallinen ulottuvuus muodostaa myös kollektiivisen muistin perustan. Kaupunkikuvan monikerroksisuus ja menneisyydestä kertovat elementit tekevät näkyväksi sen, minkälaisen kehityskulun kautta yhteisö ja yhteiskunta ovat nykyiselleen muotoutuneet. Uuden ja vanhan välisen suhteen arvioiminen on vastuullinen tehtävä. Kun otetaan kantaa siihen, mikä on säilyttämisen arvoista, määritellään samalla myös se, mikä on

muistamisen arvoista. Yksittäiselläkin säilytettävällä rakennuksella tai muulla kaupunkikuvallisella elementillä voi olla tärkeä tehtävä. Kaupunkisuunnittelussa onkin keskeistä ymmärtää, että kaupunkikuvan historiallinen monikerroksisuus konkretisoituu usein juuri yksittäisten elementtien kautta. (Haapala ym. 2015, s. 77.)

Tämän valossa yksittäistä puuta tai puuriviäkään ei voi pitää kaupunkikuvassa vähäisenä elementtinä. Esimerkiksi Kouvolan asema-alueen viimeiset lehmusrivit ovat tärkeä osa kaupungin kollektiivista muistia. Rautatie on kaupungille merkittävä imagotekijä, ja asemayhdyskunta osa kaupungin kehityshistoriaa. Vanhat puut tuovat vihreytensä lisäksi kaupunkitilaan historiallisen ulottuvuuden, jota ei saa hetkessä korvattua. Myös teollisuus- ja kasarmiympäristöjen säilyneet osat ovat tärkeä linkki menneisyyteen. Kaupungin puistot taas kertovat omaa tarinaansa kaupungin kehittymisestä ja eri aikoina vallinneista suunnitteluhanteista.

Rakennettuja viheralueita voidaan arvottaa esimerkiksi puutarhataiteellisesta näkökulmasta tai niiden kaupunkirakenteellisen merkityksen mukaan. Lisäksi voidaan pohtia puiston edustavuutta omalle aikakaudelleen tai sen säilyneisyyttä. Puistolla voi myös olla toiminnallista merkitystä tai sen kasvillisuus voi olla erityisen kiinnostavaa. Kouvolan keskustan viheralueita arvotettaessa on asemanseudulla keskeinen rooli.

Asemanseutu

Aseman puistoalueet ovat jo lähes kadonneet kaupunkikuvasta, mutta jäljellä olevilla osilla on symboliarvoa kaupungin historiaan perustuen. Asema-alueella on myös kaupunkirakenteellista merkitystä, sillä asemayhdyskunta on ollut koko sittemmin kehittyneen kaupungin alkupiste. Puutarhataiteellisesti Kouvolan asema-alue ei ole ollut kovin yhtenäinen tai kunnianhimoinen kokonaisuus, mutta se on kuitenkin eri elementteineen edustanut hyvin rautateiden puutarhakulttuuria. Asemayhdyskunta puistoineen oli 1900-luvun alkupuolella koko maan mittakaavassa harvinaisen laaja ja puistoalueet syntyivät aikana, jolloin kaupunkipuistotkaan eivät vielä olleet Suomessa yleisiä. Eksoottiset koristekasvit ja leikatut pensasaidat toivat keskelle maaseutua uudenlaista ilmettä, jollaiseen ei paikkakunnalla ollut totuttu. Aseman seutu leimasi koko kasvavaa paikkakuntaa ja loi sille maineen, joka vaikuttaa yhä edelleen. Kokonainen kaupunki syntyi alun perin vaatimattoman ”korpiaseman” ympärille. Puistokulttuurin kehityksen näkökulmasta asemaympäristö on myös todennäköisesti toiminut esimerkkinä Kouvolan ensimmäisille kaupunkipuistoille tai –puistikoiden. Kauppalan asukkaat ovat varmasti saaneet aseman istutuksista inspiraatiota oman kotiympäristönsä kaunistamiseen.

Asemayhdyskunnan pirstaloituminen ja puistoalueiden taantuminen alkoi vähitellen sotien jälkeen. Aikakautteen liittyivät tehokas rakentaminen ja kaupunkisuunnittelun modernit ideologiat. Vanhalle ei osattu antaa arvoa ja aseman puiset rakennukset puistoalueineen saivat väistyä uuden tieltä. Joitakin tärkeitä elementtejä aseman puistoalueista on silti jäljellä. Alueelta on myös löydettävissä nimenomaan rautateiden puutarhakulttuuriin liittyvää kasvillisuutta, joka vaatisi tarkempaa tutkimista. Toiminnallisuuden puolesta ja maanomistussuhteista johtuen asemanseutu on jo pitkään ollut toisarvoista läpikulkualetta, mikä lienee osasyynä alueen taantumiseen. Kun alue on päästetty huonolle hoidolle, ei sen arvoja ole myöskään enää ymmärretty. On myös mahdollista, että asema-alue ja rautatiehistoriaa on pidetty Kouvolassa niin itsestäänselvinä, ettei niitä ole osattu vaalia.

Kouvolan asemayhdyskunnan säilyneistä elementeistä on kerrottu asemaympäristön nykytilannetta käsittelevässä luvussa. Jäljellä olevien elementtien sekä alueella käytettyjen kasvilajien huomioiminen asemanseudun tulevaisuuden suunnittelussa on ensiarvoisen tärkeää.

Keskustapuistot

Kouvolan keskustan puistoalueiden kehittymiseen ovat vaikuttaneet niin kaavoituksen eri vaiheissa vallinneet ideologiat kuin seudulla jo ilmenneet puutarhakulttuuritkin. Puutarhakulttuurien vaikutus tosin vaatisi tarkempaa tutkimista, jotta saataisiin selville ne piirteet, jotka ovat esimerkiksi rautateiden tai teollisuuden viheralueilta siirtyneet kaupunkipuistoihin. Kaavoitukseen saatiin jo 1900-luvun alussa vaikutteita muualta Euroopasta. Puistosuunnitteluun vaikutteita haettiin todennäköisesti lähempää, esimerkiksi lähiseutujen kaupungeista, joissa puistosuunnittelu oli jo pidemmälle kehittynyttä. Kouvolan ensimmäisiä puistoja suunnittelivat kaupungin omat puutarhurit, joiden koulutustautasta ei ole tietoa.

Kouvolan keskustapuistojen kehitys kulkee käsi kädessä kaupungin muun kehityksen kanssa. Aivan ensimmäiset puistikot olivat yhtä pienipiirteisiä kuin kauppalan rakennuksetkin. Vasta 1940-luvulla rakennettiin ensimmäinen suurempi puisto, Jaakonpuisto. 1960-luvulla rakennetut puistot, kuten Keskuspuisto ja Kaupungintalon puisto liittyivät keskustasuunnitelmaan, jossa korostettiin kaupunkitilan väljyyttä ja vertikaalisia kohokohtia. Mielenkiintoinen piirre kaupunkirakenteen kehityksessä on se, että asuintaloja jopa purettiin puistorakentamisen tieltä. Näin on tapahtunut niin Keskuspuiston, Kaupungintalon puiston kuin Läänipuistonkin kohdalla.

Keskustan keskeisimpien puistojen arvoja ja merkitystä kaupunkikuvassa on tuotu esiin jo yksittäisiä puistoja käsittelevässä luvussa. Vanhimpien puistojen arvo perustuu pitkälti niiden kookkaaksi kasvaneeseen, osittain kauppalan ajoilta periytyvään kasvillisuuteen ja niiden kaupunkirakenteen keskelle muodostamiin rauhallisiin tiloihin. Puistot toimivat myös huomattavina pienilmaston parantajina tiiviisti rakennetussa keskustassa.

