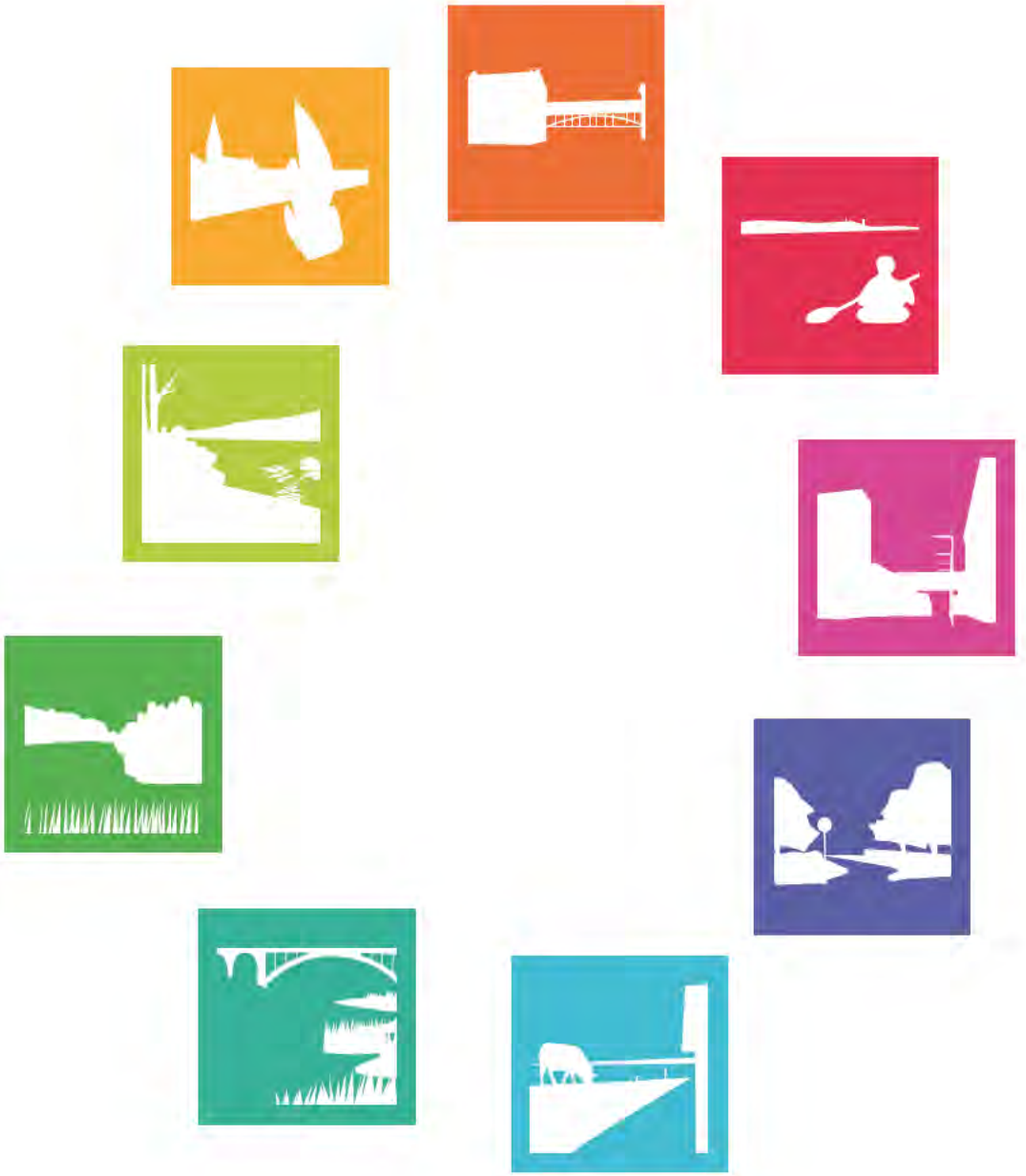


KYMIJOEN KEHÄ

RANTAREITTISUUNNITELMA KOUVOLAAN

Diplomityö | Minna-Maija Sillanpää
Aalto-yliopisto | Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu
Arkkitehtuurin laitos | Maisema-arkkitehtuuri | 2015

KYMIJOEN KEHÄ
RANTAREITTISUUNNITELMA KOUVOLAAN

Diplomityö | Minna-Maija Sillanpää
Aalto-yliopisto | Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu
Arkkitehtuurin laitos | Maisema-arkkitehtuuri | 2015

ALKUSANAT

Tutustuin Kouvolaan ensimmäisen kerran vuonna 2012 ollessani kesätöissä kaavoitusharjoittelijana Kouvolan kaupungin teknisen ja ympäristötoimialan maankäytössä. Tätä ennen Kouvola oli paikkana minulle vielä tuntematon. Tällöin tutustuin myös ideaan tämän diplomityön reittisuunnitelmasta. Tein kesän aikana taustatyötä reittisuunnitelmaa varten sekä olin suunnittelemassa alustavaa reittilinjausta.

Kun diplomityön tekeminen tuli ajankohtaiseksi oli itselläni noussut kiinnostus aiheen jatkotyöstämiseen. Aiheen parissa saisin yhdistää hyvin opintojeni sisältöä niin yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelusta kuin maisema-arkkitehtuuristakin. Kouvolan kaupunki halusi edistää reitin toteutumista ja tarvitsi lisämateriaalia virallisen ulkoilureittisuunnitelman tueksi. Näin sain mahdollisuuden tehdä reittisuunnitelmasta diplomityön.

Kiitos Kouvolan kaupungille ja erityisesti kaavoituspäällikkö Hannu Tyllille siitä, että olen saanut mahdollisuuden tämän työn tekemiseen ja ohjauksesta työn eri vaiheissa. Kiitos ohjauksesta professori Trevor Harrisille ja maisema-arkkitehti Varpu Mikolalle. Lopuksi kiitos perheelleni, läheisilleni ja ystävilleni tuesta sekä kannustuksesta diplomityön teon aikana.

TIIVISTELMÄ

Tekijä: Minna-Maija Sillanpää
Työn nimi: Kymijoen kehä - Rantareittisuunnitelma Kouvolaan
Laitos: Arkkitehtuurin laitos
Professuuri: Yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelu
Professuurikoodi: A-36
Työn valvoja: professori Trevor Harris
Työn ohjaajat: Kouvolan kaavoituspäällikkö Hannu Tylli,
maisema-arkkitehti Varpu Mikola
Kieli: Suomi
Vuosi: 2015
Sivumäärä (selostus): 160
Avainsanat: ulkoilureitti, rantareitti, Kouvola, Kymijoki

Diplomityössä on laadittu Kouvolan ydinalueille suunnitelma ulkoilureitistä. Tarkoituksena on ollut suunnitella laadukas ja monipuolinen pyöräillen ja kävellen kuljettava noin 25 km pitkä lenkki. Työ on tehty Kouvolan kaupungille ja sen on tarkoituksena olla havainnollistavaa materiaalia jatkosuunnittelua varten. Reitti on merkitty ohjeellisena ulkoiluyhteytenä osayleiskaavaan. Se sijoittuu keskeiselle kaupunkialueelle, jossa sijaitsee kolme keskustaa noin viiden kilometrin etäisyydellä toisistaan: Kouvolan ydinkeskusta, Kuusankoski ja Koria. Lisäksi alueella kulkee Kymijoki. Reitin tavoitteena on parantaa keskusten välisiä yhteyksiä toiminnallisesti, kehittää Kymijoen rantojen virkistyskäyttöä ja tuoda alueen monipuoliset kulttuuri- ja luontokohteet paremmin saavutettaviksi. Reitti pohjautuu olemassa oleviin yhteyksiin parantaen pyöräilyn ja kävelyn mahdollisuuksia.

Alueesta on kerätty lähtötietoja. Työssä selvitetään tarkastelualueen yhdyskunta- ja maisemarakenteellista asemaa sekä inventoidaan ja analysoidaan alueen historiaa, luonnonoloja, rakennettuja kohteita, maisemaa, toimintoja ja liikennettä. Alueen nykyistä kaavoitustilannetta ja väestötietoja tarkastellaan. Lisäksi huomioidaan asukkaille suunnatun pehmoGIS kyselyn tulokset. Kyselyn teetti Kouvolan kaupunki vuonna 2012. Aluetta on tutkittu monilla maastokäynneillä kesän 2012, syksyn 2014 ja talven sekä kevään 2015 aikana.

Työssä on esitetty lähtötietojen sekä reittisuunnitelmalle asetettujen tavoitteiden johtopäätöksenä reittilinjaus. Työssä on tutkittu reittilinjauksen liittymistä ympäristöön ja reitille saapumista. On tutkittu erilaisia referenssejä yhtenäisistä ulkoilureiteistä. Lisäksi on tutkittu ulkoilureittien suunnitteluun liittyviä ohjeita.

Reittisuunnitelman alue on maisemaltaan ja luonto- sekä kulttuurikohteiltaan monipuolinen. Reitti kulkee läpi Kouvolan keskustan kävelykadun ja kohtaa Kymijoen rannat Kuusaanlammella sekä Alakylässä. Reitti on vahvasti kytkeytynyt Kymijokeen, jonka maisemallinen ja toiminnallinen arvo tulee reitillä esiin. Reitti on suunniteltu niin, että sen varrelta löytyy paljon luonnontilaisia suojelukohteita, näköalapaikkoja, rantapaikkoja ja monenlaista rantareittiä. Kulttuurihistoriaa reitillä edustavat muun muassa Kymintehtaan alue, Alakylän pelto- ja kylämaisemat sekä Ruotsulan maalinnakkeet. Lisäksi reitillä on monia kaupallisen ja urheilutoiminnan kohteita sekä rakennettuja puistoalueita.

Reitistä on tehty suunnitelma. Reittisuunnitelmassa on esitetty reitistä yhdeksän osa-alueen visio, jossa on huomioitu eri alueiden ominaispiirteet. Reitin varrelle on kehitetty kohokohtia jäsentämään reittiä. Myös reitin toteuttamista vaiheittain on kuvailtu. Osa-alueissa on kerrottu tarkemmin millaisena ja miten reitti linjataan sekä miten sen ympäristöä sekä toiminnallista käyttöä kehitetään. Erityisesti kohokohtia on havainnollistettu. Työssä tarkennetaan kahteen osa-alueeseen. Tarkennusalueet ovat reitin kehittämisen kannalta merkittäviä ja vaativat paljon muutoksia. Ensimmäinen kohde on luonnontilainen Kuusaanlammen ranta-alue ja toinen on kulttuurihistoriallisesti arvokas Kymintehtaan tehdasalue.

ABSTRACT

Author: Minna-Maija Sillanpää
Title of thesis: Kymi river circle – a riverside route plan to Kouvola
Department: Department of Architecture
Professorship: Urban and city planning
Code of professorship: A-36
Thesis supervisor: professor Trevor Harris
Thesis advisors: Hannu Tylli, head of Kouvola city planning
Varpu Mikola, landscape architect
Language: Finnish
Year: 2015
Number of pages (report): 160
Keywords: an outdoor recreational route, a riverside route, Kouvola, Kymi river

In this master's thesis a plan for an outdoor recreational route located in Kouvola is presented. The purpose has been to plan a high quality and versatile route with a length of 25 km for pedestrians and cyclists. The work has been conducted for the city of Kouvola. It is intended to serve as an illustration for further planning. The route is shown as an indicative outdoor recreational route in a component master plan. The route is located in the central urban area of Kouvola. There are three centers within five kilometers from each other: the city center of Kouvola, Kuusankoski and Koria. In addition, an important aspect of the area is the Kymi river. The aim of the route is to improve functional connections between the centers, develop the recreational activities on the Kymi riverfront and improve the accessibility of the cultural and natural sites of the area. The route is based on existing connections and it improves the possibilities for cycling and walking.

Initial data has been gathered from the area. In the thesis the urban and landscape structure are investigated in addition to the history, natural conditions, constructed sites, landscape, functions and transportation. The current zoning situation and demographics are studied. In addition, the results from a survey targeted to the inhabitants are observed. The survey was conducted by the city of Kouvola in 2012. The area has been studied on multiple fieldworks during the summer of 2012, fall 2014 and winter and summer of 2015.

In the thesis a course for the route based on the set objectives and the initial data is presented. The coexistence of the route with its surroundings and entry to the route are investigated. Instructions for planning recreational routes are studied. In addition, other continuous recreational routes are investigated.

The landscape and the natural and cultural sites in the route plan are diverse. The route slices through the pedestrian street of the Kouvola center and meets the shores of the Kymi river in Kuusaanlampi and Alakylä. The landscape and functionality of the Kymi river are vital for the route. There are multiple reserves in their natural state, scenic spots and waterfronts in addition to a wide range of riverside routes. The sites with cultural historical importance include the industrial zone of Kymintehdas, the field and town scenery of Alakylä and the trenches of Routsula. In addition, the route has multiple locations for commercial and sports activities and built parks.

A plan has been made for the route. The route plan presents a vision of the route with nine subsections that reflect the characteristics of each area. Highlights have been devised in order to structure the route. The improvement of the route has been described in phases. In the subsections the outline and construction of the route together with the improvements on the surroundings and functions are further discussed. Especially the highlights are illustrated. Two subsections are further explored in the thesis. These areas require significant changes and they differ from each other. First area is a natural riverfront in Kuusaanlampi and another is the industrial area of Kymintehdas which has cultural historical importance.

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO 11

I LÄHTÖKOHTIA 13

1. LÄHTÖTILANNE 14
- 1.1 SUUNNITTELUALUE 14
- 1.2 REITTISUUNNITELMAN TAVOITTEET 14
- 1.3 HANKKEEN TAUSTAA 16

2. INVENTOINTI JA ANALYSOINTI 18
- 2.1 KYMENLAAKSON YHDYSKUNTARAKENNE JA MAISEMARAKENNE 20
- 2.2 HISTORIA 22
- 2.4 LUONNONOLOT 28
- 2.5 MERKITTÄVÄT RAKENNETUT KOHTEET 32
- 2.6 MAISEMALLINEN ANALYYSI 36
- 2.7 REITISTÖ JA TOIMINNOT 42
- 2.8 JULKINEN LIIKENNE 44
- 2.9 ALUEEN SUUNNITTELUTILANNE 46
- 2.10 VÄESTÖTIEDOT 50
- 2.11 MAANOMISTUS 50
- 2.12 ASUKKAIDEN KEHITYSTOIVEITA 50
- 2.13 ANALYYSIEN YHTEENVETO JA VAIKUTUKSET REITTILINJAUKSEEN 54

II REITTILINJAUS 57

3. REITTILINJAUS 58
- 3.1 REITTILINJAUKSEN TARKASTELU 58
- 3.2 REITIN LIITTYMINEN YMPÄRISTÖÖN 60
- 3.3 REITILLE SAAPUMINEN 62

4. REFERENSSIKOHTEET 64
- 4.1 ATLANTA BELTLINE 66
- 4.2 JYVÄSJÄRVEN RANTARAITTI 66
- 4.3 EMSCHER PARK RADWEG 67

5. ULKOILUREITTIEN SUUNNITTELU 68
- 5.1 REITTI 68
- 5.2 TOIMINNOT 70
- 5.3 YMPÄRISTÖ 70
- 5.4 YHTEENVETO REITTIEN SUUNNITTELUSTA 71

III REITTISUUNNITELMA 73

6. VISIO ALUEIDEN OMINAISPIIRTEISTÄ 74
- 6.1 REITIN LUONTEENPIIRTEET 76
- 6.2 REITIN KORKEUSSUHTEET 78

7. REITIN TOTEUTUS 80
- 7.1 SUUNNITTELUVAIHEET 80
- 7.2 TOTEUTUSVAIHEET 80

8. OSA-ALUEET 84
- 8.1 KUUSAANLAMPI JA SÄÄKSNIEMI 85
- 8.2 TARKENNUS: KUUSAANLAMPI 91
- 8.3 KYMINTEHDAS 99
- 8.4 TARKENNUS: KYMINTEHTAAN TEHDASALUE 105
- 8.5 KUUSANKOSKEN KESKUSTA 113
- 8.6 NISKALA 119
- 8.7 KELTTI JA RUOTSULA 125
- 8.8 KALLIONIEMI 131
- 8.9 ALAKYLÄ 137
- 8.10 REKOLA JA SARKOLA 143
- 8.11 KOUVOLAN YDINKESKUSTA 149

IV YHTEENVETO 153

LÄHTEET 156

JOHDANTO

Diplomityössä on laadittu Kouvolan ydinalueille ulkoilureitti. Tarkoituksena on ollut suunnitella laadukas ja monipuolinen pyöräillen ja kävellen kuljettava noin 25 km pitkä lenkki.

Reitti sijoittuu Kouvolan keskeiselle kaupunkialueelle, jossa sijaitsee kolme keskustaa noin viiden kilometrin etäisyydellä toisistaan: Kouvolan ydinkeskusta, Kuusankoski ja Koria. Reitin on tarkoitus yhdistää keskuksia toiminnallisesti parantamalla yhteyksiä niiden välillä. Keskusten välillä kulkee Kymijoki. Reitti tuo Kymijoen rannat paremmin saavutettaviksi ja niiden virkistyskäytön mahdolliseksi. Samalla tuodaan alueen monipuoliset kulttuuri- ja luontokohteet paremmin esille. Reitin on tarkoitus parantaa nykyisiä kevyenliikenteen yhteyksiä pohjautuen olemassa oleviin yhteyksiin.

Diplomityö on laadittu Kouvolan kaupungin maankäytön suunnittelun yksikölle osittain työsuhteessa ja osittain itsenäisesti. Työskentely kaupungilla tapahtui syksyn 2014 aikana ja itsenäinen työskentely kevään sekä kesän 2015 aikana. Työn pohjana on jo vuonna 2012 kesätöissä tehtyjä inventointeja, analysointeja ja alustavaa suunnittelua alueesta. Työn tarkoitus on olla havainnollistavaa materiaalia kaupungissa valmisteilla olevaa ulkoilureittisuunnitelmaa varten. Se on idealuontoinen esitys koko reittialueesta ja reitin varren pitkän aikavälin kehityksestä.

Diplomityö jakautuu kolmeen osaan. Ensimmäinen osa koostuu inventoiduista ja analysoiduista lähtötiedoista sekä suunnittelua varten tutkitusta taustasta. Alueen historiaa ja nykytilaa on valaistu eri osa-alueilta analysoiden, inventoiden ja kokoamalla alueelta aiemmin tehdyt selvitykset.

Toisessa osassa on esitetty lähtötiedoista ja työn tavoitteista johdettu reittilinjaus. Reittilinjauksen osalta on tutkittu sen liittymistä ympäristöön ja reitille saapumista. Suunnitelmalle on otettu referenssikohteiksi eri puolilta maailmaa yhtenäisiä reittisuunnitelmia. Reiteistä otetaan ideoita seuraavassa osassa käsiteltävän reitin yleissuunnitelman pohjalle. Suunnittelua varten on lisäksi tutkittu lisäksi yleistä taustatietoa reitin, sen toiminnallisuuden ja lähiympäristön suunnittelua tukemaan.

Kolmannessa osassa esitellään reittisuunnitelma. Reittisuunnitelma koostuu yhdeksän osa-alueen visiosta ja osa-alueittain läpikäydyistä suunnitelmista. Lisäksi käydään läpi reitin toteuttamista vaiheittain ja esitetään ideoita reitin varrelle yhtenäisyyttä tuovista kalusteista ja rakenteista. Yleissuunnitelmassa on esitetty reitti, reitin varrelle suunnitellut toiminnot ja ympäristön kehittämistä alueiden ominaispiirteistä lähtöisin. Reittisuunnitelman yhteydessä tarkennetaan kahteen erityyppiseen alueeseen, jotka ovat reitin kehittämisen kannalta merkittäviä. Ensimmäinen kohde on luonnontilainen Kuusaanlammen ranta, jonka kehittämistä ehdotetaan luonnon lähtökohtien mukaan rakennettavaksi rantatoimintojen kohteeksi. Toinen kohde on rakennettu Kymintehtaan käytöstä poistunut tehdas-alue, jonka ympäristön käyttöä kehitetään.

I LÄHTÖKOHTIA

1. LÄHTÖTILANNE

1.1 SUUNNITTELUALUE

Kouvolan kaupunki on Suomen kymmeneksi suurin kunta ja Kymenlaakson toinen ja suurin maakuntakeskus. Nykyinen Kouvola on muodostunut vuoden 2009 kuntaliitoksien myötä, jolloin entisen Kouvolan, Anjalankosken ja Kuusankosken kaupungit sekä Elimäen, Jaalan ja Valkealan kunnat muodostivat kaupungin. Asukkaita Kouvolassa on 86 292[1]. Kouvolan naapurikunnat ovat Hamina, Heinola, Iitti, Kotka, Lapinjärvi, Loviisa, Luumäki, Miehikkälä, Mäntyharju, Pyhtää ja Savitaipale. Kouvolan läpi virtaa Kymijoki.

Diplomityön suunnittelualue sijoittuu Kouvolan keskeiselle kaupunkialueelle. Tälle kaupunkialueelle kuuluu Kouvolan tiheimmin asuttuja keskusta-alueita. Diplomityön suunnittelualueesta noin kilometrin etäisyydellä asuu lähes puolet Kouvolan asukkaista. Kaupungin maankäytön suunnittelu on viime vuosien ajan keskittynyt keskeiseen kaupunkialueeseen ja sen tiivistämiseen. Näiden alueiden kehittäminen tulee jatkumaan tulevien vuosien aikana.

Suunnittelualue on maisemaltaan ja luonto- sekä kulttuurikohteiltaan monipuolinen. Reitti kulkee läpi Kouvolan keskustan kävelykadun ja kohtaa Kymijoen rannat Kuusaanlammella sekä Alakylässä. Reitti on vahvasti kytkeytynyt Kymijokeen, jonka maisemallinen ja toiminnallinen arvo tulee reitillä esiin.

Suunnittelualueeksi on rajattu kehämäinen alue, joka rajaa reittisuunnitelman taustalla olevaa inventointia ja analysointia sekä suunnitelmassa esitettävää ympäristöä. Rajaus on muotoutunut ulkoilureitille asetetusta tavoitteesta. Tavoitteena on yhdistää keskustat, joki ja joen varren kohteet kehämäisellä reitillä. Kehämäinen ulkoilureitti muodostuu rakentamalla uusia osuuksia olemassa olevien ja kehitettävien yhteyksien välille. Reittisuunnitelmaan kuuluu jo olemassa olevia asfaltoituja pyöräilyn ja jalankulun väyliä sekä kehitettäviä osuuksia kuten sorateitä, vähäliikenteistä ajoteitä ja kivituhkapintaisia sekä puurakenteisia osuuksia.

1 väestörekisterikeskus 2015

1.2 REITTISUUNNITELMAN TAVOITTEET

Reittisuunnitelman tavoitteena on parantaa keskustojen välistä toiminnallista yhteyttä, kehittää Kymijoen rantojen virkistyskäyttöä ja tuoda alueen kulttuuri- sekä luontokohteita paremmin saavutettaviksi. Suunnitelmassa pyritään ottamaan huomioon monipuolisesti kaupunkirakenteeseen, virkistykseen, liikuntaan, paikallisuuteen, elinkeinoelämään, ekologiaan ja yhteisöllisyyteen vaikuttavia tekijöitä.

KAUPUNKIRAKENNE

Erilaisten kävelyn ja pyöräilyn kulkuväylien toteuttaminen edistää liikkumista. Kulkuväylät palvelevat monenlaisia liikkumistarpeita. Näitä ovat esimerkiksi siirtyminen paikasta toiseen, ulkoilu ja kuntoilu. Niitä käytetään myös liityntämatkantekoon eli matkaan esimerkiksi työpaikalta tai kotoa julkisen liikennevälineen pysäkille. Erilaiset kulkuväylät ovat suosittuja kohtaamis- ja leikkipaikkoja. Niillä on merkitys kansanterveydelle[2].

Reittisuunnitelma kehittää kaupunkirakenteen laatua parantaen keskustoista toiseen liikkumista. Se parantaa ranta-alueiden ja kulttuuri- sekä luontokohteiden saavutettavuutta. Se tukeutuu nykyiseen taajamarakenteeseen ja lisää pyöräilyn sekä kävelyn mahdollisuuksia. Rakenteen parannuksilla kehitetään ekologisesti toimivampaa kaupunkiympäristöä. Yksityisautoilun määrään voidaan vaikuttaa kehittämällä turvallisia ja houkuttelevia pyöräily-yhteyksiä. Reitti parantaa mahdollisuuksia tehdä fyysisesti aktiivisia valintoja arkielämässä. Mahdollisuudet parantuvat vapaa-ajan liikkumisen ja lähiulkoilun lisäksi myös työ-, opiskelu-, ja koulumatkojen tekoon.

VIRKISTYS

Liikkumisympäristön tulisi myös olla kiinnostava tarjoamalla erilaisia virkistysmahdollisuuksia eli vapaa-ajan oleskelua ja ulkoilua. Ulkoilureitit ja muut liikkumiseen tarkoitetut alueet kuten pyörätiet ja jalankulkuväylät yhdessä ulkoilualueiden ja puistojen kanssa tarjoavat tärkeitä lähivirkistysmahdollisuuksia[3].

Virkistyskäytöstä koituu myös kunnalle epäsuorasti monenlaisia hyötyjä kuten työkyvyn ylläpitäminen ja sairauksien ehkäiseminen. Metlan tekemästä ”Luonnon virkistyskäyttö 2010” tutkimuk-

2 Tiehallinto, 2005, 9-10

3 Sievänen & Neuvonen, 2011, 12

Kaavio 1 Kouvolan sijainti Suomessa.

Kaavio 2 Kouvola ja Kymenlaakson maakunta.

Kaavio 3 Kouvolan kaupungin kuntarajat ja ennen vuoden 2009 kuntaliitosta olleet paikkakuntien rajat.

Kaavio 4 Reittisuunnitelma ja sen tavoitteet. Tavoite on yhdistää keskustat, joki ja keskustojen väliset joen varren kohteet kehämäisellä reitillä.

sesta ilmenee luonnon virkistyskäytön vaikutukset muun muassa rentoutumiseen, lepäämiseen, sosiaalinen kanssakäymiseen, itsensä kehittämiseen ja ympäristönvaihtoon. Tuloksissa käy ilmi, että vahvimpia luonnon elpymiskokemuksia saatiin metsä- tai peltoympäristöissä, jotka sisälsivät vesielementin.[4]

Kymijoen rannat tarjoavat monenlaisia virkistyskokemuksia. Ne sisältävät niin veden läheisyyden kuin metsän rauhan ja avoimet peltoympäristöt. Linkittämällä reitin avulla ulkoilualueita toisiinsa luodaan alueista helpommin saavutettavia. Näin reitin läheisten virkistysalueiden käyttöä saadaan lisättyä.

LIIKUNTA

Tällä hetkellä väestö liikkuu liian vähän. Vain joka toinen aikuinen ja kaksi kolmasosaa lapsista liikkuvat riittävästi terveytensä kannalta[5]. Väestön keski-ikä kasvaa ja tulevaisuuden vanhusten terveydestä on pidettävä huolta. Arkiliikunta on vähentynyt, mutta esimerkiksi pyöräilyn määrä on nousussa[6]. Elinympäristön tulisikin edistää arkiliikuntaa tarjoamalla suotuisia liikunnan olosuhteita.

Suunniteltava ulkoilureitti parantaa myös liikunnan olosuhteita, sillä se on kaikille avoin ja maksuton ulkoilu- ja liikunta-alue. Reittiä voivat käyttää monenlaiset liikkujat kuntoilijoista kävelijöihin, pyöräilijöihin ja retkeilijöihin.

YHTEISÖLLISYYS

Suunnitelma tarjoaa mahdollisuuksia yhteisölliselle toiminnalle. Se kannustaa sosiaaliseen kanssakäymiseen ja oma-aloitteisuuteen tarjoamalla monenlaisia yhteisöllisiä toiminnan mahdollisuuksia. Suunnittelulla voidaan vaikuttaa ihmisten suhteeseen heidän elinympäristöönsä.

EKOLOGIA

Kymijoen rannat sisältävät paljon erilaisia luontoarvoja. Ympäristön kehitystä ehdotetaan luonnon monimuotoisuutta ja luontoarvoja vaalien, huomioiden luontokohteet ja ekologiset yhteydet.

4 Sievänen & Neuvonen, 2011, *7*, 129

5 Hentilä & Joki-Korpela, 2005, *4*

6 Sievänen & Neuvonen, 2011, *7*, 41

PAIKALLISUUS

Suunnitelmalla parannetaan kaupungin identiteettiä. Kymijoen varren historialliset ympäristöt otetaan käyttöön ja linkitetään reitillä toisiinsa. Joenvarsi kertoo eri ajanjaksojen tapahtumista kuten vanhoista kylistä, teollisuushistoriasta, valtioiden rajasta, sotahistoriasta, maataloudesta ja liikenteen historiasta. Suunnitelma vaalii historian arvoja ja pyrkii korostamaan niitä maisema-arkkitehtuurin ja kaupunkisuunnittelun keinoin.

ELINKEINOELÄMÄ

Suunnitelma luo edellytyksiä vahvistaa paikallista elinkeinoelämää. Joen rantoja kehitetään asukkaiden virkistyskäyttöön. Reitti ja reitin toiminnot tuovat mahdollisuuksia yrittäjien toiminnalle ja alueen kehittymiselle luonto- ja kulttuurimatkailukohteena.

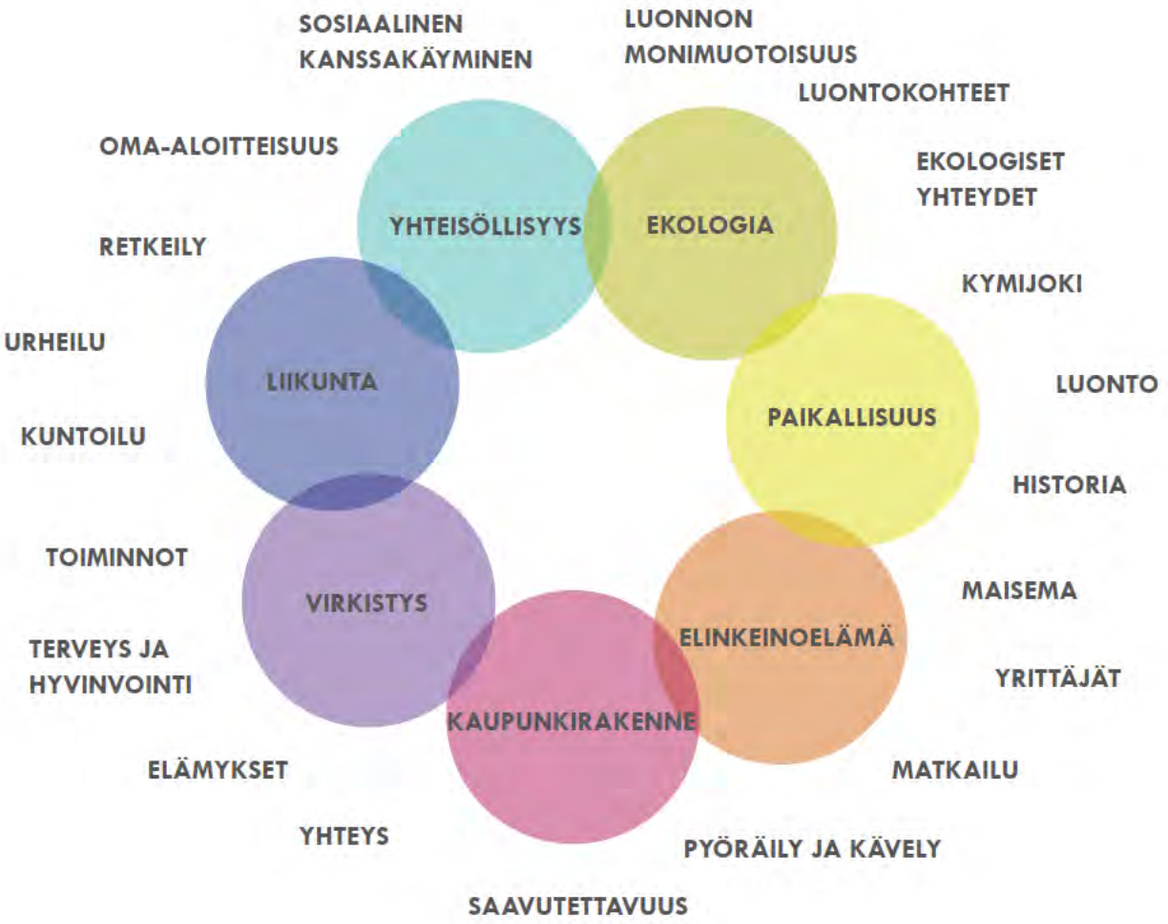
1.3 HANKKEEN TAUSTAA

Tarve keskeisen kaupunkialueen rakenteen eheyttämiselle on huomioitu kuntaliitosten jälkeen kun uusi Kouvola on syntynyt. Suunnittelualue on tätä ennen sijainnut entisten Kuusankosken ja Kouvolan kaupunkien alueilla. Tätä ennen osalle suunnittelualueen rantaalueista on tehty yleissuunnitelmia entisessä Kuusankosken kunnassa vuosina 2008-2009. Varsinainen idea reitistä oli esillä ensimmäisen kerran vuonna 2011 osana Kouvolan keskustavisio 2030 suunnitelmaa. Keskustavisiossa tarkastellaan Kouvolan keskeistä kaupunkialuetta ja se koostuu kolmesta kehittämisen vyöhykkeestä: ydinkeskustasta, ydinkeskustan lähiympäristöstä ja Kymijoen muodostamasta kehästä.

Keväällä 2012 tehtiin pehmoGIS-kysely kehittämisideoista reitin alueelle. PehmoGIS on ympäristön käyttäjien tuottamaa paikkatietoa, joka on yleensä kokemuksellista. Tämän jälkeen vuoden 2012 kesällä on inventoitu ja analysoitu reittialuetta ja luotu alustava yleissuunnitelmaluonnos koko reitin alueelta.

Ulkoilureittiyhteys on merkitty tällä hetkellä vireillä olevaan Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavaan merkinnällä ”ohjeellinen ulkoilureitti”. Kaavaluonnos on ollut kuntalaisten kommentoitavana 26.3.2014 – 9.5.2014. Kaavasta on nähtävänä kaavaehdotus 29.7.-31.8.2015.

Kouvolan kaupunki tulee tekemään ulkoilureitistä ulkoilureittisuunnitelman. Diplomityön tarkoituksena on toimia tukena ja taustatyönä ulkoilureittisuunnitelmaa varten.



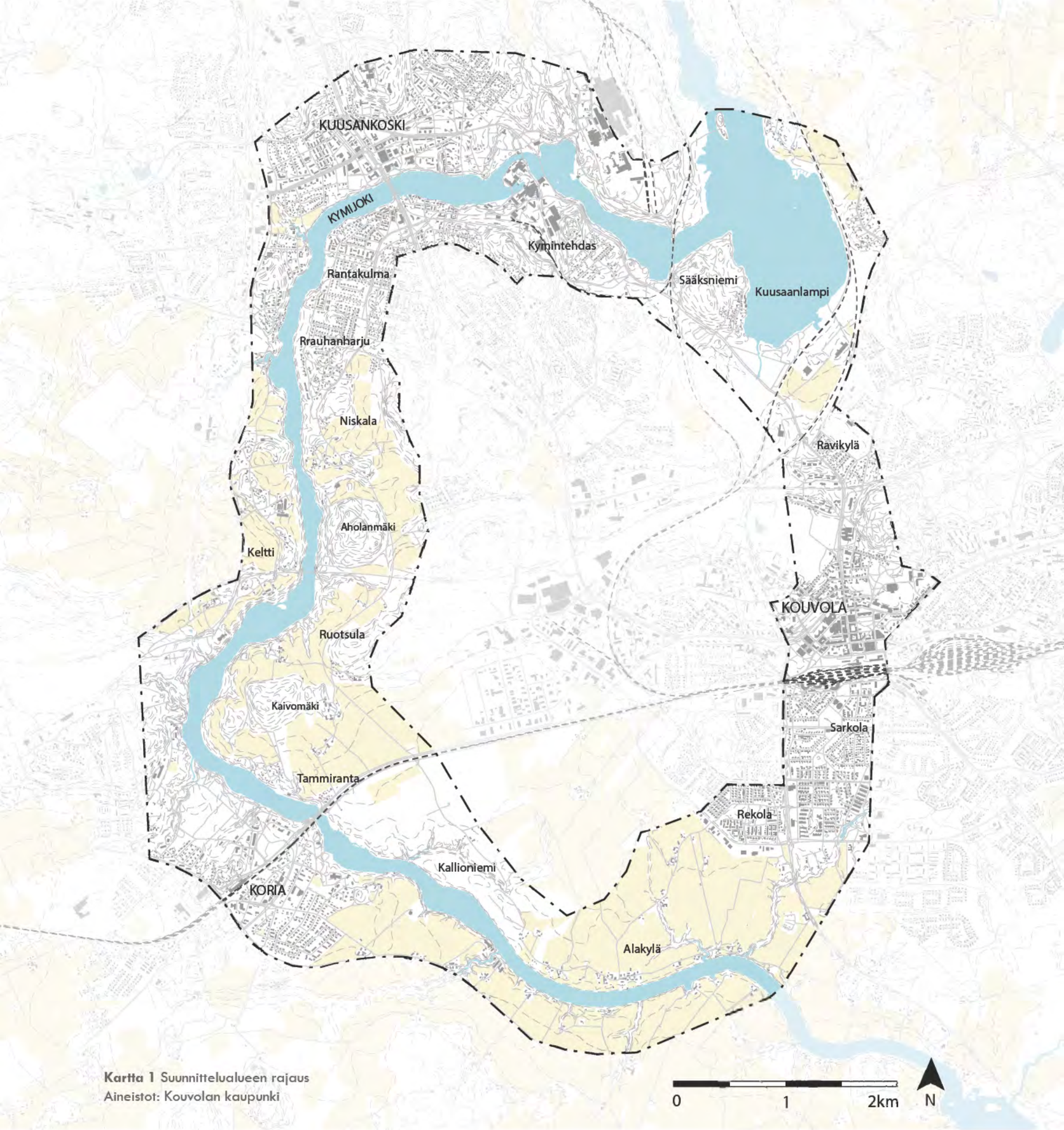
Kaavio 5 Suunnittelussa huomioon otettavia asioita.

Kaavio 6 Aikajana hankkeen kehittymisen taustasta.

2. INVENTOINTI JA ANALYSOINTI

Lähtötietojen keräämistä ja suunnitelmaa varten on rajattu kehämäinen suunnittelualue. Lähtötietojen keräämisessä keskitytään tähän alueeseen, mutta tutkitaan myös ympäröivää aluetta. Alue käsittää Kouvolan ydinkeskustan, Kuusankosken ja Korian keskustojen väliset alueet Kymijoen rannoilla. Suunnittelualueen leveys vaihtelee 2,3 kilometristä 0,8 kilometriin. Alueen rajaus perustuu eri alueilla eri asioihin kuten katuihin ja teihin, jokiuomaa reunustaviin selänteisiin ja havainnointietäisyyksiin.

Luvussa selvitetään tarkastelualueen yhdyskunta- ja maisemarakenteellista asemaa sekä inventoidaan ja analysoidaan alueen historiaa, luonnonoloja, rakennettuja kohteita, maisemaa, toimintoja ja liikennettä. Alueen nykyistä kaavoitustilannetta ja väestötietoja tarkastellaan. Lisäksi huomioidaan asukkaille suunnatun pehmoGIS kyselyn tulokset. Kyselyn teetti Kouvolan kaupunki vuonna 2012. Aluetta on tutkittu monilla maastokäynneillä kesän 2012, syksyn 2014 ja talven sekä kevään 2015 aikana.



Kartta 1 Suunnittelualueen rajaus
Aineistot: Kouvolan kaupunki

suunnittelualueen rajaus

2.1 KYMENLAAKSON YHDYSKUNTARAKENNE JA MAISEMARAKENNE

MAISEMARAKENNE

Kymenlaakson alueella maisemarakenteessa erottuvat selkeästi itä-länsi-suuntaiset Ensimmäinen ja Toinen Salpausselkä. Suomen kolme Salpausselkää ovat syntyneet jääkauden tuloksena jäätikön sulaessa kun jäätikön reuna hiljalleen vetäytyi, mutta vetäytyminen pysähtyi välillä ilmaston viilennyttyä. Merkittävä maiseman elementti on myös koko maakunnan halki Päijänteestä Suomenlahteen virtaava Kymijoen uoma ja sen laaksoalueet. Maankohoaminen aiheutti noin 6900 vuotta sitten yhtenäisen Suomenlahteen laskevan Kymijoen uoman syntymisen. Päijänteen laskuvesien virtaus mursi uoman Kymijokeen ja samalla myös Salpausselän harju murtui veden tieltä[7].

Suunnittelualue sijaitsee maisemallisessa solmukohdassa, jossa Ensimmäinen Salpausselkä ja Kymijoki risteävät. Salpausselkien reunamuodostumat ja Kymijokilaakso luovat maisemasta hyvin erityislaatuisen ja vaihtelevan. Ensimmäinen Salpausselkä kulkee suunnittelualueen läpi jakaen sen kahteen maisema-alueeseen. Salpausselän pohjoinen alue kuuluu Järvi-Suomeen ja eteläinen Rannikkomaahan. Salpausselkien pohjoispuolilla maasto on vaihtelevaa ja voimakaspiirteistä selänteistä metsäaluetta. Laajat Kymijokilaakson viljelymaisemat taas ulottuvat Ensimmäisen Salpausselän eteläpuolelta Suomenlahteen asti. Kymijoen rannat vaihtelevat Salpausselkien pohjoispuolisten alueiden jyrkkärinteisistä ja metsäisistä alueista Kymijokilaakson laajoihin ja avoimiin viljelymaihin.

Kymijoki halkoo koko Kymenlaakson maakunnan aluetta pohjoisesta etelään. Se alkaa Päijänteestä ja laskee Suomenlahteen viitenä suuhaarana ollen vajaan 200 kilometrin pituinen[7] (Kaavio 7). Kymijoki kuuluu Suomen puolella virtaavista joista kymmenen pisimmän joukkoon. Se kulkee kaupungeista Heinolan, Kouvolan ja Kotkan läpi ja sijaitsee Päijät-Hämeen, Kymenlaakson ja Uudenmaan maakuntien alueilla.

YHDYSKUNTARAKENNE

Kymenlaakson yhdyskuntarakenteessa erottuvat selkeästi suurimpien taajama-alueiden sijoittuminen Kymijoen varrelle tai sen lähialueille. Kymijoen merkitys ravinnon lähteenä ja puutavaran kuljetusväylänä on ollut suuri seudun elinkeinoelämälle.

Ensimmäiset sahateollisuuden harjoittajat aloittivat Kymijoen hyödyntämisen 1500-luvulla. Höyrysahat muuttuivat 1800-luvulla hiljalleen suuremmiksi puunjalostustehtaiksi. Koskien voimavarojen merkitys huomattiin ja rakennettiin voimalaitoksia. Joesta tuli myös tärkeä puutavaran kuljetusväylä. Uittamalla tuotu raakapuu valmistettiin tehtaissa korkealaatuisiksi teollisuustuotteiksi. Kymijoella ja sen tehtailla oli suuri merkitys koko maakunnalle, sen elinkeinolle ja toimeentulolle.[8] Kymijoen vesistön varsi on yksi maamme vanhimpia suurteollisuusalueita[9]. Tehtaiden sijoittumisella on ollut vaikutusta taajama-alueiden kehittymiselle (vertaa Kaavio 7 ja Kartta 2). Monet taajama-alueet ovatkin laajentuneet tehtaiden ympäristöön.

Kouvola on Kymenlaakson maakunnan suurin kaupunki ja Kotkan kanssa sen toinen maakuntakeskus. Väestön painopisteet ovat muodostuneet liikenteellisten solmukohtien ympärille. Huomattavin asema solmukohtana on Kouvolalla. Rauta- ja valtatiet risteävät Kouvolan keskustassa neljään pääilmansuuntaan. Maisemarakenteella on ollut merkitystä liikenneväylien sijoittumiselle. Itä-länsi suunnassa valtatie ja rataayhteys mukailevat Ensimmäistä Salpausselkää. Kouvolan keskustaajama on syntynyt liikenneväylien sijoittumisen vaikutuksesta rautateiden risteysasemaan.