Eniten puutarhataiteellista merkitystä voi sanoa olevan Urheilupuistolla ja Kaupungintalon puistolla, jotka on suunnitellut merkittävä modernistisen ajan maisema-arkkitehti Jussi Jännes. Puistojen arvot perustuvat pitkälti niiden edustavuuteen oman aikansa suunnittelutyylille. Etenkin Urheilupuisto on hyvin säilyttänyt alkuperäisen ”henkensä”, ja sitä onkin tulevaisuudessa vaalittava. Kaupungintalon puisto on kuluneempi, mutta 1960-luvun henki on sielläkin aistittavissa. Molempien puistojen osalta on tärkeää huolehtia, että niiden väljyys ja perusrakenne säilyvät. Kaupungintalon puiston ja Torikadun tornitalojen kokonaisuus on oleellinen osa 1960-luvun keskustasuunnitelmaa, joten puistolla on myös kaupunkirakenteellista merkitystä. Samanlainen merkitys on Keskuspuistolla, joka on samaa kokonaisuutta Salpausselänkadun tornitalojen kanssa. Kaupunkirakenteellista merkitystä on toki kaikilla ydinkeskustan puistoilla. Esimerkiksi Salpupuisto toimii tärkeänä kevyen liikenteen linkkinä keskustan itäisimpiin osiin ja Jaakonpuistoon. Lääninpuistolla puolestaan on tärkeä tehtävänsä Kaupungintalon puiston vastaparina kaupungin vilkkaimman sisääntuloväylän varrella.

Toiminnallista merkitystä on erityisesti Urheilupuistolla, jossa harrastetaan varsinkin kesäisin monenlaista liikuntaa. Jäähallin ja pesäpallostadionin vuoksi se on

myös monen suuren yleisötapahtuman keskipisteenä. Toiminnallisesti tärkeä on myös Jaakonpuisto, jonka liikennepuisto ja soittolava tapahtumiseen lisäävät elävyyttä kaupunkikuvaan.

Dendrologisesti kiinnostavin keskustapuisto lienee Keskuspuisto, jonka kookkaat hevoskastanjat ja kartiojalavat ovat harvinaisia seudun puistoissa. Monipuolista kasvillisuutta on myös Lääninpuistossa. Salpupuiston erityinen arvo on sen esteettömyydessä ja näkövammaisten huomioinnissa.

Keskeisimpien keskustapuistojen lisäksi Kouvolassa on asuinalueilla sijaitsevia puistoja, jotka myös ovat merkittäviä oman aikakautensa edustajia. Esimerkiksi Käpylässä sijaitseva Männikönpuisto on hyvin säilynyt esimerkki 1950-1960-lukujen korttelipuistosta. Niin ikään Käpylässä sijaitsevalla Untamonpuistolla on oma merkityksensä pientaloalueen korttelirakenteessa. Vaikka nykyaikana pientalojen omat pihat ovat nousseet merkityksessä julkisten viheralueiden edelle, on näillä korttelipuistoilla historiallinen arvonsa. Ne myös edesauttavat sosiaalisten tilojen syntymistä muuten yksityisyyttä korostavassa kaupunkirakenteessa. Kaupungin länsiosassa Kappelipuistolla on vastaava tehtävä kaupunkikuvassa. Se on avaruutta luova tila rakennettujen korttelien keskellä ja henkii oman aikansa vaatimatonta puistorakentamista.

Huomattava piirre Kouvolan puistoissa on männyn yleisyys puistopuuna. Tämä on tietenkin luonnollista Salpausselän harjualueella sijaitsevalle kaupungille. Oikeastaan männyn ja leikatun pensasaidan voisi ajatella symboloivan koko kaupungin puistokulttuuria. Siinä mielessä myös Seitsemän männyn puisto on hauska ja symbolinen esimerkki kaupungin puistorakentamis-

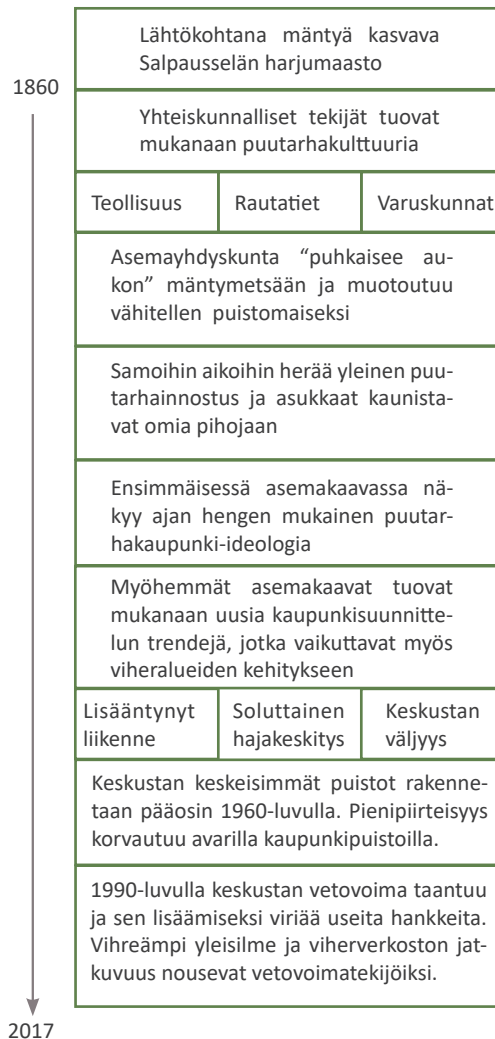
ta. Mäntyjen suorat ja ryhdikkäät rungot antavat sotilaallisen vaikutelman myös kasarmialueen puistoihin. Rykmentinpuistossa Kouvolan kasarmialueella männyn ja orapihlaja-aidan yhdistelmä toimii hienosti punatiiliten kasarmirakennusten vastaparina.



Tyypillinen piirre kouvolaalaiselle puistolle on mänty puistopuuna. Myös leikattuja pensasaitoja on edelleen runsaasti. Kuvat Rykmentinpuistosta.

4.2 KOUVOLAN PUUTARHAKULTTUURIN ERITYISPIIRTEET

Nykyisen Kouvolan puutarhakulttuurin ja keskustapais-
tojen kehitysvaiheet voidaan karkeasti tiivistää seuraavaan muotoon:



Kehitysvaiheiden voi tulkita johtaneen seuraavanlaisiin puistokulttuurin erityispiirteisiin:

- Salpausselän karkeasta maaperästä johtuen kasvillisuus Kouvolan puistoissa on usein melko vaatimatonta ja mänty on yleinen puistopuu. Mäntyn vastapainoksi on jo asemayhdyskunnan ajoilta istutettu jalopuita, koristepensaita ja kesäkukkia. Männyt ja kukkiva koristekasvillisuus ovat tyypillinen yhdistelmä Kouvolan puistoissa.
- Pensasaitoja puistojen rajauksena käytetään edelleen. Tämäkin tapa periytyy jo asemayhdyskunnan ajoilta, jolloin leikattuja pensasaitoja käytettiin runsaasti. Pensasaita on ollut perinteinen tontin raja-
us myös sotien jälkeen rakennetuilla asuinalueilla, joita Kouvossa on runsaasti. Kauppalan toisessa asemakaavassa 1930-luvulla kaavoittaja Otto-livari Meurman myös tähdensi pensasaitojen merkitystä asuinalueiden viihtyisyyden lisääjinä.
- Kouvolan asemakaavoissa viheralueiden osuutta ovat alusta asti lisänneet asukkaiden omat pihat ja puutarhat. Nykyisinkin puutarhamaisesti rakennettujen asuinalueiden, kuten Käpylän ja Kaunisnurmen voi ajatella olevan merkittäviä viheralueita keskustan läheisyydessä. Asuinalueisiin liittyvän puutarhakaupunki-ideologian takia niiden rakennetta ei saisi nykyisestä tiivistää.
- Ydinkeskustaan on ensimmäisestä asemakaavasta lähtien kaavoitettu vain vähän viheralueita. Yhtenä syynä voi olla Valtion Rautateille kuulunut asemayhdyskunnan alue, joka ei ollut asemakaavoissa mukana. Asemayhdyskunnan viheralueiden ajateltiin ehkä korvaavan muut keskustapuistot, ja

keskustan rakennuksetkin olivat tuolloin pääosin pientaloja suurine pihoineen. 1900-luvun alun puistorakentaminen keskustassa oli pienimuotoista. Katujen varsille istutettiin puurivejä ja tärkeille paikoille tehtiin kukkaistutuksia. Myös ensimmäisessä asemakaavassa esitetty viherverkosto koostui enimmäkseen pienistä puistikoista.

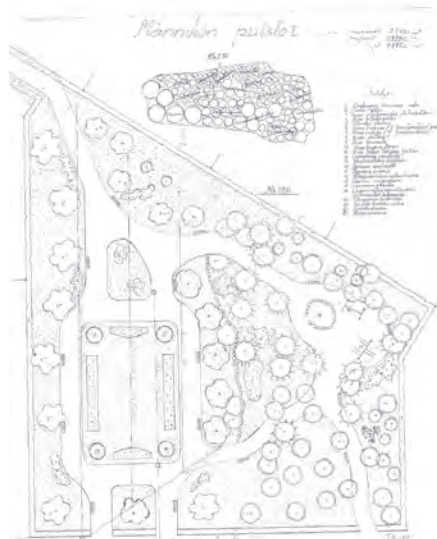
- Sodan jälkeinen kaavoitus ja siihen liittynyt rakennusten vapaampi sommittelu muutti myös asuinalueiden viherympäristöä. Katunäkymistä tuli vaihtelevampia, kun katujen ja rakennusten väliset istutuskaistat eivät enää olleet tasalevyisiä. Katujen ja rakennusten välisiä "etupuutarhoja" suunniteltiin myös kaupungin toimesta. Etupuutarhat ovat omaan aikakauteensa liittyvä puutarhataiteellinen elementti, joka on sodan jälkeen rakennetuilla asuinalueilla syytä säilyttää.
- Kauppalan alkuvaiheisiin kuulunut puistorakentamisen pienipiirteisyyttä katosi keskustasta 1960-luvun keskustasuunnitelman myötä ja tilalle rakennettiin laajempia yksittäisiä puistoja. Puistojen rakentamisen tieltä jopa purettiin asuintaloja. Pienipiirteisyyden katoaminen on johtanut keskustan nykyisen viherverkoston katkonaisuuteen. Pienipiirteisyyttä on edelleen keskustan laita-alueilla, joilla on säilynyt joitakin aikakaudelleen tyypillisiä korttelipuistoja, kuten Männikönpuisto ja Untamonpuisto Käpylässä sekä Kappelipuisto Kasarminmäen eteläpuolella.
- Laajat, modernistiset puistot ovat osa keskustan nykyistä kaupunkikuvaa. Vaikka puistot ovat osittain menettäneet alkuperäistä rakennettaan, tulee niiden perusideasta pitää kiinni. 1960-luvun puis-

toihin kuuluivat laajat nurmialueet, suurikokoinen puusto sekä massapensasalueet.

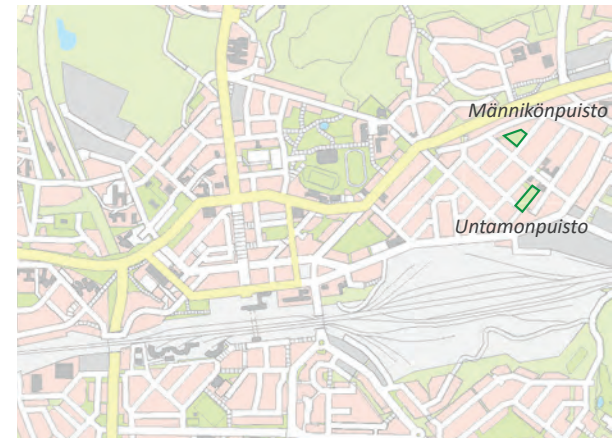
- 1970-1980-luvuilla rakennettiin suuret lähiöt Lehtomäki ja Eskolanmäki keskustan ulkopuolelle. Rakentamisesta syntyneitä ylijäämämaita käytettiin radan eteläpuolella sijaitsevien puistojen rakentamiseen. Eteläosan viheralueita luonnehtivatkin ylijäämämaista rakennetut kumpareet ja kukkulat. Alueelle on myös istutettu runsaasti poppeleita. Eteläosan puistot ovatkin rehevämpiä yleisilmeeltään, sillä maaperä alueella on ravinteikkaampaa kuin radan pohjoispuolella.
- 1970-1980-lukujen ilmiö oli myös runsas kesäkukkien ja sipulikukkien käyttö. Parhaimmillaan kaupungin puistoihin istutettiin yli 30 000 kesäkukkaa vuodessa. 1990-luvun kustannuspaineet vähensivät kukkien käyttöä, mutta tavan voisi elvyttää Kouvolan puistokulttuurin erikoisuudeksi.



Untamonpuisto on kauppalanhallituksen vuosikertomusten perusteella ollut olemassa jo 1950-luvulla. Puisto on kulunut, mutta se luo kiehtovan tilan Käpylän omakotivaltaisen asuinalueen keskelle. Kaupunkirakenteellisesti korttelipuistojen säilyttäminen on tärkeää, sillä ne ovat paitsi historiallisia muistumia omalta aikakaudeltaan, myös elvyttäviä ja yhteisöllisiä tiloja. Myös kaupunkiekologian ja luonnon monimuotoisuuden kannalta vanhemmat puistot ovat tärkeitä ympäristöjä.



*Männikönpuisto on aikakaudelleen tyypillinen korttelipuisto 1960-luvulta. Puisto muodostuu avoimesta kentästä ja puustoisesta osasta, jossa on pieni leikkipaikka. Puistolehmut tuovat kaupunkimaista tunnelmaa pientaloalueelle. Pensasaita rajaa puiston muusta asuinalueesta. Vuodelta 1957 löytyneen suunnitelman mukaan puistossa on ollut laaja perennaistutus ja liuskekivipolku metsikön keskellä. Kentän nurmialueella on ollut riippahernepuita (*Caragana pendula*) sekä ilmeisesti kesäkukkaistutuksia. Puistossa on pienessä mittakaavassa toteutunut muotopuutarhan ja luonnonpuutarhan vastakkainasettelu. Puistoa on kunnostettu viime aikoina.*



Puistojen sijainnit Käpylän pientaloalueella.



*Männistöntie Käpylän pientaloalueella syksyllä 2016.
Männikönpuisto sijaitsee tien vasemmalla puolella.*

4.3 KAUPUNKIVIHREÄN KEHITTÄMISEHDOTUKSIA

Asemanseutu

Kouvolan aseman ympäristö on jälleen suurten mul- listusten edessä. Nykyisen aseman viereen suunnitellaan mittavaa matkakeskusta, joka jättäisi alleen asemapuiston viimeisetkin rippeet. Alueen historiaan perehtyneenä tuntuu surulliselta, että Kouvolan syntyvaiheisiin vahvasti liittyvä alue on kokonaan jäämässä unohduksiin. Melko pientenkin toimenpiteiden avulla on kuitenkin mahdollista tuoda alueen historiaa esiin. Seuraavassa on esitetty toimenpiteitä, joilla asemanseudun historia ja jäljellä olevat osat saataisiin paremmin kaupunkikuvassa näkyviin. Numerot viittaavat vie- reisen sivun karttaan.

1. Radan suuntaiset lehmusrivit ovat olleet olennainen osa lähes jokaista suomalaista asemapuistoa. Kouvolas- sa on vielä jäljellä komeat rivit niin aseman länsi- kuin itäpuolellakin. Lehmusten säilyttäminen toisi vihreyttä kaupungin radan puoleiseen julkisivuun ja lisäisi näky- mään historiallisen kerroksen. Vanhoja puita ei voi het- kessä korvata uusilla taimilla. Aseman länsipuolen leh- musten (1a) iästä ei ole tarkkaa tietoa. 1900-luvun alun asemapuistuksiin niitä ei ole erikseen merkitty, mut- ta Asemakylästä risteysasemaksi –antologiassa niiden mainitaan olleen olemassa vuosisadan alkupuolella. Vuoden 1957 asemapuistukseen on jo merkitty pitkät lehmusrivit ”Välimaantien” molemmin puolin. Lehmus on pitkäikäinen puu, ja aseman lehmuksilla voisi olla vielä monia vuosia edessään. Aseman itäpuolella, viras-

totalon edessä sijaitseva lehmusrivi (1b) on istutettu 1970-luvun alussa.

2. Asemapuiston muutakin kasvillisuutta on vielä jäljel- lä, mutta se on hajanaista eikä muodosta selkeitä ko- konaisuuksia. Tärkeintä onkin inventoida alueelta löy- tyvä kasvillisuus ja hyödyntää lajistoa alueen tulevassa suunnittelussa. Näin Rautateiden puutarhakulttuurin perintö elää Kouvolassa jatkossakin. Myös mahdolliset säilyneet puutarhoihin liittyvät rakenteet niin radan pohjois- kuin eteläpuolellakin tulee kartoittaa.