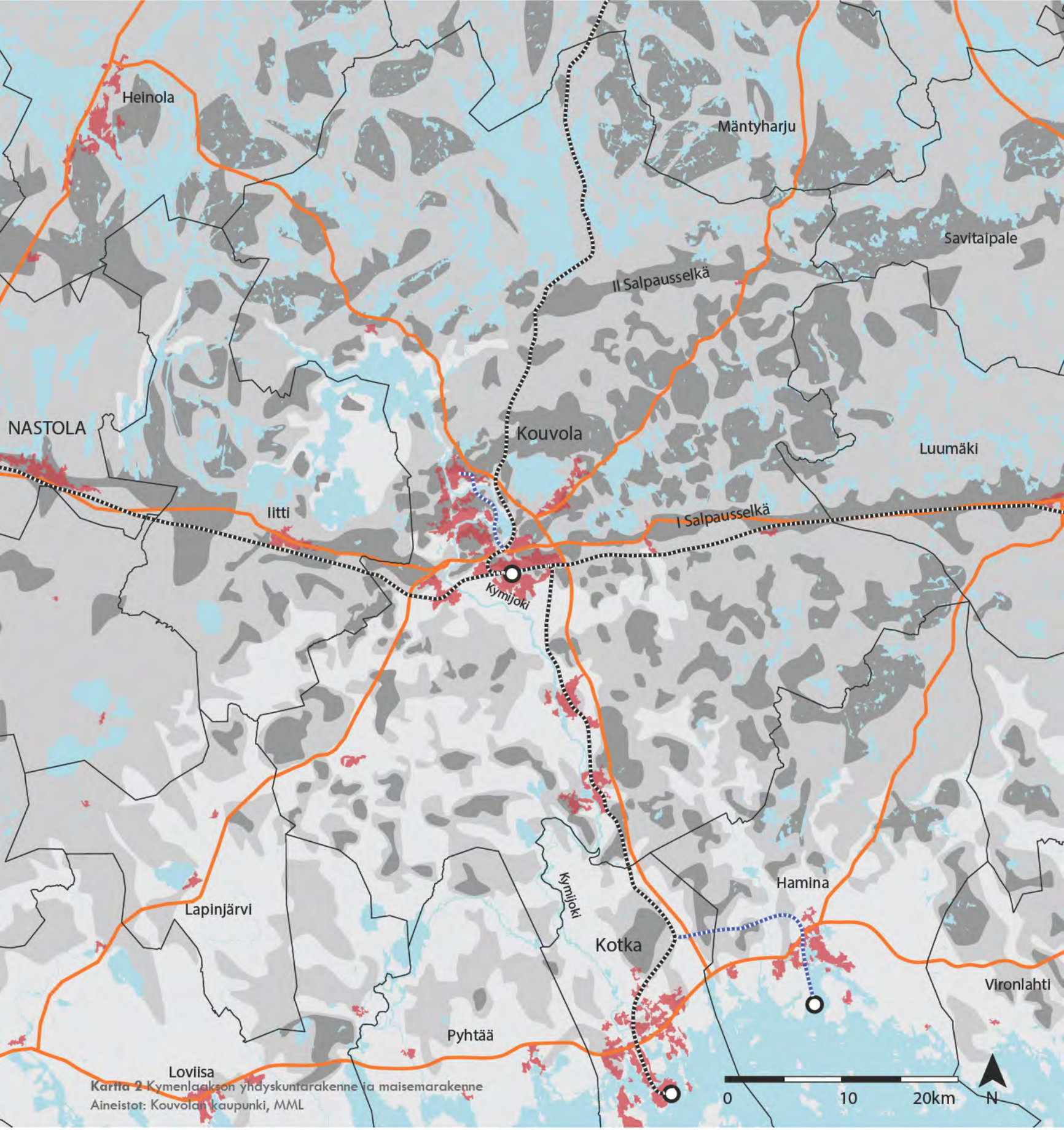
Kouvolan keskustasta matkustaa nykyään junalla Helsinkiin noin tunnissa ja 20 minuutissa, Kuopioon kahdessa tunnissa ja 40 minuutissa sekä Pietariin kahdessa tunnissa ja 20 minuutissa. Junalla pääsee Lahteen 27 minuutissa, Kotkaan 40 minuutissa ja Lappeenrantaan 38 minuutissa. Kuntarajat ylittävillä linja-autoreiteillä on yhteydet jokaiseen muuhunkin naapurikuntaan: Heinolaan, Mäntyharjulle, Luumäelle, Haminaan, Kotkaan, Pyhtäälle, Loviisaan, Lapinjärvelle ja Iittiin.

Kaavio 7 Kymijoki virtaa Päijänteestä Suomenlahteen. Punaiset ympyrät osoittavat Kymijoen varrella RKY-kohteina (valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt) olevat teollisuuympäristöt.

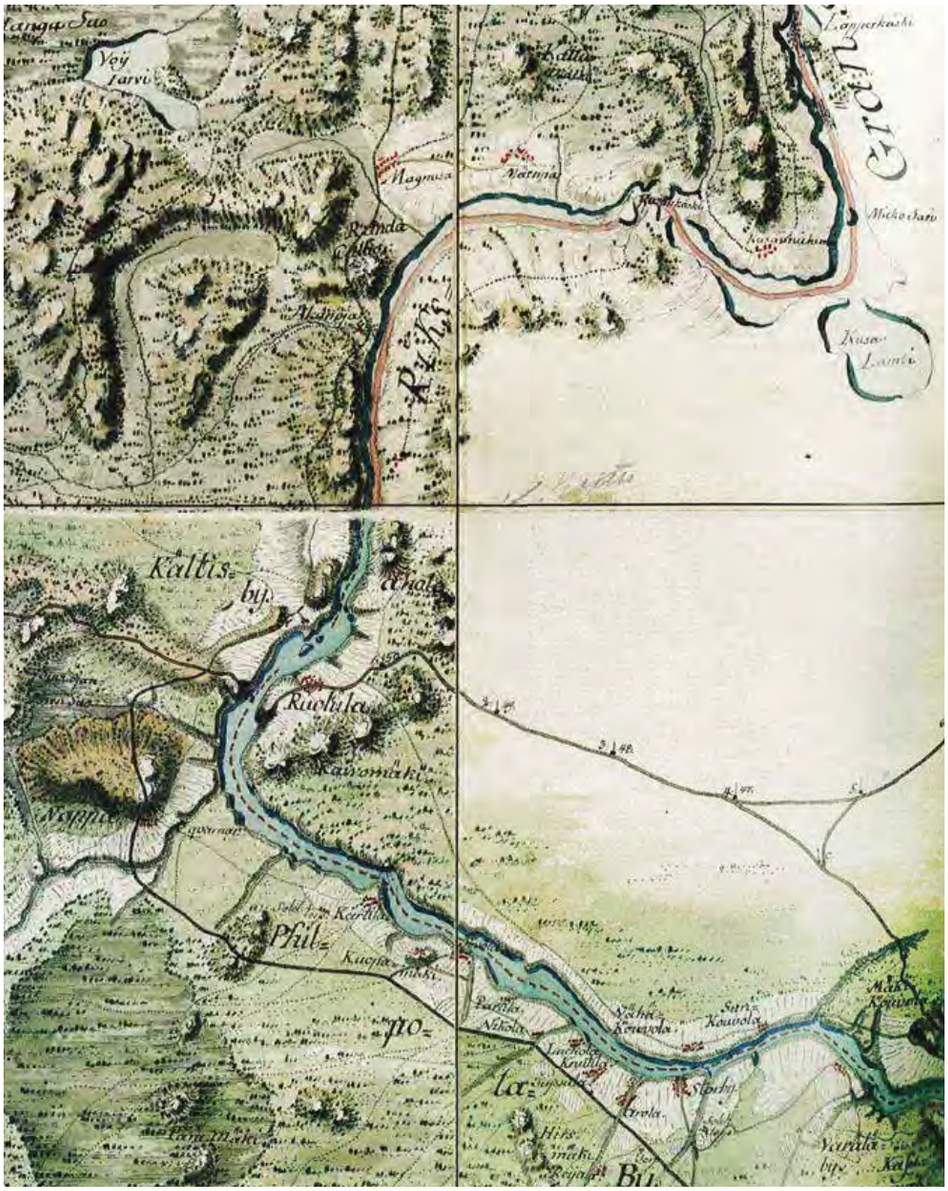
7 Honkalinna, Finnica Kymenlaakso, 27.6.2015

8 Kymenlaakson maakuntamuseo, 2005

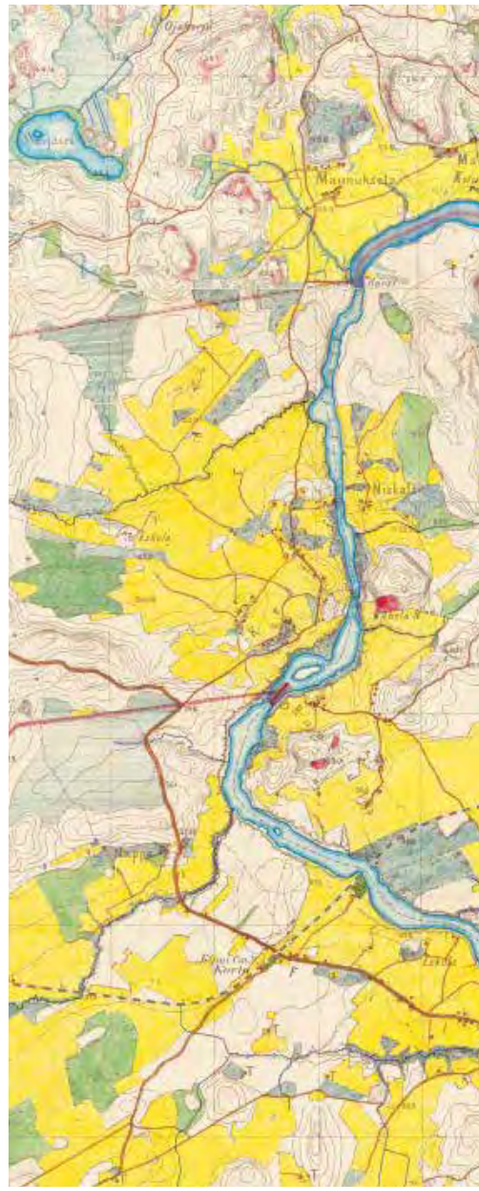
9 Knapas, 1984



Kartta 2 Kymenlaakson yhdyskuntarakenne ja maisemarakenne
Aineistot: Kouvolan kaupunki, MML



Kartta 3 Suomen kuninkaankartasto 1700-luku



Kartta 4 Topografikarttojen kokoelma, Venäläiset topografikartat, mittaus 1875 ja 1876

2.2 HISTORIA

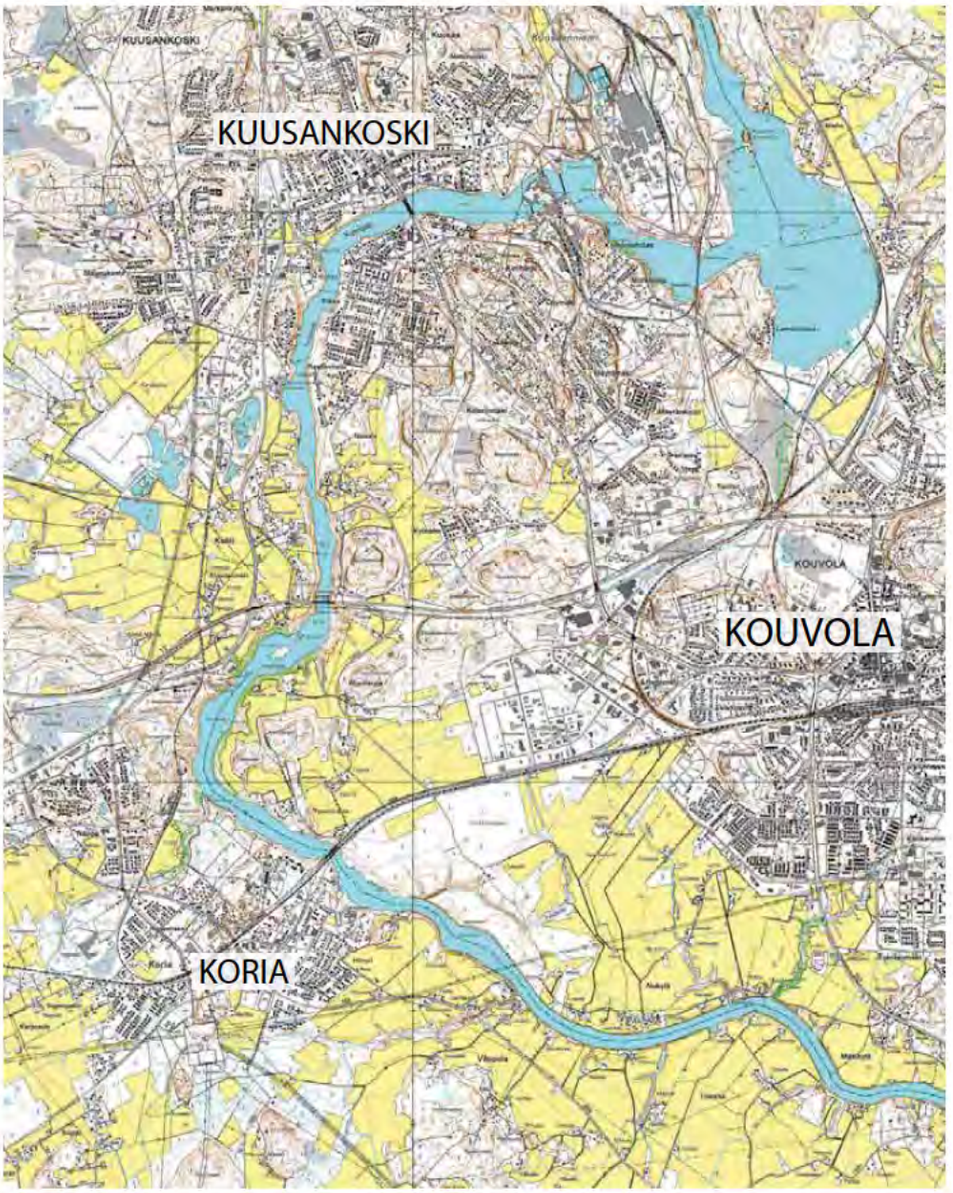
Seuraavissa kappaleissa kerrotaan maiseman kehittymisen ja alueen käyttöhistorian kannalta merkittävimmät alueeseen vaikuttaneet asiat. Historiallinen asutus ja toiminta ovat keskittyneet Kymijoen varteen. Joesta on saatu ravintoa ja rannat ovat olleet ravinteikasta viljelysmaata. Vuoteen 1809 Ruotsin ja Venäjän raja kulki Kymijoessa. 1800-luvulla syntyneet puunjalostustehtaat sijoittuivat joen varteen ja käyttivät jokea liikenneväylänä ja energianlähteenä.

MAISEMAN KEHITYS

1200-1800 LUVUT

Kymijoen varrelle on syntynyt pysyvää asutusta noin 1100-luvulta lähtien. Joki ja joen varren ravinteikkaat laaksot ovat tarjonneet ruokaa asukkailleen. Joki toimi myös tärkeänä kulkureittinä ja kaupankäynnin väylänä. Viljely ja asutus jokilaaksossa muuttivat hiljalleen maisemaa. Joen rannoille syntyi kyliä. Metsäisinä alueina säilyivät selänteet. Valtakunnat ovat kohdanneet Kymijoella. Kymijoki on ollut Ruotsin ja Venäjän rajajokena alajuoksultaan Kouvolan Pyhäjärvestä Suomenlahteen saakka Turun rauhasta (1743) Haminan rauhaan (1809) saakka. Joesta tuli myös eri kulttuurien raja idän ja lännen välille. Joen molemmin puolin rakennettiin linnoituksia suojelemaan rajaa.[10] Rajasta johtuen 1700-luvun kuninkaankartastossa ei kartta ole Venäjän puolelta tarkasti piirretty.

10 Louhenjoki-Schulman ja Hedenström, 2003, 193



Kartta 5 Maastotietokanta, 2010

1800-1900 LUVUT

1800 luvulla tehtaiden perustaminen Kuusankoskella vaikutti alueen jokimaisemiin. Kuusankoskelle rakennettiin myös vesivoimalaitos. Ennen tehtaita joki oli melko vapaana. Tehtaiden perustaminen kasvatti myös Kuusankosken alueen yhdyskuntarakennetta.

Kouvolan synty liittyy vuonna 1870 avattuun Riihimäeltä Pietariin kulkevan rautatien ja Kouvolan risteysaseman perustamiseen. Kuljetusyhteydet paranivat rautateiden rakentamisen johdosta ja Kymijoen asema liikennereittinä väheni. Myös siltojen rakentaminen 1800-luvulla muutti jokimaisemaa. Sillat myös vähensivät ja korvasivat hiljalleen joen ylittävän lauttaliikenteen. Peltojen laajuus on kasvanut 1800-luvulle tultaessa paljon.

Kymijokea on käytetty kalastukseen 1200-luvulta lähtien. Kymijoen koskien runsaat lohikannat huomattiin jo keskiajalla[11]. Viime sotien jälkeen joki saastui pahasti ja lohi katosi siitä kokonaan. Tämän saastumisen aiheuttivat tehtaiden päästöt. 1980-luvulla joenvarren tehtaat pienensivät päästöjään ja alkoivat puhdistaa jätevesiään. Joki alkoi puhdistumaan. Nykyään joki on puhdistunut ja sen kalakanta on hyvä.

LUVUT 1900->

Taajama-alueet ovat kehittyneet Kouvolan, Korian ja Kuusankosken alueille. Näiden mukana tiestö on kehittynyt paljon. Peltoalueet ovat jonkin verran supistuneet, mutta ovat edelleen laajoina yhtenäisinä alueina maisemassa. Kuusankoskelta ne tosin ovat hävinneet sinne kehittyneen taajamarakenteen tieltä.

11 Knapas, 1984

KÄYTTÖHISTORIA

1200-1800-LUVUT

VANHAT TALONPOIKAISKYLÄT

Ennen 1800-luvun tehtaiden syntyä alueella asui maataloudesta elantonsa saanut väestö kylissä joen varrella[12].

YLINEN-VIIPURINTIE

Ylinen-Viipurintie on ollut käytössä 1300-luvulta vuoteen 1818. Tie oli Hämeenlinnan ja Viipurin välillä valtakunnallinen päätie, joka noudatti Ensimmäisen Salpausselän linjaa jo keskiajalta. Tiellä on ollut keskiajalla tärkeä merkitys alueen kulttuurin ja asutushistorian kehittymisessä[13]. Tielinja kulki lauttayhteydellä Kymijoen yli Ruotsulan kohdalta.

Ylinen-Viipurintien linjat ovat joiltain osilta käytössä ja uudet liikenneväylät vastaavat tien kulkusuuntaa. Lauttapaikka rannassa on edelleen nähtävissä.

MUINAISJÄÄNNÖKSET

Venäjän ja Ruotsin raja kulki Suomen sotaan, vuoteen 1809, asti Kymijoessa. Muinaisjäännökset liittyvät tähän rajaan ja ne ovat erilaisia puolustusvarustuksia joen molemmin puolin.

Maastosta erottuvat selkeästi Ruotsulassa linnoitusvallit. Ruotsulan redutti oli Venäjän rajavalvontaa varten rakennettu maalinnoitus. Joen toisella puolella sijaitsivat Ruotsin rakentamat Keltin vallitukset. Keltissä oli vallituksia, jotka koostuivat hajanaisista juoksuhaudoista.

MYLLYT

Tuulimyllyjä sijaitsi pienissä puroissa Kymijoen länsipuolella. Nämä olivat 1700-1800-luvuilta lännestä levinneitä. Vesimyllyjä rakennettiin 1500-1800 luvilla Kymijoen varrelle. Vesimyllyjä kutsuttiin virtamyllyiksi ja puromyllyiksi sen mukaan sijaitsivatko ne Kymijoella vai Kymijokeen johtavilla puroilla.

Tulvan mukana lähteneen Jyrkän kosken myllyn sortuma on nähtävissä Keltin sillalta. Niskalan kosken myllyn myllykiviä on vesirajassa ja vanhan myllyn hirsistä rakennettu myllytupa myllyn paikalla.

1800-1900-LUVUT

TEHTAAT

Kuusankoskesta syntyi tehdaspaikkakunta 1800-luvulla, kun kolme puunjalostustehdasta, Kymin tehdas, Kuusankoski Oy ja Voikkaan tehdas, aloittivat toimintansa. Kymin ja Kuusankosken paperitehtaat perustettiin 1872 kosken molemmin puolin. Nämä synnyttivät hyvin tunnusomaisen tehdasmaiseman suomalaisessa teollisuudessa ja maiseman kiinnekohdan. Kuusaansaaren tuotantoalueen rakennukset ovat 1880-luvulta aina 1940-luvulle, kuten Kymintehtaan puolella sijaitsevat rakennuksetkin vesivoimalaitoksineen ja 1930-luvun pääkonttoreineen.

Kaikki kolme tehdasta yhdistyivät myöhemmin, vuonna 1904, Kymiyhtiöksi. Pääosa entisistä Kymiyhtiön tuotantolaitoksista alkoi toimia vuodesta 1996 alkaen osana UPM-Kymmenettä.[14]

TYÖLÄISASUTUKSET

Koska Kymin tehdas, Kuusankoski Oy ja Voikkaan tehdas olivat aluksi keskenään kilpailijoita, syntyi monia toisistaan erillään olevia työläisten asuinalueita. Kymiyhtiön sosiaalinen rakennustoiminta työväestönsä asuinolojen parantamiseksi oli poikkeuksellisen laajaa ja edistyksellistä läpi 1900-luvun alkupuoliskon. Yhtiön vaikutus koko yhdyskunnan rakenteeseen ja rakennushankkeisiin oli vahvaa 1950-luvulle saakka.

LAUTAT

Lautat toimivat ihmisten kuljettamiseen joen toiselle puolelle. Lauttoja käytettiin paljon mm. kirkkomatkoihin. Lauttoja on ollut paljon, sillä niin on ollut myös tehdasalueita ja niiden asuinalueita.

UIMALAITOKSET

Uimakulttuuri oli Kymijoenvarrella hyvin vilkasta 1930-luvulla, mutta 1950-luvulla tehtaiden saasteet alkoivat pilata vesiä. Tämä vähensi ja hiljalleen hävitti uimakulttuurin. Uimalaitoksia oli Kuusankoskella ja Mörkölinjalla. Kuusankosken uimalaitos toimi vuodesta 1935 vuoteen 1956. Uimalaitosten lisäksi Kymijoen varrella oli monia uimapaikkoja ja suljettuja uimakarsinoita, joihin kuului uimakoppi ja katseilta rajattu uima-alue.

PUUTARHAT

Kymiyhtiöllä oli 1900-luvulla puutarhoja, jotka sijaitsivat Kuusankoskella ja Aholassa. Keskuspuutarhassa Kuusankoskella kasvatettiin koriste- ja hyötykasveja sekä kaloja kalalammikoissa.

Aholan puutarhasta on jäljellä viehättävä marjaomenapuukuja.

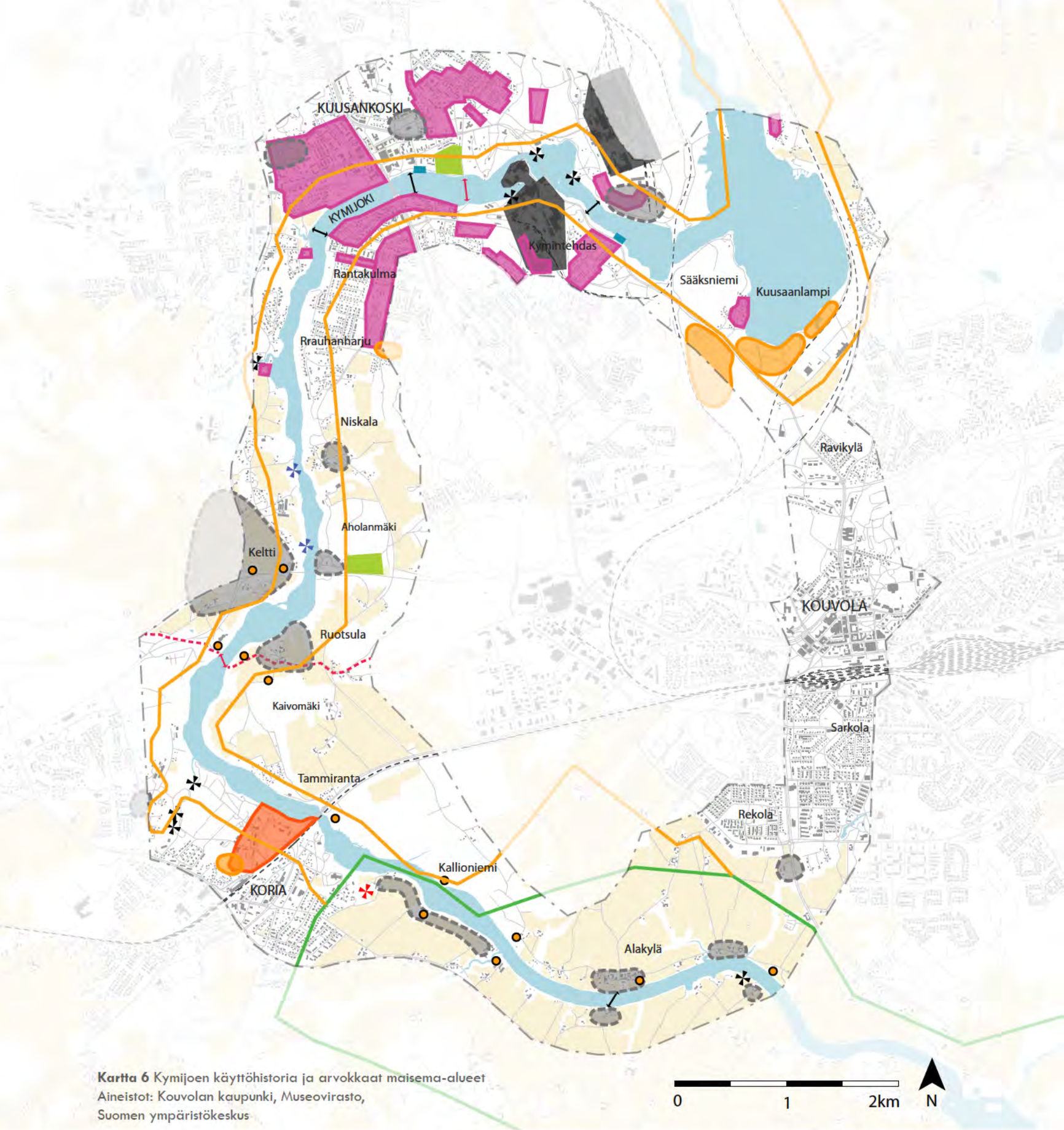
LOPETETUT KAATOPAIKAT

Suunnittelualueen lopetetut kaatopaikat ovat pääosin teollisuuskaatopaikkoja. Kuusaanlammen rantojen teollisuuskaatopaikat ovat sijoittuneet teollisuusalueiden läheisyyteen niin, että sijainti on ollut tehokas tehtaan toiminnan kannalta. Kaatopaikkojen alueilla on maankäyttörajoitteita ja selvitystarpeita.

12 Wasastjerna, 2015, 19

13 Knapas, 1984

14 Museovirasto, rky



Kartta 6 Kymijoen käyttöhistoria ja arvokkaat maisema-alueet
Aineistot: Kouvolan kaupunki, Museovirasto,
Suomen ympäristökeskus

- vanhat talonpoikaiskylät
- työläisasutukset
- korian kasarmialue
- tehdasalueet
- puutarhat
- uimalaitokset
- vanhat kaatopaikat
- muinaisjäännös
- vesimylly, merkkejä maastossa
- vesimylly, ei merkkejä
- tuulimylly, ei merkkejä
- lauttayhteys, lauttapaikat näkyvissä
- lauttayhteys
- tie
- maakunnallisesti arvokas maisema-alue
- valtakunnallisesti arvokas maisema-alue

KORIAN KASARMIALUE

Ratalinjan joen ylityspaikkaa suojaamaan perustetun Korian Kasarmialueen ensimmäinen rakennusvaihe tehtiin 1910-luvulla. Kasarmialuetta on täydennetty 1920-luvun klassistisella sotilasrakentamisella ja vielä 1930-luvun modernistisella arkkitehtuurilla. Sotilaskäyttö lakkautettiin 1989, kun Kymen pioneeripataljoona päätettiin siirtää Vekaranjärven varuskuntaan. Entinen varuskunta-alue on ollut vuodesta 1994 siviilikäytössä mm. asuin- ja vapaa-ajanalueena.[6]

ARVOKKAAT MAISEMA-ALUEET

VALTAKUNNALLISESTI ARVOKAS MAISEMA-ALUE

Suunnittelualueen eteläisin osa Kymijokea ja sen ympäristöä kuuluu valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen. Aluetta pidetään arvokkaana luonto- ja kulttuurikohteidensa puolesta.

Alue koostuu Kymijokea reunustavista laajoista jopa kahden kilometrin levyisistä viljellyistä tasangoista. Alueella on pitkä asutushistoria, josta kertovat kivikautiset asuinpaikat. Savikot on otettu varhain viljelykäyttöön. Maisema-alueella on Alakylän perinteinen tiivis kylämaisema, joka sijoittuu nauhamaisesti joenrantaa myötäilevän Peltokylätien ja Joenrannantien varrelle.

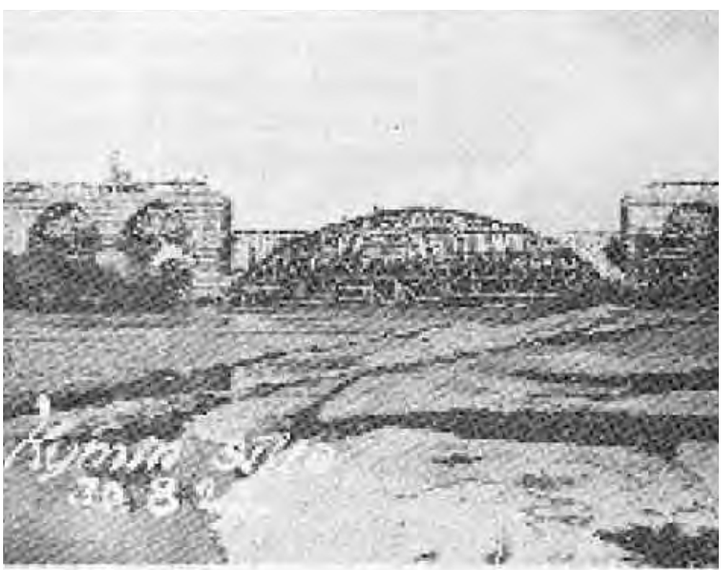
MAAKUNNALLISESTI ARVOKAS MAISEMA-ALUE

Koko Kymijoki ja sen lähiympäristö kuuluvat suunnittelualueella maakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen. Kymijoen rannat ovat vaihtelevia ja sisältävät paljon arvokkaita luontokohteita. Lisäksi niillä on pitkä ja monipuolinen käyttöhistoria.

Kuva 1 Puunjalostusteollisuuteen liittyi tukinuittoa Kymijokea pitkin. Puunjalostustehtailla on ollut suuri merkitys alueen elinkeinoelämälle.

Kuva 2 Kuusaan lautan lauttapaikat ovat edelleen rannassa näkyvillä ja joen pohjoispuolella rantaan johtavan tien nimenä on säilynyt Lauttatie.

Kuva 3 Sääksniemessä uitiin ja tanssittiin. Sääksniemen kärjessä on ollut hyppytorni ja ponnahduslauta sekä tanssilava. Uimala rakennettiin 1948. Tanssilava oli käytössä jo 1930-luvulla. Nykyisin kärjessä on yksityiskäytössä pieni mökki ja laituri. Entisen tanssilavan paikalla on maastossa avoin kohta.



Kuva 4 Korian betoninen holvisilta 1925 rakennusvaiheessa ja nykyisellään. Lauttaliikenne loppui kun siltoja valmistui.

2.4 LUONNONOLOT

MAA- JA KALLIOPERÄ

Yli puolet alueesta on selänteisiä kallio, moreeni- ja harjualueita. Salpausselän reunamuodostuma erottuu omana harjualueena (hiekka ja sora). Salpausselän pohjoispuolella on moreeni- ja kallioselännealueita, joiden maastonmuodot ovat vaihtelevia. Kymijoen rannoilta levittäytyvät laaksoalueet ovat savialueita. Kymijokilaakson savikkoalueet laajenevat alueen eteläosissa omaksi laajaksi alueekseen.

Maaperä on vaikuttanut toimintojen sijoittumiseen. Kartalla näkyvät (Kartta 7) eteläosien saviset laaksoalueet ovat laajasti viljelykäytössä. Salpausselän harjualueella kulkee valtatie ja junarata. Kallio, moreeni- ja harjualueet sisältävät pääosin rakennettuja alueita ja metsiä.

TOPOGRAFIA

Salpausselän pohjoispuolinen maasto on voimakaspiirteistä ja sisältää paljon selänteitä. Kymijoen jokilaaksot ovat pohjoisosissa paikoin hyvin kapeita ja jyrkkiä kun taas Salpausselän eteläpuolelta alkavat laajat ja tasaiset peltoalueet. Selänteet nousevat 100 m meren pinnan yläpuolelle ja laaksoalueet ovat alle 60 m meren pinnan yläpuolella. Alueen korkein kohta nousee 140 m meren pinnan yläpuolelle ja matalimmat Kymijoen rannat ovat 40 m meren pinnan yläpuolella.

VESIOLOSUHTEET

Kymijoki on suunnittelualueella keskimäärin 200 metrin levyinen, mutkia tekevä virta. Joki laajenee alueen pohjoisosassa järvialtaaksi, Kuusaanlammeksi. Sen uoma on alueella muuten melko tasaisen levyinen.

Kymijoki kulkee syvässä uomassa tehden kaarteen suunnittelualueella. Kuusaansaarella sijaitseva vesivoimalaitos ja Keltissä sijaitseva keltin voimalaitos katkaisevat vesiyhteyden. Veden virtaus on melko voimakasta muualla paitsi Kuusaanlammen järvialtaan alueella.

Alue on tulvavedenkorkeuksien osalta turvallinen. Rakennusten alimpia sallittuja korkeuksia määritettäessä käytetään tulvan toistuvuutta kerran sadassa vuodessa. Kartalla on esitetty veden tulviminen harvinaisen tulvan aikaan (tapahtuu kerran sadassa vuodessa) ja kahden erittäin harvinaisien tulvien aikaan (tapahtuu kerran 250 vuodessa ja 1000 vuodessa). Tulvaveden alle jäävät alueet laajenevat muita rantoja suuremmiksi Kymintehtaan ja Kuusaansaaren koillisrannoilla sekä Kuusaanlammen kaakkoisrannoilla. Alueella ei asu henkilöitä kerran sadassa vuodessa toistuvan tulvan alueella. Koko suunnittelualueella asuu alle 10 henkilöä, jotka ovat erittäin harvinaisen tulva-alueen alueella.

KASVILLISUUDEN YLEISKUVAUS

Alueen metsät sijoittuvat selännealueille tai niiden lähettyville. Metsät vaihtelevat havupuuvaltaisista lehtipuuvaltaisiin sekametsiin. Metsät ovat suurelta osin reheviä ja lehtomaisia. Laajat Kymijokilaakson savialueet ovat suurilta osin maatalouskäytössä. Ne muodostavat alueen länsialueilla peltojen ja metsäisten alueiden vaihtelua ja laajoja yhtenäisiä peltoalueita alueen eteläosiin. Keskustojen ja niitä reunustavien asuinalueiden kasvillisuus koostuu kulttuurivaikutteisesta kasvillisuudesta.

MERKITTÄVÄT LUONTOKOHTEET

Kartalla (Kartta 10) on esitelty luontoalueet, joilla on erityistä arvoa muun muassa harvinaisuuden tai yhtenäisen kokonaisuuden vuoksi sekä harvinaisten kasvi- ja eläinlajien elinympäristönä. Tekstissä on lyhyesti kuvailtu kartalla numeroitujen osa-alueiden yleispiirteitä ja kerrottu merkittäviä luontoarvoja sisältävistä kohteista tarkemmin.

Kymijoen rantojen suojellut ja merkittävät luontokohteet koostuvat pääosin erilaisista rehevistä lehtoalueista. Alueella on lisäksi neljä Natura 2000-aluetta, jotka ovat tärkeitä monille uhanalaisille lintulajeille. Lisäksi suunnittelualueella on uhanalaisen liito-oravan elinympäristöjä.

1. KOUVOLAN KESKUSTA

Alueella sijaitsevat urheilupuisto ja Kotiharjun sekä Palomäen metsäalueet, jotka ovat hyvää virkistysaluetta ja sisältävät arvokkaita elinympäristöjä. Muuten alue on tiiviisti rakennettua. Alueelle sijoittuu myös kaksi liito-oravan elinympäristöä.

Palomäen metsäalue, jyrkänne ja jyrkänteen aluslehto ovat merkittäviä luontoalueita. Palomäen metsäalueella kasvaa yhtenäistä kuusikkoa ja paikoin paljon lehtipuita. Alueella esiintyy Palokärki ja liito-orava. Mäen alarinteessä sijaitsee tuore lehto, jonka valtapuuna on kuusi.[15]

2. KUUSAANLAMMEN YMPÄRISTÖ

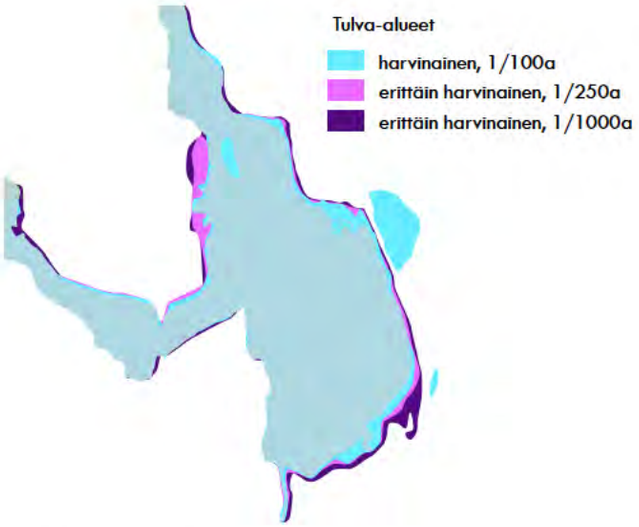
Alueella sijaitsee Savonsuon merkittäviä tervaleppäkorpia ja lehtoa sekä Sääksniemen metsäalue. Alueen kaakkoisin osa rautatiehen asti on teollisuuskäytössä eikä siellä ole merkittävää luonnonympäristöä.

Savonsuon tervalepiköt ovat kasvillisuudeltaan ja linnustoltaan merkittävää Natura 2000-aluetta. Natura-alueen kaakkois- ja eteläosat ovat maamme edustavimpia tervaleppäkorpia, ja ne ovat pikkutikan elinympäristöä.[14] Luoteisosissa sijaitsee linnustollisesti merkittävin alue. Alueella pesii mm. luhtahuitti ja pussitiainen. Savonsuo on myös lepakkolaji vesisiipan ruokailualuetta.[16]

Savonsuon pohjoisosan lehdot ovat edustavaa etenkin eteläosiltaan. Valkoselkätikka ja pikkutikka pesivät alueella.[15]

15 Kouvolan arvokkaat luontokohteet 2008

16 Kuusankosken arvokkaat luontokohteet 2009



Kartta 8 Ote tulvakartasta
Aineistot: ELY keskukset,
Suomen ympäristökeskus, MML

Kartta 7 Maaperäkartta
Aineistot: Kouvolan kaupunki

3. TEHTAIDEN YMPÄRISTÖ

Alue on pääosin Kuusaanniemen ja Kymin tehtaiden aluetta. Kymijoen rannat ovat Kymintehtaiden itäpuolella jyrkkärinteisiä ja paikoin kallioisia. Alueella on merkittävä Kymintehtaan rantavaahterikko ja Pukkisaaren luhta. Alueen länsiosassa esiintyy lisäksi Kymisurviaista, joka on erittäin uhanalainen päiväkorentolaji.

Kymintehtaan rantavaahterikko on luonnonsuojelualue, joka sijaitsee kahdessa osassa Ahlmanintien ja Kymijoen välissä. Kohde on metsävaahteraa kasvava lehtokaistale.[15]

4. SAIRAALANMÄKI JA KUUSANKOSKEN KESKUSTAN RANNAT

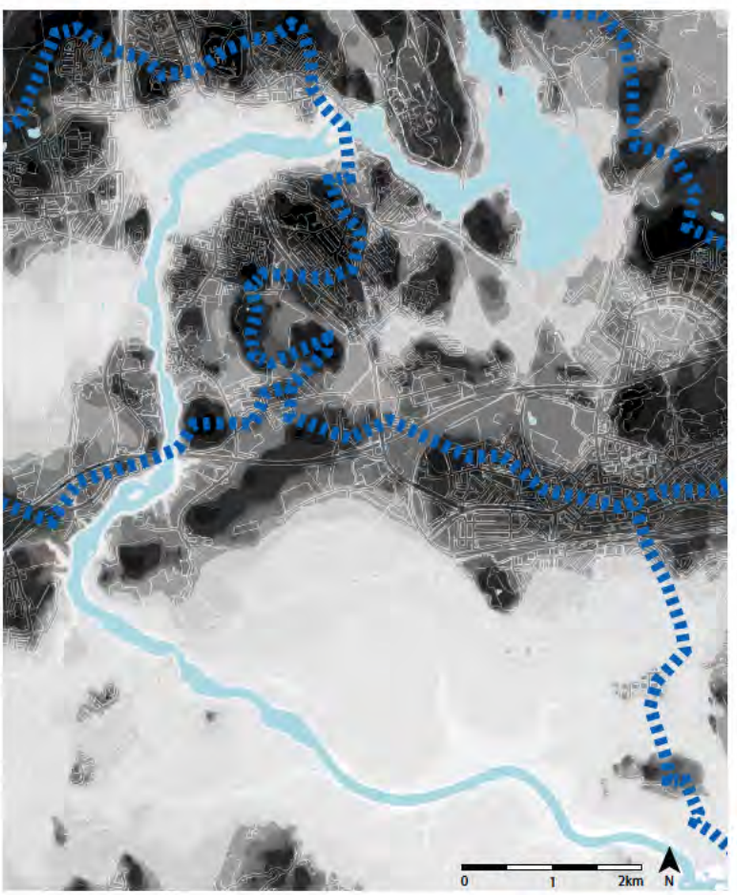
Sairaalanmäki on suunnittelualueen korkein mäki, 140m mpy. Sairaalanmäessä edustavina alueina on jyrkännettä, louhikkoa ja jyrkänteen alusmetsää.

Sairaalanmäen jyrkänteen päällä on kilpikaarnaisia mäntyjä ja alikasvoksena koivuja ja kotipihlajaa. Alueella on hieman lahopuuta. Maasto on kulunutta ulkoilun takia. Louhikkoalueella on suuria lohkareita, joiden välissä kasvaa mäntyjä ja kotipihlajaa. Jyrkänteen alusmetsissä on mäntyvaltaista lehtomaista kangasta. Kangasvuokkojen kasvustoa on myös löydetty alueelta.[15]

Kymijoen rannat ovat keskustan puolella puistomaisia ja hoidettuja. Kaakkoispuolella piha-alueet ulottuvat rantaan asti. Alueella ei ole merkittäviä luontokohteita.

5. KYMIJOEN RANNAT RANTAKULMASTA KELTTIIN

Alueen rantoja reunustaa runsas kasvillisuus. Rannat ovat pohjois-



Kartta 9 Topografia ja päävedenjakajat
Aineistot: Kouvolan kaupunki

päässä matalampia ja jyrkkenevät etelään mentäessä. Rannoilla on paljon erilaisia arvokkaita lehtoalueita.

Pohjoisimmilla alueilla on Aronvirran pikkutikalle sopiva rehevä lehtolaikku ja noronvarsi sekä maisemallisesti kauniit Aronrannan jyrkänteet ja metsät. Rauhanharjussa sijaitsee lähteinen korpi, edustavaa metsää ja korteluhta sekä lehtolaikkuja. Niskalassa sijaitsee törmälehto, jossa esiintyy vanhoja kuusia ja melko runsaasti metsävaahteraa sekä muitakin lehtipuita. Lehdon aluskasvillisuus on paikoin hyvää elinympäristöä liito-oravalle. Rehevä pajuja kasvava puronvarsi joen itäpuolella on pikkutikalle hyvä elinympäristö.

Joen länsipuolella Keltin sillan yläpuolella on törmälehtojen ja arvokkaiden metsien ketju. Rehevät törmälehdot ovat mänty- tai kuusivaltaisia ja liito-oravalle sopivia elinympäristöjä. Arvokkaat metsät sisältävät edustavia noronvarsia ja lahopuuta. Keltin sillan alapuoleiset törmälehdot sisältävät suuria kuusia ja ovat hyvää liito-oravan elinympäristöä. Länsipuoleinen lehto on paikoin yhtä edustavaa kuin eteläpuoleinen luonnonsuojelualue ja toimii jatkeena sille.[17]

6. NISKALAN JA AHOLAN MÄKIALUEET

Alueella sijaitsee Huuhkajanmäki ja Aholanmäki, jotka nousevat muusta ympäristöstä selvästi korkeammalle. Alueella on arvokkaita jyrkänteitä ja niiden aluskasvillisuuksia.

Huuhkajanvuori on arvokas kallioalue, jonka hienon rapakivijyrkänteen laelta on kauniit näkymät. Jyrkänteenaluslehto on kapea ja kasvillisuudeltaan monipuolinen. Aholanmäen kalliojyrkänteet ja läntisimmän kalliojyrkänteen aluskasvillisuus ovat lehtomaisia. Myös Aholanmäen laelta on monipuoliset näkymät. Niskalassa sijaitsee lisäksi nuolihaukkareviiri.

7. KELTIN JA AHKOJAN RANTALEHDOT

Alueella on rantalehtoja, jotka ovat paikoin hyvinkin jyrkissä rantatörmissä. Suurin osa alueen rannoista on suojelualuetta.

Alueella on Natura-2000 aluetta kolmessa osassa. Nämä rantalehdot ovat tärkeitä monille uhanalaisille lajeille kuten valkoselkätikalle, harmaapäätikalle ja pikkutikalle. Rantalehdot ovat myös liito-oravan elinaluetta. Keltin puoleisella osalla elää myös kastanjakääpä.[16] Eteläisin osa Natura-aluetta koostuu monipuolisesta lehtokasvillisuudesta. Alue on myös Hurjanhaan liito-oravan elinaluetta.[18]

8. RUOTSULAN MÄKIALUEET

Ruotsulassa on mäkialueita, jotka vuorottelevat peltoalueiden kanssa. Alueella on kaksi mäkeä, Jussilanmäki ja Kaivomäki, joissa on arvokkaita luontokohteita.

Jussilanmäen jyrkänne alusmetsineen on lehtomaista kangasta, jossa kasvaa suuria kuusia. Kaivomäellä sijaitsevat kalliojyrkänne, lehtolaikut, lehtopöllöreviiri ja tammirannan vanha ampumarata. Tammirannan vanha ampumarata on Natura 2000-aluetta ja merkittävä keltaverkkoperhosen lisääntymisalue. Alue on myös kovakuoriaislaji piirtopiilopään elinaluetta. Alue on kosteapohjainen ja sitä joudutaan säännöllisesti raivaamaan pusikoitumisen vuoksi. Tammirannassa on myös lehtoalueita, joissa esiintyy lehtoneidonvaippaa.

9. KYMIJOEN RANTALEHTO KALLIONIEMESSÄ

Alue muodostuu yhtenäisestä metsäalueesta, joka on lehtomaista ja kuusivaltaista. Sekapuuna kasvaa koivua. Pieniä tammen ja vaahteran taimia kasvaa myös runsaasti. Alue on tasaista ja hieman etelään viettävää. Rannoilla on myös jyrkkiä harjanteita.[19]

Alueella on arvokkaita lehtoalueita ja rantakalliota. Maisemallisesti merkittävä Pyteränoja virtaa alueella Kymijokeen. Luonnontilaisena säilynyttä rantalehtoa on Kymijoen rantatörmässä kymmenen ja useampien kymmenien metrien levyisenä nauhana. Sekapuuna rantalehdossa kasvaa haapaa. Alue on liito-oravalle soveltuvaa. Uhanalaisen jänönsalaatin kasvustoa on löytynyt Alakylän osa-alueeseen kuuluvalta osalta. Alueen pohjoisreunassa on lehtokuvio, joka sisältää länsiosassa kuusivaltaista talousmetsää, keskiosassa harmaaleppäryteikköä ja itäosassa kuusivaltaista lehtoa. Lisäksi rantakalliot ja niitä ympäröivä ranta- ja vesikasvillisuus ovat maisemallisesti arvokasta aluetta.[20]

10. ALAKYLÄ

Alakylän laaja peltoaukea käsittää suurimman osan alueesta. Pelloilla on monipuolinen pesimälinnusto, johon kuuluvat muun muassa tuulihaukka ja ruisrääkkä. Alakylän pelloilla on merkitystä myös lintujen muutonaikaisena levähdyspaikkana.[20] Lisäksi alueella on Pentsojan puronvarsilehto, joka on luonnonsuojelualue.

Pentsojan puronvarsilehdon alueella tavataan kahta harvinaista putkilokasvilajia: isokäenrieskaa ja mukulaleinikkiä.[20] Pentsojan varrella kasvaa runsas ja tiivis reunavyöhyke. Lajeista kuusi ja monia lehtipuita kuten koivua esiintyy ojan varrella. Myös muutamia mäntyjä kasvaa Kymijoen lähellä.

11. KANKARONMÄKI JA SARKOLA

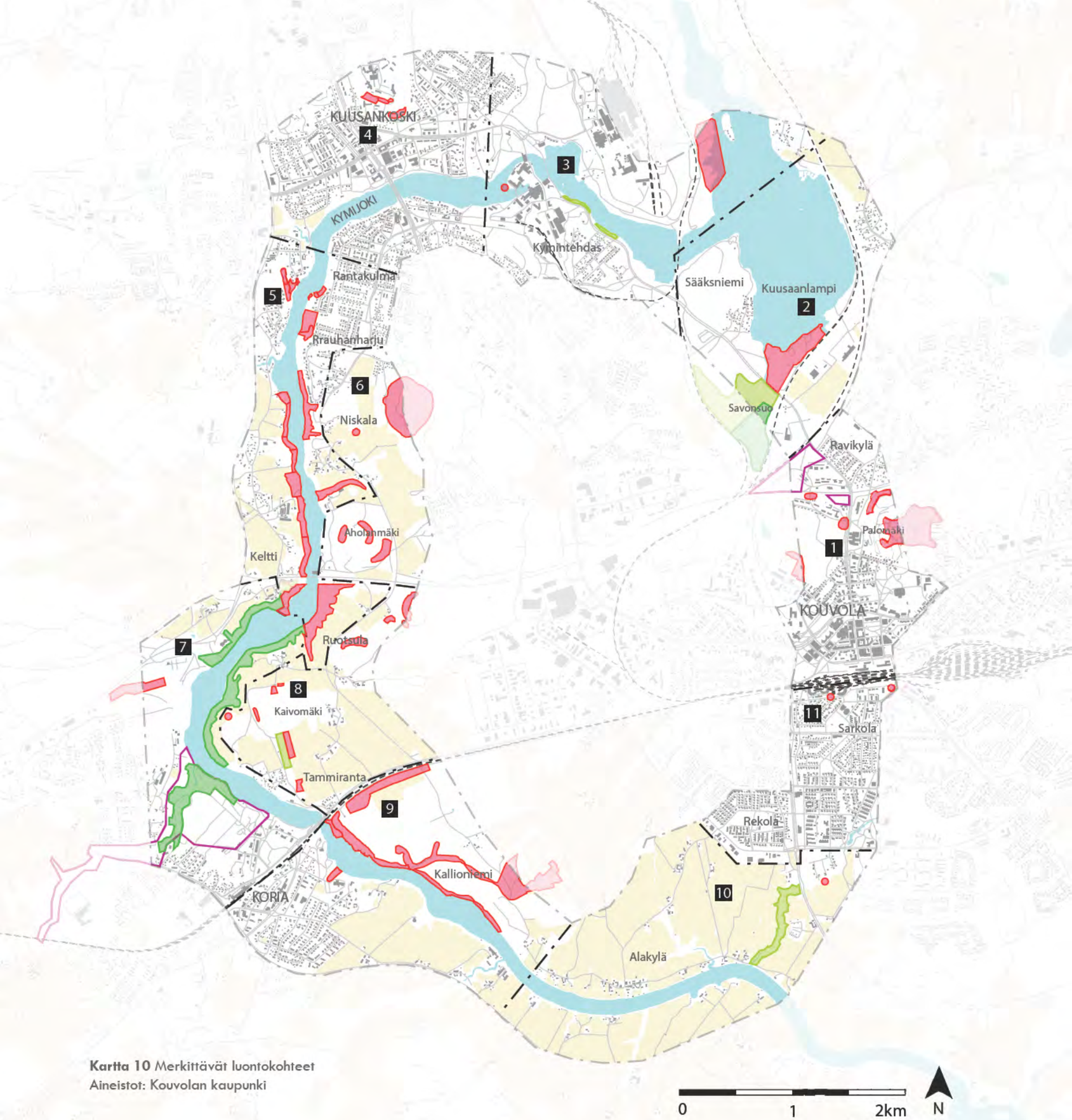
Alue on asutusaluetta eikä sillä ole laajoja luonnontilaisia alueita. Ratapihan ja veturitallien alueella kasvaa kuitenkin kangaskortetta ja idänsaraa.

17 Kuusankosken arvokkaat luontokohteet 2009

18 Kouvolan Korian ja Elimäen kirkonkylän luontoselvitykset 2009

19 Kouvola, Osayleiskaavan perusselvitykset, Kaunisnurmi-Törösti-Lepoaho

20 Kouvolan arvokkaat luontokohteet 2008



Kartta 10 Merkittävät luontokohteet
Aineistot: Kouvolan kaupunki

luonnonsuojelualue
arvokas luontokohde
todettu liito-oravan elinalue

2.5 MERKITTÄVÄT RAKENNETUT KOHTEET

Alueen monipuolisen historian johdosta alueelta löytyy kattavasti monenlaisia merkittäviä rakennettuja kohteita. Kohteet liittyvät eri vuosikymmenten- ja satojen merkittävien rakennuksiin, rakennettuihin kohteisiin ja kokonaisuuksiin. Alueella on muun muassa asutushistoriaan, teollisuushistoriaan ja sotahistoriaan liittyviä kohteita.

Kartalla (Kartta 11) on esitetty valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja paikallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä. Valtakunnallisesti merkittävät kohteet ovat Museoviraston laatiman inventoinnin mukaisia RKY-kohteita, eli valtakunnallisesti merkittävia rakennettuja kulttuuriympäristöjä. Maakunnallisesti merkittävät kohteet ovat Kymenlaakson seutukaavaliiton inventoimia ja maakuntakaavassa huomioituja kohteita. Paikallisesti merkittävät kohteet ovat Kouvolan ja Kuusankosken inventoimia kohteita.

1. KOUVOLAN KESKUSTA

VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT

1.1 Kouvolan hallintokeskus (RKY):
Torikadun tornitalot, 1970
Kaupungintalo, 1968
Kouvolan keskuskirkko, 1978
Ent. Kymenlaakson virastotalo (Salpakeskus), 1954
Koiviston talo, 1925
Seurakuntakeskus, 1967

MAAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT

1.2 1. Rautatieasema, 1960
2. Aseman koulu, 1897
3. Kouvolan I Apteekki, 1937
4. Vanha Postitalo, 1934
5. "Pilvenpiirtäjä", 1951
6. Asuin- ja liiketalo, "Kääriäisen kulma", 1939

1.3 1. Kankaan koulu, uusi osa 1927
2. Kymen lukko, 1936
3. Oppikujan koulu, 1914, muutos ja laajennus, 1938

PAIKALLISESTI MERKITTÄVÄT

1.a Rautatieläiskerrostalo, 1950
1.b Liiketalo, 1954
1.c As Oy Pikku-Tyynelä, 1939
1.d Salaman talo, 1962

2. RAVIKYLÄ

PAIKALLISESTI MERKITTÄVÄT

2.a Kunnalliskoti, 1948

Kauppalankadun etelä- ja pohjoispuolella sekä Ahlmanintien koillispuolella on yhtenäisiä pääosin 1940-60-lukujen piirteitä säilyttäneitä omakotitalo- ja kerrostalo-alueita.

3. KYMINTEHTAAT

VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT

3.1 Kuusankosken – Kymintehtaan teollisuusympäristö:
Tehdasalue, vanhimmat osat 1872
Kymintehtaat Asuinalueet, vanhimmat osat 1870-luku

MAAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT

3.2 Mörkölinja on Suvannontien, Koskikadun ja Segerhornintien varsille rakennettu selkeästi
järjestetty työläismökkialue, joka asutettiin 1880-luvun lopulla.

3.3 Kymintehtaan päiväkoti, 1952

4. KUUSANKOSKEN KESKUSTA

VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT

Kuusankosken – Kymintehtaan teollisuusympäristö:

4.1 Puistokatu – Kansatie
4.2 Kuusankosken kirkko, 1929
4.3 Kaupungintalo, 1931
4.4 Kettumäki

MAAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT

4.5 1. Kuusankosken ensimmäinen kirjakauppa
1915-36, 1921
2. Heinosen kauppa, 1920-23
3. Elokuvateatteri iltatähti, 1932
4.6 Yhdyspankin talo, 1936
4.7 Aluesairaalan alue:
Sisätautiosasto, 1933
Aluesairaala, 1953
Sairaalarakennus, 1933
Lasten psykiatrinen osasto, aluesairaala, 1956
4.8 1. Keskustan koulu, 1939
2. Keskustan koulun opettajien asuntola, 1940
3. Vanha kirjastotalo, 1952
4.9 Kunnanpellontie, 1940-luku
4.10 1. Ent. Osuuskauppa, 1929
2. Kanttorila, 1930-luvun alku
4.11 Kansallispankki
4.12 1. Kuusankoskitalo, 1985
2. Suurjännitepylväät, 1948
4.13 Kirkkoherran pappila, 1922

PAIKALLISESTI MERKITTÄVÄT

4.a Pengertien ja Mäenpääntien välinen asuinalue, 1940-1950-luku
4.b Kuusankosken kirjasto, 2003
4.c Keskustan seurakuntatalo, 1952

5. RAUHANHARJU

MAAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT

5.1 Rauhala, Aron kartano, 1860-luku
5.2 Peltotien asuinalue, Rantakulma. 1922-23.
5.3 1. Rastaan tilan päärakennus, 1920
2. Pilkan koulun asuinrakennukset, 1922
5.5 Kirkkomusiikkiarkisto

PAIKALLISESTI MERKITTÄVÄT

5.a Nuppulinna, asuinrakennus, 1951
5.b Asuinrakennus, 1957

6. RUOTSULA JA KELTTI

VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT

6.1 Kymijoen rajalinnakkeet:
Ruotsulan vallit, 1743

MAAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT

6.2 Simolanmäki, Rakennuskanta suurilta osin uusittua, mutta alueella on hyvin säilynyt perinteinen kylätie.

6.3 Ulvi ja Anttila
Ulvi, Ulvinkuja 51, sukutila vuodesta 1619
Anttila, Ulvinkuja 51, tila periytyy vuodesta 1725, päärakennus 1939, piharakennus 1948

PAIKALLISESTI MERKITTÄVÄT

6.a Keltin voimalaitos, 1939

7. KORIA

VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT

7.1 Korian sillat, teräksinen ristikkosilta 1870, betoninen holvisilta 1925
7.2 Korian kasarmialue, 1900-1930-luku

MAAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT

7.3 Korian viljavarasto, 1951
7.4 Nuorisoseuran talo, 1909, laajennus 1923
7.5 1. Korian kirkko, 1951, siipiosa 1976
2. Aleksanteri II:n koulu ja ympäristö, 1884, laajennus 1910
3. Alakoulu, 1930
4. Koulu, 1957
7.6 Eskola, 1900

PAIKALLISESTI MERKITTÄVÄT

7.a Töpsymänty (rauhoitettu historiallisista syistä)

8. ALAKYLÄ (VK maisema-alue)

VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄ MAISEMA-ALUE

8.1 Alakylä, kuuluu Kymijoen valtakunnallisesti merkittävään
kulttuurimaisemakonaisuuteen

Alakylän rakennuskanta on suurimmalta osaltaan peräisin 1800-luvun lopun ja 1930-luvun väliseltä ajalta. Alakylä on osa Kouvolan kylää ja se on tienvarteen syntynyt raittikylä. Vanhat pihapiirit reunustavat tiiviisti Kymijoen rantaa myötäilevän Peltokyläntien-Joenrannantien vartta.

8.2 Laurila 1800-luvulta
8.3 1. Jaakkola päärakennus 1910
2. Kossila päärakennus 1907
8.4 1. Niilola päärakennus 1910-luvulla
2. Huovila päärakennus 1911
8.5 1. Ylä-Kinni päärakennus 1800
2. Hanskila päärakennus 1920
8.6 Kouvolankylän koulu 1933

Kymenlaaksontien länsipuolen taloryhmät ovat 1960-luvulta.

9. KANKARONMÄKI JA SARKOLA

VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT

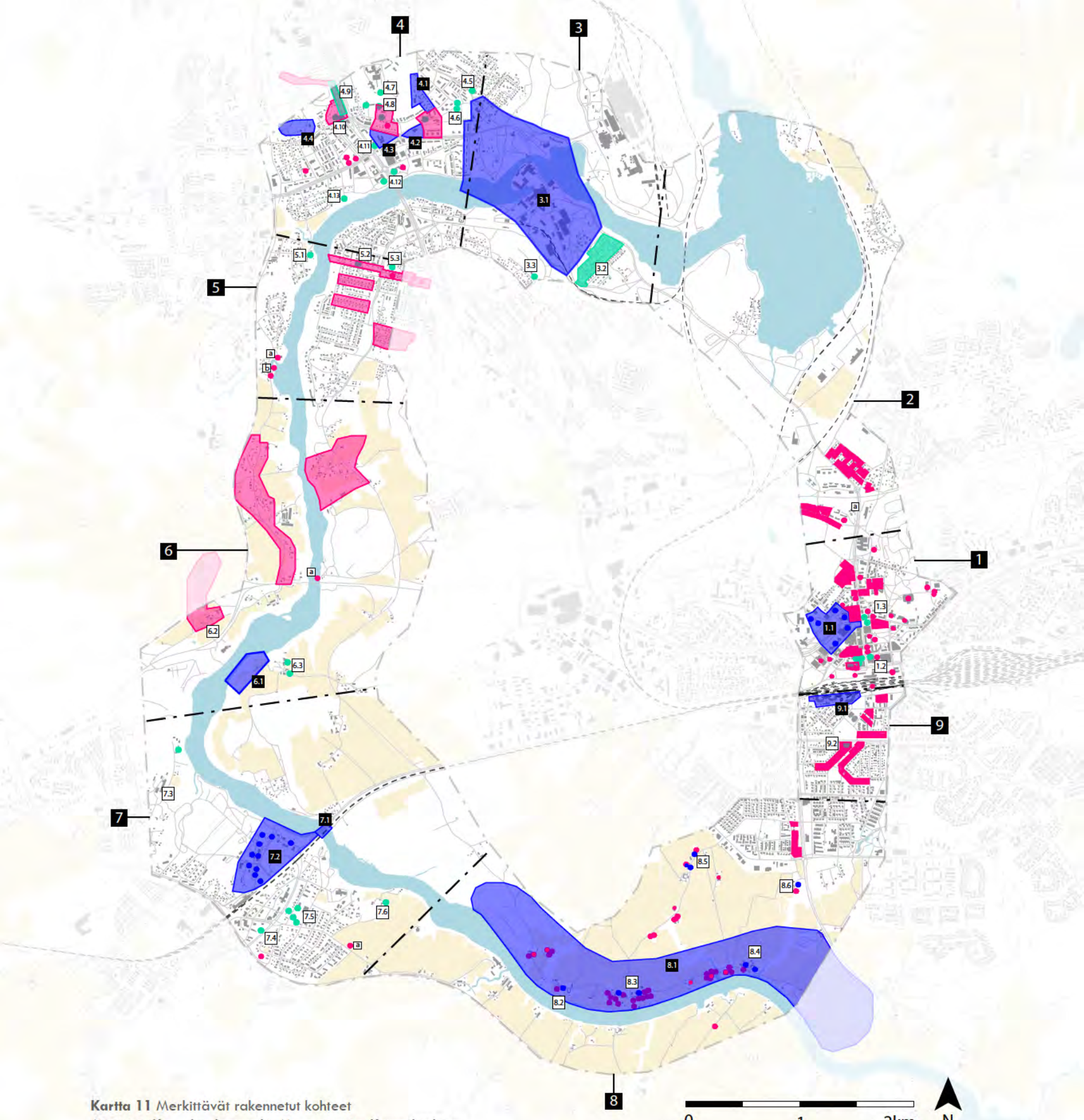
9.1 Kouvolan rautatievarikon alue, 1887-1937

MAAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT

9.2 Sarkolan koulu, 1957

PAIKALLISESTI MERKITTÄVÄT

Kylänraitin luoteis- ja kaakkoispuolella on 1940-60-luvuilla muodostuneita alueita. Alankotien eteläpuoli ja osa Ruskeintien itäpuolesta on 1900-1940-luvuilta. Kiskokadulla on pienkerrostaloryhmä 1920-1950-luvuilta.



Kartta 11 Merkittävät rakennetut kohteet
Aineistot: Kouvolan kaupunki, Museovirasto, Kymenlaakson seutukaavaliitto

valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kohteet
maakunnallisesti merkittävät rakennetut kohteet
paikallisesti merkittävät rakennetut kohteet

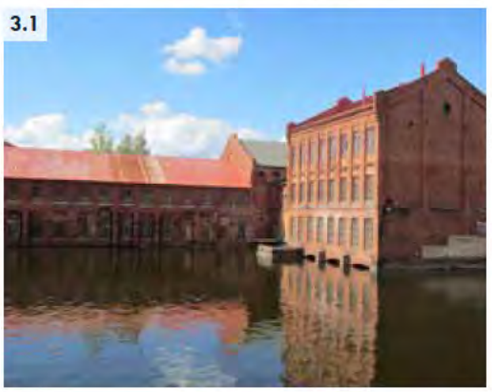
suunnittelualueen rajaus

VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVIÄ KOHTEITA

1.1

6.1

8.1


3.1

7.1

9.1

3.1

7.1

MAAKUNNALLISESTI MERKITTÄVIÄ KOHTEITA

1.2 Aseman Koulu

4.2

7.2

1.2 Kouvolan I Apteekki

1.2 Pilvenpiirtäjä

1.3 Kankaan koulu

1.3 Kymen lukko

4.3

8.1

1.3 Oppikujan koulu

Kuva 5 Merkittävät rakennetut kohteet

4.5 Heinosen kauppa

6.3 Ulvi ja Anttila

1.b

4.5 Elokuvateatteri iltatähti

7.3

4.b

4.6 Yhdyspankin talo

7.4

4.c

4.10 Entinen osuuskauppa

7.6

6.a

4.12

PAIKALLISESTI MERKITTÄVIÄ KOHTEITA

1.c

1.d

7.a

2.6 MAISEMALLINEN ANALYYSI

Maisemallisessa analyysissä on kerrottu maiseman tilallisuudesta ja ympäristöhäiriöistä. Maisematila on kolmiuloitteinen yhden tai useamman maisematekijän muodostama kokonaisuus. Maisematila voi olla avoin tai rajaamaton, osittain rajattu, rajattu tai suljettu. Maisematilan luonnetta kuvailevat muun muassa alueen mittasuhteet, muoto, rajaavat elementit, värit ja käyttö.[21] Ympäristön häiriötekijöitä ovat muun muassa maisemavauriot tai melu. Maisemavauriot ovat ihmisen rakentamisesta tai voimaperäisestä metsätaloudesta peräisin olevia maisemaan sopimattomia jälkiä.[22]

MAISEMAN TILALLISUUS

Maiseman rajautuminen vaihtelee alueella täysin sulkeutuneesta laajoihin avoimiin tiloihin. Maisemaa rajaavat elementit vaihtelevat reitin varrella, sillä reitti kulkee niin rakennetuilla kuin luonnon- ja kulttuuriympäristöjenkin hallitsemilla alueilla.

Alueella on sekä Kouvolan ydinkeskustan kävelykadun, Manskin, tiiviisti rakennuksilla rajautuvaa tilaa että metsien täysin sulkeutunutta sekä Kymijoesta ja pelloista muodostuvia laajoja avoimia tiloja. Kymijoki on suurelta osin reittiä maisemassa hallitseva tekijä, joka avaa näkymiä. Voimakkaasti kumpuileva ja paikoin jyrkästi Kymijoen rannoilla nouseva maasto ja kasvillisuus taas rajaavat voimakkaasti näkymiä. Rakennetut väljät alueet taas luovat reitille tilallisuudeltaan puoliavointa aluetta.

Alueelta on nostettu esiin maamerkit, jotka näkyvät kaukaa ja helpottavat paikantamista. Kartalle on lisäksi merkitty alueen kohokohdat. Kohokohdiksi on nostettu visuaalisesti ja toiminnallisesti merkittäviä kohteita. Näkymälinjoilla on merkitty merkittäviä avautuvia näkymiä. Nuolilla taas on osoitettu katunäkymiä, jotka ovat merkittäviä.

21 Rautamäki, 1982, 13

22 Karjalainen, 1995, 60

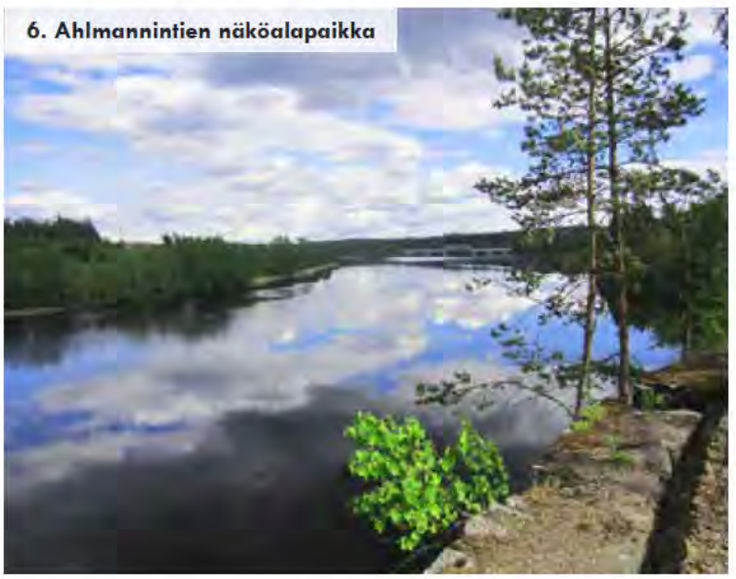
MAAMERKIT JA MAISEMAN KOHOKOHDAT

1. Manskin eteläpääty: Matkakeskus
   Manskin kävelykatu
   Manskin pohjoispääty: aukio, jota reunustavat Kaupungintalo, Kankaankoulu, Oppikujan koulu ja Kymen lukko
2. Urheilupuisto
3. Mäkihyppymäet
4. Kuusaanlammen rannan avoin tarkastelupaikka
5. Sääksniemen kärki
6. Ahlmannintien näköalapaikka
7. UPM-Kymmene Oyj:n Kuusaanniemen tehdas
8. Kymintehdas
9. Kalliojyrkänteet
10. Koskenranta
11. Kuusankosken kirkko
12. Sairaalanmäki
13. Kuusankoskitalo ja kirjasto
14. Näkymä Kuusankosken sillalla
15. Betoniset suurjännitepylväät
16. Toiminnot rannassa, pelikenttä ja leikkipuisto
17. Keltin sillan alapuolen näkymä
18. Kymenpaviljonki
19. Ruotsulan redutti
20. Viljavarasto
21. Korian sillat
22. Puro ja kallioniemi
23. Alakylä
24. Pentsoja
25. Loikalan talot
26. Puukuja ja puistoalue
27. Veturitallit

1. Manski

3. Mäkihyppymäet

4. Kuusaanlammen rannan avoin tarkastelupaikka



6. Ahlmannintien näköalapaikka

Kuva 6 Maiseman kohokohtia

Kartta 15 Maiseman tilallisuus

7. UPM-Kymmene Kuusaanniemen tehdas

8. Kymintehdas

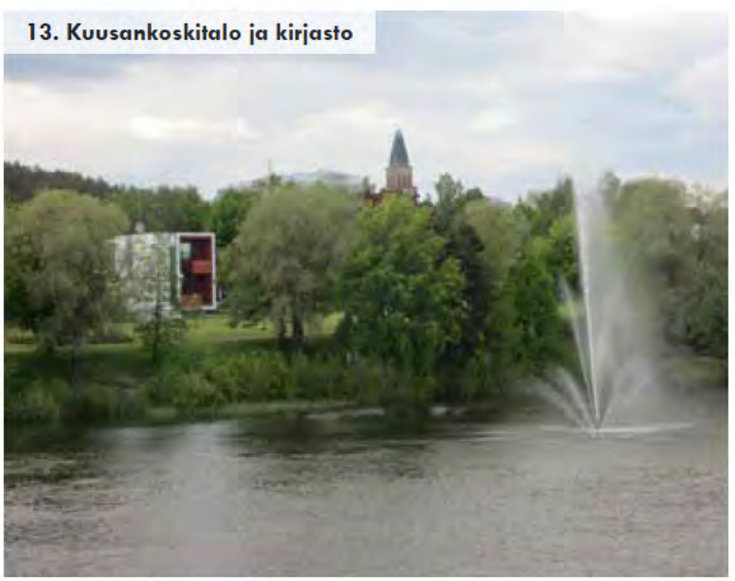
9. Kalliojyrkänteet

10. Koskenranta

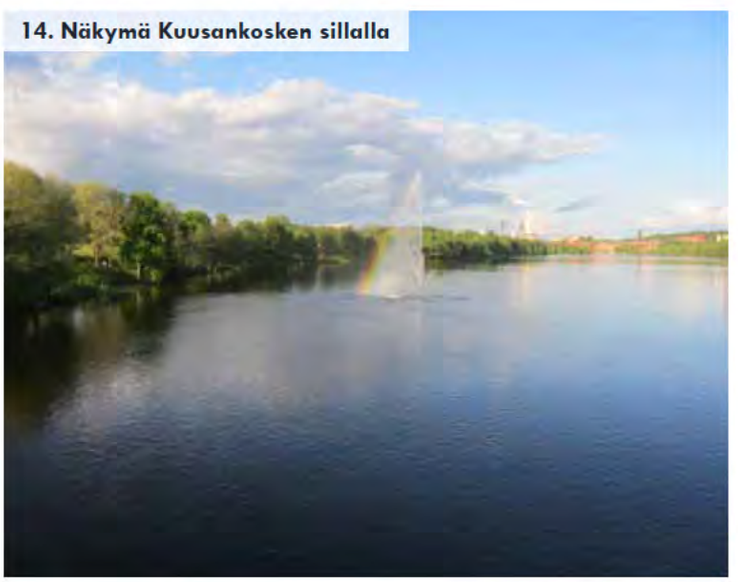
11. Kuusankosken kirkko

12. Sairaalanmäki

13. Kuusankoskitalo ja kirjasto



14. Näkymä Kuusankosken sillalla



Kuva 7 Maiseman kohokohtia

15. Betoniset suurjännitepylväät

15. Toiminnot rannassa, pelikenttä ja leikkipuisto

17. Aholanmäen näköalapaikka

19. Ruotsulan redutti

20. Viljavarasto

22. Puro ja kallioniemi

23. Alakylä

21. Korian sillat

23. Alakylä

24. Pentsoja

25. Loikalan talot

26. Puukuja ja puistoalue

27. Veturitallit

YMPÄRISTÖHÄIRIÖT

Ympäristöhäiriöt tulisi minimoida ulkoilureitin alueelta. Kartalla osoitetut teollisuusalueet ovat joko maisemaan sopimattomia, aiheuttavat melua tai muodostavat alueen, jonka läpi ei pääse kulkemaan. Alakylän kulttuurimaiseman ja Rekolan asuinalueen välinen teollisuusalue ei sovi maisemaan. Teollisuusmelua aiheuttaa UPM-Kymmenen tehdas Kuusaanniemessä. Melua kantautuu jonkin verran myös teollisuusalueesta Sääksniemen lounaispuolella. Kuusaansaaressa toimii kemiantehdas, joten osa saaresta on suljettu läpikululta.

Alueella on vanhoja kaatopaikkoja, joista jäänteinä on epäsiisteyttä ja luonnonympäristöä pilaavia jälkiä. Kuusaanlammen lähistöllä vanhoista kaatopaikka-alueista aiheutuu myös epämiellyttävää hajua.

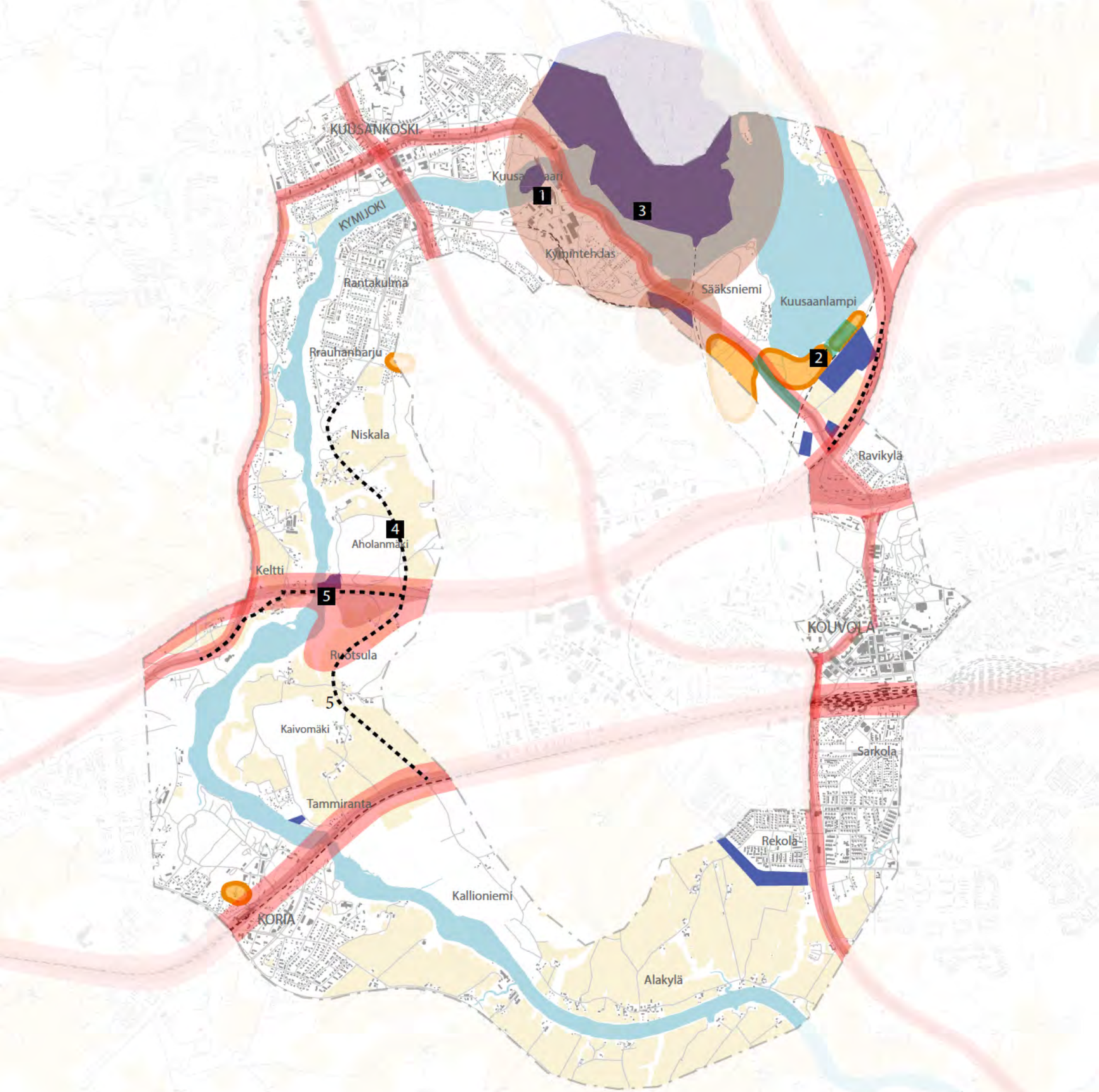
Melua aiheuttaa alueella liikenne ja teollisuus. Liikennemelua aiheuttavat suurimmat liikenneväylät, joista itä-länsi -suuntaiset Lahdentie ja junarata aiheuttavat suurimman melun. Erityisesti Lahdentie aiheuttaa melua Kymijoen itäpuolella ja ristetessään muiden suurien teiden kanssa Kouvolan keskustan ja Kuusaanlammen välillä. Vaaraa ja epämiellyttävyyttä aiheuttavat myös vilkasliikenteiset tiet, joilla ei ole kevyenliikenteen väylää.

Kymijoen pohjakerrostumissa on teollisesta toiminnasta peräisin olevia haitallisia aineita. Kerrostumien tila on kuitenkin vakaa, eikä joen täyspainotteiselle kehittämiselle ja käytölle ole esteitä. Kymijoen pintaveden ekologinen tila on suunnittelualueella luokiteltu tyydyttäväksi ja voimakkaasti muutetuksi. Tähän ovat syinä nousuesteet, allastuneisuus ja uoman muutokset.[23] Veden laatu on parantunut 1960-luvulta lähtien ja on nyt melko hyvälaatuista. Kymijoen kalakanta on hyvä. Pintaveden kemiallinen tila on luokiteltu hyvää huonommaksi, sillä petokaloista löytyneet elohopeapitoisuudet ylittävät Euroopan yhteisön tasolla laatunormin.[24]

Kuva 8 (1.) Kuusaansaari on suljettu läpikululta.
Kuva 9 (2.) Kuusaanlammen rantaalueet ovat roskaisia vanhoista jätteistä.
Kuva 10 (3.) UPM-Kymmenen Kuusaanniemen tehdas aiheuttaa melua. Se myös näkyy kauas, mutta tätä ei välttämättä pidetä häiriönä vaan paikkakunnalle tunnusomaisena piirteenä.
Kuva 11 (4.) Korkealla sillalla kulkeva Lahdentien liikenne kuuluu voimakkaasti Keltin voimalaitoksen eteläpuolella.
Kuva 12 (5.) Niskalantie on vilkasliikenteinen ajotie, jonka varrella ei suurimmalta osalta ole pyöräilyn tai kävelyn väylää.

23 Karonen et al, 2014, 65

24 Karonen et al, 2014, 95-97



Kartta 16 Ympäristöhäiriöt
Aineistot: Meluselvitys Akukon 2007, Kouvolan kaupunki

- liikennemelu, päivä 2007
- teollisuusmelu, päivä 2007
- teollisuusalueet
- lopetetut teollisuuskaatopaikat tai kaatopaikat
- hajuhaittaa
- vilkasliikenteinen ajotie, jolla ei ole jalankulkuväylää tai pyörätietä

2.7 REITISTÖ JA TOIMINNOT

Suunnittelualueen nykyiset kävellen tai pyöräillen kuljettavat reitit on esitetty kartalla. Reittien jatkuminen on esitetty myös suunnittelualueen ulkopuolella. Lisäksi suunnittelualueelta on kerätty sen alueella olevat toiminnot. Suunnittelualueen ulkopuolisista toiminnoista on esitetty merkittävä kaupallinen keskittymä.

REITISTÖ

Kartalla esitetyt yhdistetyt pyörätie ja jalkakäytävät ovat pinnoitteeltaan pääosin asfaltoituja ja joiltain osiltaan kivituhkapintaisia noin 3-3,5 metriä leveitä. Pyöräiltävät tiet koostuvat sora- ja kivituhkapintaisista osuuksista, jotka ovat paikoin vähäliikenteisiä ajoteitä. Pyöräiltäviä osuuksia voidaan joiltain osiltaan käyttää osana ulkoilureittejä. Kartalle on merkitty maastossa olevia polkuja, jotka ovat ihmisten aiheuttamasta kulutuksesta syntyneitä. Alueella on muutamia valaistuja kuntoratoja ja lisäksi luontopolkuja.

Yhdistetyt pyörätie ja jalankulkuväylät keskittyvät keskusta-alueille. Keskustojen välisissä yhteyksissä on puutteita. Nykyisin Kouvolasta Kuusankoskelle ja Kouvolasta Korialle on olemassa pyöräilyn ja kävelyn yhteydet, mutta Korian ja Kuusankosken välinen yhteys on heikko. Siellä pyöräilylle ja kävelylle tarkoitettu yhteys puuttuu. Lisäksi nykyisten yhteyksien varrella ympäristön miellyttävät puolet tulevat paikoin heikosti esiin.

Kymijoen rannoilla kulkee lisäksi polkuja ja lisäksi yksi luontopoluksi merkitty reitti. Rannoilla on puutteelliset pyöräily-yhteydet erityisesti Niskalasta Alakylään saakka. Myöskään käveltävät yhteydet eivät muodosta yhtenäistä kokonaisuutta ranta-alueilla. Selkeät jalankulun yhteydet puuttuvat erityisesti Kuusaanlammen rannoilta Sääksniemeen, Kymintehtaalta Kuusankosken keskustan rannoille ja Niskalasta Ruotsulaan. Kuntoradat sijaitsevat metsäisissä maastoissa ja kaukana joesta. Uusille kuntopoluille olisi mahdollisia maastoja Kymijoen läheisyydessä. Nykyään laajoja ja maisemallisesti kiinnostavia rengasmaisia ulkoilureittejä ei alueella ole.

TOIMINNOT

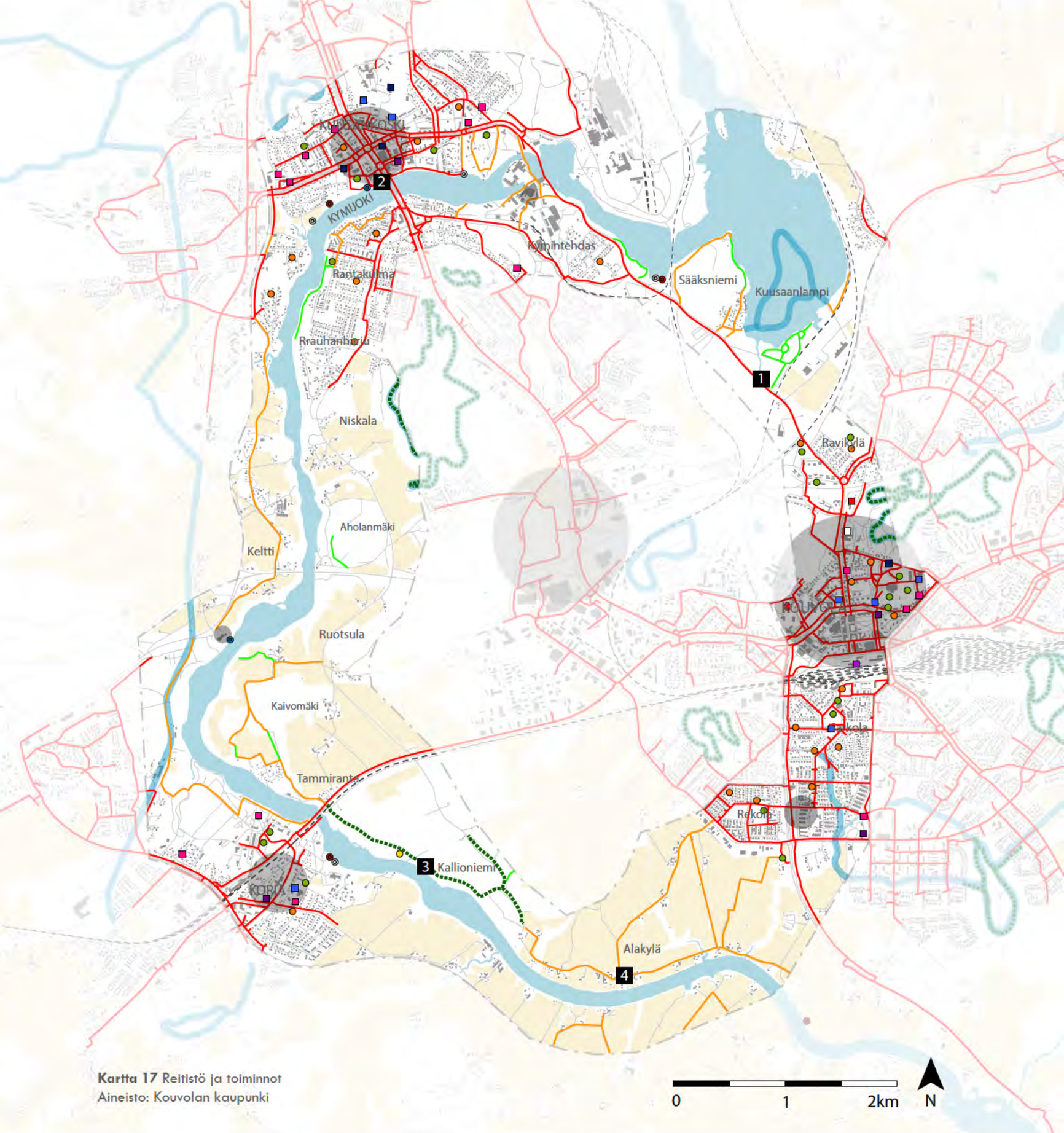
Sekä kaupalliset toiminnot että julkiset palvelut ja muut toimintomahdollisuudet ovat keskittyneet kolmeen reitin varren keskukseen. Kouvolan keskusta on alueen monipuolisin kaupallisten palveluiden suhteen. Sen asemaa on horjuttanut keskustasta länteen päin valtatien varteen sijoittunut kaupan suuryksiköiden keskittymä, jonne vuonna 2012 avattiin kauppakeskus Veturi.

Alueella on kattavasti erilaisia liikuntapaikkoja. Sarkolassa ja Kouvolan keskustassa on urheilupuistot ja muilla alueilla eri urhei-

Kuva 13 (1.) Asfaltti, yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä, 3 m leveä
Kuva 14 (2.) Kivituhka, yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä, 3 m leveä
Kuva 15 (3.) Pitkospuut, 0,7 m leveä
Kuva 16 (4.) Sorapinta, vähäliikenteinen ajotie, 4-4,5 m leveä

lulajeihin sopivia kenttiä. Myös leikkipaikkoja löytyy keskustojen läheisyydestä monia. Alueella on venevalkamia veneen vesille laskemiseen, mutta rantautumismahdollisuudet ovat vähissä. Alueella ei ole yleisiä uimapaikkoja. Yleisiä laitureita löytyy kaksi joen länsipuolella. Itäpuolella niitä ei ole. Alueelta löytyy yksi laavu, jossa on nuotiontekopaikka.

Keskusta-alueiden elinvoimaisuutta tulisi tukea ja lisätä toimintaa keskustojen välisille ranta-alueille. Vesiyhteytenä joki mahdollistaa erilaista veteen liittyvää toimintaa, mutta toimintoja tukevia palveluita löytyy hyvin vähän. Toimintojen kehittäminen palvelisi niin maalla kuin vesillä liikkujia.



Kartta 17 Reitistö ja toiminnot
Aineisto: Kouvolan kaupunki

- yhdistetty pyörätie ja jalkakäytäv
- pyöräiltävä tie, esim. hiekkatie
- käveltävä polku
- kuntopolku tai luontopolku
- hiihtolatu
- päiväkoti
- peruskoulu
- toisen asteen koulutus
- paloasema
- poliisiasema
- matkakeskus
- kirjasto
- terveyskeskus
- liikuntapaikka
- leikkipaikka
- matonpesupaikka
- venevalkama
- yleinen laituri
- kaupallisten palveluiden alueet

2.8 JULKINEN LIIKENNE

Suunnittelualueen julkinen liikenne koostuu linja-auto- ja junaliikenteestä. Kouvolan sisäiset ja kuntarajat ylittävät linjat tukevat toisiaan. Näitä joukkoliikennepalveluita täydennetään palvelulinjoilla ja asiointitakseilla.

LINJA-AUTOLIIKENNE

Linja-auto on pääasiallinen julkisen liikenteen liikkumisväline suunnittelualueen sisällä. Kartalla on esitetty palvelutasoiltaan parhaat joukkoliikenteen linjat ja luokiteltu ne Kouvolan palvelutasotavoitteiden mukaan. Palvelutasoluokat ovat Liikenneviraston määrittämiä. Suunnittelualueen joukkoliikenteen linjoille on määritetty palvelutasotavoitteet vuonna 2009 ja niitä on tarkistettu vuonna 2011[25].