3. Uuden matkakeskuksen alueella tulee asemayh- dyskunnan historiaa tuoda esiin suunnittelun keinoin. Suunnittelussa huomioidaan asemapuistojen tyyppilliset piirteet ja lajisto. Tärkeimpiä elementtejä asemapuis- toille ovat juuri lehmusrivit sekä maamerkkeinä toimi- vat havupuut. Uusille lehmuksille luonteva paikka on keskustaan johtavan Asemakadun varressa ja havupuita voi istuttaa ryhmiä sopiviin kohtiin, esimerkiksi pysä- köintialueiden ympäristöön. Rautatienomenapuu on rautateiden oma laji. Se voidaan ottaa Kouvolan ase- man tunnuksiksi, ja istuttaa puita aiheeksi esimerkiksi asema-aukiolle.

4. Ruuhveltti-veturilla on Kouvolan asemalle oma sym- boliarvonsa ja sille tulee löytää sijoituspaikka matka- keskuksen läheisyydestä. Sijoituspaikasta järjestetys- sä kyselyssä suurin osa vastaajista oli sitä mieltä, että veturi kuuluu mahdollisimman lähelle asemaa. Veturin kunnostamisesta on viime aikoina keskusteltu, mutta matkakeskuksen rakentamisen suuruusluokkaan ver- rattuna on sen kunnostaminen melko pieni menoerä kaupungille. Toinen luonteva sijoituspaikka veturille on Kaunisnurmella, joka tunnetaan veturinkuljettajien kaupunginosana. Kaunisnurmen museokortteliin on

siirretty myös rautatieläisten vanhoja rakennuksia sekä esimerkiksi asema-alueella ollut koristeellinen kaivo.

5. Puolakantien alueen eli ”Kotosenmäen” historiaa on kunnioitettu vuoden 2016 kaavamuutosehdotuksessa. Alueella sallitaan uusi toimitilarakentaminen, mutta alueen merkittävimmät puurivit on osoitettu säilytet- täviksi tai korvattaviksi uusilla istutuksilla. Kouvolan rakennetun ympäristön inventoinnin mukaan Koto- senmäki on ”komeassa puisto-ympäristössä sijaitseva rautatieläisten puutaloista koostuva kokonaisuus”, ja se on todettu merkittäväksi rakennuskohteeksi. Alueen rivitalot, rautatieläisten asuinkasarmit, ovat Kouvolassa harvinainen rakennustyyppi ja rautatiepuistoperinnettä edustava pihapiiri vanhoine puineen on inventoinnin mukaan joskus ollut ”harvinaisen viehättävä”.

Jatkossa alueen puistomainen luonne tulee toimitila- rakentamisesta huolimatta säilyttää. Puistossa voidaan tuoda esiin rautateiden puutarhahistoriaa ja siellä voi olla viljelytoimintaa. Alueella sijaitsee rautateiden puu- tarhuri Yrjö Kotosen asuintalo, jota voisi hyödyntää esi- merkiksi kahvilana. Puolakantien rakennushistorialli- sessa selvityksessä on esitetty Kotosen talon siirtämistä esimerkiksi Kaunisnurmelle, mutta omalla paikallaan se paremmin ilmentäisi alueen historiaa ja asemayhdys- kunnan laajuutta.

6. Tuulensuojan ja rautateiden keskusohjaamoraken- nuksen ympäristössä on potentiaalia laajemmaksikin puistoalueeksi. Myös valtion virastotalon ympärillä (7) on viheralueita. Yhteys virastotalolta Tuulensuo- jan puolelle on kuitenkin tällä hetkellä huono (8), sillä Hallituskadun eteläpuolella ei ole suojatietä. Mikäli yh- teys saataisiin paremmaksi, jatkuisivat asemanseudun viheralueet katkeamatta ”Kotosenmäelle” asti.



- Säilytettävä/kehitettävä viheralue
- Alue, jonka kasvillisuus inventoitava
- Tulevan matkakeskuksen alue

IDEAKUVIA



Lehmusten palauttaminen Asemakadulle (1) tekisi asemalta keskustaan johtavan reitin kutsuvammaksi yleisilmeeltään.



Kotosenmäki (2) voisi olla rehevän puutarhamainen alue, jossa esitellään rautateiden puutarhahistoriaa ja kasvilajistoa.

Rautateiden puutarhuri Yrjö Kotosen asuintalon voisi kunnostaa kesäkahvilaksi.



Rautatienomenapuita voisi käyttää aiheena esimerkiksi aseman edustalla (3). Luonnonkiven käyttö paikoitellen toisi muistuman asema-alueen menneisyydestä.



Rautatietematiikkaa voisi muutenkin käyttää suunnittelun lähtökohtana. Kuva Zollhallen Plazalta Freiburgista, missä rautatiekiskot rajaavat istutusalueita. Suunnittelija: Ramboll Studio Dreiseitl. Kuva: landezine.com



Myös Godsbanerealet Tanskan Aalborgissa leikittelee rautatiehistorialla. Suunnittelija: Polyform. Kuva: landezine.com



Kotosenmäelle (2) sopisivat myös viljelypalstat. Kuva Tukholmasta.



Vanhoja rautatiealueita voi hyödyntää myös kevyen liikenteen reitteinä ja toiminnallisina tiloina kuten Tukholmassa on tehty.



Rautatieaiheen lisäksi Kouvolalle tunnusomaisia pensasaitoja voisi käyttää asema-alueen suunnittelussa modernilla tavalla. Zhongshan Shipyard Park, suunnittelija Turenscape Landscape Architecture. Kuva: landezine.com

Keskustapuistot

Johtuen kaupunkirakenteen kehitysvaiheista on Kouvolan keskustan viherverkosto pirstaloitunut ja siinä on epäjatkuvuuskohtia. Myös keskustan yleisilme kärsii kaupunkivihreän puutteesta. Paljon olisi tehtävissä jo pelkästään katupuustutusten tai muiden istutusalueiden avulla. Viheralueiden visuaalinen jatkuvuus on tärkeää vihreämmän yleisilmeen luomisessa. Nykyisiä viheralueita tai katupuita ei saisi enää kaupungin tiivistämisen nimissä vähentää. Puistojen ja kaupunkirakentamisen historiaa voisi keskustassa tuoda enemmän esiin esimerkiksi viitoituksen ja infotaulujen avulla.

Kaikilla keskustan puistoilla on oma merkityksensä kaupunkirakenteessa, mutta erityisesti Keskuspuisto (kartalla ja ilmakuvassa numero 1), Salpapuisto (2) ja Jaakonpuisto (3) muodostavat jatkumon, joka olisi hyvä alku yhtenäisemmälle viherverkostolle. Lännessä ketju ikään kuin katkeaa kävelykatu Manskiin (4), jonka yhteys keskustan länsiosassa sijaitseviin puistoihin on heikko. Seuraavassa on esitetty kehittämissuunnitelmia viherverkoston yhtenäistämiseksi.

Asemakadulle (5) istutetaan lehmuksia ja katu johdattaa matkakeskuksesta Manskin kävelykadulle, jota parhaillaan kunnostetaan. Manski (4) ja Keskikatu (6) toimivat kävelypainotteisina väylinä, jotka johdattavat keskustan muille viheralueille. Viheryhteyttä Keskuspuiston (1) suuntaan parannetaan lisäämällä istutuksia Keskikadulle sekä muuttamalla Keskikatu Koulukadulle (7) asti kävelyalueeksi.