Kouvolan ja Kuusankosken välillä on tavoitteena päästä kilpailutasolle eli luoda todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Nykyisin välillä päästään ruuhka-aikoina lähelle 20 minuutin vuoroväliä. Suurimmat puutteet ovat iltaliikenteen vuorovälissä. Arkisin kello 18:40 jälkeen, lauantaisin kello 15:40 jälkeen ja koko sunnuntain vuoroväli on yksi vuoro tunnissa. Sunnuntaisin vuorot loppuvat kello 21 jälkeen. Kehittämisen kohteena ovat arki-iltojen ja lauantain vuorojen lisääminen kahteen vuoroon tunnissa.[26]

Houkuttelevalle tasolle eli käyttökelpoiselle vaihtoehdolle henkilöauton rinnalle on tavoitteena kehittää linjat Kouvola-Koria, Kouvola-Voikkaa, Kouvola-Valkeala ja Kouvola-Inkeroinen eli kartalla esitetyt linjat luoteesta kaakkoon ja koillisesta lounaaseen. Nämä linjat on kirjattu myös joukkoliikenteen laatukäytäviksi vuonna 2009 kaupunginhallituksen hyväksymässä joukkoliikenteen kehittämisohjelmassa. Laatukäytäviä on tarkoitus kehittää aktiivisesti. Muiden kartalla esitettyjen linjojen palvelutasotavoitteet yltävät keskitasoon ja peruspalvelutasoon.

25 Joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma, 2011, 17

26 Joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma, 2011, 17

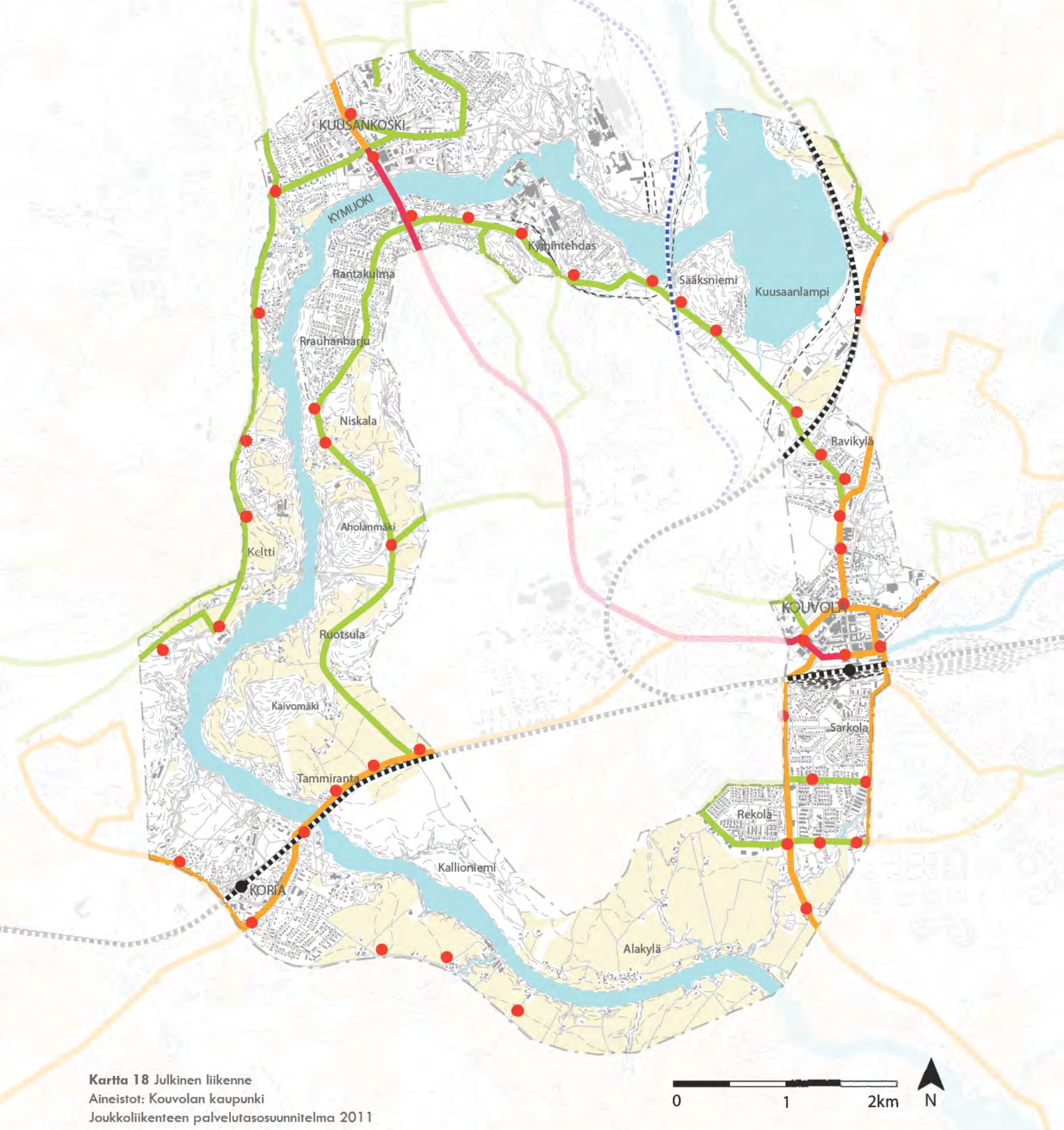
JUNALIIKENNE

Suunnittelualueella on kaksi juna-asemaa. Taajamajunat pysähtyvät Kouvolan ja Korian asemalla. Pitkän matkan junat pysähtyvät Kouvolan asemalla, mutta eivät Korialla. Rautatieristeyksenä Kouvolan asemalta on hyvät yhteydet moniin suuntiin. Esimerkiksi Helsinkiin kulkee arkipäivinä juna noin kerran tunnissa kello 21 saakka.

LIITYNTÄPYSÄKÖINTI

Kouvolan keskustassa on melko hyvät mahdollisuudet polkupyörän liityntäpysäköintiin. Katettuja pyöräpaikkoja on juna-aseman ja linja-autolinjojen kohtaamispaikassa. Kuusankosken keskustassa pyöräpaikkoja löytyy kaupallisten palveluiden lähettyviltä, mutta ei linja-autopysäkkien yhteydestä. Pyörille ei Kuusankoskella ole katettua pysäköintiä. Korialla ei polkupyörien liityntäpysäköintiä. Joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelman mukaan liityntäpysäköintiä on tarkoitus kehittää.[27]

27 Joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma, 2011, 7



Kartta 18 Julkinen liikenne
Aineistot: Kouvolan kaupunki
Joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2011

Bussilinjat

- kilpailutaso
- houkutteleva taso
- keskitaso
- peruspalvelutaso
- bussipysäkki

Junaradat

- matkustajaliikenne
- tavaraliikenne
- juna-asema

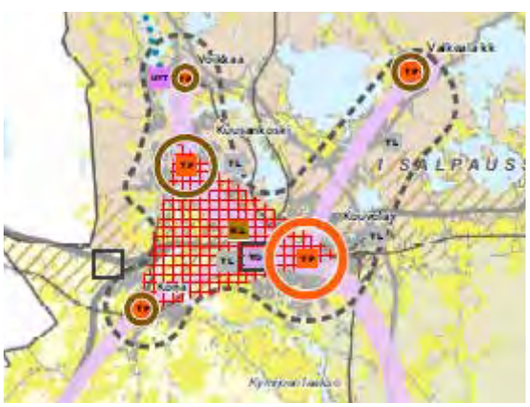
2.9 ALUEEN SUUNNITTELUTILANNE

YLEISKAAVOITUS

Suunnittelualue on kuulunut ennen vuotta 2009 entisen Kuusankosken ja Kouvolan kaupungin alueille. Alueella on monia voimassa olevia yleiskaavoja. Oikeusvaikutteisen yleiskaavan alueet on esitetty kartalla.

Keskustan kehittäminen on tällä hetkellä yksi Kouvolan kaupungin Teknisen ja ympäristötoimialan tärkeimmistä painopisteistä. Kouvolan kaupungilla on vireillä Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaava. Tämä on ensimmäinen alueelta tehty kaavahanke, joka tarkastelee keskeistä kaupunkialuetta yhden kunnan alueella. Kaavahanke on aluevarauskaava, näyttää kaupunkirakenteen laajenemissuuntia noin vuoteen 2035 asti.[28] Kaavasta on kaavaehdotus nähtävänä 29.7.-31.8.2015.

Kartta 19 Vireillä olevan Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavan rajaus



Kartta 20 Ote Kouvolan rakennemallikartasta. Lähde: Kouvolan kaupunki 2012

28 Kouvolan kaavoituskatsaus 2015, 10

Valmisteilla on myös viherosayleiskaava Kouvolan, Kuusankosken ja Korian alueelta. Oikeusvaikutteisena yleiskaavana on tarkoitus käsitellä Kymijoen varsi Voikkaalta Alakylään.[29] Tästä kaavasta ollaan valmistelemassa kaavaehdotusta.

Kouvolan kaupungille on tehty rakennemalli vuonna 2012. Tämän suunnitelman mukaan Kouvolan, Kuusankosken ja Korian keskustojen välisellä ydinalueella vahvistetaan olemassa olevia keskustoja. Pyritään siihen, että nykyisten keskusten välillä ei tarpeettomasti kilpailla. Keskustojen välisillä alueilla pyritään täydentämään ydinalueiden maankäyttöä ja sijoittaa sinne toimintoja, jotka eivät sovellu keskustoihin. Kymijoen varren mahdollisuuksia pyritään hyödyntämään paremmin.[30]

ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavoitetut alueet on esitetty kartalla. Suunnittelualueella tapahtuu maankäytön muutoksia lähitulevaisuudessa. Lähimmät asemakaavahankkeet on numeroitu kartalle ja kuvailtu muutoksia.

1. Marjoniementie
Alueelle on suunnitteilla pienkerrostalotontteja ja uusi kokoojakatu. Lisäksi luodaan ulkoiluyhteys luoteessa avautuvalle metsä-alueelle.

2. Lasipalatsi
Alueella on järjestetty arkkitehtuurikilpailu vuonna 2013. Liikerakennuksia on tarkoitus korottaa asuinkerroksilla ja kävelykatua kattaa osittain. Pysäköintialue on tarkoitus muuttaa aukioksi osaksi kävelykatua.

3. Pukimon korttelin lähiympäristö
Alueella on ollut arkkitehtuurikilpailu talvella 2014-2015. Aluetta on tarkoitus täydennysrakentaa ja ajantaisaistaa kortteleiden kaavamääräyksiä.

4. Halkotorinkuja
Alueelle on tarkoitus sijoittaa uusia liike- ja toimistorakentamisen korttelialueita. Uudistettavan Hallituskadun risteysalueille varataan riittävät katualueet.

5. Matkakeskus
Matkakeskusta tullaan kehittämään ja sen yhteyteen luodaan uusia toimintoja. Hallituskadun katurajauksia muutetaan.

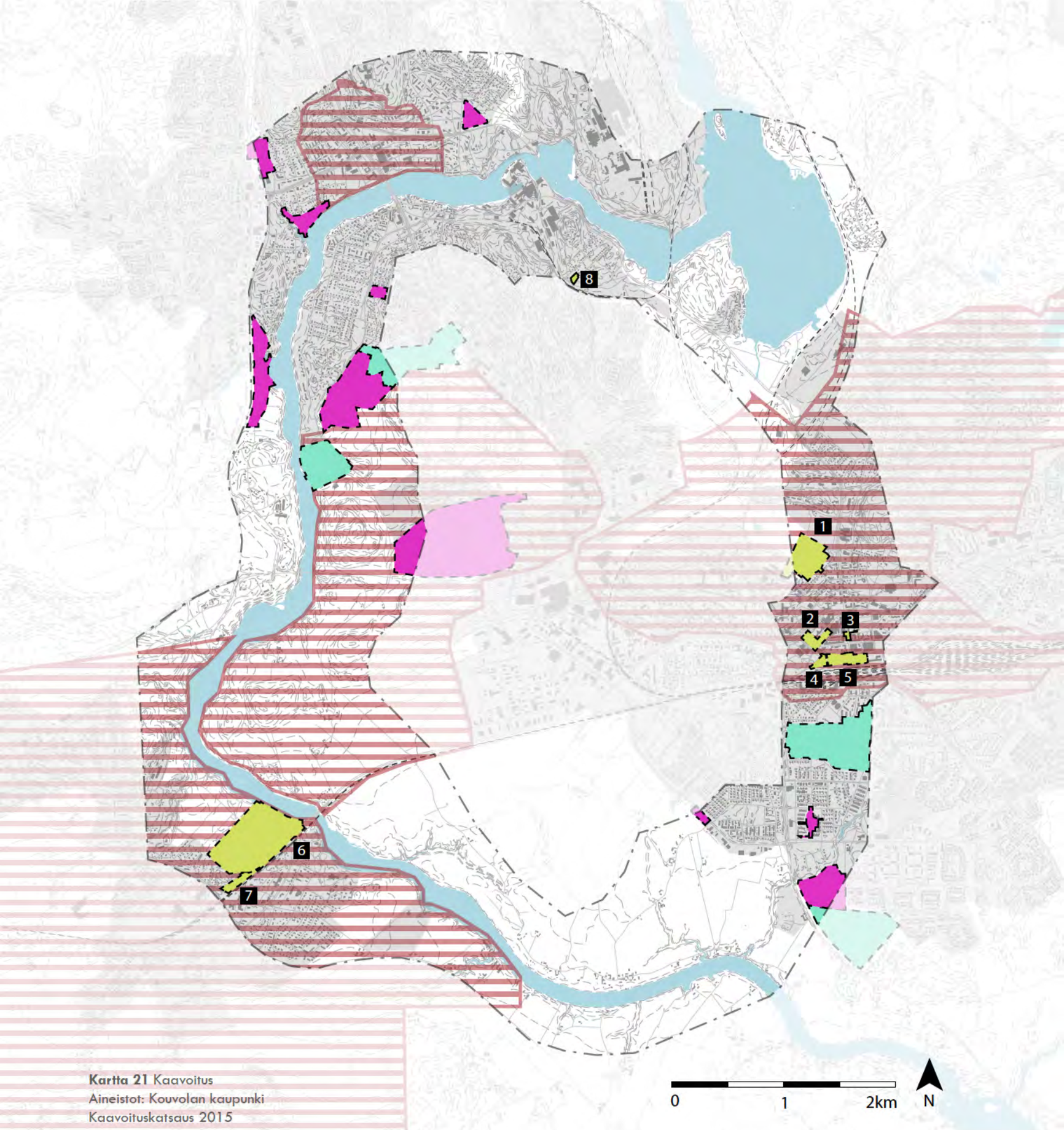
6. Korian varuskunta-alue
Kouvolan kaupunki järjestää alueella asuntomessut vuonna 2019. Maankäyttö suunnitellaan asuntomessualuetta vastaavaksi.

7. Korian Hankkijan alue
Asemakaavaa tarkistetaa. Varastorakennuksille kehitetään uusiokäyttöä ja rajataa alueen kiinteistöä.

8. Segerhornintie
Asemakaava muutetaan toteutunutta maankäyttöä ja alueiden rajauksia vastaavaksi.

29 Kouvolan kaavoituskatsaus, 2015, 11

30 Kouvolan rakennemalli, 2012, 27



Kartta 21 Kaavoitus
Aineistot: Kouvolan kaupunki
Kaavoituskatsaus 2015

Tulevat asemakaavahankkeet

- 2015
- 2015-2017
- 2018-

- asemakaava-alue
- oikeusvaikutteisen yleiskaavc

VIHERALUEET

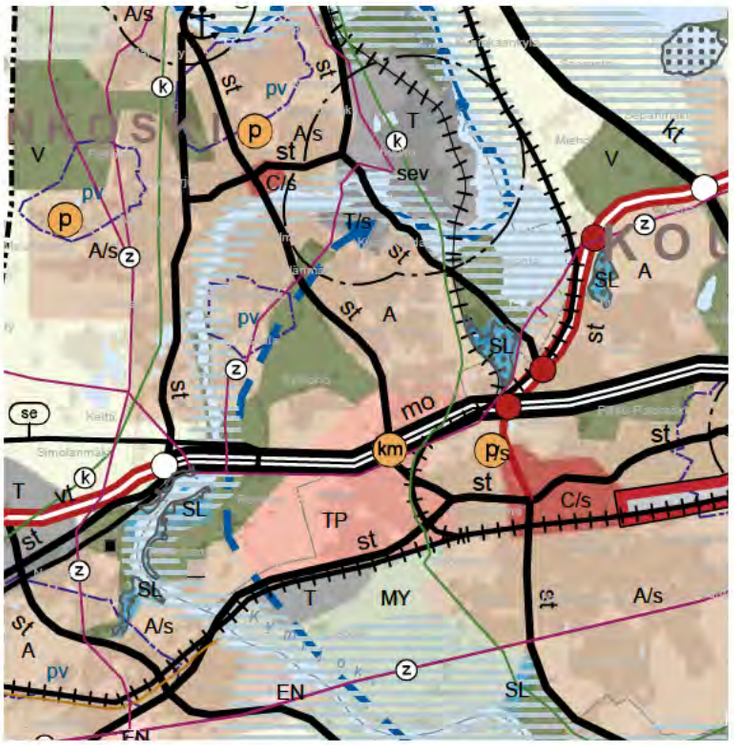
Kouvolan keskeistä kaupunkialueen osayleiskaavaa varten on tutkittu alueen viherrakennetta, viheralueiden riittävyyttä ja ekologisia yhteyksiä. Näiden tutkimusten pohjalta on kaavassa esitetty virkistys- ja ulkoilualuevaraukset ja muut pääviherverkon osat sekä tavoitteellinen pääulkoilureitistö. Suunniteltava ulkoilureitti on osana osayleiskaavan pääulkoilureitistöä. Ulkoilureitit on merkitty osayleiskaavaan sijainniltaan ohjeellisina.

Osayleiskaavassa esitetyt viheraluevaraukset ovat pääosin olemassa olevia viherverkoston osia. Tavoitteena on säilyttää ja kehittää luontoarvoiltaan merkittäviä ja virkistyksen kannalta vetovoimaisia aluekokonaisuuksia. Myös näiden alueiden verkottumista on tarkoitus tukea.[31] Erityisesti Kymijoen vartta on ehdotettu virkistysalueita kokoavaksi yhteydeksi[32].

Yleiskaava toteuttaa ympäristöministeriön 18.1.2010 vahvistamassa Kymenlaakson maakuntakaavassa määriteltyjä virkistysaluevarauksia (Kartta 22). Maakuntakaavassa on osoitettu ylimaakunnallisia patikointireittejä. Yhteydet näihin on esitetty kartalla (Kartta 23).

Ekologinen verkosto muodostuu luonnon ydinalueista ja niiden välisistä yhteyksistä. Suunnittelualueen ympäristössä luonnon ydinalueet ovat laajoja metsäisiä alueita, joihin kuuluu myös luonnonsuojelu- ja Natura 2000-alueita. Kymijoen ranta-alueet muodostavat yhteyden erityisesti Korialta Kuusankoskelle.[33] Ekologisia yhteyksiä pirstovat alueita eristävät elementit. Suunnittelualueella näitä ovat Kymijoki, suuret valtatiet, junaradat ja tiiviit rakennetut alueet erityisesti Kouvolan ydinkeskustassa.

Reittisuunnitelmassa huomioidaan maakuntakaavoituksessa ja yleiskaavoituksessa määritelty viherverkosto, tavoitteellinen pääulkoilureitistö ja ekologiset yhteydet. Lisäksi huomioidaan asemakaavoitetut viheralueet. Reittisuunnitelma pyrkii parantamaan viheralueiden saavutettavuutta ja niiden yhteyksiä toisiinsa nähden.

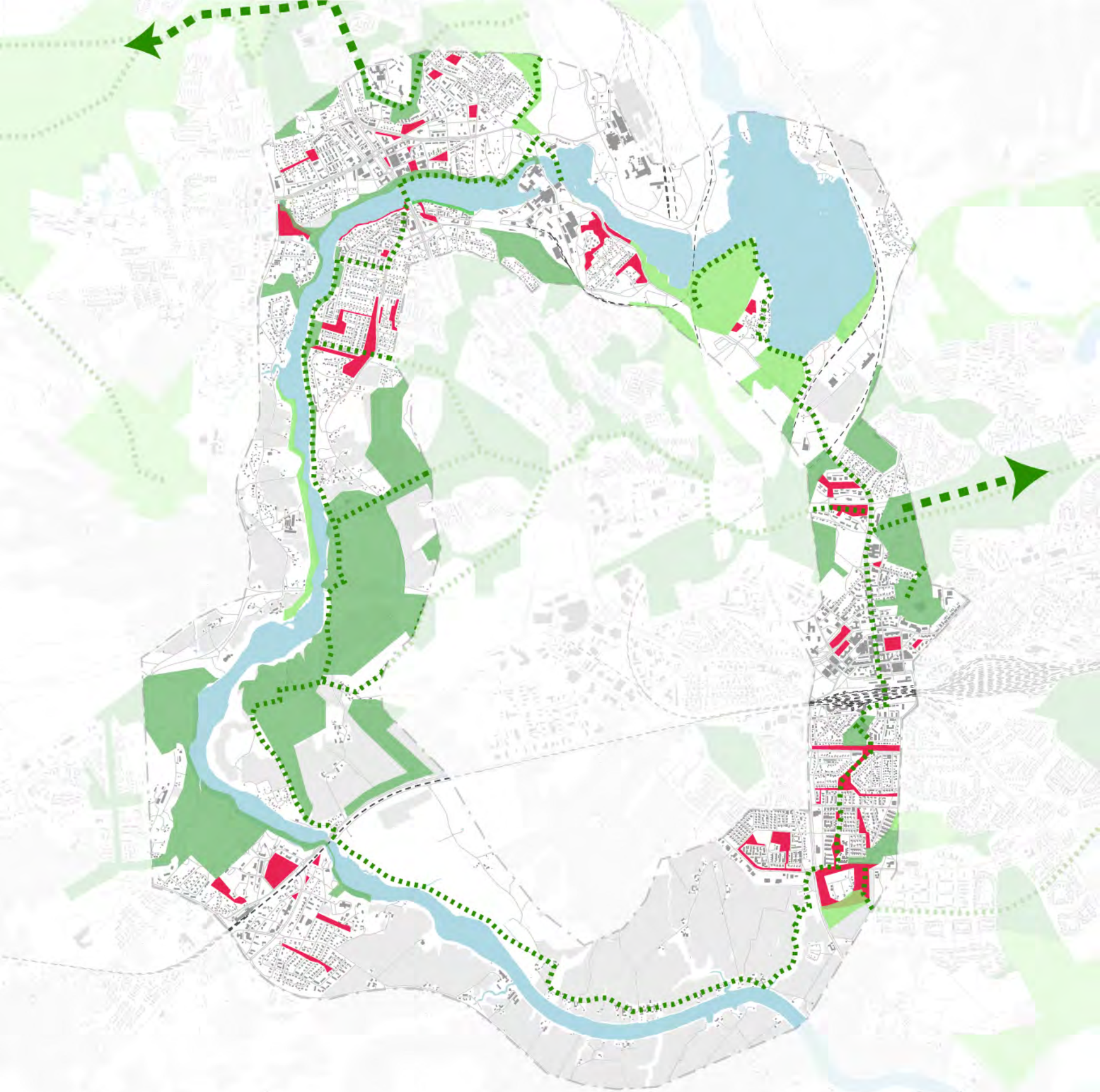


Kartta 22 Ote Kymenlaakson maakuntakaavasta, Taajamat ja niiden ympäristö

31 Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskava, 2015

32 Kymijoen viheralueiden osayleiskaava, 2013

33 Kuusankosken-Korian viherosayleiskaava, 2010, 23



Kartta 23 Kaavoitetut viheralueet
Aineistot: Kouvolan kaupunki
Keskeisen kaupunkialueen osayleiskaava liite 8

2.10 VÄESTÖTIEDOT

Suunnittelua varten on tutkittu väkimääriä tulevan reitin lähistöllä. Rajatun kehäalueen sisäpuolella asuu noin 19 850 henkilöä ja koko kartalla näkyvällä alueella noin 46 700 henkilöä. 30-64 vuotiaiden määrä on selvästi suurin koko keskeisellä kaupunkialueella. Kouvolan keskustassa suurin ikäluokka on yli 65 vuotiaat ja Kuusankosken sekä Korian alueella 30-64 vuotiaat.

Kouvolan keskustan lähialueiden asukasluku on viime vuosina ollut pienessä kasvussa. Väestö on kasvanut noin 50 asukkaalla vuodessa. Koko Kouvolan alueen asukasmäärä on vähentynyt noin 300 asukkaalla vuodessa.

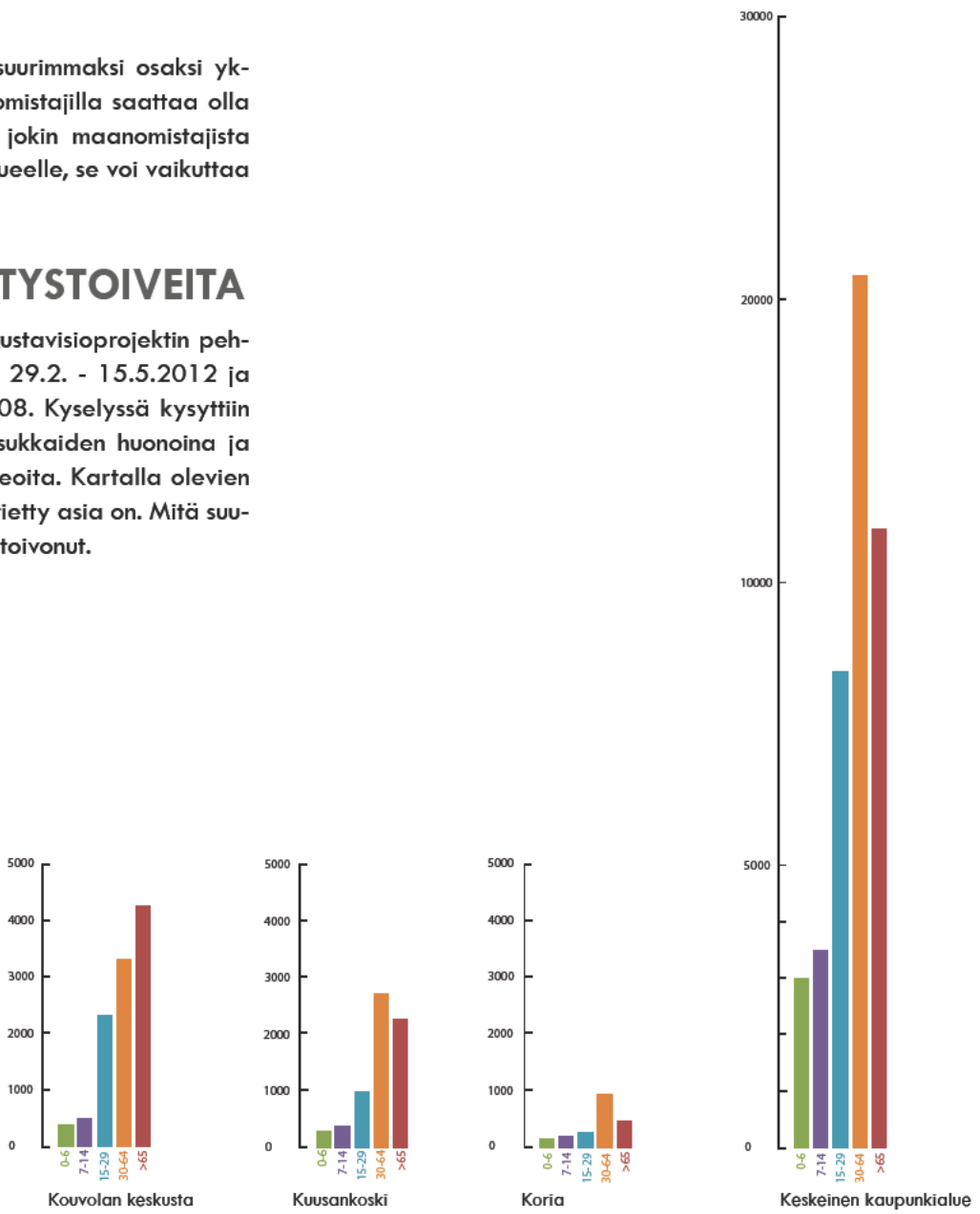
2.11 MAANOMISTUS

Kymijoen rannat ovat suunnittelualueella suurimmaksi osaksi yksityisessä omistuksessa (Kartta 25). Maanomistajilla saattaa olla rajoittava vaikutus reitin linjaukseen. Jos jokin maanomistajista suhtautuu kielteisesti reitin kehittämiseen alueelle, se voi vaikuttaa reitin linjaukseen.

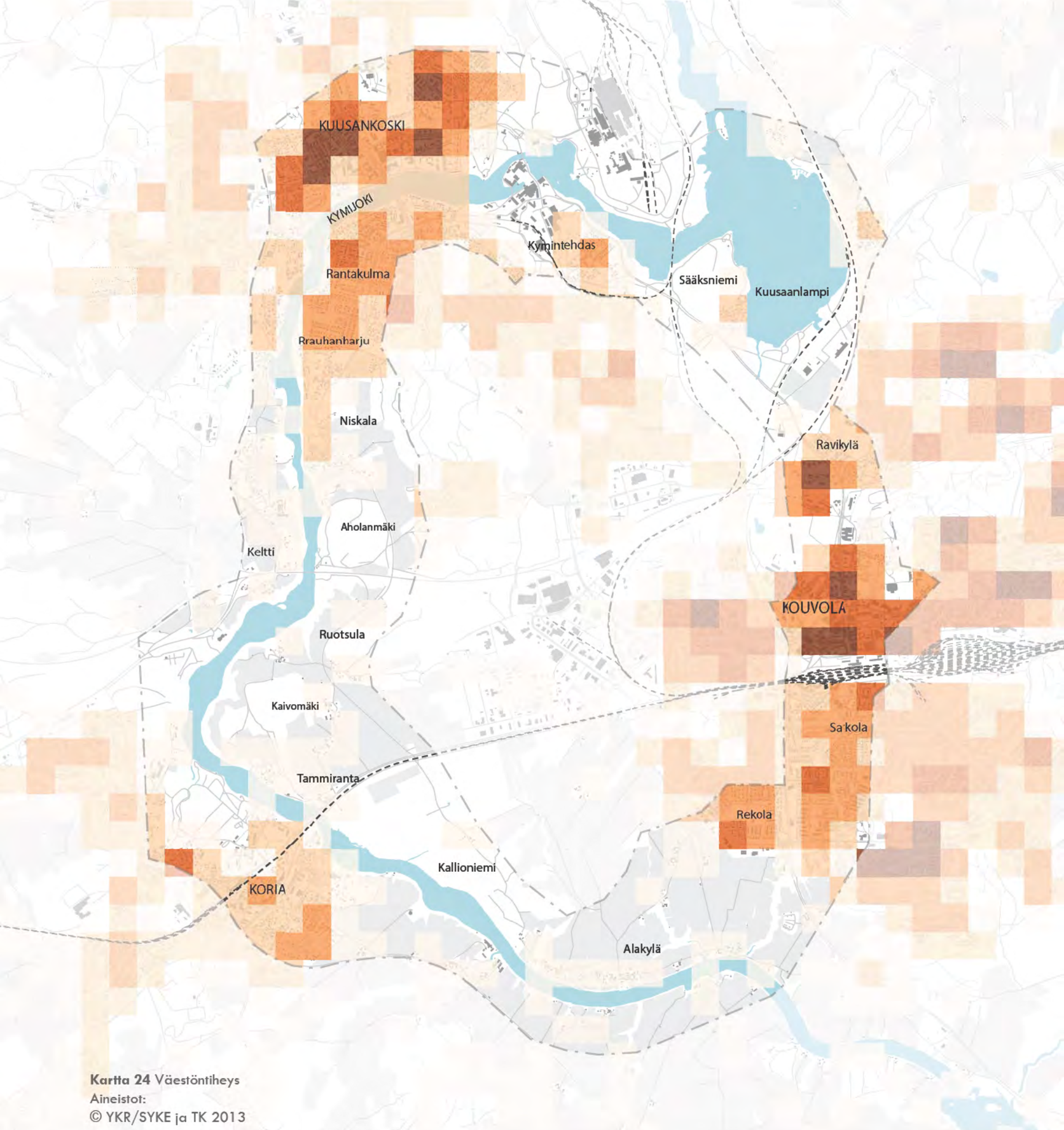
2.12 ASUKKAIDEN KEHITYSTOIVEITA

Kartta (Kartta 26) on tehty Kouvolan keskustavisioprojektin pehmoGIS-kyselyn pohjalta. Aineisto kerättiin 29.2. - 15.5.2012 ja kyselyyn tulleiden vastaajien määrä oli 408. Kyselyssä kysyttiin Kouvolan kehän alueelta muun muassa asukkaiden huonoina ja hyvinä pitämiä paikkoja sekä kehittämisideoita. Kartalla olevien tekstien suuruus merkitsee kuinka toivottua tietty asia on. Mitä suurempi teksti, sitä useampi on samaa asiaa toivonut.

Asukkaiden toiveissa korostuu rantaan pääsyn tarve. Rantaan toivotaan myös uimapaikkoja ja yleisiä laitureita. Myös muita veteen liittyviä toimintoja on toivottu. Näitä ovat venesatama, vesiurheilu, jokilaiva ja melonta. Rantaan kaivataan myös reittejä ja mahdollisuuksia rantamaisemista nauttimiseen. Asukkaiden kehittämistoiveet keskittyvät osuudelle Kouvolan keskustasta Kuusankoskelle. Myös Korian keskustaan ja Alakylään on esitetty toiveita. On myös esitetty toiveita säilytettävistä puisto- ja metsäalueista sekä maisemista. Nämä toiveet keskittyvät Kouvolan keskustan, Alakylän ja Kymintehtaan alueelle.



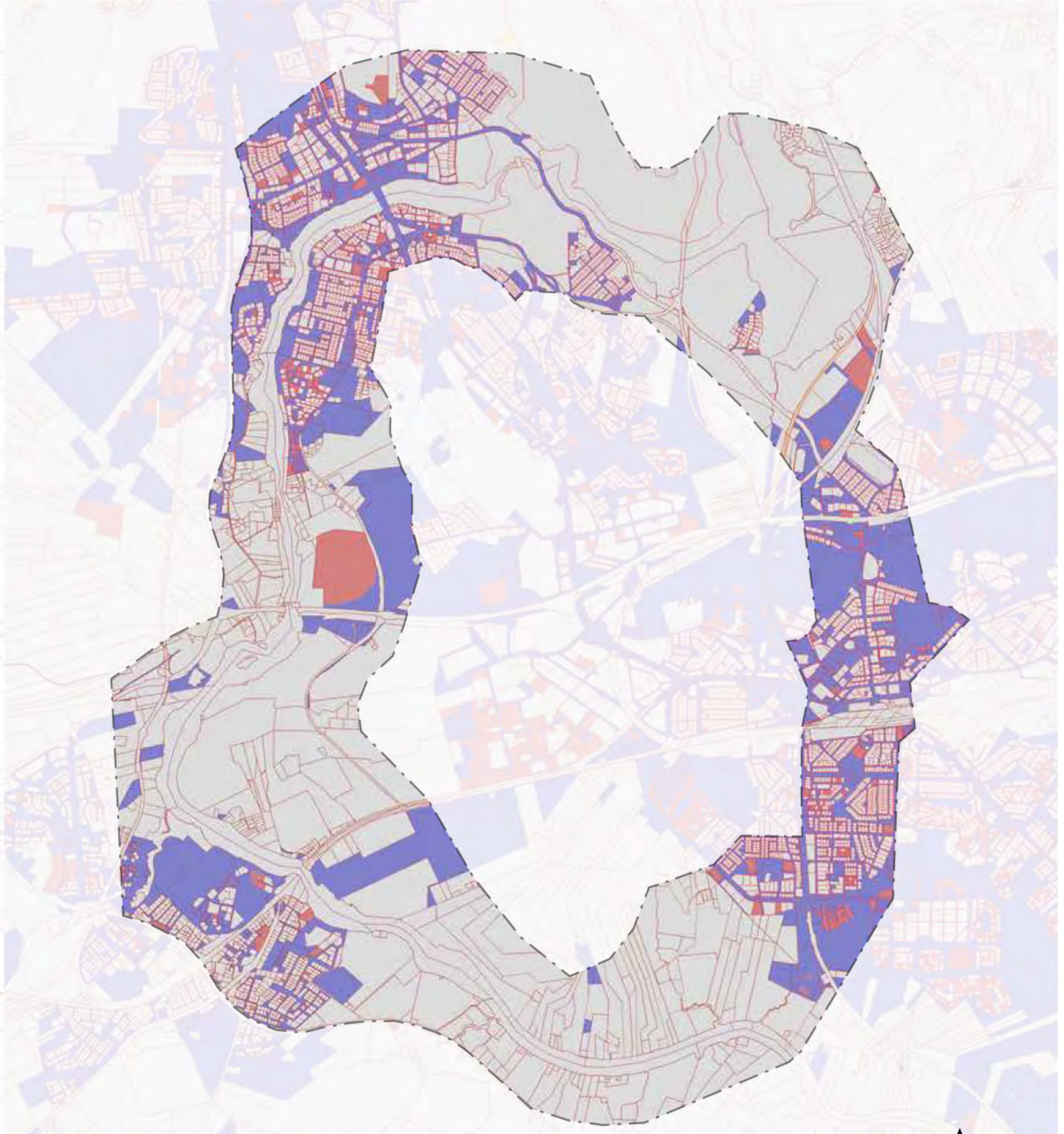
Kaavio 8 Ikäjakaumat eri keskuksissa ja keskeisellä kaupunkialueella, joka kattaa koko suunnittelualueen.



Kartta 24 Väestöntiheys
Aineistot:
© YKR/SYKE ja TK 2013

Asukkaiden lukumäärä, 250mx250m ruudut

- 0-26 as
- 26-82as
- 82-192as
- 192-383as
- 383-686as



Kartta 25 Maanomistus
Aineistot: Kouvolan kaupunki

Kartta 26 Asukkaiden kehitystoiveet
Aineistot: Kouvolan keskustavisioprojektin pehmo-GIS-kysely kevät 2012, Mapita

2.13 ANALYYSIEN YHTEENVETO JA VAIKUTUKSET REITTILINJAUKSEEN

MAASTONMUODOT

Alue sijaitsee maiseman solmukohdassa ja sen maisemarakenne on monipuolinen. Salpausselän pohjoispuolinen osa on selänteistä ja eteläpuoleisessa osassa on laajoja laaksoalueita.

Alueen maisemarakenteelliset piirteet ja monenlaiset maisematyypit tulevat reitin varrella monipuolisesti esiin.

HISTORIA

Alueen monipuolinen käyttöhistoria on keskittynyt Kymijoen varteen. Ajan kerrokset näkyvät Kymijoen varrella.

Tuodaan historia esiin reitin varrelta ja kehitetään reitin varren ympäristöä ja toimintaa tuoden takaisin muistoja historiasta.

MAISEMAN TILALLISUUS

Maisematilat vaihtelevat ja alueelta löytyy monipuolisesti erilaista tilallisuutta.

Mahdollistetaan monipuoliset tilalliset kokemukset ja huomioidaan reitin linjaamisessa kuljettaen reitti erilaisten maisematilojen läpi.

MERKITTÄVÄT LUONTOKOHTEET

Alueella on muutama luonnonsuojelualue ja paljon merkittäviä luontokohteita.

Suunnitellan reitti luonnon monimuotoisuutta ja luontoarvoja vaalien. Rakennetaan reitti merkittävien luontokohteiden alueella kevytrakenteisesti ja luonnonmukaisesti. Luonnonsuojelualueet pyritään kiertämään niiden reunoilta. Reitti suunnitellaan yleisesti kunkin alueen ehdoilla.

MERKITTÄVÄT RAKENNETUT KOHTEET

Alueella on laajoja valtakunnallisesti merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön alueita ja pienempiä maakunnallisesti sekä paikallisesti merkittäviä kohteita.

Viedään reitti kohteiden läpi ja tuodaan kohteet paremmin saavutettaviksi. Kehitetään ympäristöä merkittäviä kohteita korostaen ja niin, että kohteiden arvo säilyy.

TOIMINNOT JA REITISTÖ

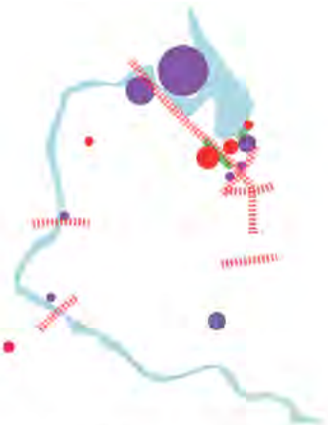
Nykytilanteessa reittiyhteys katkeaa kokonaan monessa kohdassa.

Luodaan yhtenäinen lenkki, joka yhdistää keskustat ja on yhteydessä ympäristöön.

JULKINEN LIIKENNE

Kuvassa on esitetty julkisen liikenteen linjat, joiden palvelutaso on parhain. Linjat yhdistyvät reittiin ympyröillä osoitetuilla asemilla ja pysäkeillä.

Liityntä julkiseen liikenteeseen on paras näiden linjojen pysäkeiltä. Alueilla tulisi olla liityntäpysäköintimahdollisuudet ja esteetön saavutettavuus reitille.



YMPÄRISTÖHÄIRIÖT

Ympäristöhäiriöt ovat keskittyneitä Ahlmanintien varteen.

Otetaan huomioon häiriöiltä suojautuminen osuuksia suunnittellessa. Suurimmat häiriöt aiheutuvat melusta, hajusta ja vanhoista kaatopaikoista. Suojautuminen suunnitellaan näitä vastaan.

KAAVOITUS JA VIHERVERKOSTO

Suunnittelualueen läheisyydessä on muutamia alueita, joille on tulossa maankäytön muutoksia. Kymijoen ranta-alueilla on merkittäviä metsäalueita, jotka muodostavat yhteyksiä toisiinsa.

Hyödynnetään viherverkostoa, turvataan ekologisia yhteyksiä ja otetaan huomioon reitin lähistöllä tulevat maankäytön muutokset.

MAANOMISTUS

Reitti tulee kulkemaan yksityisessä omistuksessa olevilla ranta-alueilla.

Reitin toteuttamista varten tulee pyrkiä sopimuksiin maanomistajien kanssa.

VÄESTÖTIEDOT

Alueen asutus keskittyy kolmeen reitin varren keskusta-alueeseen. Väestön suurimmat ikäluokat keskustoissa ovat Kouvolan keskustassa yli 65 vuotiaat ja Kuusankosken sekä Korian keskustoissa 30-64 vuotiaat.

Suurin osa reitin käyttäjistä asuu keskustojen alueella. Reitin ja sen toiminnallisuuden suunnittelussa kiinnitetään sen sopivuuteen erilaisille käyttäjäryhmille.

ASUKKAIDEN KEHITYSTOIVEET

Merkityissä kohdissa ihmiset ovat esittäneet eniten kehittämistoiveita. Kohteet ovat reitin varren ensisijaisia kehittämiskohteita.

Otetaan ideoita ihmisten toiveista ja toteutetaan toiveita ympäristöön sopivalla tavalla. Pyritään suunnitelmaan, joka luo mahdollisuuksia toivotuille toiminnoille ja tunnelmille.

II REITTILINJAUS

3. REITTILINJAUS

Analyysien ja inventointien sekä reittisuunnitelmalle asetettujen tavoitteiden johtopäätöksenä on tehty reittilinjaus. Nämä lähtötiedot ja tavoitteet luovat reitille sekä mahdollisuuksia että rajoitteita. Linjauksessa on esitetty yksi pääreitti, jonka lisäksi on esitetty vaihtoehtoisia reittejä. Nykyiset reitit otetaan huomioon ja tukeudutaan niihin suunnittelussa. Reittilinjaus kulkee olemassa olevilla pyöräteillä, hiekkateillä, nykyisten polkujen kohdilla ja täysin rakentamattomissa maastoissa.

3.1 REITTILINJAUKSEN TARKASTELU

Reittilinjauksessa on tavoiteltu reittisuunnitelmalle asetettuja tavoitteita: keskustojen toiminnallista yhdistämistä, Kymijoen monipuolista virkistyskäyttöä ja kulttuuri- sekä luontokohteiden saavutettavuuden parantamista. Reittilinjauksen osalta näitä tavoitteita toteutetaan luomalla yhtenäinen lenkki ja yhteyksiä ympäristöön, linjaamalla reitti monipuolisesti Kymijoen läheisyyteen ja linkittämällä merkittäviä kohteita reitin varrelle sekä linjaamalla reitti niiden lävitse.

KESKUSTOJEN YHDISTÄMINEN

Keskustojen yhdistämistä tukevat yhtenäiset reitit ja reittiverkostot. Reitin on tarkoituksena olla yhtenäinen lenkki ja tarjota asukkaille luontevat liikkumisreitit kaupungin eri keskustojen välillä. Sen on tarkoitus yhdistyä ympäristöönsä niin, että se parantaa muidenkin reittien jatkuvuutta. Ympäristöön liittymisessä huomioidaan erityisesti olemassa olevat reitit ja ulkoilualueet. Tarkastellaan myös tärkeitä risteysalueita, joilta reitille saavutaan. Näitä ovat erityisesti keskusta-alueet.

KYMIJOEN VIRKISTYSKÄYTTÖ

Reitillä on tarkoitus tuoda joen toiminnallisia ja maisemallisia virkistysarvoja esiin. Kymijoen virkistyskäyttöä mahdollistaa reitin linjaaminen joen läheisyyteen ja sen liittyminen veteen. Linjaus on vaihteleva suhteessa jokeen, sillä näin saadaan joen erilaiset virkistysarvot esiin.

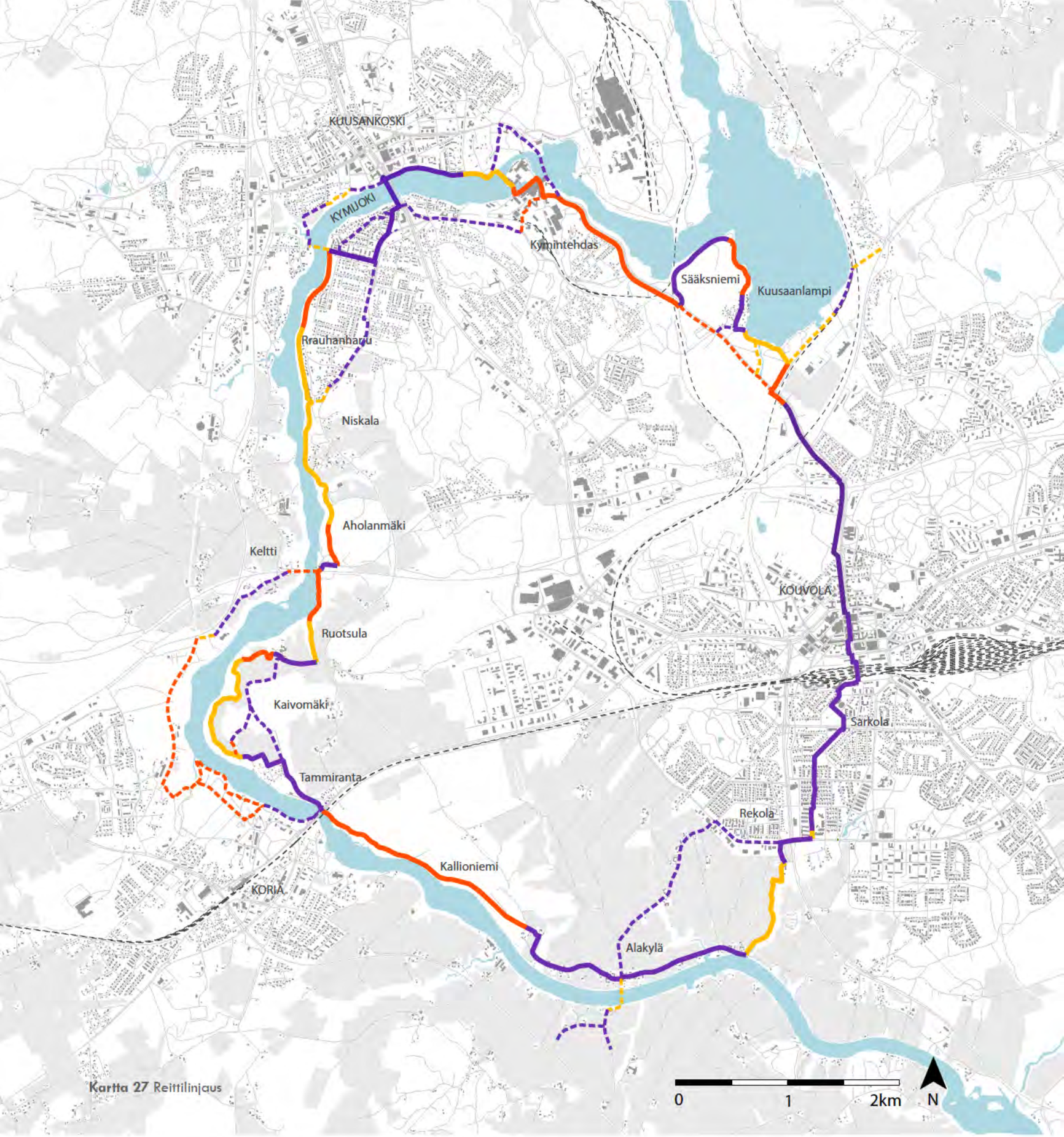
Joki mahdollistaa monenlaista aktiivista toimintaa sen rannoilla ja vedessä. Eri toiminnot mahdollistavat muun muassa virkistys- ja oppimiskokemuksia sekä ravinnonsaantia. Virkistys- ja oppimiskokemuksia voi saada vesillä liikkuen ja uusia taitoja oppien. Joesta voi saada myös ravintoa kalastamalla. Joenvarsi kertoo myös paikan historiasta lisäten tunnetta paikallisesta identiteetistä.

Joki on maisemassa hallitseva elementti ja sen visuaalinen luonne on tarkoitus tuoda reitin varrella monipuolisesti esiin. Joki luo tilallisesti avoimia alueita maisemaan. Avoimet alueet jäsentävät tilaa ja luovat reitin varrelle merkityksellisiä paikkoja. Monipuoliset maisemaelämykset syntyvät niin tilallisesti kuin maiseman elementtien luonteiltaan erilaisten alueiden vaihtelusta.

KULTTUURI- JA LUONTOKOHTEET

Suunnittelualueen monipuoliset maisema-, luonto- ja kulttuurikohteet on pyritty tuomaan esiin. Reitiltä löytyy paljon luonnontilaisia suojelukohteita, näköalapaikkoja, rantapaikkoja ja monenlaista rantareittiä. Kulttuurihistoriaa reitillä edustavat muun muassa Kymintehtaan alue, Alakylän pelto- ja kylämaisemat sekä Ruotsulan maalinnakkeet. Lisäksi reitillä on monia kaupallisen ja urheilutoiminnan kohteita sekä rakennettuja puistoalueita. Maiseman kohokohdat on pyritty tuomaan esiin. Reitti on linjattu niin, että se kulkee metsien keskellä, veden ja peltojen reunoilla, näköalapaikkojen ohi ja vesien sekä peltojen yli.

Kaavio 9 Reittisuunnitelman ja reittilinjauksen tavoitteet.



Kartta 27 Reittilinjaus

Pääreitti

- olemassa oleva
- parannettava
- uusi

Vaihtoehtoinen reitti

- olemassa oleva
- parannettava
- uusi

3.2 REITIN LIITTYMINEN YMPÄRISTÖÖN

Reitti liittyy olemassa oleviin pyöräteihin, polkuihin, hiekkateihin ja ajoteihin. Uudet yhtenäiset reitit muodostavat uusia lenkkimahdollisuuksia, jotka parantavat rantojen virkistyskäyttöä, arkiliikuntaa ja työ-, koulu- sekä vapaa-ajan matkojen tekoa. Reitti liittyy viheralueisiin ja laajempiin ylimaakunnallisiin patikointireitteihin. Reitillä kehitetään viheralueita, toimintoja ja asuinalueita yhdistävää verkostoa.

REITTIEN JATKUVUUS

Retin valintaan vaikuttavat omalta osaltaan matkan pituus ja jatkuvuus[34]. Reitin eri käyttäjillä on erilaiset liikkumisnopeudet. Nopeudet vaikuttavat matkantekoaikoihin.

Jalankulun keskinopeus vaihtelee yleensä toiminnosta ja henkilöstä riippuen 3,5-6 km/h. Jalankulun keskimääräinen matka on 1,6 km ja matka-aina 22 minuuttia. Jalankulkijat suosivat suoria reittejä ja pieniä korkeuseroja. Jalankulun tarkoitukset vaihtelevat: viikonloppuina ulkoillaan enemmän ja arkena tehdään työ- ja opiskelumatkoja. Viihtyisässä ympäristössä jalankulkija hyväksyy keskimäärin 1,7-kertaisen kävelymatkan pituuden verrattavissa epämiellyttävään ympäristöön.[35] Retkeilyreiteillä yleisimmin patikoidut matkat vaihtelevat kahdesta viiteen, viidestä kymmeneen tai kymmenestä viiteentoista kilometriin. Kapeat luontoliikuntareittien polut ovat 1-1,5, 3 tai 6 kilometriä.[36]

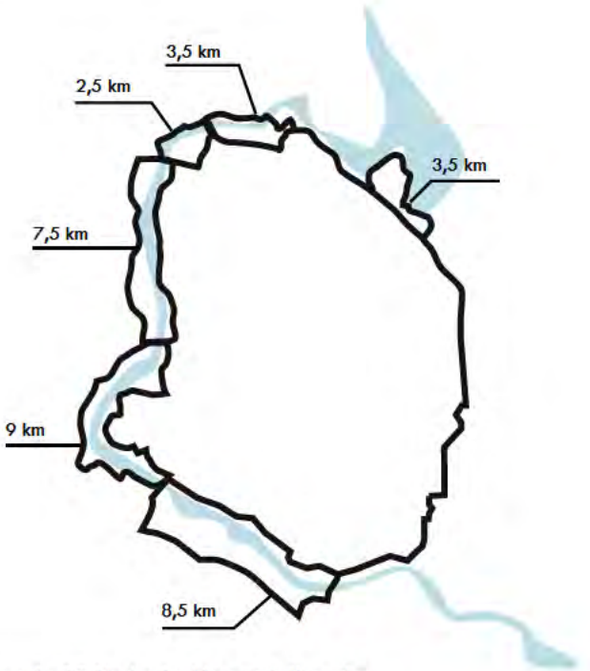
Pyöräillen liikkuja kulkee keskimäärin 15-20 km/h. Pyöräilymatkojen keskipituus on 3,1 km ja matka kestää keskimäärin 16 minuuttia Pyöräilijät suosivat turvallisia, sujuvia ja selkeitä reittejä. [37] Pyöräilyretkeilymatkat vaihtelevat 15-30 kilometriin tai yli 30 mutta alle 60 kilometrin matkoihin.

Syntyviä lenkkejä ja ympäristöön liittymistä on tutkittu eripituisten uusien lenkkien osalta. On pyritty esittämään asteittain piteneviä lenkkejä reitin varrelta, jolloin luodaan mahdollisuuksia eri liikkumismuodoille. Koko suunniteltu reitti on noin 25km pitkä. Sen voi pyöräillä päiväretkenä. Muut uudet lenkit ovat 2,5 kilometristä 10,5 kilometriin (Kaavio 10). Erityisesti Kuusankosken ja Korian alueelta syntyy useampia uusia mahdollisuuksia kiertää Kymijokea. Pääreitiltä voidaan myös johtaa pistopolkuja ja lyhyitä rengasreittejä kiinnostaville kohteille.

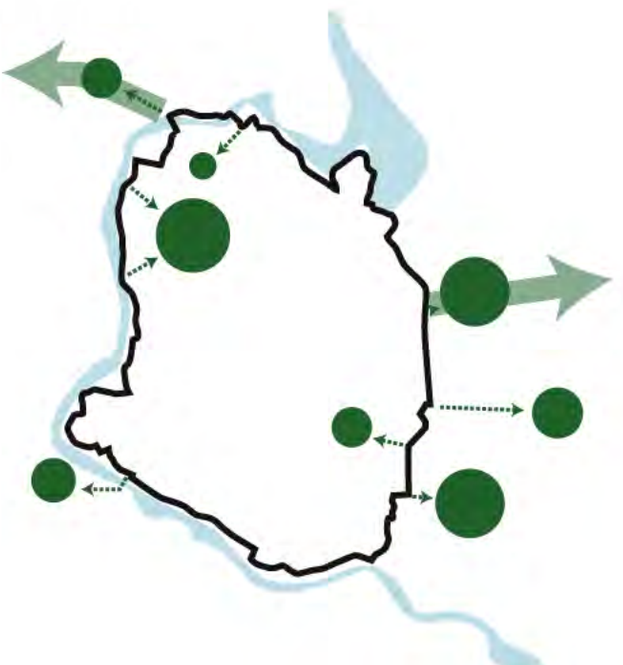
LIITTYMINEN MUIHIN ULKOILUREITTEIHIN

Yhteydet reitille tulee olla sujuvia ja turvallisia erityisesti virkistysalueilta ja liikuntapaikoilta. Reitti parantaa saavutettavuutta lähialueiden ulkoilureitteihin, kuntopolkuihin ja luontopolkuihin. Pääreitin lähistöllä olevat ulkoilureitit on esitetty kartalla. Kulkuyhteyksiä suunniteltavan reitin ja näiden ulkoilualueiden välillä tulisi kehittää.

Reittiin kuuluu talvikunnossapidettäviä yhdistettyjä pyöräilytie ja jalkakäytäviä. Näitä voidaan käyttää läpi vuoden. Muiden osuuksien osalta talvikunnossapito on mahdollista kun reitti on yli 3 m leveä. Talvikäyttöä suunniteltaessa on huomioitava yhteydet hiihtoladuille. Perinteisen ja luistelutyylin ladut on esitetty kartalla. Jotta reitillä on mahdollista hiihtää, lumikenkäillä tai kävellä, on mahdollista ajaa lumi tiiviiksi tai tehdä yksi perinteisen hiihtotyylin latupohja.



Kaavio 10 Uudet lenkkimahdollisuudet



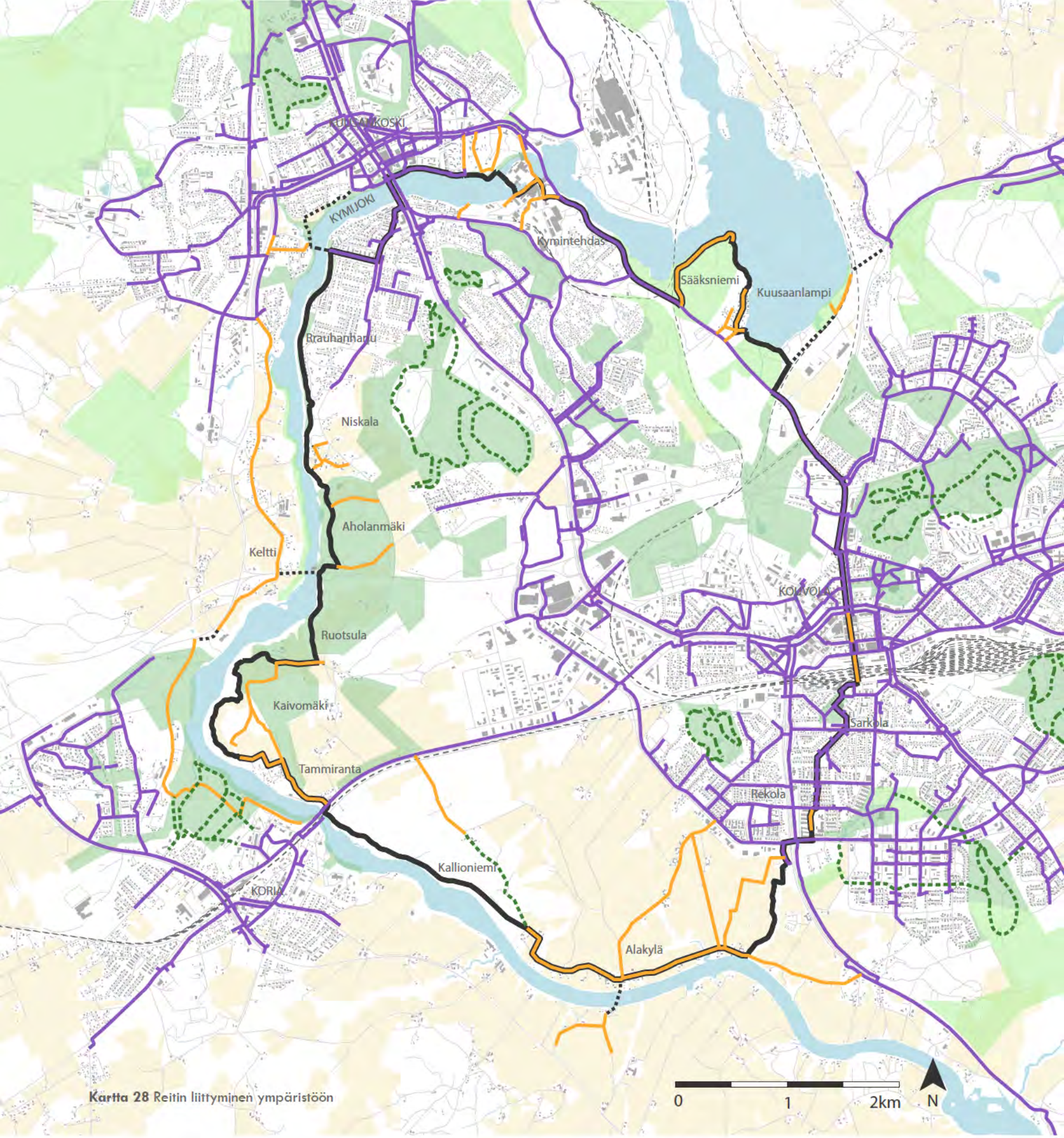
Kaavio 11 Yhteydet kunto- ja luontopoluille sekä maakuntakaavassa esitetyille ylimaakunnallisille patikointireiteille

34 Tiehallinto 2015

35 Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu, 2014, 20, 21

36 Ruti & Verhe, 2007

37 Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu, 2014, 27



Kartta 28 Reitin liittyminen ympäristöön

Nykyinen reitistö

- yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä
- pyöräiltävä tie, esim. hiekkatie, kävelykatu
- kuntopolku, luontopolku

Viheralueet

- virkistys- ja ulkoilualuevaraukset
- muu pääviherverkko

Suunniteltujen reittien parannettavat ja täysin uudet osat

- pääreitti
- vaihtoehtoinen reitti

3.3 REITILLE SAAPUMINEN

Reitiltä on nostettu tärkeät saapumisalueet. Reitille saapuminen liittyy nykyisen reitistön ja toimintojen (Kartta 17), julkisen liikenteen (Kartta 18) ja viheralueiden (Kartta 23) analyyseihin, joka on esitetty aiemmin. Tärkeitä saapumiskohtia on kuvailtu kohtaamispaikkoina. Kohtaamispaikan luo merkittävien eri reittien risteäminen[38].

ALUEELLISET KOHTAAMISPAIKAT

Reitti kohtaa keskusten väliset olemassa olevat pyöräily-yhteydet keskustojen alueilla. Reitti liittyy näillä alueilla myös julkisen liikenteen yhteyksiin: linja-autoyhteyksiin ja Kouvolan ydinkeskustan rautatieasemaan.

Näihin kohtaamispaikkoihin järjestetään pyörille liityntäpysäköintipaikkoja. Julkisen liikenteen pysäkeiltä siirtyminen reitille on otettava huomioon selkeällä ohjauksella ja reitillä. Merkittävimpiin kohtaamispaikkoihin suunnitellaan myös reittiä palveleva palvelukeskus tai palvelukatos. Palvelukeskus sisältää tietoa reitistä, karttoja ja pyörän tai sähköpyörän vuokrausmahdollisuuden. Virkistysalueille on päästävä yleensä myös autoilla[39], joten myös paikoitusmahdollisuuksien riittävyys on huomioitava. Reitin varrella on tällä hetkellä sopivasti parkkialueita, mutta reitin kehittyessä uusillekin paikoitusalueille saattaa tulla tarvetta.

PAIKALLISET KOHTAAMISPAIKAT

Eri toiminnot luovat reitin varrelle risteämiä, joita käyttävät tietyt ihmisryhmät toiminnoista riippuen. Nämä risteämät luovat paikallisia kohtaamispaikkoja reitin varrelle. Esimerkiksi reitin läheisiltä kirjastoilta, kouluilta ja leikkipaikoilta saapuvat kulkuväylät luovat risteämiä, joilta saapuu reitille näitä palveluita käyttäviä ihmisiä. Kohtaamispaikkoihin sijoitetaan opasviitat. Pysähdyspaikkoja ja liityntäpysäköintiä suunnitellaan kohtaamispaikkojen läheisyyteen.

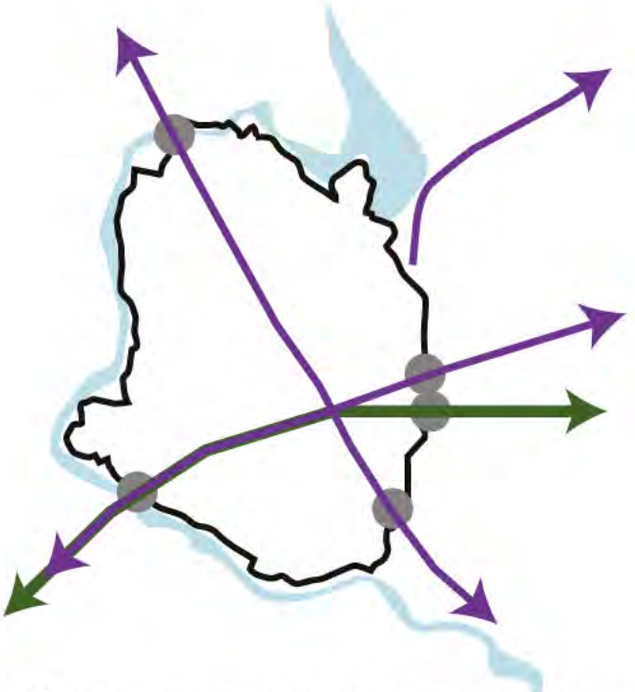
ESTEETTÖMYYS

Reittilinjaus on pyritty linjaamaan sujuvaksi ja mahdollisimman esteettömäksi. Se sisältää kuitenkin muutamia esteellisiä kohtia. Tällä hetkellä näissä kohdissa on portaat tai luiska suurista korkeuseroista johtuen. Näillä alueilla on pohdittava onko esteettömän ratkaisun kehittäminen mahdollista.

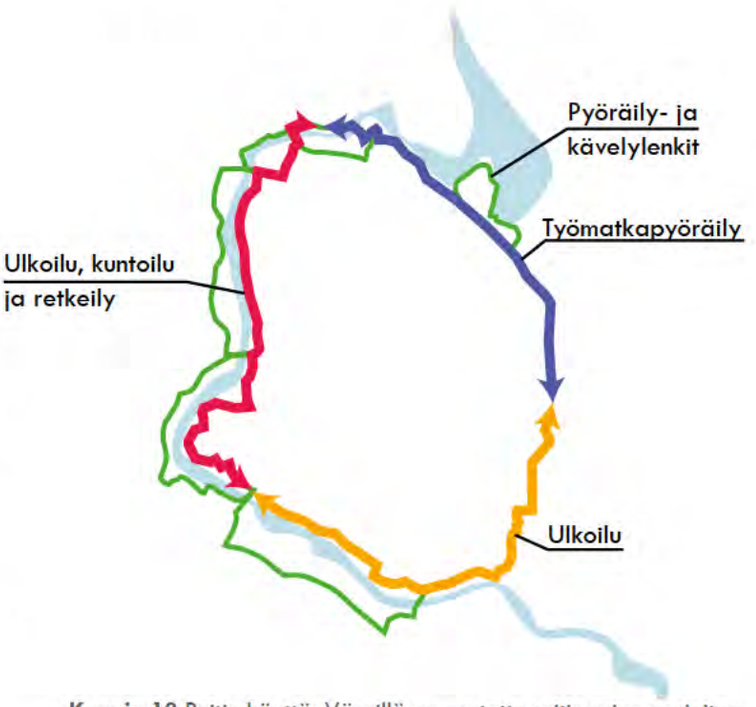
Merkittävät kohtaamispaikat eli keskusta-alueet on ensisijaisena tavoitteena saada esteettömiksi korkeuseroiltaan ja pinnoitteeltaan. Tärkeimmät kehitettävät alueet ovat Korian ja Kouvolan keskustan läheisyydessä. Korialla tulee kehittää esteetön ja sujuva liityntä olemassa olevalta pyörätieltä reitille. Kouvolan keskustaan etelästä saavuttaessa on mietittävä sujuvaa yhteyttä radan yli. Nykyisin on kuljettava portaat ja talutettava pyörä luiskaa pitkin.

REITTIEN LUONNE

Uusien yhteyksien luonne vaihtelee ja eri osuudet palvelevat parhaiten toisistaan eriävää käyttöä. Asfaltoidut ja leveät väylät tukevat esimerkiksi työmatkapyöräilyä ja rullaluistelua. Kivituhkapintaiset leveät osuudet ovat pyöräilyyn ja kävelyyn soveltuvia monipuolisia reittejä. Hiljaisemmilla reittiosuuksilla olevat kapeammat kivituhka- tai puupintaiset osuudet palvelevat ensisijaisesti retkeilyä ja ulkoilua.



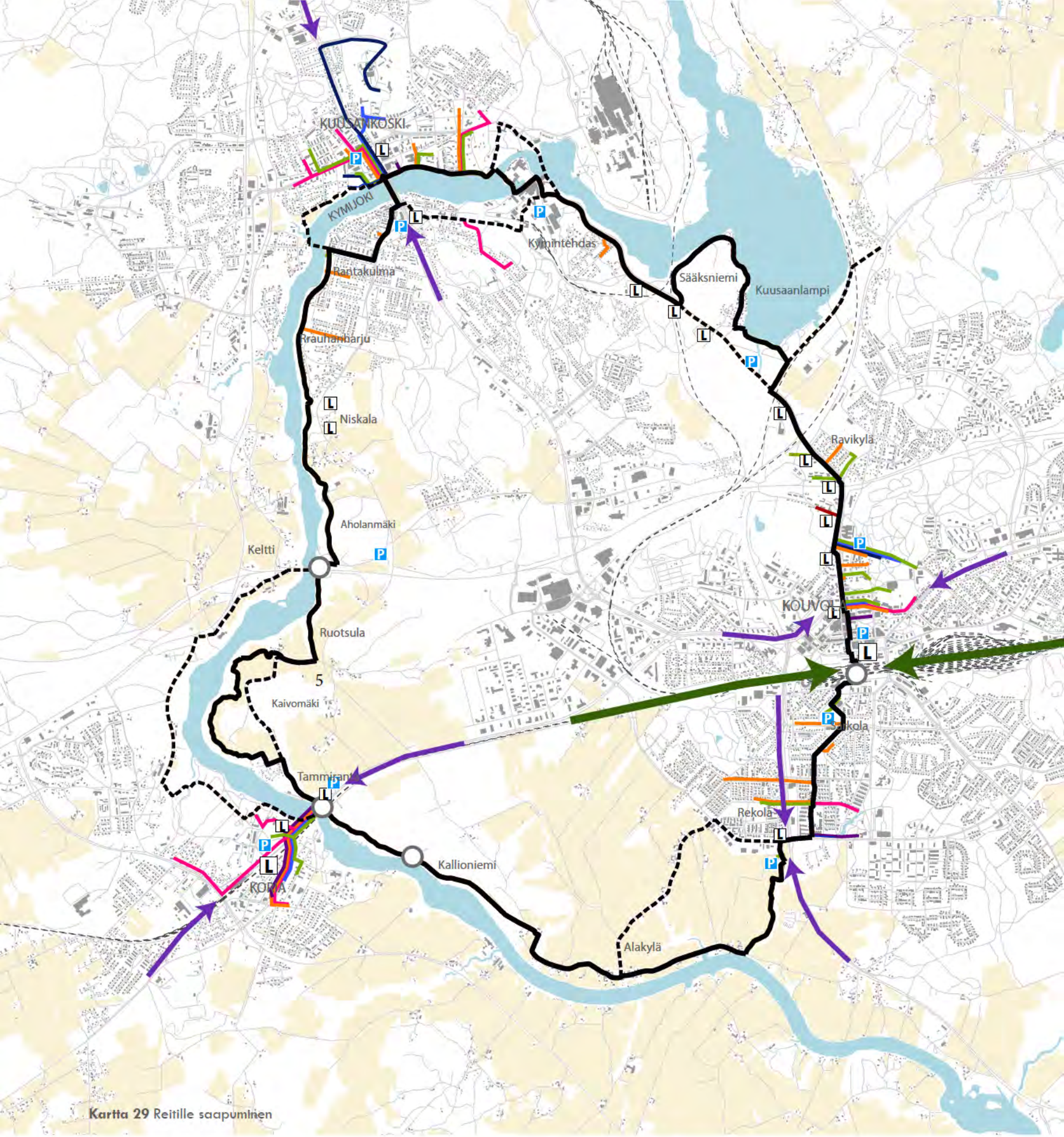
Kaavio 12 Alueelliset kohtaamispaikat. Kohtaamispaikoissa keskusten väliset nopeat pyöräily-yhteydet kohtaavat reitin.



Kaavio 13 Reitin käyttö. Väreillä on erotettu reitin osien arvioitua yleisintä käyttöä.

38 Ruti, 2007

39 Ruti, 2007



Kartta 29 Reitille saapuminen

Alueelliset yhteydet

- keskuksien välisiltä pöräilyreiteiltä
- junalla
- linja-autolla
- yksityisautolla
- esteellinen kohta, portaat

Yhteydet lähialueen toiminnoilta

- leikkipaikat -> lapset
- päiväkodit -> lapset
- peruskoulut -> nuoret
- liikuntapaikat -> nuoret - aikuiset
- toisen asteen koulutus -> nuoret aikuiset
- kirjastot -> nuoret - vanhukset
- palvelutalot -> vanhukset

4. REFERENSSIKOHTEET

Tutkin työtä varten erilaisia kehämäisiä reittisuunnitelmia ja tein huomioita niistä. Vertailin niitä toisiinsa ja Kouvolan reittisuunnitelmaan.

Kaavio 14 Kymijoen kehäreitti, Kouvola
~23 km

Kaavio 15 Atlanta Beltline, Atlanta, Yhdysvallat
~53 km

Kaavio 17 Jyväsjärven rantaraitti, Jyväskylä
~12,8 km

Kaavio 16 Ruhrin alueen teollisuuskulttuurin reitti,
Emscher Park Radweg, Saksa
~230 km

4.1 ATLANTA BELTLINE

Atlanta BeltLine sijaitsee Yhdysvaltojen Georgian osavaltion pääkaupungissa Atlantassa. Se on suunnitelma entisen rautatiekäytävän muuttamisesta monikäyttöiseksi yhteydeksi. Osa n. 35km pituisesta alueesta on valmista, osa on kesken, mutta patikoitavissa. Beltline on kehitetty parantamaan liikennettä, lisäämään vehreyttä ja tukemaan jatkokehitystä. Pitkän ajan visiona on tuoda raitiovaunuliikenne tai kevytraidelinja koko käytävän varrelle. Beltline on sunniteltu sisältämään lähiasukkaita palvelevan kuljetuksen ja väylän kävelylle, pyöräilylle ja rullaluistelulle. Jatkokehittämistä on suunniteltu lisäksi ympäristön n. 10.3km2 alueelle. Projekti on sisällytetty 25-vuoden Mobility 2030 liikkuvuussuunnitelmaan kehittäen liikennettä 2005-2030. "Beltline Jewels" muodostaa sarjan puistoja yhteyden varrelle. Suunnitelma laajentaa olemassa olevia puistoja ja luo uusia puistoja.

Atlanta Beltline on ollut toimiva ja suosittu yhteys, jonka käyttö on monipuolista.

Kuva 17 Rautatiekäytävä muutettiin kävelylle, pyöräilylle ja rullaluistelulle.

REITTI

Pääosin tasaista, päällyste betonia tai asfalttia, kehitettävät osat päällystämättömiä

YMPÄRISTÖ

Puistot, katutilat, julkinen taide, asuinalueet, keskusta-alueet

TOIMINNOT

Tapahtumat, puistot

4.2 JYVÄSJÄRVEN RANTARAITTI

Jyväsjärven rantaraitti on Jyväsjärven rantaa kiertävä koko matkaltaan asfaltoitu kevyenliikenteen väylä, jonka idea syntyi jo 1970-luvulla. Sitä on 2000-luvulla toteutettu joka vuosi 1-2 km. Noin 14km pituinen rantaraitti on käytännöllinen liikunta-alue hyvän sijaintinsa vuoksi. Se sisältää siltoja, joista johtuen käyttäjä voi helposti valita lenkkipituuden (noin 6, 8 tai 14km). Rantaraitilla ei ole montaa autoliittymää joten sitä voi turvallisesti kulkea kävellen, pyöräillen tai rullaluistellen. Rantaraitin puisissa lyhtypylväissä on 29 valolaatikkoa, jotka sisältävät tarinoita raitista.

Vaihtoehtoisista reittipituuksista johtuen reittiä on helppo käyttää eri tarkoituksiin. Se on turvallinen ja tarinat lyhtypylväissä tuovat historiaa ja paikallisuutta esiin ja herättävät keskustelua reitillä kulkiessa.

Kuva 18 Rantaraittia Jyväskylässä. Kuvassa myös kakophone.

REITTI

Tasaista, päällyste asfalttia

YMPÄRISTÖ

Järvimaisemat, puistot, luonto ja kaupunki, sillat, taideteoksia

TOIMINNOT

Uiminen, leikki, luonnon tarkastelu, kaupunkiviljely, ruokailu, hiihto ja luistelu

4.3 EMSCHER PARK RADWEG

Saksassa Ruhrin alueella kulkee monia laajoja pyöräilyreittejä, joista Emscher Park Radweg on yksi kokonaisuus. Emscher Landschafts Park on laaja seudullinen puistokokonaisuus Ruhrin alueella. Ruhrin alue on entinen laaja raskaan teollisuuden saastuttama alue, joka on muutettu vihreäksi ja virkistyskäytöltään rikkaaksi alueeksi. Ympäristövaurioita on korjattu, teolliset maamerkit säilytetty ja ylläpidetty alueen historiallinen identiteetti. Urbaaneja kulttuurimaisemia on luotu erilaisin strategioin muun muassa maisemoiden, jättämällä alue vapaasti kehittymään tai uusia taiteellisia maamerkkejä luoden. On syntynyt virkistysalueita, jotka sisältävät syvää symbolismia sisältäviä rakenteita.

Alueella on onnistuneesti säilytetty teollinen historia, ja tuotu maisema uudelleen esiin vihreämmässä ympäristössä. Projekteista on syntynyt uusia maamerkkejä. Muutokset alueella ovat selvästi näkyvissä ja ihmiset ovat ottaneet sen haltuunsa.

Kuva 19 Ruhrin alueen reittiä ja avointa maisemaa.

Kuva 20 Vanhat tehdas-alueet käytössä virkistysalueina. Kasvillisuuden on annettu ottaa alue haltuunsa.
Kuva 21 Monumentaalisesti ja taiteellisesti luotu näköalapaikka.
Kuva 22 Silta yli kanavan

REITTI

Pääosin tasaista, päällyste pääosin soraa,
myös asfalttia.

YMPÄRISTÖ

Teolliset maisemat ja monumentit,
jokimaisemat, luonnonkauneus, puistot,
taideteokset, panoraamanäkymät

TOIMINNOT

Kiipeily, sukellus, maastopyöräily, piknikit

5. ULKOILUREITTIEN SUUNNITTELU

Seuraavissa kappaleissa on esitetty ulkoilureittien luonteen suunnittelussa huomioon otettavia asioita. Reitistä syntyy turvalinen ja miellyttävä nämä asiat huomioon ottamalla. Sekä pyöräilyyn että kävelyyn tarkoitettuja kulkuväyliä suunniteltaessa tulee kiinnittää huomiota moniin erilaisiin tarpeisiin, sillä käyttäjiä on monenlaisia. Käyttäjä voi olla esimerkiksi jalankulkijana kävelijä, lenkkeilijä tai sauvakävelijä, pyöräilijänä työmatkapyöräilijä, koululainen tai virkistyspyöräilijä. On tärkeää suunnitella reitti, sen ympäristö ja toiminnot eri käyttäjäryhmiä ajatellen.

5.1 REITTI

Reitin mitoitukseen vaikuttavat eri käyttäjäryhmien tilantarve ja käyttäjämäärät. Reittityypin valintaan vaikuttaa myös kaupungilla vallitsevat käytännöt ja reitin käyttötarkoitus. Ulkoilureitin- ja reitistön osina voivat toimia erityyppiset reitit.

LIIKKUMISMUOTOJEN EROTTELU

Pääsääntöisesti reittilinjaus pyritään erottamaan ajoliikenteestä. Poikkeuksena on lyhyt vähäliikenteinen maantieosuus. Pyöräilyä ja kävelyä ei ole Kouvolassa eroteltu toisistaan. Perusteluja pyöräilyn ja jalankulkuväylän erottelulle olisivat esimerkiksi huipputunnin käyttäjämäärien ylittyminen 200 pyöräilijällä ja kävelijällä, kaupungin koon suuruus yli 50 000 asukasta, jalankulkuvyöhykkeellä sijainti tai reitin oleminen pyöräilyverkon pää- tai aluereitti. Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä voi tulla jalankulkuvyöhykkeellä kyseeseen, jos jalankulkijoita ja pyöräilijöitä on alle 2 000 henkeä vuorokaudessa ja kaupungin koko on alle 50 000 asukasta.[40]

Tällä hetkellä noin 46 000 asukasta asuu reitin läheisellä keskeisellä kaupunkialueella. Jos Kouvolan väkiluvun kasvu lähtee tulevaisuudessa nousemaan, voi erottelun tarvetta esimerkiksi keskusta-alueiden jalankulkuvyöhykkeillä syntyä.

VÄYLÄTYYPPI

Ulkoilureitin osina toimivat erityyppiset reitit. Väylätyyppi vaihtelee olemassa olevilla osuuksilla yhdistetyistä pyöräilytie ja jalkakäytävistä pyöräiltäviin hiekkateihin.

Keskusta-alueiden läheiset uudet reittiosuudet tehdään yhdistettyinä pyöräilyn ja jalankulun väylinä sekä ulkoiluteinä. Uusien reittien rakentaminen luonnontilaisille ja keskusta-alueista kaukana sijaitseville alueille tehdään luonnonmukaisesti. Reitistö tehdään kulkukelpoiseksi niin pyöräillen kuin kävellenkin. Reitin luonne riippuu ympäristön luonteesta. Erottelua liikkumismuodoille ei tehdä, mutta jalankulkijoita varten voi olla paikoin vaihtoehtoisia reittejä ja pistopolkuja kohteisiin.

Pintamateriaalina pyörätie- ja jalankulkuväylissä on asfaltti tai kiveys. Muihin ulkoilureitin osiin käytetään hyvin tiivistettyä kivituhkaa tai puurakenteita.

VÄYLÄN LEVEYS

Väylän eri käyttäjät vievät erilevyisen tilan. Jalankulkijoiden mitat vaihtelevat 70cm leveystilaa vievästä kävelijästä aikuisen ja lapsen 120cm leveyteen tai jopa sauvojen kanssa rullaluistelevaan 200cm leveyteen. Polkupyöräilijän viemä leveys kaksipyöräisellä on 0,80m ja useampipyöräisellä 1,25m.[41] Pyörätuolin käyttäjät tuovat omat ehtonsa. Pyörätuolilla kääntymiseen tarvitaan 1,5 metrin ja sähköpyörätuolilla 2,5 metrin tila [42].

Rinnakkain kuljettavan kävelyreitin leveyden tulisi olla vähintään 1,5 metriä ja vapaan kulkutilan leveyden 2 metriä. Eri suuntiin kulkevien tienkäyttäjien väliin tulee jäädä liikkumisvara ja tienkäyttäjien sivuille vapaata tilaa. Hiljaisilla osuuksilla 3 metrin leveys on riittävästi kahden rinnakkaisen kävelijän ja vastaan tulevan pyöräilijän kohtaamiselle. Vilkkaammilla ulkoiluteillä väylän tulisi olla 3,5-4 metriä leveä.[43] 4 metrin leveydessä päästään suunnittelutasoon “hyvä”. Lisäksi 60cm sorapiennar asfaltoidun väylän vierellä olisi hyvä olla kuntopoluille johtavissa osuuksissa. [44] Myös huoltoajoneuvot edellyttävät 3-4 metrin leveää reittiuraa[45]

Näkyvyys väylän reunoilla tulee ottaa huomioon erityisesti kaarteissa ja risteyskohdissa, jolloin esim. kasvillisuus väylän lähellä tulee olla silmänkorkeutta matalampaa. Reitin sivuille tulisi jäädä vähintään metrin levyinen vapaa piennarvyöhyke, jolla ei sijaitse esteitä kuten valaisinpylväitä tai puunrunkoja. Pensaista ja oksistoista tulisi olla 0,5 metrin vapaa vyöhyke.[46]

Suunniteltavan reitin leveys vaihtelee ympäristön mukaan. Taajamarakenteessa reitti kulkee suurelta osin olemassa olevilla yhdistetyillä pyörätie ja jalankulkuväylillä ja puistoteillä, jotka ovat 3-4 metriä leveitä. Parannettavat ja uudet reittilinjaukset tulisivat olla vähintään 3 metrin levyisiä. Taajamarakenteen ulkopuolella reitti tehdään vähintään kahden metrin levyisenä, jolloin se on mahdollista kulkea myös pyöräillen koko matkaltaan.

40 Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu, 2014, 45

41 Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu, 2014, Liikennevirasto, 18

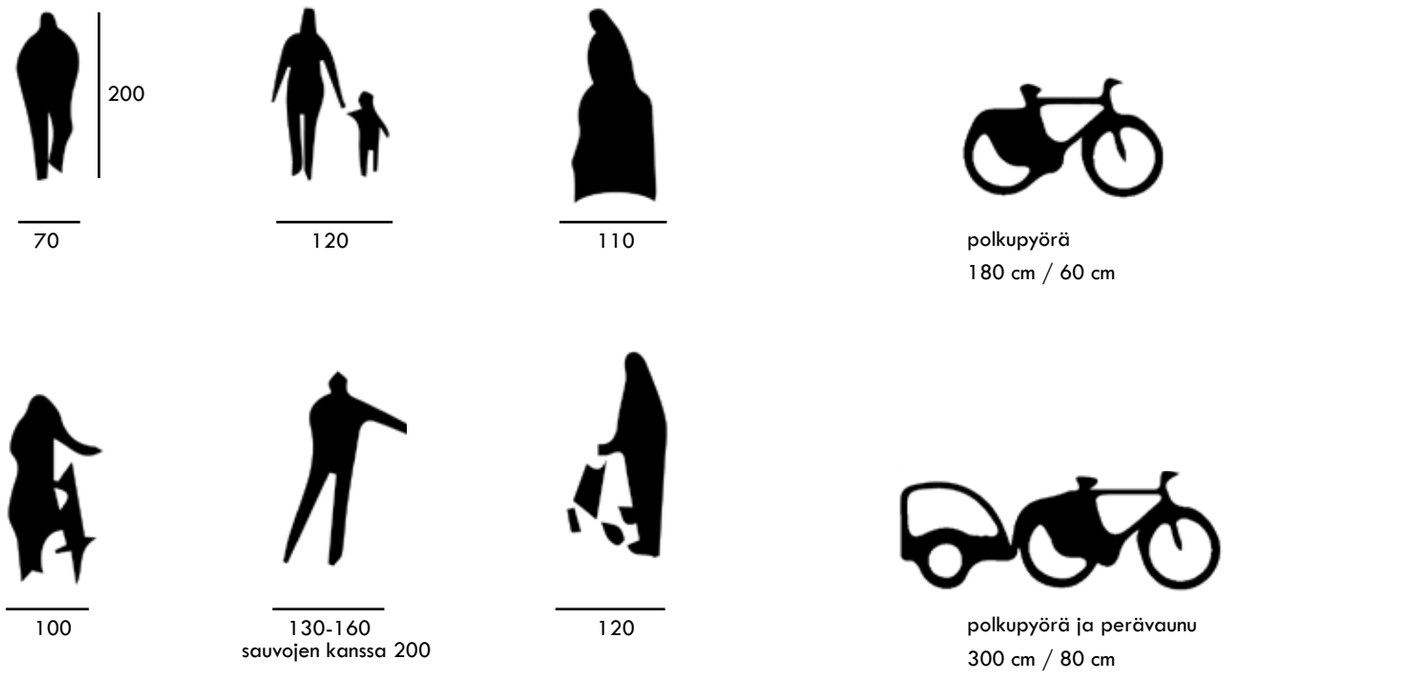
42 Karjalainen & Verhe, 1995, 93

43 Karjalainen & Verhe, 1995, 93-95

44 Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu, 2014, Liikennevirasto

45 Karjalainen & Verhe, 1995, 93

46 Karjalainen & Verhe, 1995, 95



Kaavio 18 Ihmisten ja pölkupyörien tilantarpeita

KÄSITTEITÄ

Ulkoilureitti = Ulkoilureitti on maastoon ja kartalle merkitty jatkuva kulkuväylä, jota pitkin voidaan liikkua jalkaisin, pyöräillen ja mahdollisesti talvella hiihtäen tai lumikenkäillen.

Luonnonmukainen ulkoilureitti = ulkoilureitin osa, joka suunnitellaan luonnontilaiseen ympäristöön sopivaksi

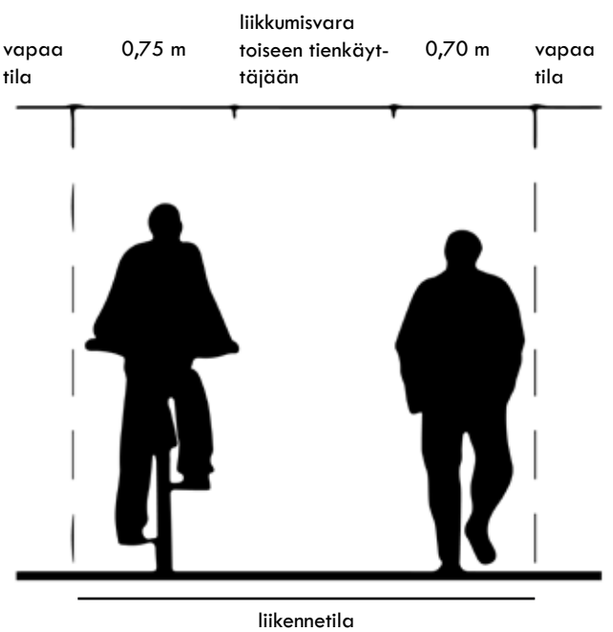
Ulkoilutie = ulkoilureitin osa

Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä = pyöräilylle ja jalankululle tarkoitettu, liikennemerkillä osoitettu, ajoradasta rakenteellisesti erotettu tai erillinen tien osa tai erillinen tie

Kävelykatu = Jalankululle ja pyöräilylle tarkoitettu, liikennemerkein kaduksi osoitettu tie

Polkupyörä = Polkupyörä on enintään 250W tehoisella sähkömoottorilla varustettu ajoneuvo, jonka moottori toimii vain poljettaessa ja joka kytkeytyy pois toiminnasta nopeuden saavuttaessa 25km/h.