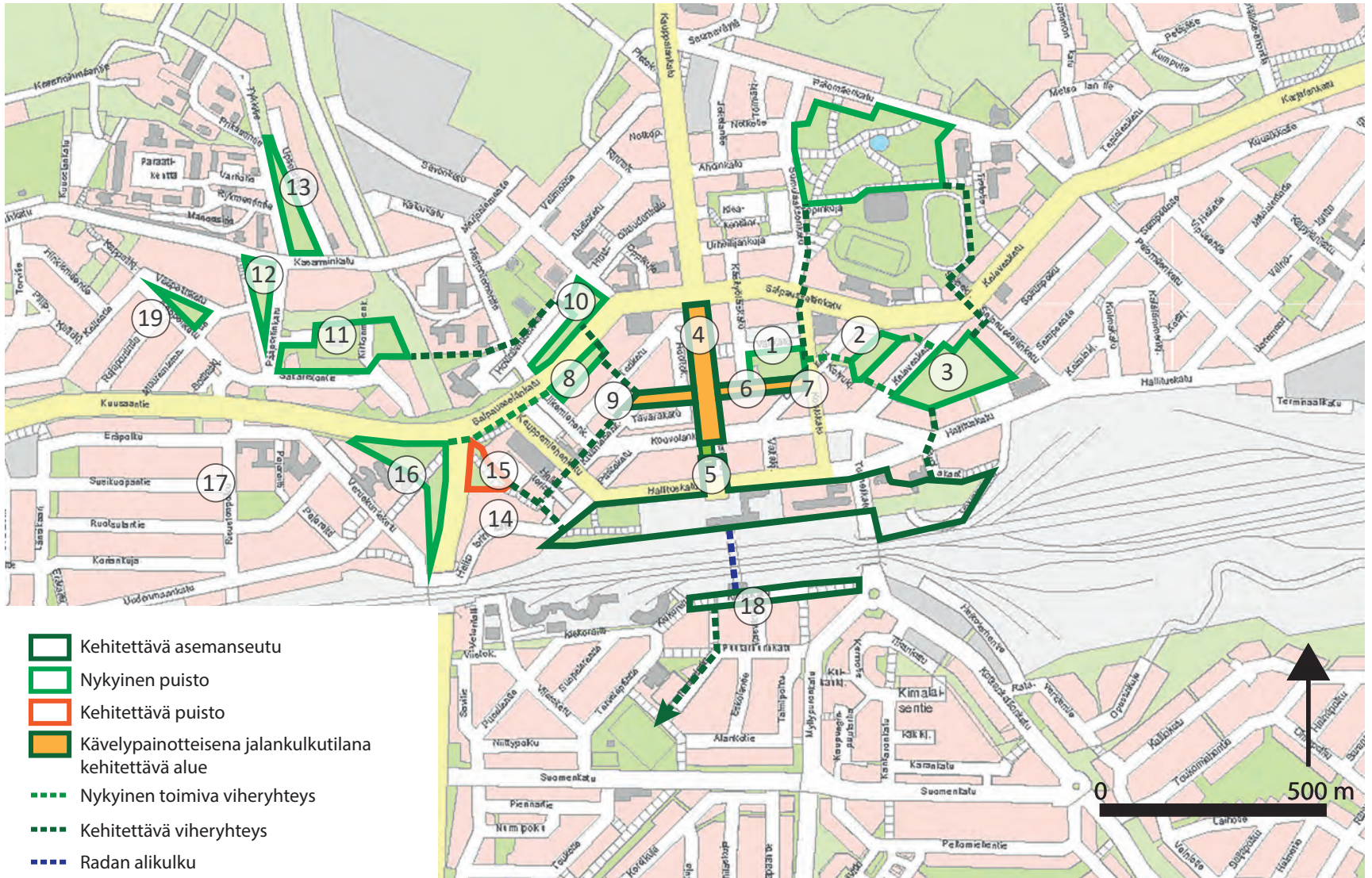
Kaupunkivihreän visuaalista jatkuvuutta Kaupungintalon puiston (8) suuntaan parannetaan lisäämällä istutuksia Keskikadulle sekä torin ympäristöön (9). Reitti torilta Kaupungintalon puistoon suunnitellaan selkeäksi ja houkuttelevaksi. Informaatiota lisätään selkeällä viitoituksella ja valaistuksen keinoin. Jatkumo torilta Kaupungintalon puiston ja Lääninpuiston (10) suuntaan on tärkeä, sillä se johdattaa ortodoksisen kirkon (11) kautta aina Kasarminmäen viheralueille (12-13) asti.

Halkotorin alue (14) on vasta rakentumassa. Alueelle rakennetaan asuinkerrostaloja, ja piha-alueet tekevät alueesta aikanaan puistomaisen. Alueen pohjoispuolelle on kaavassa jätetty kolmiomainen puisto (15). Yhteys matkakeskukseen alueelta Halkotorinpuistoon tulee suunnitella sujuvaksi, sillä näin syntyy toimiva yhteys myös Kouvola-talon puistoalueelle (16) ja Kaunisnurmelle (17).

Rautatie on alusta asti ollut voimakkaasti kaupunkirakennetta jakava tekijä Kouvolassa. Edelleen radan eteläpuoliset alueet ovat irrallaan keskustasta. Viheryhteyksien jatkuvuuden kannalta tulee panostaa myös radan eteläpuolella alikulun läheisyydessä oleviin viheralueisiin. Esimerkiksi Kiskokadun (18) kunnostaminen selkeämmin katuympäristöksi antaisi kaupunkimaiseman kuvan myös radan eteläpuolisista alueista. Kasvillisuuden suunnittelun ja viitoituksen keinoin parannetaan yhteyksiä myös radan eteläpuolella sijaitsevien viheralueiden suuntaan.

Kohteet kartalla:

- 1 Keskuspuisto
- 2 Salpapuisto
- 3 Jaakonpuisto
- 4 Kävelykatu Manski
- 5 Asemakatu
- 6 Keskikatu
- 7 Rotary-aukio
- 8 Kaupungintalon puisto
- 9 Kauppatori
- 10 Lääninpuisto
- 11 Kirkkopuisto
- 12 Prikaatinpuisto
- 13 Rykmentinpuisto
- 14 Halkotorin asuinkerrostalot
- 15 Halkotorin puisto
- 16 Kouvola-talon puisto
- 17 Kaunisnurmen pientaloalue
- 18 Kiskokatu
- 19 Kappelipuisto



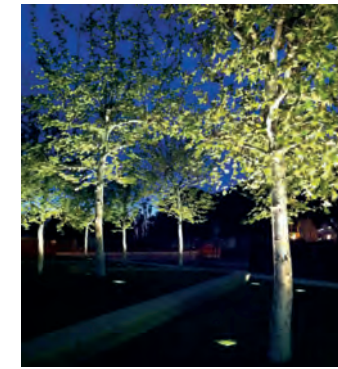
IDEAKUVIA



Keskikadun (6) muuttaminen kävelyalueeksi parantaisi Keskuspuiston yhteyttä kävelykatu Manskiin. Istutukset lisäävät viherverkoston jatkuvuutta.



Viherverkoston ja yhteyksien jatkuvuutta radan eteläpuolen alueille voisi tukea Kiskokadun (18) kohentaminen katumaisemmaksi ympäristöksi. Viitoituksen ja valaistuksen keinoin kulkua voidaan ohjata eteläosan puistoalueille.



Puita valaisemalla tuetaan viherverkoston visuaalista jatkuvuutta myös pimeään aikaan. Valaistusta voi muutenkin käyttää viitoittavana elementtinä.



Istutukset torin ympäristössä (9) johdattaisivat ydinkeskustasta Kaupungintalon puiston ja Läänipuiston suuntaan. Kasvillisuus pehmentäisi muutenkin torin ympäristöä, jossa ei tällä hetkellä paljon vihreää näy.



Reitti torilta kaupungintalon puistoon (8) pitäisi suunnitella selkeämmäksi ja houkuttelevammaksi. Myös valaistuksen keinoin voisi yhteyttä korostaa.



- 1 Keskuspuisto
- 2 Salpapuisto
- 3 Jaakonpuisto
- 4 Kävelykatu Manski
- 5 Asemakatu
- 6 Keskikatu
- 7 Rotary-aukio
- 8 Kaupungintalon puisto
- 9 Kauppatori
- 10 Läänipuisto
- 11 Kirkkopuisto
- 12 Prikaatinpuisto
- 13 Rykmentinpuisto
- 14 Halkotorin asuinkerrostalot
- 15 Halkotorin puisto
- 16 Kouvola-talon puisto
- 17 Kaunisnurmen pientaloalue
- 18 Kiskokatu
- 19 Kappeliapuisto

- Kehitettävä asemanseutu
- Nykyinen puisto
- Kehitettävä puisto
- Kävelypainotteisena jalankulkutilana kehitettävä alue
- Nykyinen toimiva viheryhteys
- Kehitettävä viheryhteys
- Radan alikulku

Keskustan viherverkoston kehittämistoimet ilmakuvan päällä esitettynä.