Jalankulkija = Jalankulkijaksi lasketaan jalan, suksilla, rullasuksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuva ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin tai vastaavan laitteen kuljettaja sekä polkupyörän tai mopon taluttaja.



Kaavio 19 Väylän leveyden suunnittelussa huomioitavia tilantarpeita

5.2 TOIMINNOT

PYSÄHDYSPAIKKOJEN ETÄISYYS

Reitin varrelle tulee muodostaa sopivin välimatkoin tauko- ja pysähdyspaikkojen verkosto. Levähdyspaikalla tarkoitetaan aluetta lyhytaikaista pysähtymistä varten, taukopaikalla pidempään kestävän pysähtymisen aluetta lepoa ja esimerkiksi ruoan valmistusta varten. Lähireiteille ja lyhyille retkeilyreiteille tulee sijoittaa levähdyspaikkoja 0,5-1km välein. Kaikille ulkoilijoille soveltuvilla puistoalueilla tulisi levähdyspaikkoja olla 25-100m välein ja ulkoilualueilla sekä ulkoilureiteillä 100-250m välein. Yli 3km pituisilla reiteillä levähdyspaikkoja tulee olla joka kilometrillä. Tulentekoa varten tulee retkeilyreitillä olla taukopaikka 8-10km välein.[47]

Suunniteltavan reitin levähdyspaikkojen määrä vaihtelee reitin eri osissa. Reitin osille, jotka ovat välittömässä asuinalueiden läheisyydessä, sijoitetaan levähdyspaikkoja 0,5-1km välein. Sijoittelussa otetaan huomioon muun muassa mahdolliset näköalapaikat. Koko reitin varrelle sijoitetaan levähdyspaikkoja vähintään joka kilometrille. Tulentekoa varten taukopaikkoja sijoitetaan ainakin kolme kappaletta eri puolille reittiä.

PYSÄHDYSPAIKKOJEN SIJAINTI

Liitännäisalueet sijoitetaan mahdollisuuksien mukaan aurinkoisiin etelärinteisiin, etelään avautuviin, kuiviin ja tuulensuojaisiin maastonkohtiin. Sijoituksessa vältetään varjoisia metsiä, kuusikoita, kosteikkoja, loma-asutusta, vilkkaasti liikennöityjen teiden läheisyyttä ja arkoja luonnonsuojelualueita. Sijoittamisessa on huomioitava kunnossapito- ja huoltomahdollisuus maa- tai vesiteitse.[48]

Pysähdyspaikat tulee erottaa reiteistä niin, etteivät liikkuminen ja pysähtyminen häiritse toisiaan. Pysähtymiselle tulisi varata tarpeellinen tila reitin viereltä. Aktiivisesti liikkuvat tulisi erottaa luonnonrauhaa ja lepoa hakevista esimerkiksi erityyppisillä reittivaihtoehdoilla, pysähdyspaikoilla ja viitoituksella.[49]

PYSÄHDYSPAIKKOJEN RAKENTEET

Levähdyspaikan minimirakenteet ovat penkki, jäteastia ja viitoitus. Taukopaikka sisältää minimissään pöydän ja penkit, säänsuojan tai katoksen, laavun tai kodan, jossa voi lämmitellä, tulisijan, polttopuuvajan kuivilla puilla, sammutusvälineistön, jäteastian, käymälän, vedenottopaikan ja viitoituksen. Toivottavaa on lisäksi uintimahdollisuus. Lisäksi niin levähdys- kun taukopaikoillakin tulee ottaa huomioon huoltoyhteydet.[50]

Rakenteiden ja varusteiden ulkonäkö olisi hyvä suunnitella reittiä yhtenäistäen ja maisemaan soveltuen. Rakenteissa on huomioitava niiden kestävyys ilkivaltaan ryhtymisen kynnyksen nostamiseksi.[51]

47 Karjalainen & Verhe, 1995, 131

48 Karjalainen & Verhe, 1995, 131

49 Karjalainen & Verhe, 1995, 129

50 Karjalainen & Verhe, 1995, 133

51 Karjalainen & Verhe, 1995, 129, 131

PALVELUT

Erilaiset reittiä tukevat palvelut innostavat reitin käyttöön. Reitti liittyy olemassa oleviin ja suunniteltaviin erilaisiin reittiä tukeviin palveluihin. Näitä palveluita ovat erilaiset kaupalliset ja toiminnalliset palvelut, jotka voivat olla joko kunnan tai yksityisten ylläpitämiä. Tulevat reittien käyttäjille suunnitellut palvelut tulee mitoittaa käyttäjien määrän ja tarpeiden mukaan.[52]

5.3 YMPÄRISTÖ

KIINNOSTAVA JA VIRIKKEELLINEN YMPÄRISTÖ

Ympäristön tulee olla mielenkiintoinen ja virikkeitä tarjoava, jotta matkanteko olisi mukavaa. Visuaalisesti mielenkiintoisen reittiympäristöstä tekevät esimerkiksi monenlaiset maisemat, näkymät, reittien tilallinen rytmittyminen ja erityiset kohteet.

On pyrittävä luomaan mahdollisuuksia nauttia ympäristön positiivisista asioista kuten hyvästä säästä. Samoin on pyrittävä luomaan suojaa ympäristön epämiellyttäviä asioita vastaan kuten sade ja ympäristövauriot.

OPASTUS

Opastuksella on suuri merkitys reitin visuaaliseen tunnistettavuuteen maastossa. Opastus auttaa ihmisiä liikkumaan sujuvasti ja paikantamaan päämääriä. Opasteiden avulla saadaan viesti tehokkaasti perille ja ne mahdollistavat lisätiedon saamisen paikoista.

Erityyppisten opasteiden muodostamalla kokonaisuudella saadaan erilaisiin paikkoihin sopiva opastus. Eniten tietoa antavat opastaulut sijoitetaan merkittävimpiin risteyskohtiin. Opasteet sijoitetaan katoksen alle. Pienempiin risteyskohtiin sijoitetaan opasviitat. Opasteiden koko suunnitellaan suhteessa havaintoetäisyyteen.[53]

VALAISTUS

Reitillä tulee olla riittävä valaistus koko matkaltaan. Osa reitistä on nykyisellään valaistu. Valaistus suunnitellaan olemassa olevaan valaistukseen soveltuen.

52 Karjalainen & Verhe, 1995, 129, 135

53 Verhe & Ruti, 2007, 96

5.4 YHTEENVETO REITTIEN SUUNNITTELUSTA

Taulukkoon on koottu tekstissä esitettyjä ohjeita reittien suunnittelulle. Ohjeet on sovellettu yleisistä ohjeista suunniteltavalle reitille sopivaksi.

REITTI

Reittien verkostollinen jatkuvuus

- yhtenäinen ja eri toimintoja yhdistävä reittiverkosto
- yhteydet tärkeimpiin palveluihin

Väylätyyppi

- pääasiallisesti erottaminen ajoliikenteestä
- väylätyyppi vaihtelee: yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä/ulkoilutie tai luonnonmukainen ulkoilureitti
- vaihtoehtoisia reittejä pelkälle jalankululle
- päällyste vaihtelee: asfaltti, sora, kivituhka, puurakenteet

Kulkuväylän mitoitus

- mahdollista kulkea pyörällä koko matkaltaan
- taajamarakenteen sisällä min. 3 m, mielellään 3,5 m
- taajamarakenteen ulkopuolella min. 2 m

Reittien sujuvuus

- turvalliset ajoradan ylitykset
- esteettömyys
- tasainen pinnoite
- kaarresäteet

TOIMINNOT

Riittävät mahdollisuudet pysähtymiseen

- levähdyspaikkoja välittömässä asuinalueiden läheisyydessä kaikille suunnatuilla ulkoilureitin osilla vähintään 250 m välein, muuten vähintään 0,5-1 km välein
- taukopaikkoja vähintään 8-10 km välein

Pysähdyspaikkojen sijainti

- pyritään: aurinkoinen, tuulensuojainen ja kuiva maastonkohta
- vältetään: varjo, kosteus, asutuksen läheisyys ja arat luonnonsuojelualueet
- erotetaan reitistä, erotetaan toisistaan erityyppinen toiminta (luonnorauhaa vaativa - aktiivinen toiminta)

Kalusteet ja rakenteet

- levähdyspaikka: penkki, jäteastia, viitoitus
- taukopaikka: pöytä+penkit, säänsuoja, tulisija, käymälä, viitoitus

Monipuoliset toimintamahdollisuudet

- harrastaa, urheilla, rentoutua, kehittää itseään, oppia
- toimintamahdollisuuksia tarjoavat reittiä tukevat palvelut ja reittien käyttäjille suunnitellut palvelut

YMPÄRISTÖ

Ympäristöstä nauttiminen

- mahdollistetaan: hyvästä säästä nauttiminen, monipuoliset visuaaliset maisemakokemukset ja erityisesti jokiympäristön kokeminen
- suojaa: sadetta, tuulta, kylmyyttä ja ympäristöhäiriöitä vastaan

Liikkumisen ohjaus ja tieto ympäristöstä

- opasteet risteyskohtiin: opasviitat pienempiin risteämiin, merkittävempiin risteämiin opastaulut
- lisäksi infotauluja merkittävistä kohteista
- valaistus koko matkaltaan

Reitin tunnistettavuus ja yhteneväisyys

- toteutetaan rakenteiden yhtenevällä luonteella: penkit, opasteet
- reitistä kartat ja karttasovellus, jonka avulla tietoa esimerkiksi reitin varren tapahtumista

Kiinnostava ja virikkeellinen reittiympäristö

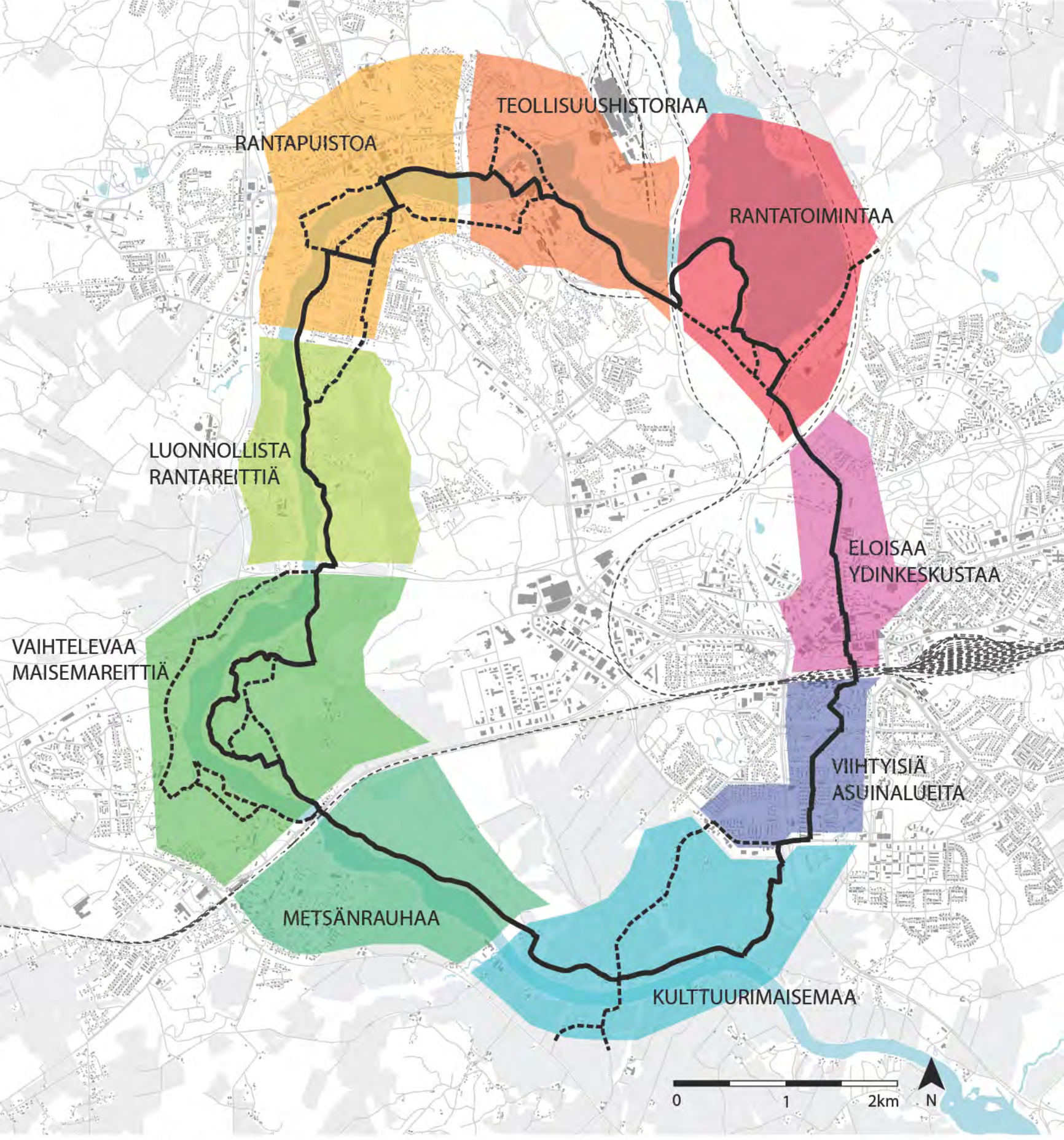
- vaihteleva ja yllätyksellinen reittiympäristö

III REITTISUUNNITELMA

6. VISIO ALUEIDEN OMINAISPIIRTEISTÄ

Visiossa on tarkasteltu reitin vartta yhdeksässä osa-alueessa. Osa-alueet on jaettu niiden ominaispiirteiden mukaan ja ideoitu niille paikan ominaisuuksista lähtevää käyttöä.

Kaavio 20 Visio alueiden ominaispiirteistä

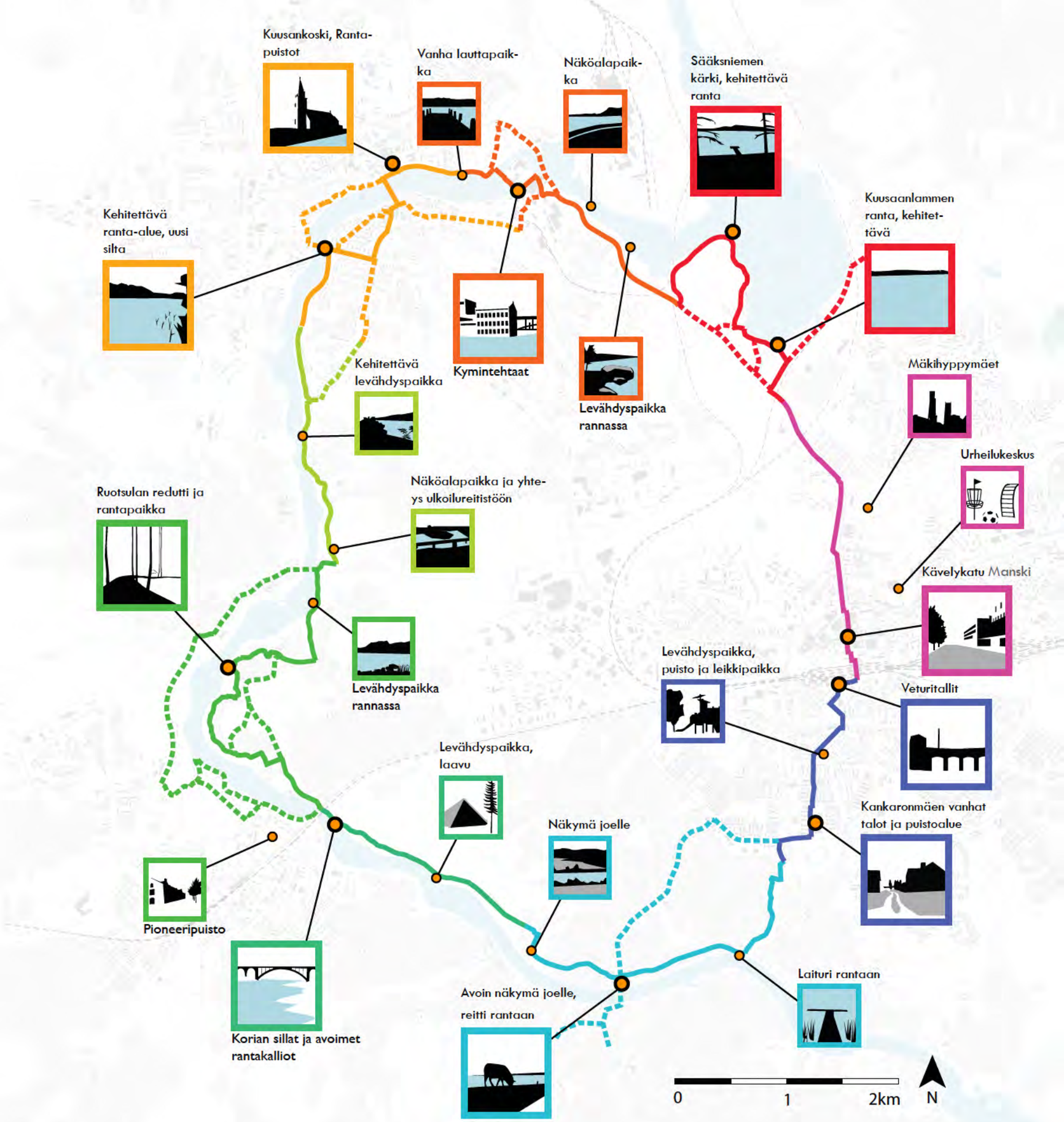


Kartta 30 Visio alueen ominaispiirteistä

6.1 REITIN LUONTEENPIIRTEET

Reitin luonteenpiirteitä tuodaan esiin kohokohdilla. Kohokohdat ovat visuaalisesti tai toiminnallisesti kiinnostavia ja luovat kulkijalle miellyttäviä pysähdyspaikkoja. Kohokohtia on esitetty kehitettäväksi tarpeen mukaan. Tarpeet ovat syntyneet reittikokonaisuutta tarkastelemalla ja olemassa olevat merkittävät kohteet huomioiden. Kohokohdilla halutaan jäsentää reittiä. Reitistä pyritään luomaan kokonaisuus, jossa kohokohtia on sopivin välimatkoin. Kohokohdat ja niiden väliset matkat luovat reitistä kiinnostavan.

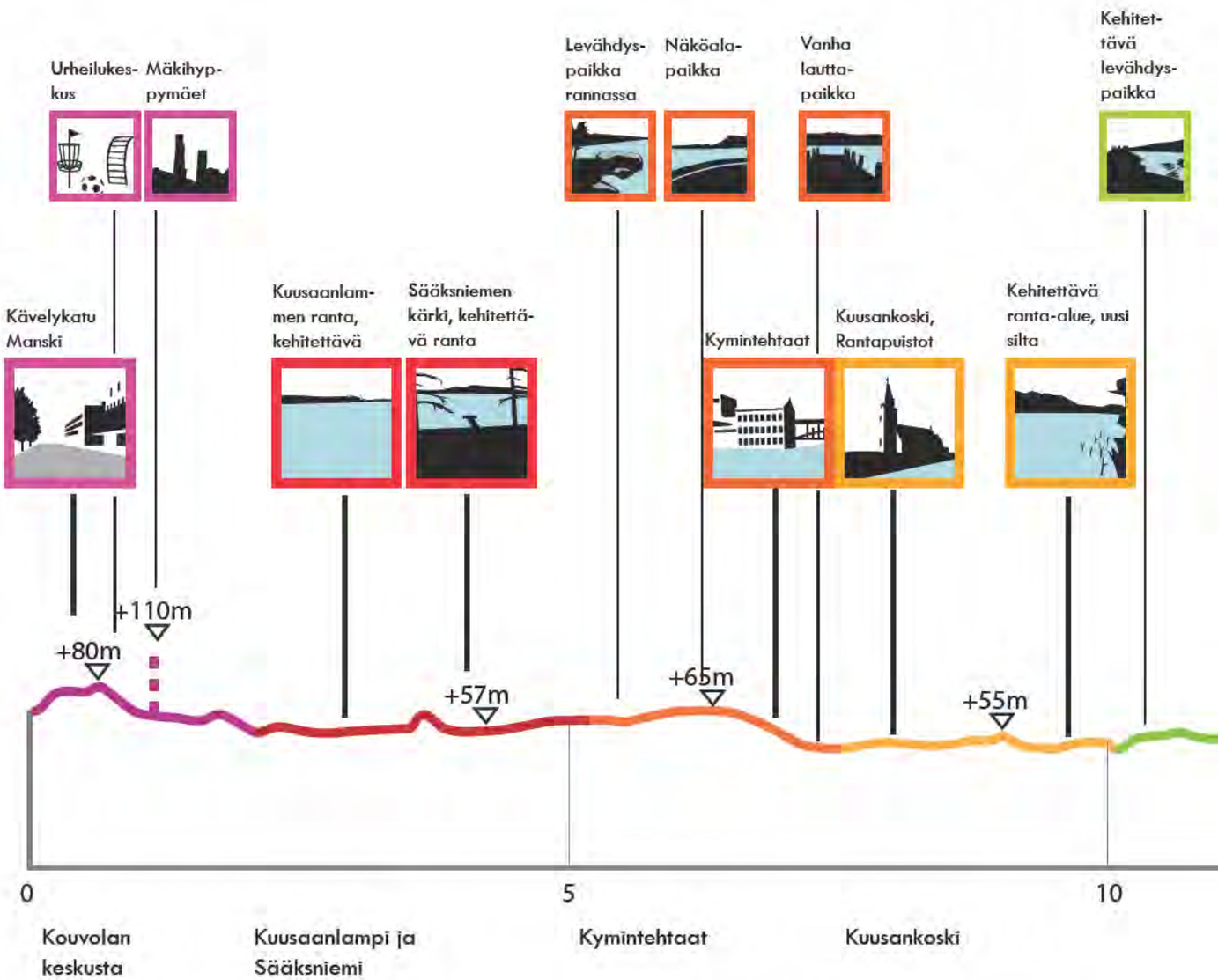
Reitin varrella mahdollistetaan monenlaiset visuaaliset kokemukset. Reitillä avautuu monia pitkiä näkymiä ja avoimia kulttuurimaisemia. Reitillä on tiivistä keskustaa, laajoja sulkeutuneita metsäalueita ja puistomaisia rantoja. Reitillä pääsee aivan veden ääreen, ylittämään joen tai katselemaan jokimaisemia korkeilta kohdilta. Toimintaa reitin varrella on niin rauhaa etsiville kuin urheilujoille ja retkeilijöillekin. Kymijokea on hyödynnetty monipuolisesti kehittäen sen rantoihin ja veteen liittyvän toiminnan mahdollisuuksia.



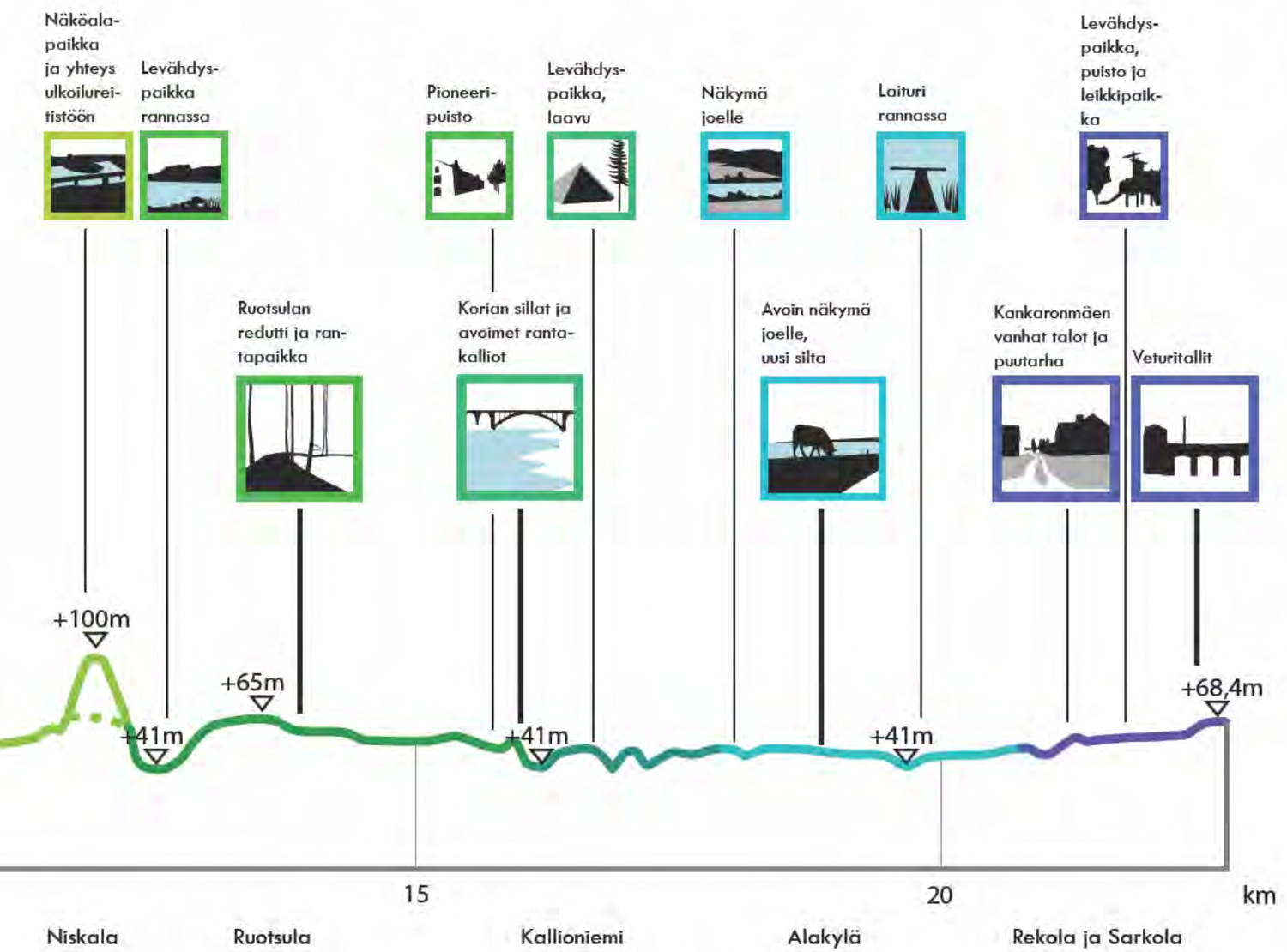
Kartta 31 Reitin kohokohdat

6.2 REITIN KORKEUSSUHTEET

Ulkoilureitti kulkee suhteellisen tasaisessa maastossa. Korkeudet vaihtelevat 80 metristä 40 metriin meren pinnan yläpuolella. Suurimmat nousut ja laskut ovat Keltin ja Korian siltojen alitukset. Reitin varrelta voi poiketa myös näköalapaikoille, joista korkeimmat ovat Kouvolan ydinkeskustan mäkihyppymäet Palomäellä ja Niskalassa Aholanmäki. Joen pinta vaihtelee pohjoisesta etelään mentäessä noin 56 metristä 47 metriin ja 40 metriin. Voimalaitokset Kymintehtaalla ja Keltissä säätelevät veden pintaa.



Kaavio 21 Kohokohdat reitin kokonausleikkauksessa


Näköala-
paikka
ja yhteys
ulkoilurei-
tistöön
Levähdys-
paikka
rannassa
Pioneeri-
puisto
Levähdys-
paikka,
laavu
Näkymä
joelle
Laituri
rannassa
Levähdys-
paikka,
puisto ja
leikkipaik-
ka
Ruotsulan
redutti ja ran-
tapaikka
Korian sillat ja
avoimet ranta-
kalliot
Avoin näkymä
joelle,
uusi silta
Kankaronmäen
vanhat talot ja
puutarha
Veturitallit
+100m
+65m
+41m
+41m
+41m
+68,4m
15
20
km
Niskala
Ruotsula
Kallioniemi
Alakylä
Rekola ja Sarkola

7. REITIN TOTEUTUS

Ennen toteutusta tullaan Kouvolassa tekemään reitistä tarkemmat suunnitelmat. Myös maanomistajiin ollaan yhteydessä. Reitistä tehtävä virallinen ulkoilureittisuunnitelma tullaan tekemään osissa. Reitin toteutusta varten reittien osista tehdään toteutussuunnitelmat ja laaditaan aikataulu toteutusta varten. Tässä luvussa on esitetty reitille alustava toteutusaikataulu.

7.1 SUUNNITTELUVAIHEET

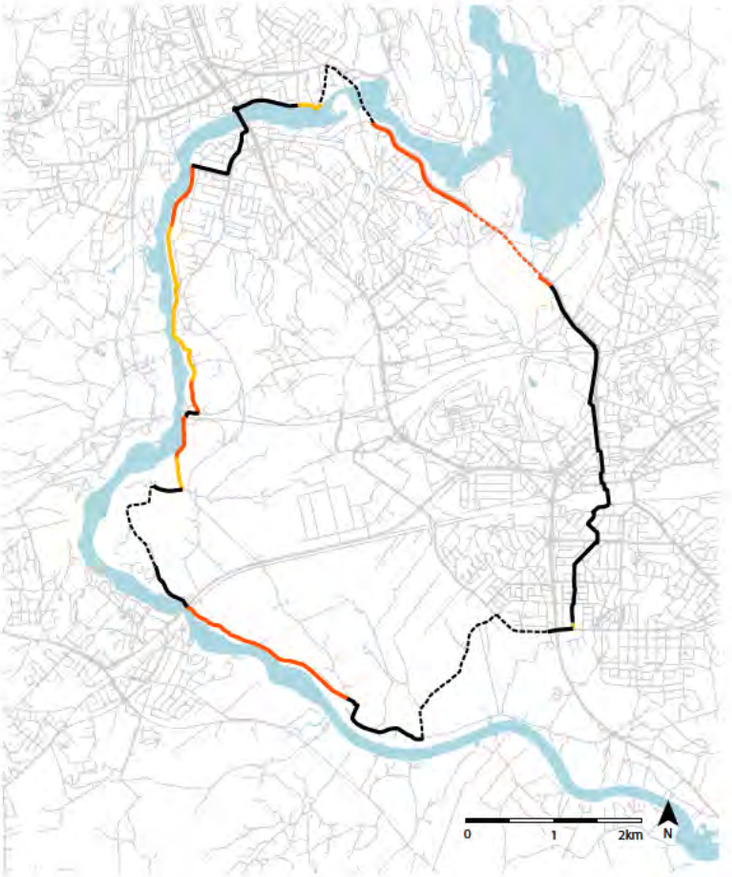
Ulkoilureiteistä laaditaan ja vahvistetaan reitin perustamista varten ulkoilureittisuunnitelma[54]. Ulkoilureittien suunnittelu voi edellyttää MRL 90§:n mukaista yleisen alueen toteuttamissuunnitelmaa tai ulkoilulain 7§:n mukaista ulkoilureittitoimitusta. Yksityismaille perustettavat ulkoilureitit voidaan toteuttaa sopimalla maanomistajien kanssa tai tekemällä ulkoilureittitoimitus.

Suunniteltavan reitin tapauksessa maanomistajien kanssa pyritään sopimuksiin vapaaehtoisesti ilman ulkoilureittitoimitusta. Ulkoilureittisuunnitelmat reitin toteutusta varten tehdään monessa osassa. Reitin osista tehdään yleisen alueen toteuttamissuunnitelmat. Suunnittelussa linjataan reitti ja reittiin liittyvät liitännäisalueet tarkasti maastoon ja tehdään toteutusasiakirjat[55]. Ulkoilureittiin kuuluviksi liitännäisalueiksi katsotaan käyttäjien lepoa ja virkistymistä varten tarvittavat alueet. Näitä alueita voivat myös vesillä liikkujat käyttää lepo- ja virkistyspaikkoina.[56]. Toteutusasiakirjoja ovat suunnitelmaselostus ja suunnitelmapiirustukset reitistä ja sen rakenteista. Suunnitelmalle tehdään myös kustannusarvio ja rahoitussuunnitelma.

Reittilinjausta voidaan tarkentaa asemakaavassa. Asemakaavaa ei ole kuitenkaan välttämätöntä muuttaa, silloin kun reitti ei estä asemakaavan toteutumista. Yleinen alue on suunniteltava ja rakennettava asemakaavan mukaiseen ympäristöön sopivaksi. Sen toteuttaminen käsittää alueen rakentamisen tai kunnostamisen ja kunnossapidon asemakaavan mukaisen käytön edellyttämällä tavalla.[57]

Ennen reitin toteuttamista on alueista mahdollisesti tehtävä tarkempia selvityksiä. Ulkoilureittisuunnitelman toteuttamiseen liittyy erilaisia lupaprosesseja kuten maisematyölupa[58] hankkeen vaikutusten tarkastelu Natura 2000-verkostoon[59] tai vesilain mukainen lupa esimerkiksi siltojen rakentamisessa[60]. Maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä ei saa suorittaa ilman lupaa kun alue on asemakaava-aluetta tai yleiskaava-aluetta, jossa lupa vaaditaan[61].

54 Ulkoilulaki 2§
55 Ulkoilulaki 3§
56 Ulkoilulaki 1§
57 MRL luku 12, 90§
58 MRL luku 18, 128§
59 Luonnonsuojelulaki 65§
60 Vesilaki 3§
61 MRL luku 18, 128§



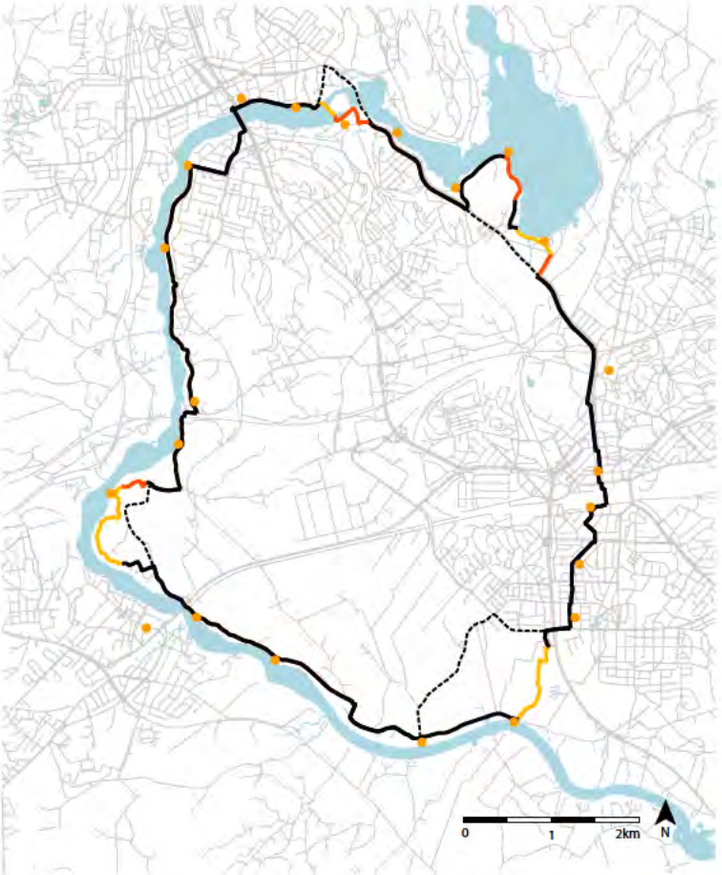
Kartta 32 Ensimmäinen rakennusvaihe, yhteys auki vuonna 2020. Mustalla esitetyt osat ovat olemassa olevia. Punaiset osat ovat parannettavia ja keltaiset uusia.

Kaavio 22 Ensimmäisessä rakennusvaiheessa rakennetaan yhtenäinen lenkki. Reitti on joiltain osiltaan vaatimattomampi, mitä on suunniteltu.

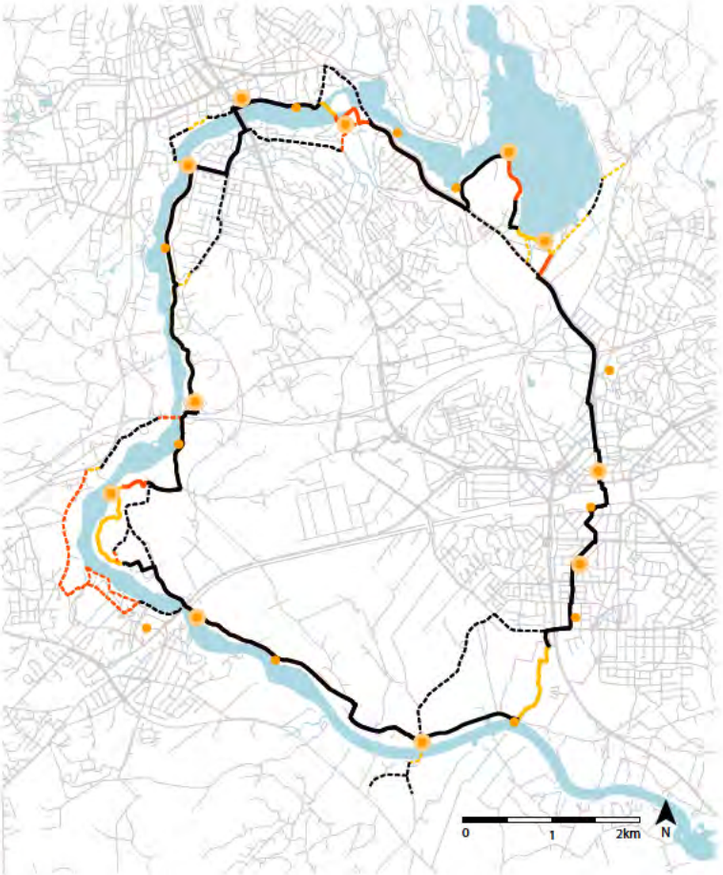
7.2 TOTEUTUSVAIHEET

1. YHTEYS AUKI, VUOSI 2020

Reitin rakentaminen aloitetaan toteuttamalla yhteydet, jotka mahdollistavat reitin avautumisen. Tämä tarkoittaa välttämättömien osien rakentamista, jotta syntyy yhtenäinen lenkki. Tällöin ensisijaiseksi suunnitellut pääreitin osat eivät ole täysin valmiita. Reittisuunnitelmasta tiedotetaan yleisesti ja tarjotaan asukkaille mahdollisuuksia järjestää reitin varrella erityyppisiä tapahtumia. ihmisillä on mahdollisuus tutustua reittiin, joka on kehitysvaiheessa.



Kartta 33 Toinen rakennusvaihe, reitin varren kehittäminen vuosi 2025. Keltaisilla ympyröillä on esitetty kehitettäviä pysähdyspaikkoja.



Kartta 34 Kolmas rakennusvaihe, reitin valmistuminen vuosi 2030. Suuremmat keltaiset kehät merkitsevät tärkeimpiä kohokohtia, joita kehitetään lisää.

Kaavio 23 Toisessa rakennusvaiheessa pääreitti on rakennettu suunnitelman mukaisesti ja lisätty pysähdyspaikkojen kalustus, opastus ja valaistus.

Kaavio 24 Kolmannessa rakennusvaiheessa myös reitin ympäristöä kehitetään ja rakennetaan vaihtoehtoiset reitit.

Antamalla ihmisille mahdollisuuksia toimia reitin alueella pyritään päätöksentekoon, jossa asukkailla on mahdollisuus vaikuttaa reitin kehittymiseen. Jotta ihmiset löytäisivät reitin, voisi apuna toimia karttasovellus, jonne asukkaat saavat itse lisätä tietoa esimerkiksi järjestämistään tapahtumista tai toiminnoista reitin varrella. Näin reitistä tehdään myös yhteisöllinen, ihmisiä kokoava asia, joka saa ihmisiä liikkumaan ja toimimaan kaupungissa. Reitti voi antaa sysäyksen alueiden kehittymiselle ja ihmisten toiminnalle. Kaikkea ei tarvitse suunnitella etukäteen, vaan asukkaillekin voidaan antaa vapaus ja mahdollisuuksia, joista valita.

Esimerkkinä karttasovelluksen toiminnasta ja asukkaista lähtöisestä reitin toiminnasta on Torontossa rakennettu 80 kilometrin mittainen Pan Am Path. Kaupunki on rakentanut reitin yhdistäen ja parantaen olemassa olevia yhteyksiä, mutta reitin idea ja sen varren tapahtumat, yhteisöllinen toiminta sekä taide on voittoa tavoittelemattoman Friends of the Pan Am Path –organisaation aikaansaannosta. Pan Am Pathille on kehitetty sovellus, jonka voi ladata puhelimeen. Sen avulla voi tutkia reitin varrella olevia ja tulevia tapahtumia ja toimintaa.

2. REITIN VARREN KEHITTÄMINEN, VUOSI 2025

Seuraava tavoite on rakentaa suunniteltu pääreitti valmiiksi ja samalla rakentaa opasteet, puuttuva valaistus ja levähdys- ja taukopaikat sekä niiden välttämättömät kalusteet kuten penkit ja roskakorit. Lisäksi reitin ympäristöä kehitetään. Reitin ensisijaisia kehitettäviä alueita ovat reitin osat Kymintehtaan ja Korian lähellä, sillä näillä alueilla tapahtuu myös muita maankäytön muutoksia lähitulevaisuudessa.

Reitin toteuttamiseen liittyy rakenteita ja kalusteita, jotka reitille tulee suunnitella. Reitin rakenteilla ja kalusteilla voidaan luoda yhteneväisyyttä ja tunnistettavuutta muuten hyvin vaihtelevan luonteiselle reitille. Tässä työssä reitin opastuksesta ja penkeistä on esitetty viitteellisiä ideoita. Penkit mukautuvat alueen tarpeisiin monen kokoisina ja niistä voidaan muodostaa erilaisia oleskelualueita. Penkkejä voi olla selkänojalla tai ilman. Penkit ovat selkeälinjaisia ja kestäviä. Niiden istuin on puinen ja jalat metallisia. Penkkien muotoihin on helppo yhdistää muita yhteensopivia kalusteita.

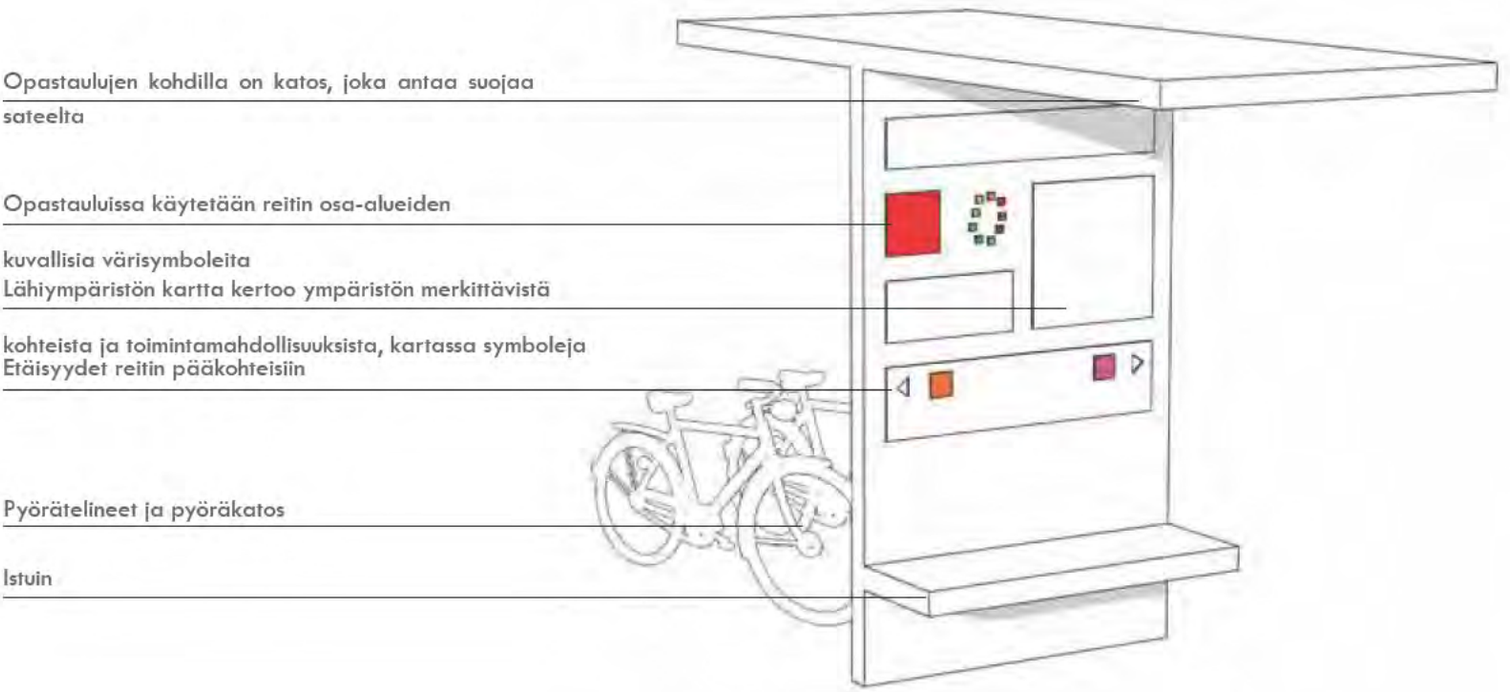
Reitille sijoitetaan opasviittoja risteyksiin ja merkittävimpiin risteyskohtiin opastauluja. Opasteissa ja viitoituksessa voitaisiin käyttää visiossa esitettyjä värikoodeja eri osa-alueista kertomaan myös reitin kokonaisuudesta kulkijalle. Reitistä kertovien opasteiden lisäksi reitin varrella voisi olla merkittävistä kohteista kohdeopasteita kertomassa paikan historiasta ja luonnonarvoista.

Alueelle pyritään myös houkuttelemaan virkistys- ja matkailualan yrityksiä, jotka voisivat palveluillaan tukea reitin kehittämistä ja tarjota erilaista toimintaa reitin varrella. Palvelut voisivat sisältää esimerkiksi pyörä- ja venevuokraamoja sekä rantasaunoja.

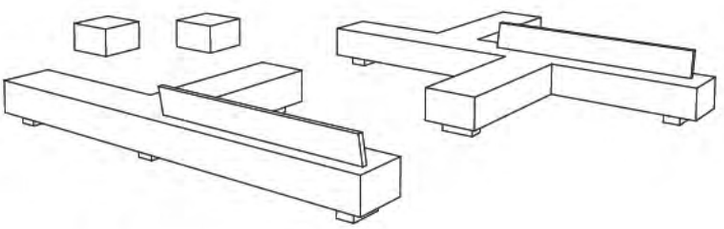
3. REITIN VALMISTUMINEN, VUOSI 2030

Reitin valmistumisvaiheessa rakennetaan valmiiksi myös vaihtoehtoiset reitit, jotka luovat pääreitiltä uusia yhteyksiä olemassa oleviin reitteihin. Reitin ympäristöä kehitetään muun muassa puustoa karsimalla ja kasvillisuutta muokkaamalla suunnitelmien osoittamilta alueita. Lisäksi reitin toiminnallisuutta kehitetään. Suurimmat kehitystoimenpiteet sijoittuvat reitin kohokohtiin. Reitin päällysteitä ja rakenteita voidaan huoltaa ja jatkokehittää. Reitin valmistuttua alueelle voisi houkutella uusia yrittäjiä pitämään esimerkiksi kesäkahviloita ja risteilevää jokilaivaa.

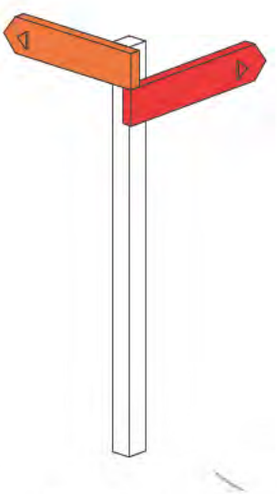
Kaavio 25 Vaihe 1. Puhelinsovellus näyttäisi tiedot reitin varren tapahtumista.



Kaavio 26 Vaihe 2. Opastaulut



Kaavio 28 Vaihe 2. Penkit



Kaavio 27 Vaihe 2. Opasviitat

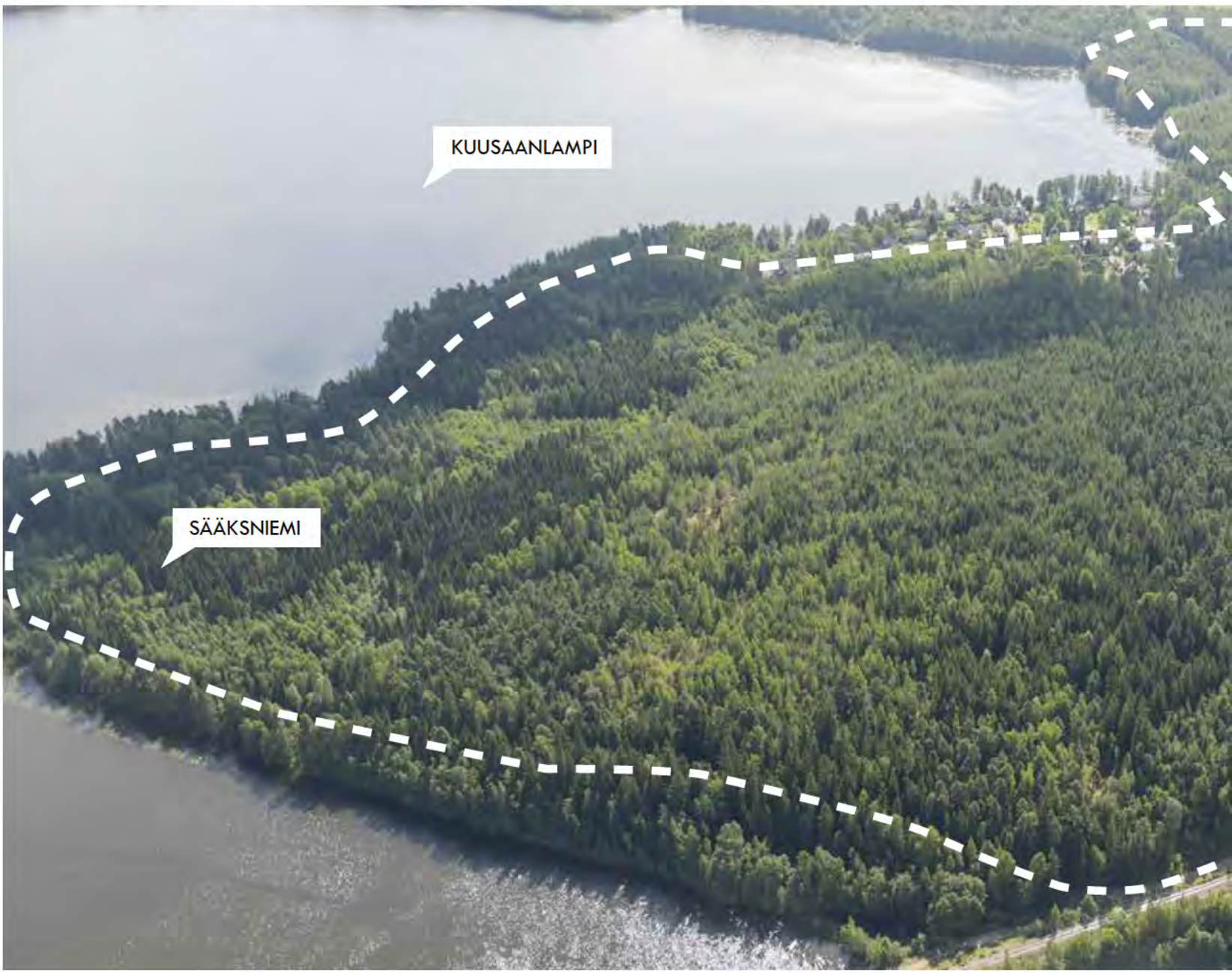
8. OSA-ALUEET

Suunnitelmassa kerrotaan, miten reitti linjataan, millaisena se rakennetaan ja miten sen ympäristöä sekä toiminnallisuutta kehitetään. Reittisuunnitelma on esitetty kolmen teeman avulla, jotka ovat reitti, toiminnallisuus ja ympäristö. Erityisesti on havainnollistettu kohokohtien kehitystä. Suunnitelmat esitetään karttojen avulla. Kohokohtia havainnollistetaan maastoaksonometrioilla ja leikkauksilla. Maastoaksonometrioissa on näytetty suurimpien muutoksien alueilla nykytilanne ja suunniteltu tulanne. Lisäksi valokuva ja muokattu valokuva -pareilla on esitetty millaisia muutoksia maisemassa tapahtuisi reitin varrella.

Työssä tarkennetaan kahteen osa-alueeseen. Tarkennusalueet ovat reitin kehittämisen kannalta merkittäviä ja vaativat paljon muutoksia. Ensimmäinen kohde on luonnontilainen Kuusaanlammen ranta-alue, jonka kehittämistä ehdotetaan luonnon lähtökohtien mukaan rakennettavaksi rantatoimintojen kohteeksi. Toinen on kulttuurihistoriallisesti arvokas Kymintehtaan tehdasalue, jonka käyttöä kehitetään. Alue yhdistetään uudella silta- ja reittiyhteydellä paremmin Kuusankosken keskustasta saavutettavaksi.

Suunnitelmaa esiteltäessä reittiä kuljetaan vastapäivää edeten Kymijoen rantojen pohjoisista osista eteläisimpiin osiin joen virtaussuunnan mukaisesti.

Kuva 23 Ilmakuvassa pääreitin suunniteltua linjausta.



8.1 KUUSAANLAMPI JA SÄÄKSNIEMI

Kuusaanlampi ja Sääksniemi ovat reitin rantatoimintojen kohteita. Kuusaanlammen ranta-alueet otetaan monipuolisesti virkistyskäyttöön. Sääksniemeen tuodaan takaisin paikan eloisuutta. Alueiden luontoarvot otetaan huomioon säilyttäen luonnontilaisuutta.

HISTORIA

Kuusaanlammen rannat ovat olleet tärkeä osa 1870-luvun alussa alkanutta Kymintehtaan toimintaa. Joen lampimainen alue on toiminut puiden uiton päätepisteenä ja puusäilönä, jossa puita vielä liotettiin helpottaakseen puun kuoren irtoamista. Kymintehtaan vanha kuorimo sijaitsi Kuusaanlammen etelärannalla. Siellä puut kuorittiin ja kuljetettiin Kymintehtaalle. 1870-luvun lopulla rakennettiin myös rautatielinja Kymintehtaan ja Kuusaanlammen välille. Kuusaanlammen rannoista syntyi myös teollisuuskaatopaikka Kymintehtaalle. Kaatopaikka sijoittui tehokkuuden vuoksi Kuusaanlammen rantaan. Samoilla vaunuilla tuotiin tehtaan jätteitä Kymintehtaalta Kuusaanlammelle ja Kuusaanlammelta kuorittuja puita Kymintehtaalle.[62]

Kun teollisuus kehittyi, kuorimo siirtyi Kuusaanlammen rannalta Kymintehtaan alueelle. Ranta säilyi vielä puiden nostopaikkana. Kaatopaikkana toimivalle alueelle kuljetettiin runsaasti maa-aineksia. Myös alueen rantaviiva on muuttunut tuotujen maamassojen vuoksi. [62]

1960-luvulla rakennettiin paperitehdas joen pohjoispuolelle Kuusaanniemeen ja puiden nosto siirtyi samalla sinne. Teollisuuskaatopaikka Kuusaanlammen rannoilta siirrettiin Savonsuolle.

Sääksniemen kärki on ollut käytössä vapaa-ajanviettoalueena. Siellä on uitu ja tanssittu. Sääksniemen kärjessä on ollut hyppytorni ja ponnahduslauta sekä tanssilava. Uimala rakennettiin alueelle 1948 ja tanssilava oli käytössä jo 1930-luvulla.[63]

62 Purho, 21.5.2015

63 Kuusankoski-Seura ry, 2012

NYKYTILA

Alueen reitistö on osaltaan olemassa-olevaa ja osaltaan toteutettavaa tai parannettavaa. Osa-alueen itä- ja eteläosassa sijaitsevia Kuusaanlammen ranta-alueita ei ole hyödynnetty alueen historian takia. Alueella kasvaa luonnontilaista lehtoa, joka on paikoin hyvin edustavaa. Alueelle on syntynyt polkuja. Kuusaanlammen rantojen itäpuolella on teollisuusalue. Lammen lounaisrannalla on Lamminrannan asuinalue, johon kuuluu rannan suuntaisia katuja.

Alue on asemakaavoittamatonta lukuun ottamatta asuinaluetta. Alueella on oikeusvaikutukseton yleiskaava. Tässä kaavassa alueelle on merkitty virkistysalueita, satama-alue ja asuinalue. Maanomistukseltaan alue on suurimmaksi osaksi yksityisessä omistuksessa. Alue on suunnittelualueen tulvaherkintä. Maaperä on savea, moreenia ja täyttömaata.

Saksanahon ja Kuusaanlammen rantojen entisten Kaatopaikka-alueiden haitta-ainespitoisuuksia on valvottu. Pitoisuudet ovat olleet kohtuullisen alhaisia. Näin ollen mahdolliset suurimmat myrkyt ovat kapseloituneet uudempien maa-aineskerroksien alle.

SUUNNITELMA

REITTI

Kuusaanlammen rantaan päin käännytään asfaltoidulta yhdistetyltä pyörätie ja jalkakäytävältä. Kivituhkapintaista reittiä pitkin kuljetaan rehevän lehtoalueen läpi. Ranta alkaa pilkistellä sitä lähestyessä. Rantaan saavuttaessa avautuu avoin nurmi- ja niittyalue, jota ympäröi kapea puistomainen hoidettu alue. Reitti jatkuu aivan rannan tuntumassa. Kasvillisuus vaihtelee. Välillä luonnollinen kasvillisuus levittäytyy aivan rantaan asti ja paikoin on avoimempia oleskelualueita, joiden kasvillisuus on istutettua. Reitillä on puro, joka ylitetään sillalla.

Reitti kulkee läpi Lamminrannan asutusalueen asfaltoitua katua ja jatkaa Sääksniemen kärkeen kivituhkapintaisena. Reitti tekee kaarteita rantaviivan mukaisesti ja kulkee metsäisessä maastossa. Länsipuolella nousee Sääksniemen metsäalue, jonne on ehdotettu vaihtelevassa maastossa kulkeva ulkoilureitti. Sääksniemen kärjessä avautuu näkymiä joen järvialtaalle. Kärjessä on harvaa mäntymetsikköä. Reitti jatkuu niemen länsirantaa pitkin, jonka jälkeen sen kohtaa jälleen yhdistetyn pyörätie ja jalkakäytävän Ahlmannintiellä.

TOIMINNOT

Kuusaanlammen järvimäinen allas mahdollistaa monenlaista veteen liittyvää toimintaa. Rantaan on ehdotettu sijoitettavaksi pienvenesatama, välinevuokraamo ja kahvila. Rannassa voisi tarjota vuokravälineitä esimerkiksi veneilyyn ja melomiseen. Aivan rannassa kulkevan reitin varrelle on suunniteltu levähdyspaikkoja ja yksi taukopaikka. Levähdyspaikat ovat noin 250-500 metrin etäisyydellä toisistaan.

Sääksniemeä voitaisiin kehittää palauttaen alueella ollutta toimintaa nykypäivään sopivalla tavalla. Niemen kärkeen voisi tulla uimaranta ja sen oheen myös kioski. Rantaan voisi sijoittaa yleisen laiturin ja vuokrattavana voisi olla esimerkiksi rantasauna ja kelluvia saunoja. Laiturin päässä voisi olla lisäksi paviljonkimainen istuskelualue. Alueelle on lisäksi ehdotettu esiintymislavaa, joka toimisi esimerkiksi tapahtumapaikkana.

YMPÄRISTÖ

Kuusaanlammen ranta-alueita on ehdotettu avattavaksi rannoilta päin, jotta monenlainen virkistyskäyttö olisi mahdollista. Rantaa siistittäisiin ja siitä tehtäisiin vaihteleva: luonnontilainen, puistomainen ja niittymäinen. Alueen eteläosiin jätettäisiin luonnontilaista metsää, sillä näillä alueilla kasvaa edustavaa lehtoa. Itäisen teollisuusalueen ja rannan välille voisi kehittää suojametsää.

Sääksniemen kärjestä voitaisiin avata näkymiä joelle ja raivata metsittynyttä aluetta puistomaiseksi sekä avoimemmaksi. Alueella ennen kasvanut harva mäntymetsikkö voitaisiin tuoda uudelleen esiin.

HAASTEET

Alueella on vanhoja teollisuuskaatopaikkoja, joiden vaikutukset täytyisi selvittää. Ahlmannintien liikenneturvallisuutta ja yhdistetyn pyöräilyn ja kävelyn reittejä pitäisi parantaa.

REITTI

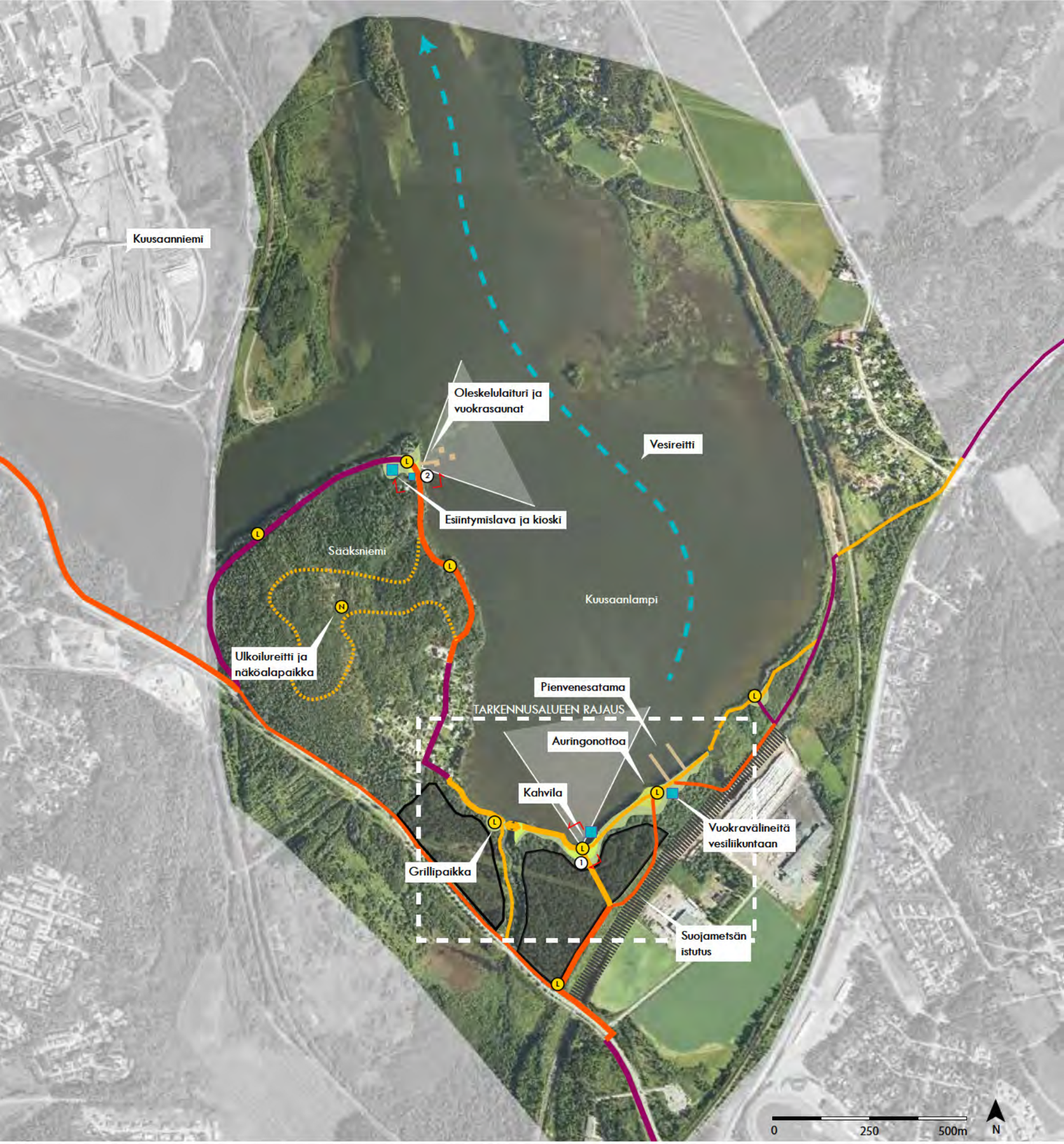
- vaihtelevasti asfaltoitu ja kivituhka- tai sorapintainen
- vähintään 3m leveä
- siltoja purojen ja jokien yli
- kulkee aivan rannan tuntumassa

TOIMINNOT

- ranta- ja vesitoimintaa: melontaa, veneilyä, uimista, kalastusta, auringonottoa
- talvitoimintaa: retkiluistelu, avantouinti, hiihto
- piknikejä, pelailua, kuntoilua, grillausta

YMPÄRISTÖ

- luonnonläheisyys
- järvimäisyys ja järvimäiset näkymät
- rantaan avautuvia puistomaisia ja niittymäisiä oleskelualueita
- laiturirakenteita rantaan ja veden päälle



Kartta 35 Suunnitelmakartta, Kuusaanlampi ja Sääksniemi. Kartalla on esitetty myös tarkennusalueen rajaus.

Pääreitti / olemassa oleva, parannettava, uusi

Vaihtoehtoinen reitti / olemassa oleva, parannettava, uusi

Silta

Hieno näkymä

Harvennettavan puuston alue, puoliavoin alue, puistomainen

Poistettavan puuston alue, avoin alue: nurmi, niitty, hiekka

Luonnontilainen alue

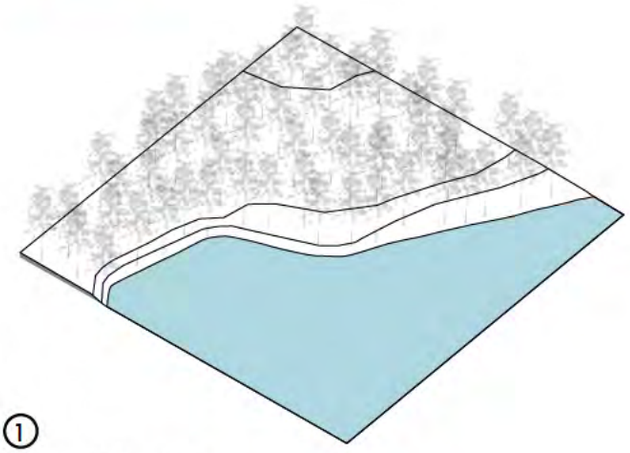
Näkymäkuva / maastoaksonometria

Pysähdyspaikka. L=Levähdyspaikka / T=Taukopaikka / N=Näkymä

Katos tai rakennus

KUUSAANLAMMEN RANTA

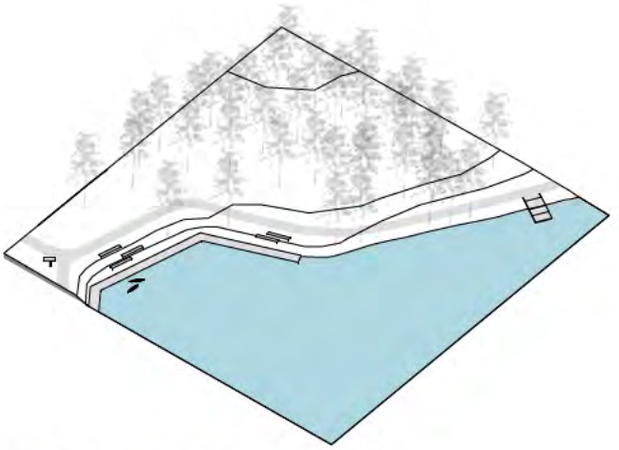
Kaavio 29 Periaateleikkaus 1:1000



①

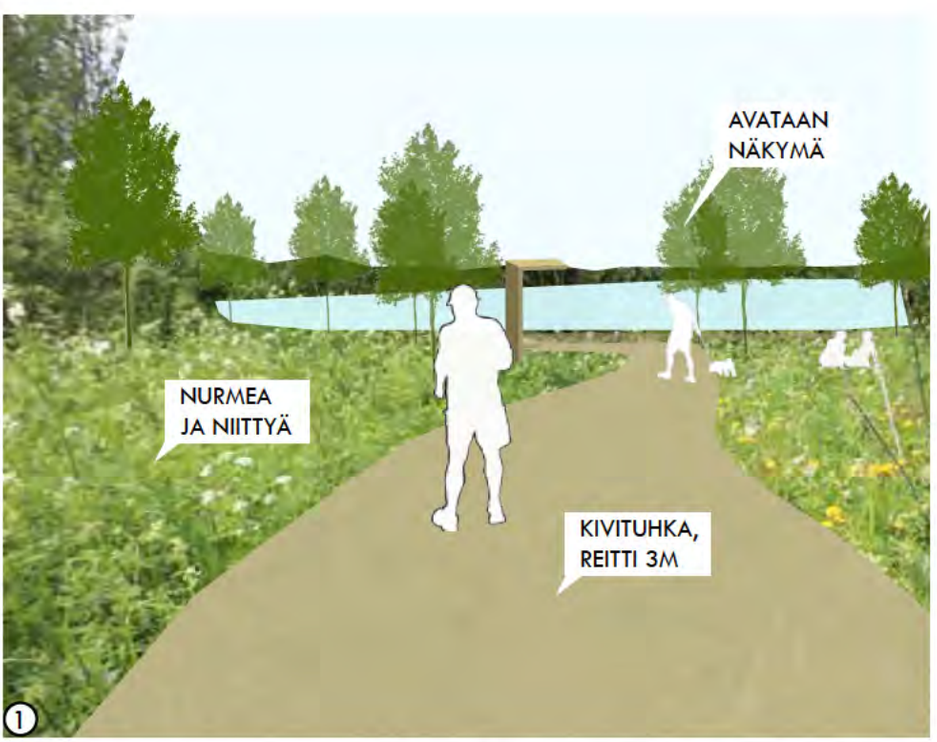
Kaavio 30 Nykytila.

Alueella kasvaa tiivistä lehtipuustoa.



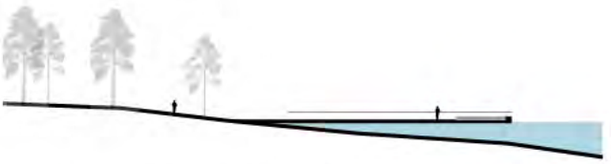
Kaavio 31 Suunnitelma.

Rantaan rakennetaan reitti ja laiturirakenteita. Puustoa harvennetaan. Rantaan muodostetaan nurmi- ja niitttyalueita.

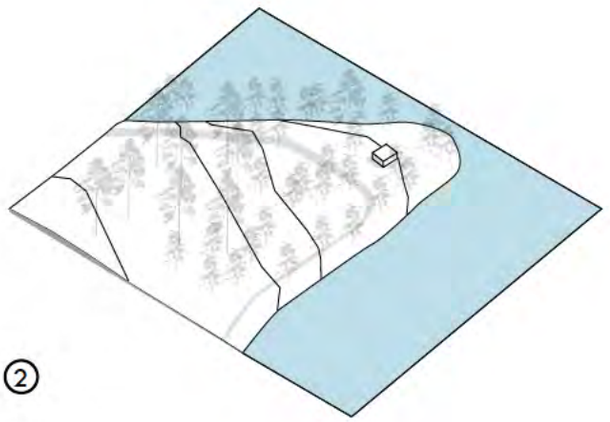


Kuva 24 Kuusaanlammen rannassa on paikoin tiivistä kasvillisuutta, jota karsitaan ja mukataan reitin ympäristöstä. Näkymiä saadaan avattua varsin pieninkin toimenpitein.

SÄÄKSNIEMEN KÄRKI

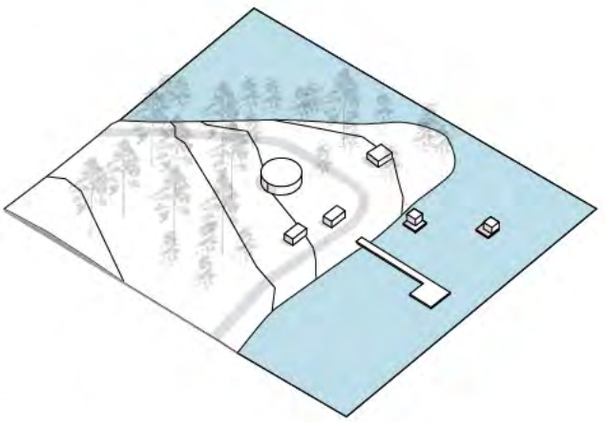


Kaavio 32 Periaateleikkaus 1:1000



Kaavio 33 Nykytila.

Sääksniemen kärkeen kulkee itärannalta polku ja hiekkatie luoteisrannalla. Alueella kasvaa sekametsää ja alue on melko varjoinen.



Kaavio 34 Suunnitelma

Alueesta kehitettäisiin yleinen ajanviettopaikka. Alueelle rakennettaisiin oleskelulaituri, sauna- ja pukutiloja sekä esiintymislava. Alueen metsikköä karsittaisiin nuoresta lehtipuustosta ja jätettäisiin harvaa männykköä.

Kuva 25 Sääksniemen kärkeen voitaisiin rakentaa oleskeltava laituri, joka voisi toimia uimalaiturina ja talvella avantouintilaiturina. Rannassa voisi olla kelluvan saunan vuokramahdollisuus.

Kuva 26 Näkymä kelluvalle kahvilalle päin. Rannassa kelluvia laiturirakenteita.

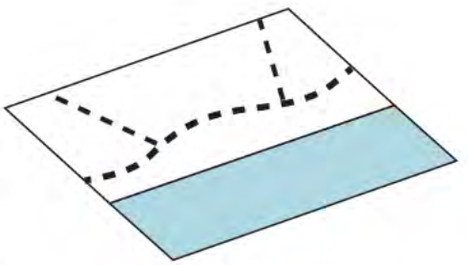
8.2 TARKENNUS: KUUSAANLAMPI

KYMIJOEN “JÄRVIALTAAN” RANTOJEN VIRKISTYSKÄYTTÖ

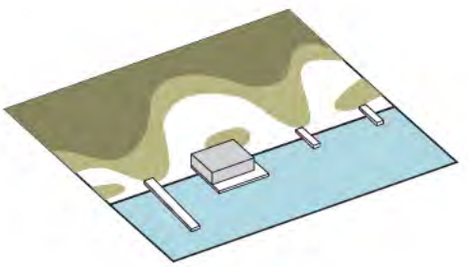
SUUNNITELMA

Suunnitelman tavoitteena on alueen ottaminen virkistyskäyttöön ja erilaisten toimintamahdollisuuksien suunnittelu. Rantaalueet ovat Kouvolan ydinkeskustasta lähimmät joen osat. Ne sijaitsevat noin 2 km päässä Kouvolan ydinkeskustasta. Joki laajenee Kuusaanlammella virtaamattomaksi järvimäiseksi altaaksi, mikä mahdollistaa muusta joesta poikkeavaa vesitoimintaa. Sen rannoilta avautuu pitkiä näkymiä. Alueen kehittäminen virkistysalueeksi edellyttää selkeiden reittien luomista, kasvillisuuden karsimista ja muokkaamista sekä rakenteiden ja toimintojen luomista.

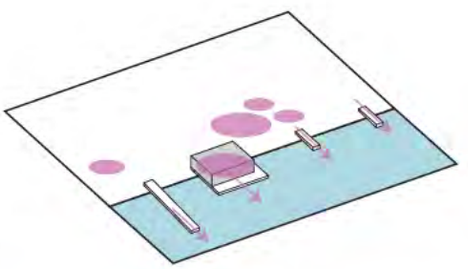
Kartta 36 Tarkennusalueen nykytila, ortoilmakuva



Kaavio 35 Reitit. Lähellä rantaa loivasti polveilevat rantareitit luovat vaihtelevia rantaelämyksiä. Rantareiteitille luodaan yhteyksiä ympäröiviltä väyliltä.



Kaavio 36 Ympäristö. Ympäristöä vaihtelevasti avaamalla luodaan monipuolisia maisematiloja ja oleskeltavia alueita. Laiturirakenteilla vähennetään tarvetta ympäristöön kohdistuville muutoksille.



Kaavio 37 Toiminnot. Alueelle luodaan toiminnallisia keskittymiä ja rauhallisempia alueita. Toimintoja sijoitetaan laiturirakenteille ja rannan läheisyyteen.

Kuva 27 Näkymä Kuusaanlammen rantareitiltä

REITTI

Väylästä osa suunnitellaan olemassa olevia polunpohjia hyödyntäen. Kuusaanlammen rantaan sijoitetaan rantareitti vedenrajan tuntumaan. Reitti ehdotetaan rakennettavaksi kivituhkapintaisena ja 3 metriä leveänä kulkuväylänä. Vaihtoehtoisia reittejä ehdotetaan rakennettavaksi 2 metrin levyisinä. Alueelle rakennetaan siltoja ylittämään vesialueita. Reitit kulkevat paikoin aivan luonnontilaisessa ympäristössä ja paikoin avoimempien ranta-alueiden vierellä. Reitiltä avautuu pitkiä näkymiä järvialtaan ylle. Rannassa kulkevan reitin ja vesirajan väliin jätettävä puusto rajaa paikoittain näkymiä luoden vaihtelua.

YMPÄRISTÖ

Ranta on nykytilassaan suurelta osin rehevää lehtipuita kasvavaa lehtoaluetta. Ympäristön kehitys kohdistetaan ranta-alueille ja suuri osa alueen ympäristöstä säilytetään luonnontilaisena. Ranta-alueilta olemassa olevaa kasvillisuutta karsitaan epäsiisteiltä alueilta. Rantaan muodostetaan avoimia istuskeltavia nurmialueita sekä niittymäisiä ja harvaa puustoa kasvavia alueita. Rannassa säilytetään ja siihen voidaan istuttaa rantakasvillisuutta. Olemassa oleva aukkokohta hyödynnetään ja sitä laajennetaan auringonottoalueeksi. Alueelle tuodaan rantahiekkaa rantatunnelmaa luomaan. Rantaa ei kuitenkaan muokata uimaranta-alueeksi, sillä rannan voimakasta muokkaamista vältetään. Uimamahdollisuus on osoitettu laiturin päästä.

Alueen ympäristöä säästetään mahdollistamalla useilla laiturirakenteilla toimintaa ja oleskelua. Lisäksi veden ylle työntyvillä rakenteilla tuodaan alueen maisemallisia arvoja esiin ihmisten päästessä aivan veden ääreen.

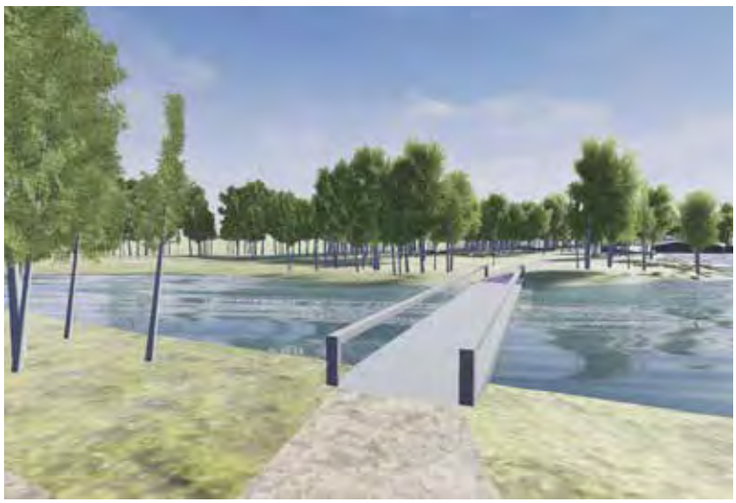
TOIMINNOT

Alueella voisi olla kahvilayrittäjä pääreitin kohdatessa rannan kaakon suunnalta. Kahvilan edustan rannat olisivat muita alueita rakennetumpia. Laiturirakenteilla pääsisi kävelemään aivan veden rajassa. Veneellä tai kajakilla voisi rantautua aivan kahvilan lähelle.

Auringonottoalueeksi on suunniteltu maastossa oleva avoin alue, jota laajennetaan. Auringonottoalueen ympärille sijoitetaan myös grillipaikka, leikkipaikka, ulkokuntoilualue ja pelailualue rantalentopalloon ja pingikseen. Näin erilaiset toiminnot ovat lähellä toisiaan ja tuovat ihmisiä yhteen. Lisäksi rantaan suunnitellaan laituri, josta voi myös pulahtaa uimaan tai esimerkiksi kalastaa. Koillisosaan sijoitetaan yleiskaavan mukaisesti pienvenesatama. Satama toisi alueelle lisää käyttöä.

Rantaan on esitetty välinevarasto, joka palvelisi erilaisten vuokravälineiden kuten polkuveneiden, sup-lautojen tai kajakkien säilytystä. Alueella olisi mahdollista myös pitää kursseja eri vesilajeista. Talvitoimintamahdollisuuksia on myös mahdollista kehittää, sillä järviallas jäätyy talveksi. Tällä hetkellä toimivan retkiluisteluradan rinnalle voisi kehittyä talvitoiminnaksi avantouintia, pilkkimistä, hiihtoa ja leijalautailua.

Alueelle on esitetty yksi rauhallisempi grillipaikka syrjemmässä muista toiminta-alueista. Lisäksi istuskelumahdollisuudet on suunniteltu niin, että niitä on reitin välittömässä läheisyydessä noin 250 m välein. Lisäksi useat laiturit rannassa mahdollistavat oleskelua ja kalastusta.



Kuva 29 Kymijokeen virtaavan puron, Myrkkyojan, ylittävä silta

Kuva 28 Grillauspaikka ja auringonottorantaa

Merkkien selitys

- Luonnontilaisena säilytettävä lehtoalue
- Puistomainen alue, harvennettavaksi suunniteltu
- Nurmi/niitty, suunniteltu
- Hiekka, suunniteltu
- Säilytettävä kosteikko
- Suunniteltu ulkoilureitti, kivituhka
- Laiturirakenne
- Näkymä
- Rakennus, suunniteltu
- Rakennus, oleva

Kartta 37 Tarkennus 1:2000

Silta
Luonnontilainen kosteikko
Pienvenelaiturit
Rantakasvillisuutta ja lehtipuita
Välinevuokraamo
Opasviitta
Oleskelu- ja uintilaituri
Rantahiekkaa
Grillipaikka
pp
Nurmi
Ulkokuntoilu
Tukkipolku
Leikkialueet
Opasviitta
Kelluva kahvila
Lentopallo
vanhojen junanraiteiden paikalle uusi ajotie
pp
Nurmi
Luonnontilainen lehto
Opastaulu
AP
Opasviitta
pääreitti 3m

Kuva 30 Ilmakuvassa pääreitin suunniteltua linjausta.

8.3 KYMINTEHDAS

Kymintehtaan teollisuusympäristö on maisemallisesti arvokas. Tehdasrakennukset säilytetään ja niille kehitetään uutta käyttöä. Alueelle luodaan toiminnallisuutta ympäristön kulttuurihistoriallinen arvo ylläpitäen.

HISTORIA

Alueen historia liittyy Kymintehtaan tehdasalueeseen ja sen ympärille syntyneisiin tehtaan työntekijöiden asuinalueisiin. Tehdasalue muodostuu eri vuosikymmeninä syntyneistä tuotannon erilaisiin tarkoituksiin suunnitelluista rakennuksista. Tehtaiden alue muuttui, kasvoi ja uudistui vuosikymmenten kuluessa kun sotavuodet, uudet rakennus- ja tuotantomenetelmät, energiantarve ja liikenteelliset kuljetusmuutokset muokkasivat tehdasalueen ilmettä ja sen toimintaa. Vanhaa laajennettiin, purettiin ja täysin uutta rakennettiin.[64]

Tehdasrakennusten ulkonäköön kiinnitettiin huomiota ja panostettiin, sillä niiden haluttiin palvelevan käyttötarkoituksensa lisäksi edustus- ja ehostustarpeita. Erityisesti jokijulkisivuihin on kiinnitetty huomiota. Myös tehdasalueen pääkonttori on esimerkki vahvasta edustushankkeesta. Pääosa entisistä Kymiyhtiön tuotantolaitoksista alkoi toimia vuodesta 1996 alkaen osana UPM-Kymmenettä. Kymintehtaan viimeinen toiminnassa ollut paperikone pysähtyi vuonna 2005.[64]

Tehtaan johtoportaan asunnot sijoittuvat omaksi ryhmäksi Kuusaansaaren vastapäiselle rannalle joen länsipuolelle. Tämän alueen, Koskenrannan, vanhin säilynyt rakennus on 1890-luvun loppupuolelta Villa Wolmar, joka sijoittuu aivan rantaan. Koskenranta on säilynyt väljänä puistomaisena alueena.[64]

NYKYTILA

Alueen reitit ovat parannettavia ja uusia väyliä. Ahlmanninteillä kulkee yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä. Tämän yhteys jokeen on kuitenkin heikko, sillä joen puolella kulkeva ajotie erottaa väylän joesta. Tehdasalueen läpi ei kulje selkeitä pyöräilyn tai jalankulun väyliä. Nykyinen yhteys kulkee Ahlmanninteillä ja jatkuu Ekholminsillan yli tehdasalueen ohi. Kymintehtaan alueella on paljon tehtaiden tarpeisiin päällystettyjä asfaltoituja pintoja. Näitä käytetään lähinnä ajoteinä ja paikoitusalueina. Kasvillisuus on paikoin vähäistä ja paikoin puistomaista sisältäen iäkkäitä ja suuria puita.

64 Wasastjerna, 2015

Toiminta Kymintehtaan alueella on nykypäivänä loppunut lukuun ottamatta Kuusaansaarella toimivaa Kemiantehdasta. Tämän johdosta Kuusaansaarelle ei ole julkista pääsyä. Muuten kulkua Kymintehtaan tehdasalueella ei ole rajoitettu. Koskenrannassa ei ole nykyään läpikulkumahdollisuutta.

Nykyiset Kuusaansaaren ja Kymintehtaan tuotantoalueen rakennukset ovat 1880-luvulta aina 1940-luvulle. Kuusaansaaren teollisuusmaiseman nykyinen ulkoasu on keskeisiltä osiltaan tulosta 1920-30-lukujen kehityksestä. Yhtenäisen ulkoasun takana on arkkitehti Bjertel Liljequist, joka suunnitteli monet tehdasalueen tämän ajan rakennukset. Kymintehtaiden rakennuksista vuosina 1940-59 valmistuneet rakennukset ovat säilyneet pääosin alkuperäisessä asussaan. Näistä muutamat vaikuttavat hallitsevasti teollisuusalueen perinteisiin näkymiin Kuusankosken suunnalta saavuttaessa.[65]

Alue on asemakaavoitettua Alueella on oikeusvaikutukseton yleiskaava ja alue on asemakaavoitettua. Maanomistukseltaan alue on suurimmaksi osaksi UPM-Kymmenen yksityisessä omistuksessa. Maaperä on moreenia ja täyttömaata.

Tällä hetkellä Kymintehtaan alueella toimii Kuusankosken taideruukki, joka on taiteilijoiden ja kädentaitajien keskittymä. He toimivat alueella ja järjestävät ympäri vuoden muun muassa taidenäyttelyitä, teatteritoimintaa, graafista suunnittelua ja kirpputoreja. Lisäksi paikalla toimii luomuleivonnaisia myyvä yritys ja alueen tiloissa on urheilutoimintaa.[66]

SUUNNITELMA

REITTI

Reitti kulkee joen vartta pitkin asfaltoidulla väylällä. Pyöräilyn ja kävelyn väylän sekä ajotien linjauksia vaihdetaan. Reitiltä voi poiketa kävelemään maaston alemmalle tasolle aivan rantaan, jossa on myös pysähdyspaikkoja. Reitti kulkee hiljalleen nousten korkeammalle. Jyrkkiä kallioita ohitetaan kaarteissa. Jyrkimmältä kohdalta avautuu hieno jokinäkymä. Vastarannalla näkyvät myös Kuusaanniemen tehtaat. Paikassa on levennys, johon voi pysähtyä ihailemaan jokinäkymiä. Reitti jatkuu kohti Kymintehtaan tehdasaluetta. Tehdasalueella kuljetaan puistomaisen alueen läpi. Tämän jälkeen reitti kääntyy joen rantaa kohti. Rannassa näkyvät tehtaan kauniit jokijulkisivut ja pato. Reitti johdetaan Kuusaansaareen paikalla olevaa kulkusiltaa pitkin. Kuusaansaaren kärjestä Koskenrantaan rakennetaan uusi pyöräilyn ja kävelyn siltayhteys. Yhteys Koskenrannassa avataan ja luodaan uusi asfaltoitu väylä Kuusankosken keskustaa kohti.

Reitti Kymintehtaille kulkee Ahlmannintien varressa. Nykyinen pyöräilytie kulkee Ahlmannintien eteläpuolella. Suunnitelmassa pyörätie on ehdotettu kulkemaan tien itäpuolella, jolloin joen ranta-alueet ovat paremmin ihmisten nähtävissä. Pääreitiltä poikkeaa myös reitti alemmas rantaan.

65 Wasastjerna, 2015, luonnos

66 taideruukki.fi

Reitti kulkee Kymintehtaiden läpi ja sieltä edelleen Kuusaansaareen. Paikalla oleva kulkusilta olisi mahdollista muokata kevyenliikenteen käyttöön. Kuusaansaarelta Koskenrantaan rakennettaisiin uusi kevyenliikenteen siltayhteys.