4.4 SUOSITUKSIA JATKOTUTKIMUKSELLE

Tässä diplomityössä on luotu yleiskatsaus Kouvolan puutarhakulttuuriin ja keskustan puistoihin. Työtä aloitettaessa aiheen laajuus ei vielä kokonaan avautunut ja työn edetessä kävi ilmi, että aiheessa riittäisi tutkittavaa monen diplomityön verran. Puutarhakulttuuri on ylipäättään laaja ja vaikeasti määriteltävä aihe, ja sen sisälle mahtuu monenlaisia ilmiöitä.

Kohteiden säilyneisyys on yksi asia, johon tämän työn puitteissa ei päästy käsiksi. Yleisluontoisia havaintoja on tehty ja muodostettu kokonaiskuva aiheesta, mutta maankäytön suunnittelun kannalta olisi tärkeää tietää myös kohteiden yksityiskohtaisempi säilyneisyyden aste. Tällöin voitaisiin tunnistaa ne kohdekohtaiset piirteet, joita on erityisen tärkeää tulevaisuuden suunnittelussa säilyttää tai korostaa.

Kouvola on nykyisin laaja alue, eikä kaikkiin sen osiin ehditty työn puitteissa perehtyä. Esimerkiksi entisellä Kuusankosken kaupungilla tuntuu olevan aivan oma puutarhahistoriansa. Tässä työssä mainittujen tehdasalueiden lisäksi Kuusankoskelta löytyy useita tehtaiden asuinalueita ja niihin liittyviä puistoja. Kymiyhtiöllä on ollut kaupungissa suuri keskuspuutarha sekä puutarhakoulu, jotka varmasti ovat vaikuttaneet koko nykyisen Kouvolan puutarhakulttuurin kehittymiseen. Kuusankoskella on ollut oma puutarhaseuransa ja viherympäristöä on kaupungissa vaalittu. Olisi myös mielenkiintoista tutkia, kuinka yhdistyneiden kuntien puistotoimet ja vakiintuneet käytännöt ovat kuntaliitoksen myötä sulautuneet yhteen.

Työn osa-alueista niin teollisuuden kuin varuskuntien viheralueissa olisi runsaasti tutkittavaa. Puolustusvoimien puutarhakulttuuria ei ilmeisesti ole juurikaan tutkittu. Varuskunta-alueiden maisema-arkkitehtuuri vaikuttaa olleen melko yksinkertaista, mutta jonkinlaisia puistoja tai puistomaisia elementtejä on ollut Kouvolan kaikissa kohteissa. Teollisuusympäristöistä niin Myllykoskella kuin Inkeröisissäkin on vireillä tai käynnistymässä asemakaavoitus, joka edellyttäisi myös viherympäristön tarkempaa tutkimista. Voikkaalla puolestaan ei viheralueiden historiaa ole ilmeisesti juurikaan tutkittu.

Myös rautateillä riittää Kouvolassa kohteita. Työssä mainittujen Pietarin radan varrella sijaitsevien asemien lisäksi Kouvolassa on ja on ollut useita muitakin asemia. Monet niistä on lakkautettu ja rakennukset siirretty yksityiseen käyttöön, mutta puistojen rippeitä on edelleen monessa kohteessa. Alueiden omistuksen hajautuminen vaikeuttaa niiden hoidon suunnittelua, mutta tärkeää olisi tunnistaa kohteet, jotka ovat erityisen merkittäviä rautateiden puutarhakulttuurin edustajia. Tämän työn aikana etenkin Kaipiaisten asemasta jäi tunne, että kohde vaatisi pikaista arviointia ja jatkohoidon suunnittelua. Myös Kouvolan aseman jäljellä oleva kasvillisuus olisi hyvä kartoittaa niin kauan kuin siitä on jotain jäljellä.

Kouvolan alueella ilmenneiden puutarhakulttuurien vaikutuksesta kaupungin puistojen kehitykseen on vaikea vetää johtopäätöksiä. Tätäkin voisi tutkia perusteellisemmin ja vertailla esimerkiksi muiden samanikäisten

ja –kokoisten kaupunkien puistorakentamisen kehitystä. Kouvola on kuitenkin niin leimallisesti rautateiden ja teollisuuden kaupunki, että todennäköisesti sen puistokulttuuri olisi köyhempää ilman näiden taustatekijöiden vaikutusta.

Tässä työssä keskityttiin Kouvolan ydinkeskustan puistoihin radan pohjoispuolella, mutta myös eteläosassa on useita tärkeitä puistoja ja puistokatuja. Viherveston kokonaistarkastelussa tulisikin ottaa huomioon myös radan eteläpuolella sijaitsevat puistot. Seurakuntien viheralueet ja kirkkopuistot ovat vielä oma tutkimaton alueensa, joka täydentäisi Kouvolan puutarhakulttuurin kirjoa.

Loppusanat

Diplomityö prosessina oli mielenkiintoinen ja monipuolinen. Aihe on laaja ja mitä enemmän sitä tutkii, sitä enemmän se laajenee. Suuri haaste olikin saada työ rajattua sopivan kokoiseksi. Matkan varrella tuli vastaan monia aihepiirejä, jotka osoittautuivat myöhemmin epäoleellisiksi kokonaisuuteen nähden. Aikaa saattoi siis kulua lopputuloksen kannalta turhiinkin asioihin, mutta kokemus oli opettavainen.

Työn kuluessa tuli entistä selvemmäksi se, että uutta historiaa syntyy koko ajan. Kaupungin historia ei ole mikään tietty ajankohta, johon aina tulisi palata. Kaikki vaiheet jättävät jälkensä kaupunkikuvaan, ja eri vaiheita voi arvottaa eri tavoilla. Historiaa kannattaa kuitenkin kuunnella, jotta siitä voi oppia. Kaupungin identiteetti rakentuu historian vaiheista, ja siksi kehitys on hyvä tuntea. Jotta historia säilyy elävänä, on hyvä jättää kaupunkikuvaan muistumia eri vaiheista. Kouvolassa on jo havahduttu rakennetun kulttuuriympäristön vaalimiseen rakennusten osalta, mutta viheralueiden vaiheita tunnetaan heikommin.

Toivon, että tämä diplomityö avaa lukijan silmiä Kouvolan puistohistorian moninaisuudelle ja puutarhakulttuurin runsaudelle. Toivon myös, että työ auttaa lukemaan Kouvolan kaupunkikuvaa ja näkemään sen yksityiskoh-tia ja kerroksellisuutta. Mikäli työn perusteella Kouvola saa imagoonsa edes ripauksen enemmän vihreää väriä tai historian havinaa, on työ täyttänyt tehtävänsä. Luonnollisesti toivon myös, että työstä on konkreettista apua Kouvolan kaupunkisuunnitteluun sen eri vaiheissa.

LÄHTEET

KIRJALLISUUS

Asemakylästä risteysasemaksi. 1996. Kadonnutta Kouvola etsimässä II. Kouvolan kansalaisopiston paikallishistoriaryhmän antologia.

Haapala, A., Puolakka, K., Rannisto, T. (toim.) 2015. Ympäristö, estetiikka ja hyvinvointi. Suomalaisen kirjallisuuden seura. Helsinki. 188 s. ISBN 978-952-222-688-4.

Iltanen, J. 2009. Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus. 432 s. ISBN 978-951-593-214-3

Juvonen, J. 2003. Kouvola 1939-2003. Kauppala, läänin pääkaupunki, aluekeskus. Porvoo. WS Bookwell Oy. 588 s. ISBN 951-98877-4-1.

Koskimies, T. 2009. Patruunan puutarha ja työmiehen kessupenkki. Kustannus Oy Arkki. Keuruu. 207 s. ISBN 978-951-618-932-4.

Martin, T. 2016. Aseman puistossa. Puistoja, pihoja ja puutarhoja rautatieasemilla. Aurinko Kustannus. 153 s. ISBN 978-952-230-424-7.

Sorvali, R. (toim.) 2013. Kouvolan patsaita ja muistomerkkejä. Kouvola-Seura ry. Kouvola. 276 s. ISBN 978-952-93-2105-6.

Talvi, V. 1953. Kouvolan historia, I osa. Kouvolan kauppala. 183 s.

Talvi, V. 1984. Kouvolan historia, II osa. Kouvolan kaupunki. 704 s. ISBN 951-99597-1-8.

Turunen, M. 2005. Veripellot. Sisällissodan surmatyöt Pohjois-Kymenlaaksossa 1918. Atena Kustannus Oy. Jyväskylä. 355 s. ISBN 951-796-382-3.

Valanto, S. 1982. Suomen rautatieasemat vuosina 1857-1920. Museovirasto. Rakennushistorian osasto. Julkaisu N:o 11. 119 s. ISBN 951-9074-68-6.

Wasastjerna, R. 2011. Muutakin kuin rautatieristeys, Kouvolan keskustaajaman kaavoitus- ja rakennusperintö 1870–2010. Kouvolan kaupunginmuseon julkaisuja 3. 432 s. ISBN 978-951-8990-22-5.

ARTIKKELIT

Donner, J. 2015. Kotipuutarhan tekijät – vuosisadan vaihteen kasvitarhakoulut ja Martta-yhdistyksen puutarhavalistus. Teoksessa A-K. Kippola & K. Seppänen (toim.) Maasta luotua. Menneen ajan puutarhasta biotaitteeseen. Kouvolan taidemuseon julkaisuja 27, s. 11-23. ISBN 951-8990-33-6.

Donner, J. 2016. Missä moderni – siellä puutarha. Teoksessa Sinkkilä, Donner & Mannerla-Magnusson (toim.) Unelma paremmasta maailmasta. Aalto-yliopiston julkaisusarja TAIDE+MUOTOILU+ARKKITEHTUURI 5/2016, s. 12-25. ISBN 978-952-60-6882-4.

Häyrynen, M. 2015. Kouvola, puutarhakaupunki. Teoksessa A-K. Kippola & K. Seppänen (toim.) Maasta luotua. Menneen ajan puutarhasta biotaitteeseen. Kouvolan taidemuseon julkaisuja 27, s. 24-39. ISBN 951-8990-33-6.

Jokela, K. 1962. Valtionrautatiet puutarhurina. Teoksessa Valtionrautatiet 1937-1962, s. 822-826. Helsinki. Rautatiehallitus.

Joutsalmi, S. 2001. Asemapuistot. Teoksessa Hortus Fennicus - Suomen puutarhataide, s. 142-147. Helsinki: Viherympäristöliitto ry & Puutarhataiteen seura. ISBN 952-5225-13-5.

Lounatvuori, I. 2001. Kartanot – kulttuurimaiseman säätyläiset. Teoksessa Rakennusperintömme – kulttuuriympäristön lukukirja, s. 34-39. Museovirasto ja Rakennustieto Oy.

Rosengren, C. 2016. Maisema-arkkitehtuurista oppiala. Teoksessa Sinkkilä, Donner & Mannerla-Magnusson (toim.) Unelma paremmasta maailmasta. Aalto-yliopiston julkaisusarja TAIDE+MUOTOILU+ARKKITEHTUURI 5/2016, s. 78-89. ISBN 978-952-60-6882-4.

Seppänen, K. 2015. Tutkimattomia ovat puutarhureiden polut – Kouvolan seudun kartanopuutarhureita 1768-1910. Teoksessa A-K. Kippola & K. Seppänen (toim.) Maasta luotua. Menneen ajan puutarhasta biotaitteeseen. Kouvolan taidemuseon julkaisuja 27, s. 40-93. ISBN 951-8990-33-6.

Seppänen, K. 2015. Kymintehtaan tehtaantuistot 1875-1939. Vellikuppi, Kuusankoski-Seuran kotiseutujulkaisu 14, s. 6-23.

Seppänen, K. 2010. Esplanadi ja seekelpanoja. Vellikuppi, Kuusankoski-Seuran kotiseutujulkaisu 19, s. 12-16.

Sorsa, H. 2016. Maj-Lis Rosenbröijer ja moderni piha. Teoksessa Sinkkilä, Donner & Mannerla-Magnusson (toim.) Unelma paremmasta maailmasta. Aalto-yliopiston julkaisusarja TAIDE+MUOTOILU+ARKKITEHTUURI 5/2016, s. 52-59. ISBN 978-952-60-6882-4.

INTERNETLÄHTEET

Kouvolan kaupunki. Kaupunki ja hallinto. Tietoa Kouvola. <<http://www.kouvola.fi/index/kaupunkijahallinto/tietoa-kouvola/historia.html>> 22.1.2017

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY <<http://www.rky.fi/>> 22.1.2017.

Museoviraston kulttuuriympäristön palveluikkuna < <https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/>>7.4.2017

SELVITYKSET JA SUUNNITELMAT

Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavan maise-maselvitys. 2016. Kouvolan kaupunki. Pöyry Finland Oy.

Kouvolan luonnon erityispiirteitä. 2017. Luontoselvitys Kot-kansiipi.

Puolakantien alue, kaava nro 01/024, asemakaavaselostus 2016.

Matkakeskus, kaava nro 01/010, asemakaavaselostus 2017.

Kouvolan keskustavisio 2030. Arkkitehtitoimisto AJAK Oy. 2013.

Myllykosken tehtaan aitojen ulkopuoliset rakennukset. Ra-kennushistoriallinen selvitys. Arkkitehtisuunnittelu Arcade Oy. 2013.

Voikkaan asemakaavan muutos. Alueen rakennushistoriaa. Kuusankosken kaupunki. Pöyry Environment Oy. 2008.

SUULLISET LÄHTEET

Kouvolan entisen kaupunginpuutarhurin Sakari Värrin haas-tattelu 27.4.2017

Inkeröisten ”seniorisuunnittelijoiden” haastattelu syyskuussa 2016.

JULKAISEMATTOMAT LÄHTEET

Seppänen, K. Kouvolan asemapuisto, näyttelytekstin luonnos.

Perkka, R. Yrjö Kotosen muistokirjoitus.

KIRJALLISET ARKISTOLÄHTEET

Kouvolan kaupunginarkisto: Kouvolan kauppalanhallituksen vuosikertomukset 1922-1959

Kouvolan kaupunginarkisto: Kouvolan kaupunginhallituksen vuosikertomukset 1960-1970

KUVALLISET ARKISTOLÄHTEET

Arkkitehtuurimuseo

Elinkeinoelämän keskusarkisto (ELKA)

Kouvolan Kaupunginmuseo (KKM)

Puolustushallinnon Rakennuslaitoksen arkisto (PHRAKL)

Suomen Rautatiemuseo

UPM:n keskusarkisto (aineisto saatu Kouvolan kaupunginmu-seon Kimmo Seppäseltä)

KUVALÄHTEET

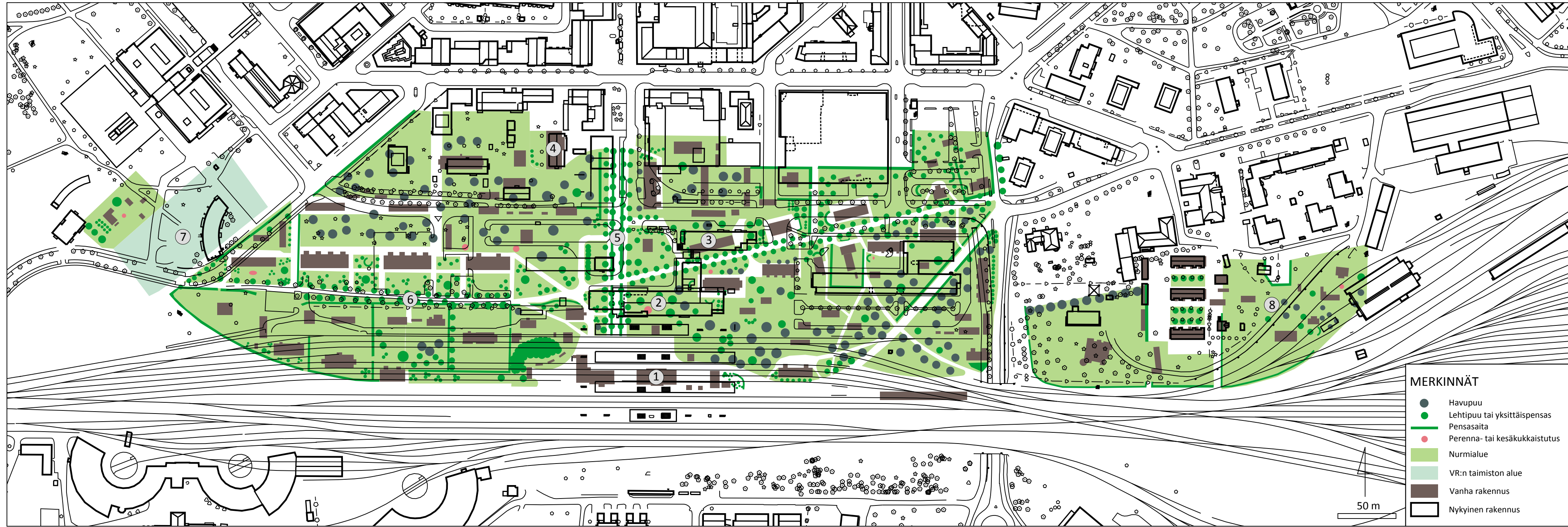
Kuvat tekijän, ellei kuvan yhteydessä toisin mainita.

LIITTEET

LIITE 1: Kouvolan asemayhdyskunta vuonna 1957 verrattuna nykytilanteeseen

LIITE 2: Jussi Jänneksen laatima Urheilupuiston suunnitelma vuodelta 1964

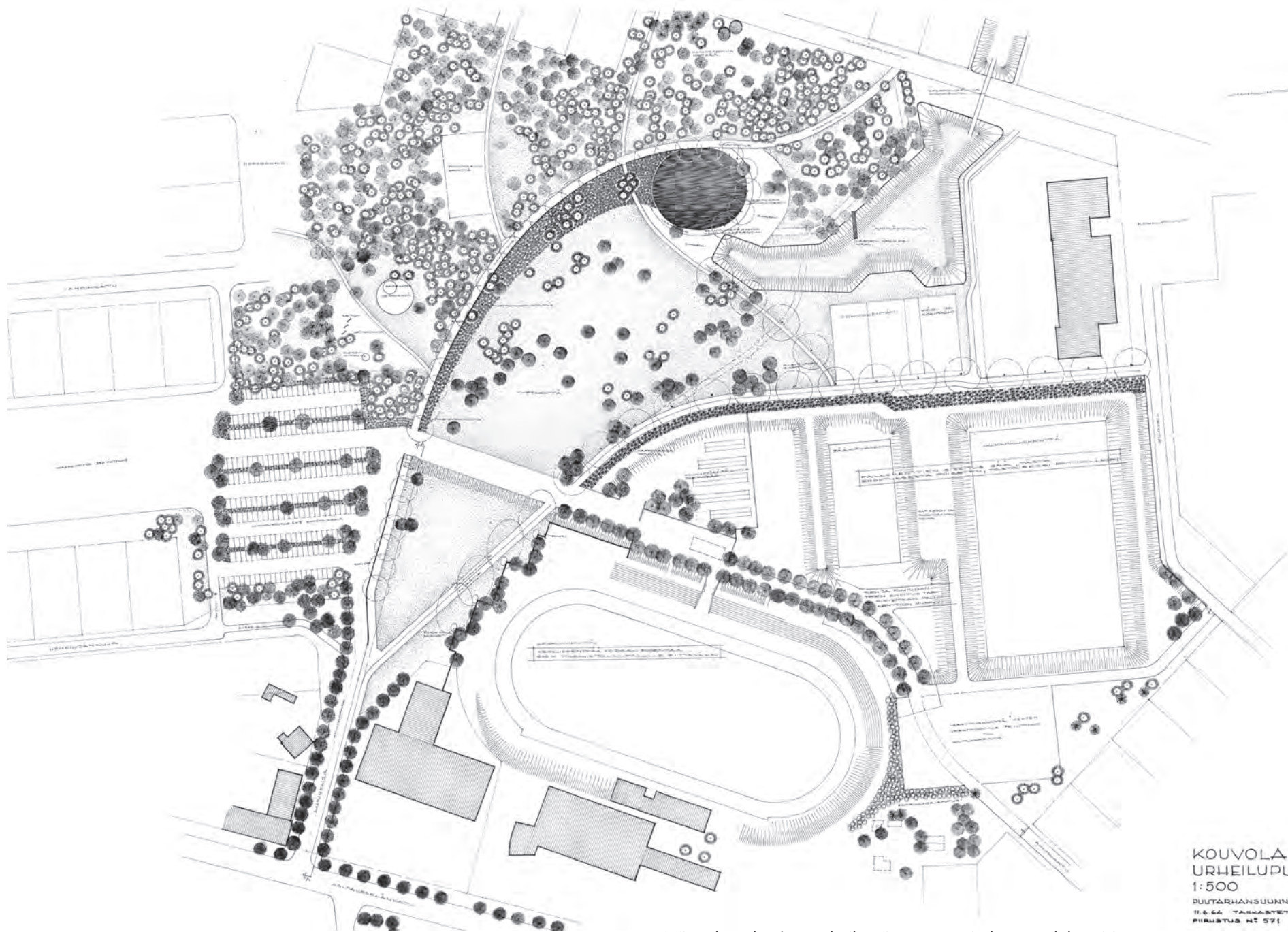
LIITE 3: Jussi Jänneksen laatima Kaupungintalon puiston suunnitelma vuodelta 1966



- 1. Vanha asemarakennus vuodelta 1889
- 2. Nykyinen asemarakennus 1960
- 3. Postin talo 1960
- 4. Aseman koulu vuodelta 1897

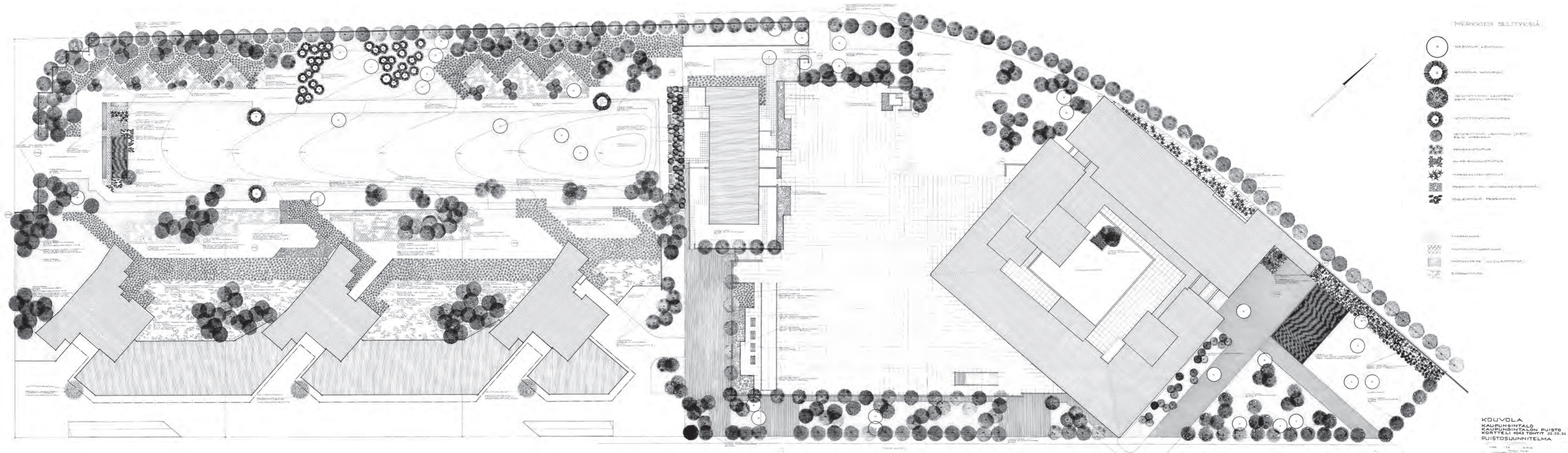
- 5. Asemakatu
- 6. Välimaantie
- 7. VR:n taimisto
- 8. "Kotosenmäki"

Liite 1
 Kouvolan asemayhdyskunta vuonna 1957
 digitoituna nykytilanteen alle
 1:2500



KOUVOLA
URHEILUPIISTO
1:500
PUUTARHANSUUNNITTELI JUSSI JÄNNE
11.6.64 TARKASTETTU 17.8.64
PIIRUSTUS N:o 571

Jussi Jänneksen laatima Urheilupuiston suunnitelma vuodelta 1964
(Arkkitehtuurimuseo)



KOUVOLA
 KAUPUNGIN TALO
 KAUPUNGIN TALON PUISTO
 KORTTELI 1042 TONTIT 22, 23, 24
 PUISTOSUUNNITELMA

Jussi Jänneksen laatima Kaupungintalon puiston suunnitelma
 vuodelta 1966 (Arkkitehtuurimuseo)