TOIMINNOT

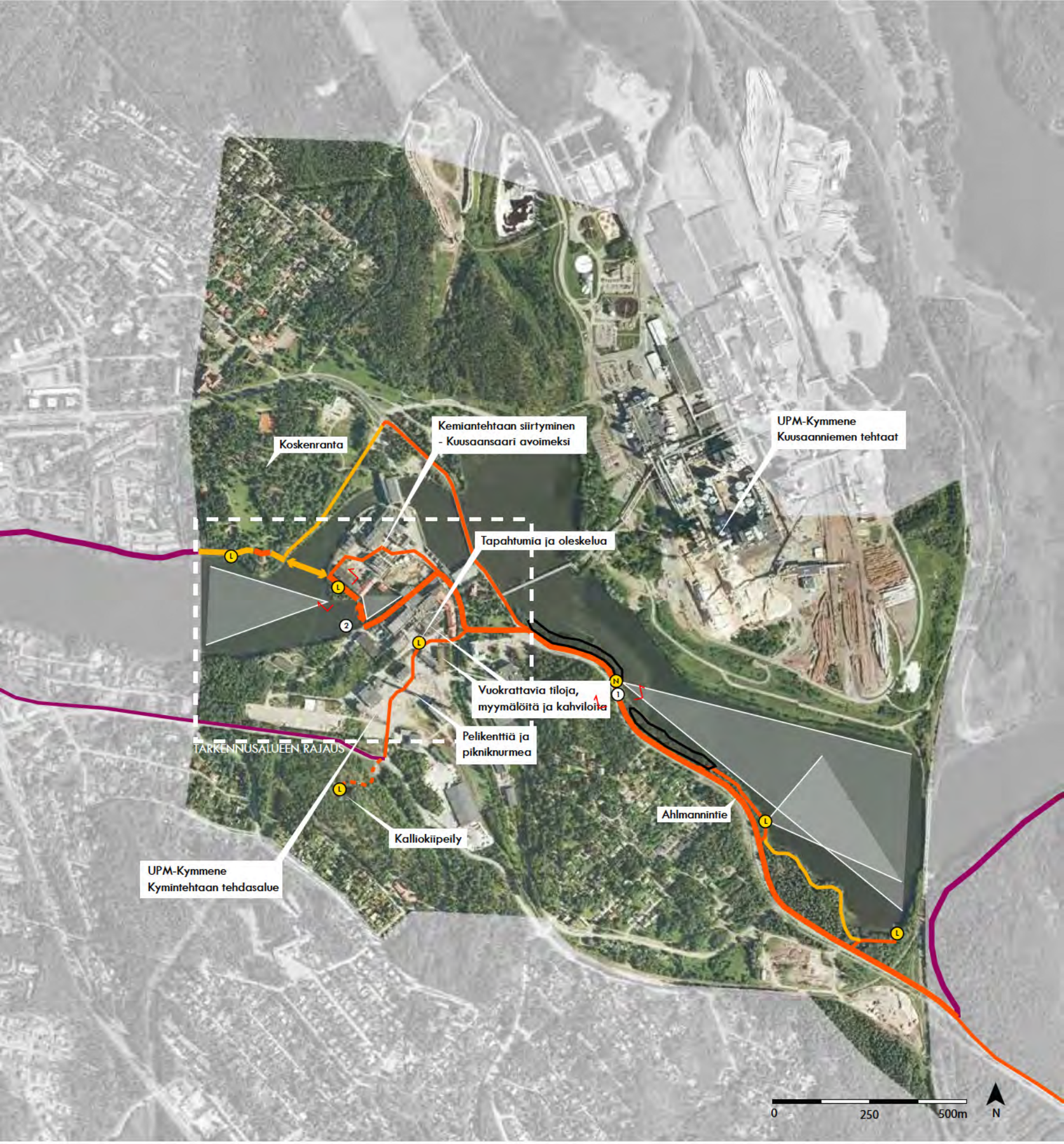
Ahlmannintiellä reitin varteen on sijoitettu levähdyspaikkoja. Nämä paikat sijoittuvat eri tavoin veden läheisyyteen. Kaakkoisemmat levähdyspaikat sijoittuvat veden ääreen ja näköalapaikka korkealle jyrkkien kallioiden päälle.

Kymintehtaiden alueen houkuttelevuutta lisätään kehittämällä kaupallista toimintaa. Alueelle voisi sijoittua myymälöitä ja ruokapaikkoja. Kymintehtaan tehdasalueen vuokrauskelvollisesta tilasta noin puolet on käyttämättä[67]. Tehtaiden tiloissa voisivat toimia toimistot, pienet yritykset tai verstaat. Tiloja voisi myös käyttää erilaiseen harrastustoimintaan ja tarjota vuokrattavaksi erilaisille tapahtumanpitäjille. Alueen ulkotiloja voisi kehittää yleiseen vapaa-ajan viettoon ja samalla tehtaiden tilojen toimintaa tukemaan. Kymintehtaan rantaan voisi rantautua myös esimerkiksi veneellä ja jokilaivalla.

YMPÄRISTÖ

Kymintehtaan aluetta muutettaisiin käytännöllisemmäksi, siistimmäksi ja osittain puistomaisemmaksi. Alueelle voisi luoda aukioita, pelikenttiä ja puistomaisia alueita asfalttipintojen vaihteluksi.

67 Ramboll, 2015



Kartta 38 Suunnitelmakartta, Kymintehdas. Kartalla myös tarkennusalueen rajaus.

Pääreitti /
olemassa oleva, parannettava, uusi

Vaihtoehtoinen reitti /
olemassa oleva, parannettava, uusi

Silta

Hieno näkymä

Harvennettavan puuston alue,
puoliavoin alue, puistomainen

Poistettavan puuston alue,
avoin alue: nurmi, niitty, hiekka

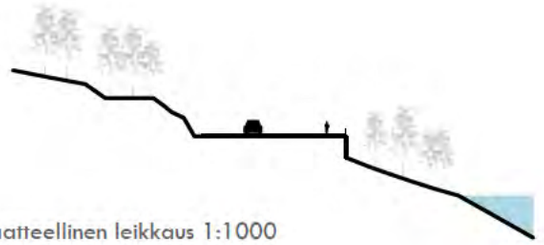
Luonnontilainen alue

Näkymäkuva / maastoaksonometria

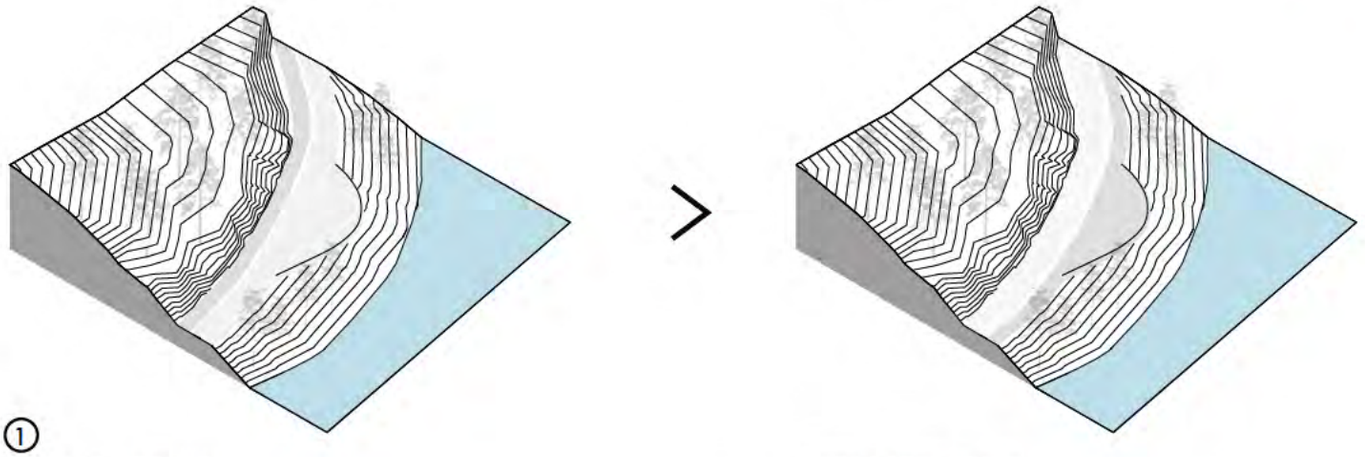
Pysähdyspaikka.
L=Levähdyspaikka / T=Taukopaikka /
N=Näkymä

Katos tai rakennus

NÄKÖALAPAIKKA



Periaatteellinen leikkaus 1:1000

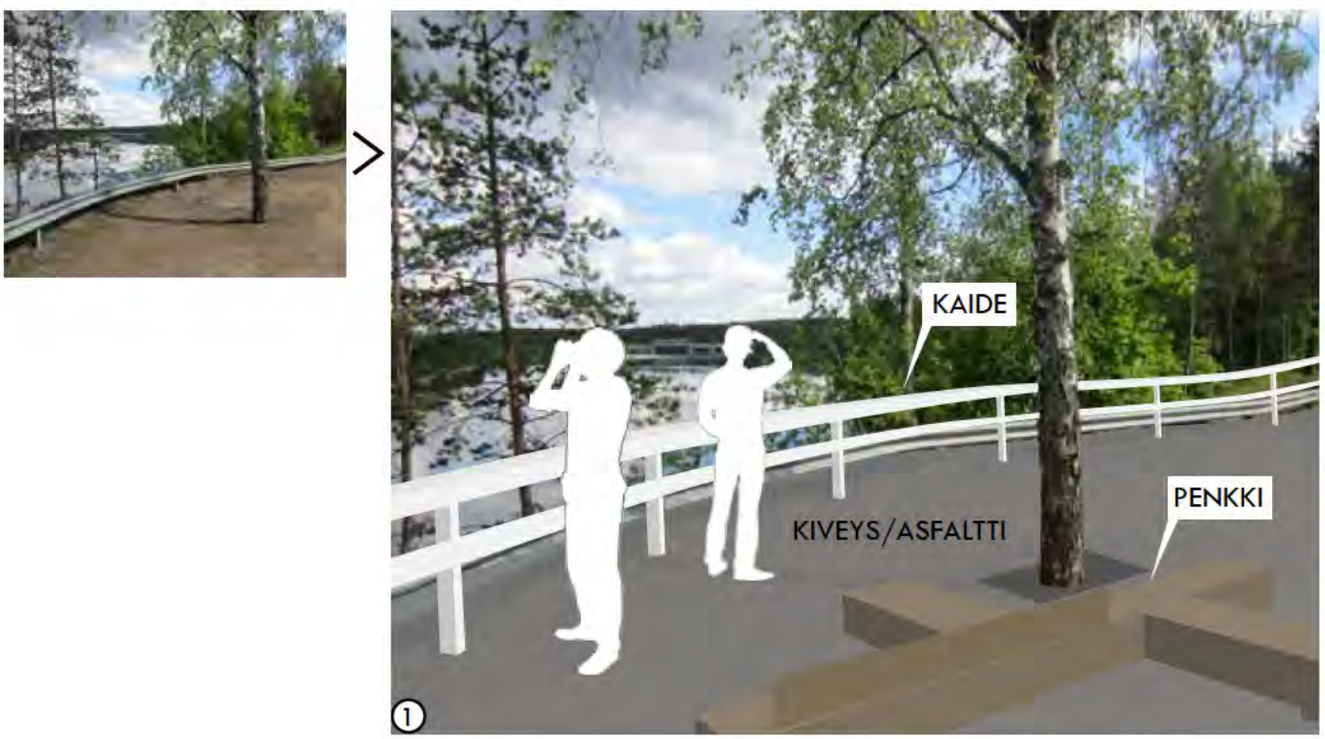


Kaavio 38 Nykytila.

Yhdistetty pyöräilytie ja jalankulkuväylä sijaitsee epäedullisesti suhteessa jokeen ajotien kulkiessa joen ja kulkuväylän välissä.

Kaavio 39 Suunnitelma.

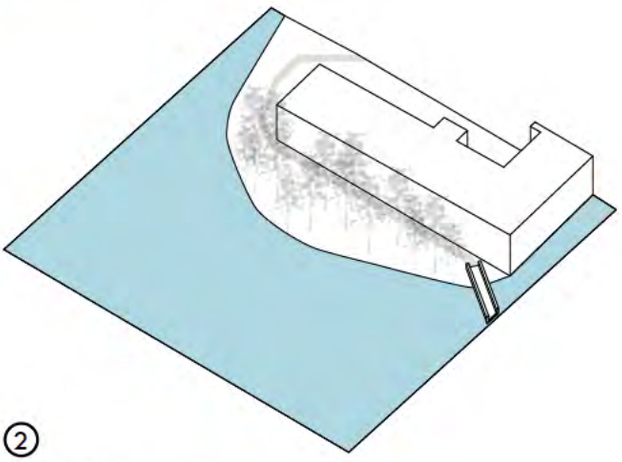
Yhdistetty pyörätie ja jalankulkuväylä siirrettäisiin joen puolelle ja levennyksestä kehitettäisiin näköalapaikka.



Kuva 31 Näköalapaikkaa kehitetään pysähdyspaikaksi kohentamalla sen ilmettä uudella kaiteella, pinnoitteella ja levähdyspaikan rakenteilla kuten penkillä.

KYMINTEHTAAT

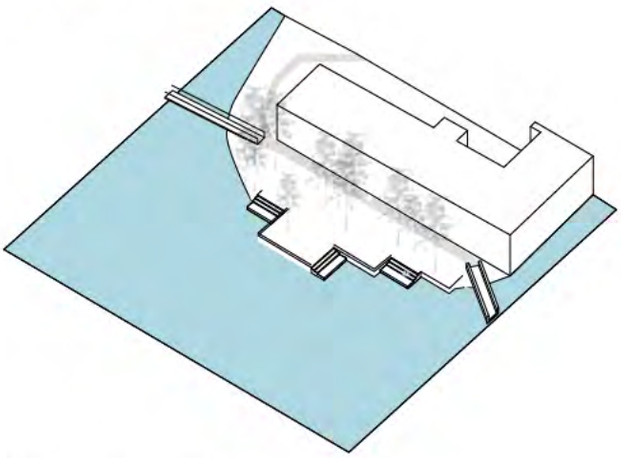
Periaatteellinen leikkaus 1:1000



②

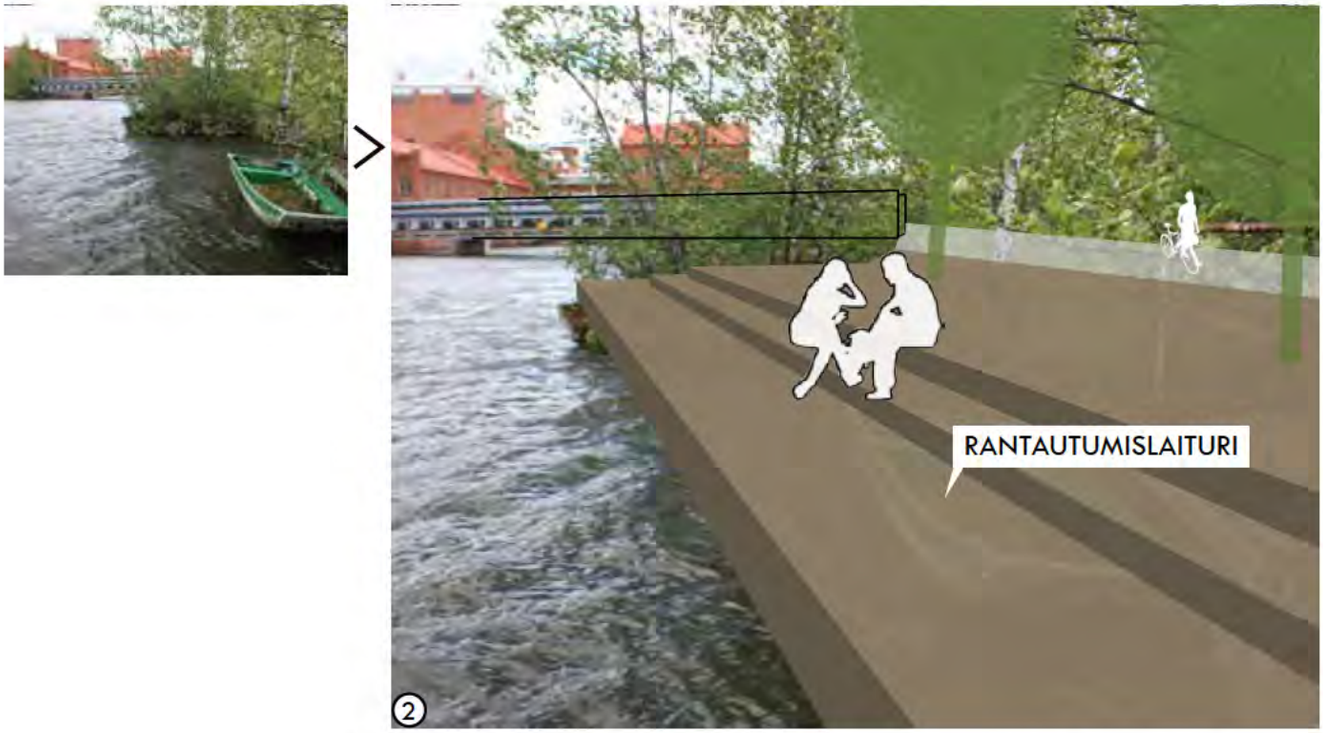
Kaavio 40 Nykytila.

Kuusaanlammelle ei ole julkista pääsyä saarella sijaitsevan kemiantehtaan vuoksi.



Kaavio 41 Suunnitelma.

Pääsy saarella avattaisiin nykyistä kulkusiltaa pitkin ja rakennettaisiin uusi siltayhteys joen toiselle puolelle Koskenrantaan. Kuusaansaarella rantaan liittymistä kohennettaisiin istuskeluportailla ja katselutasanteilla.



Kuva 32 Uusi rantautumislaituri Kymintehtaalla. Paikka pienveneille ja esimerkiksi jokilaivalle.

Kuva 33 Pelailua, oleskelua ja taidetta Kymintehtaan alueella

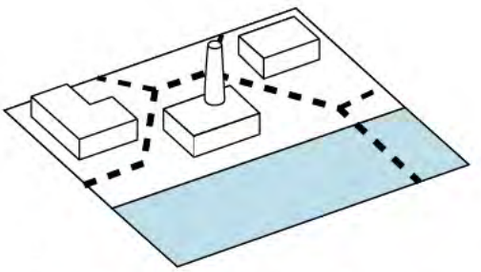
8.4 TARKENNUS: KYMINTEHTAAN TEHDASALUE

KULTTUURIHISTORIALLISEN TEOLLISUUSYMPÄRISTÖN AKTIVOINTI

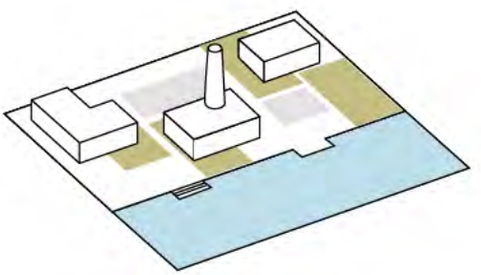
SUUNNITELMA

Suunnitelman tavoitteena on alueen virkistyskäytön ja ulkotilojen käyttömahdollisuuksien kehittäminen. Alueen vahvempi yhdistäminen Kuusankosken keskustaan uudella yhteydellä tukee alueen kehittymistä. Alueella on liiketoimintaa, jota on mahdollista lisätä ja tukeutua ulkotilojen suunnittelussa näihin toimintoihin. Kymintehtaan alue on urbaani ja kulttuurihistoriallinen. Entisen tehdasalueen rakennukset ovat merkittäviä ja luovat omalaatuisen kokonaisuuden. Alueella on runsaasti ulkotilaa, jota on mahdollista kehittää eri vapaa-ajan viettoon soveltuvaksi. Alueella on mahdollista järjestää tapahtumia silla ulkotilaa riittää. Alueen kehittäminen edellyttää pysäköinnin ja ajoliikenteen uudelleen järjestelyä, ympäristön muokkaamista eri käyttötarkoituksiin soveltuvaksi ja uusien rakenteiden sekä jalankulkijoille ja pyöräilijöille sujuvien yhteyksien luomista.

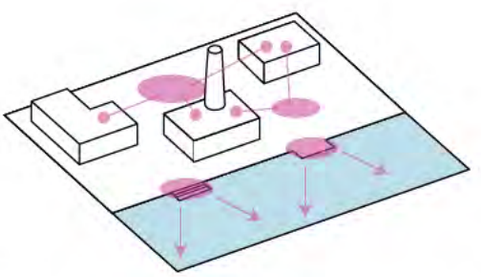
Kartta 39 Tarkennusalueen nykytila, ortoilmakuva



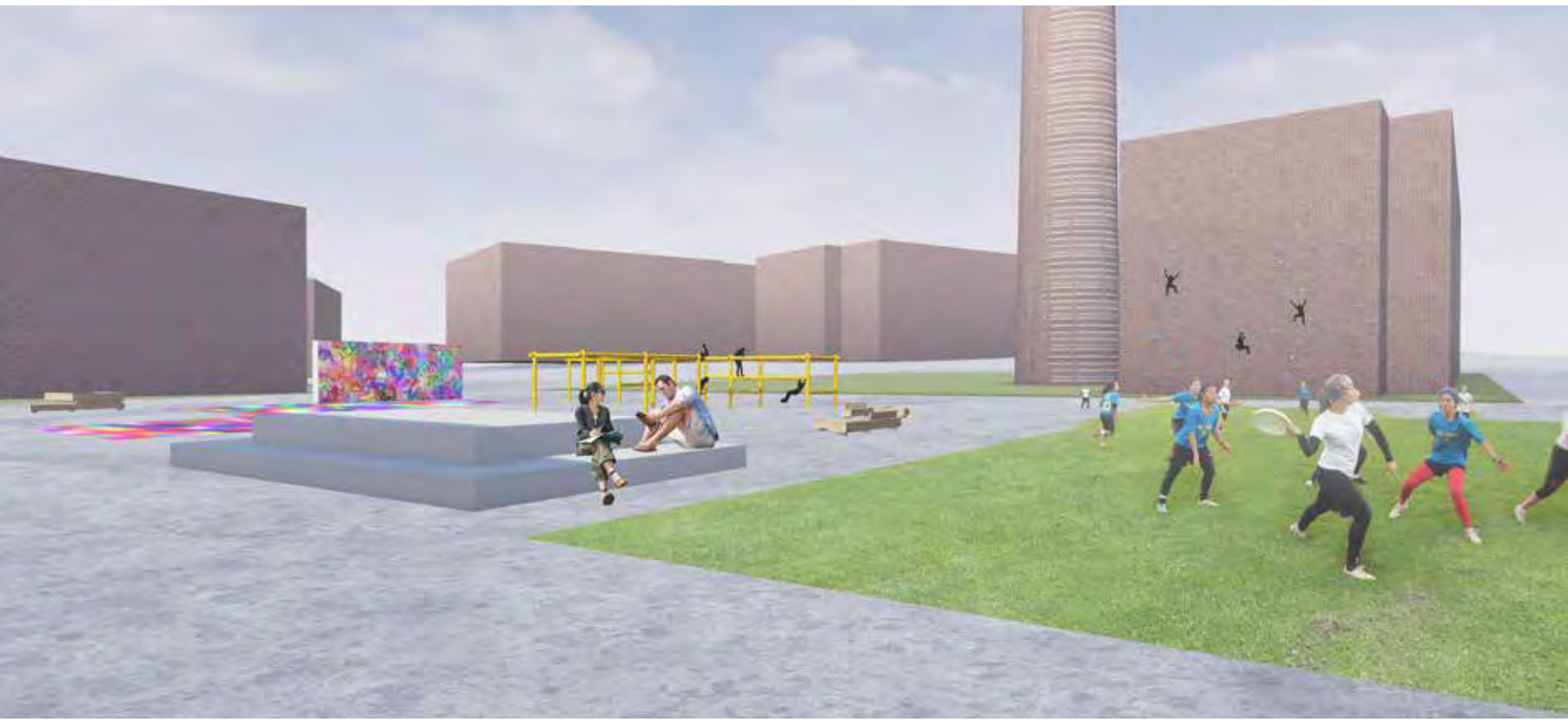
Kaavio 42 Reitit. Suoralinjaiset reitit johdetaan läpi alueen yhdistäen toiminnallisia alueita reittin varrelle.



Kaavio 43 Ympäristö. Ympäristöä käsitelään luoden selkeälinjaisia ja tehtaiden muotokieltä tukevia kiveys, asfaltti ja nurmipintaisia oleskelualueita.



Kaavio 44 Toiminnot. Toiminnot tukeutuvat olemassa olevaan toimintaan ja luovat kohtaamispaikkoja rakennusten välisille tyhjille tiloille. Virkistyksellisesti potentiaalisesta joenrannasta nauttiminen mahdollistetaan myös.



Kuva 34 Näkymä urheilu- ja oleskeluaukiolle

REITTI

Läpi Kymintehtaan alueen on suunniteltu vaihtoehtoisia reittiyhteyksiä. Suoraviivaisimmalta reitiltä risteää muita kulkuyhteyksiä Kymintehtaan eri alueille. Reitti tulisi olemaan pääosin asfaltoitu, sillä näin hyödynnetään alueen olemassa olevaa pinnoitetta. Reitti voitaisiin erottaa muusta ympäristöstä omalla pintakuvioinnillaan. Reitti kulkee olemassa olevan sillan ylitse Kuusaanlammella ja Kuusaanlammelta Koskenrannalle rakennetaan uusi noin 100 metriä pitkä silta. Koskenrannan puolella reitti rakennetaan kivituhkapintaisena noin 3,5 metriä leveänä.

YMPÄRISTÖ

Ympäristön käsittelyssä halutaan korostaa tehdasrakennuksia ja tehdasympäristön piirteitä. Piirteitä korostetaan selkeälinjaisella maiseman käsittelyllä. Tiloja rajaavia elementtejä lisätään harkitusti säilyttäen laaja ja avoin maisema, jossa tehdasrakennukset näkyvät monumentaalisina. Luodaan tehdasalueesta puistomainen virkistysalue, jossa pinnoite vaihtelee asfaltista nurmeen ja kiveykseen, jolloin syntyy monipuolista toiminnallisuutta mahdollistavia alueita.

TOIMINNOT

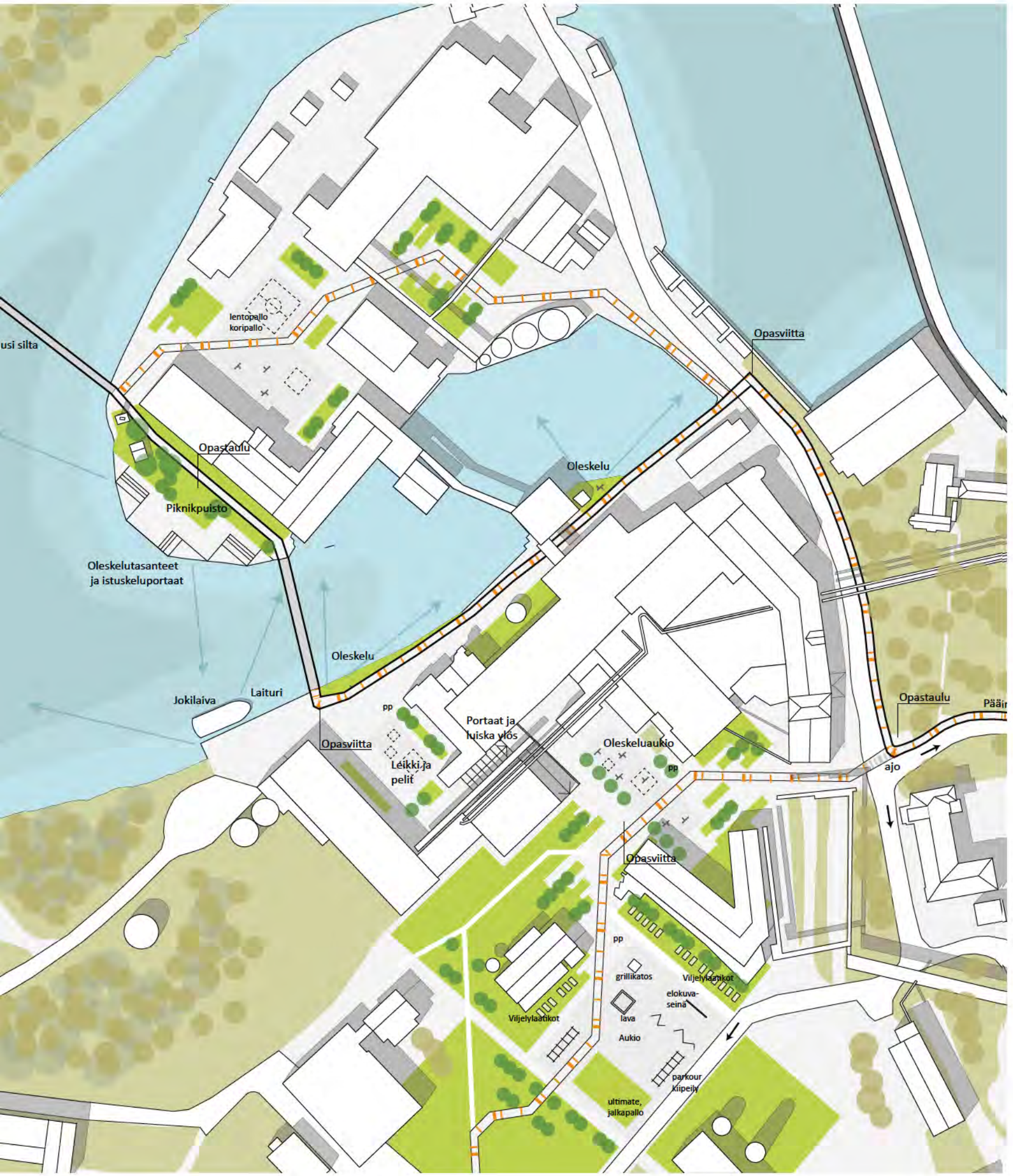
Kymintehtaan alueella toimii tällä hetkellä taiteilijoiden keskittymä ja urheilutiloja. Alueesta voisi kehittää monipuolisen vapaa-ajanviettoalueen, jossa on urbaanin kulttuurin tunnelmaa. Alueelle on suunniteltu kaksi aukiomaista aluetta, jossa eri toiminnot yhdistyvät. Toinen aukio kokoaa ihmisiä oleskelemaan rauhallisissa tunnelmissa esimerkiksi ruokailun, istuskelun tai pelailun merkeissä. Toinen taas on suunniteltu tilaa vaativille toiminnoille. Alueella on muun muassa nurmikenttä, parkour ja kiipeilymahdollisuuksia sekä korotettu lava mahdollisille esiintymisille. Veden ääreen on suunniteltu pysähdyspaikkoja ja venepaikkoja. Kuusaansaaren rantaan on suunniteltu katselutasanteita ja portaita vedenrajaan.

Kuva 35 Kohennettu rantaan liittyminen Kuusaansaarella

Merkkien selitys

- Nykytilassa säilytettävä alue
- Istutettavat puut
- Nurmi, suunniteltu
- Aukio, suunniteltu
- Suunniteltu yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä, asfaltti
- Asfalttiin maalattu kuviointi

Kartta 40 Tarkennus 1:2000


lentopallo
koripallo
usi silta
Opastaulu
Piknikpuisto
Oleskelu
Opasviitta
Oleskelutasanteet
ja istuskeluportaat
Oleskelu
Jokilaiva
Laituri
pp
Portaat ja
luiska ylös
Opasviitta
Leikki- ja
pelit
Oleskeluaukio
pp
Opastaulu
Pääi
ajo
Opasviitta
pp
grillikatos
Viljelylaatikot
elokuva-
seinä
Viljelylaatikot
lava
Aukio
parkour
kiipeily
ultimate,
jalkapallo

Kuva 36 Viistoilmakuvassa suunniteltua reittilinjausta

8.5 KUUSANKOSKEN KESKUSTA

Kuusankosken keskustan hoidetut rantapuistot ovat edustusalueita, joiden toiminnallisuutta ja houkuttelevuutta suunnitelma parantaisi. Ranta-alueista tehtäisiin nykyistä oleskeltavammat.

HISTORIA

Kuusankosken kunta muodostui vuonna 1921. Ennen sitä Kymijoen länsiranta kuului litin ja itäranta Valkealan pitäjään. Ennen tehtaiden perustamista asui tulevan Kuusankosken kunnan alueella maataloudesta elantonsa saanut väestö kymmenessä kylässä ja kahdessa säätyläiskartanossa. 1870-luvulta lähtien Koskien ympärille syntyneet teollisuustaajamat kiihdyttivät väestönkasvua merkittävästi. Samalla Kuusankosken elinkeino- ja yhdyskuntarakenne muuttuivat. Vanha kylänrakenne jatkoi elämäänsä uuden rakenteen, teollisuus-, liike- ja asuinalueiden rinnalla. Varhainen tehdasyhdyskunta muokkasi kaupunkirakennetta asutuksen sijoittuessa tehtaiden ympäristöön.[68]

NYKYTILA

Osa-alue sijaitsee Kuusankosken asemakaavoitetulla alueella. Alueen reitistö on suurimmaksi osaksi toteutettu. Kuusankosken keskustan rannat joen luoteispuolella ovat hoidettuja puistoalueita ja kivituhkapintaisia reittejä kulkee rannan tuntumassa. Myös nykyisiä yhdistettyjä pyöräilyn ja jalankulun väyliä käytetään reitin linjauksessa. Rannan vieressä sijaitsee Kuusankoskitalo, joka on maakunnallisesti merkittävä rakennus. Osa-alueen eteläisimmät osat reittiä ovat parannettavia ja uusia. Ihmisten liikkuminen rannassa on synnyttänyt alueella polkuja.

Kuusankosken keskusta-alue sijoittuu noin 200 metrin päähän rannasta. Keskustasta löytyy monia kaupallisia palveluja. Myös urheilu- ja leikkipaikkoja on rantojen lähellä. Rannoilla sijaitsee yksi pieni yleinen laituri ja matonpesupaikkoja.

68 Wasastjerna, 2015, 19, 114

SUUNNITELMA

REITTI

Pääreitti saapuu joen pohjoispuolella Kymintehtaalta. Nykyinen kivituhkapäällysteinen reitti voitaisiin asfaltoida, jotta syntyisi katkeamaton asfaltoitu yhteys Kouvolan keskustasta Kuusankosken keskustaan. Puiden välistä siivilöityy näkymiä joelle. Reitin varrella näkyvät Kuusankosken kirjasto ja Kuusankoskitalo. Sillalta avautuu hieno maisema Kuusankosken rannoilta Kymintehtaalle ja Kuusaanniemen tehtaalle asti.

Joen kaakkoispuolella kuljetaan asfaltoitua väylää. Piha-alueet estävät reitin linjaamisen rannasta. Rantaan saavutaan vanhan lauttayhteyden mukaan nimettyä Rusinlautantietä pitkin. Rannasta on esitetty siltayhteys joen toiselle puolelle ja reitti Kuusankosken keskustaan. Pääreitti jatkaa kaakkoisrannalla Niskalaan päin kulkien puistomaisten ranta-alueiden läpi.

TOIMINNOT

Rantaan on ehdotettu venepaikkoja, jokiuimala, katos ja uusia laitureita. Venepaikkojen lisäksi rannassa voisi olla mahdollinen paikka jokilaivalle, jossa voisi kesäisin käydä kahvilla tai risteilemässä joella. Alueella voitaisiin virkistää vanhaa 1930-luvun uimakulttuuria ja rakentaa laiturirakenteinen jokiuimala, jolloin virtauksesta huolimatta joessa voisi uida. Sateensuojaa ja varjoa tuomaan alueelle on ehdotettu rakennettavaksi katospaviljonki. Rantaan voisi kesäisen jokilaivakahvilan lisäksi sopia esimerkiksi jäätelökioski. Puistoalueella on paljon vapaata oleskelutilaa ja uusi toiminta voisi tukea näiden alueiden käyttöä. Pysähdyspaikkoja sijoitetaan veden ääreen noin 250 metrin välein.

YMPÄRISTÖ

Rantakulman alueita muutetaan puistomaiseksi. Alueelta avataan vaihtelevasti näkymiä joelle. Suojelualueet ja niiden läheiset alueet pidetään luonnontilaisina.

HAASTEET

Uusien rantareittien rakentaminen asuinkortteleiden ja joen väliin saattaa herättää vastustusta.

Kuva 38 Kuusankosken keskustan rantapuistoissa kulkee kivituhkapäällysteisiä reittejä. Reitit voitaisiin asfaltoida.

Kuva 37 Reitti kulkee olemassa olevilla yhdistetyillä pyörätie ja jalankulkuväylillä. Risteyksiin sijoitetaan opasviittoja reitistä.

REITTI

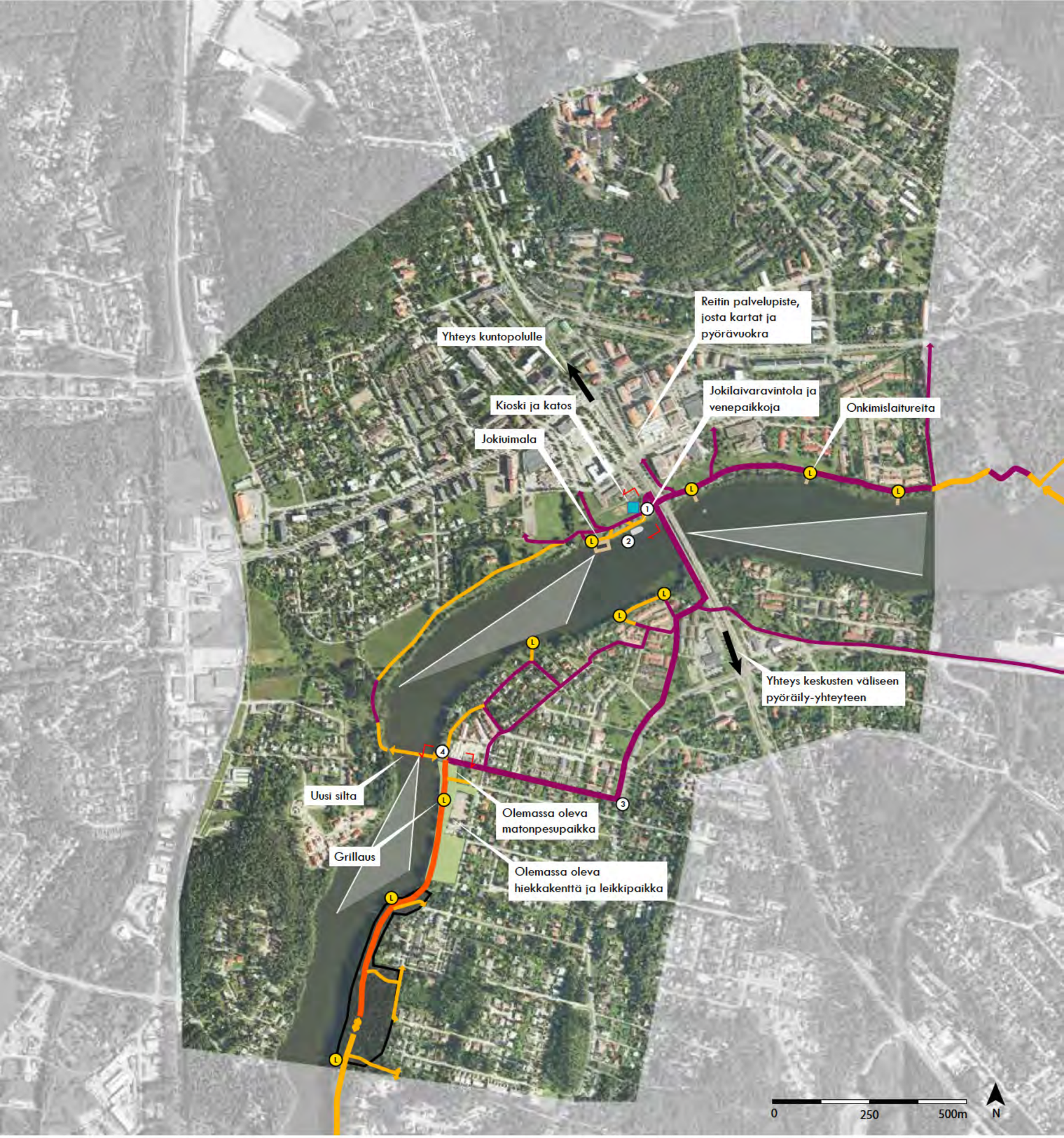
- asfaltoitu ja kivituhkapintainen
- vähintään 3m leveä
- uusi silta Kymijoen yli
- kulkee rannan tuntumassa, vaihtelevasti hieman korkeammalla ja matalammalla

TOIMINNOT

- veneilyä, uintia, kahvittelua
- piknikejä, grillausta, pelailua, leikkiä, ongintaa

YMPÄRISTÖ

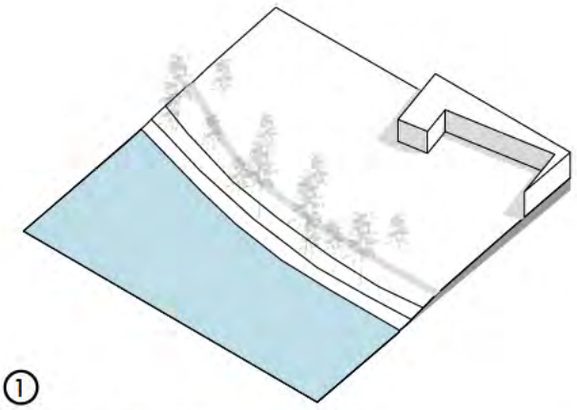
- hoidettuja rantapuistoja
- laitureita
- näkymä Kymintehtaalle



Kartta 41 Suunnitelmakartta, Kuusankoski.

KUUSANKOSKEN RANTAPUISTOT

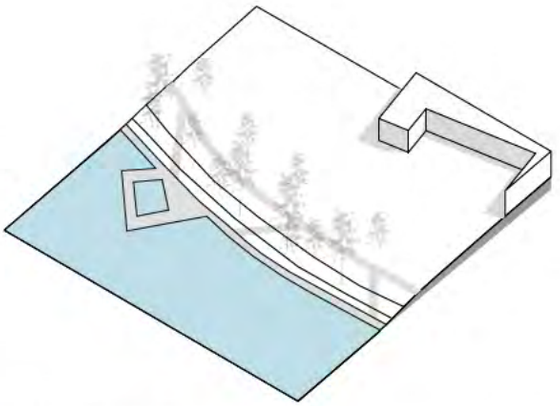
Periaatteellinen leikkaus 1:1000



①

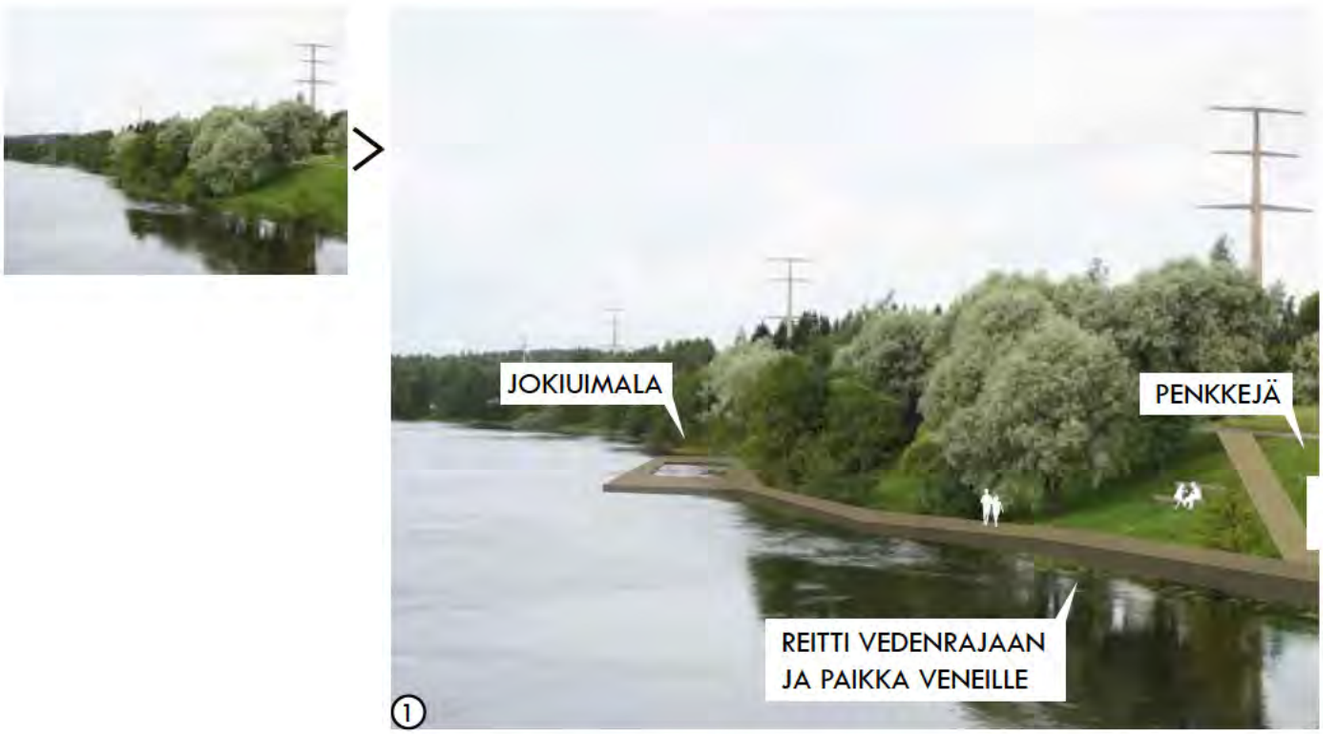
Kaavio 45 Nykytila.

Rantapuistossa kulkee kivituhkapäällysteinen reitti lähellä rantaa rinteen päällä.



Kaavio 46 Suunnitelma.

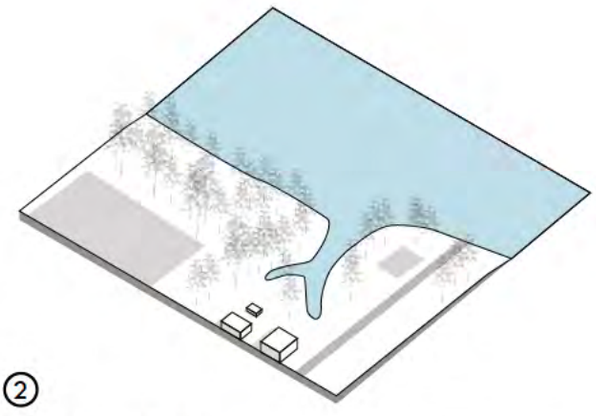
Rakennetaan kävelyreitti myös rantaan. Lisäksi rannassa voisi olla venepaikkoja ja paikka jokilaivalle sekä uintimahdollisuus jokiuimalassa.



Kuva 39 Kuusankosken rannassa kulkee nykyisellään reittejä. Parannetaan rantojen käyttöä edelleen rakentamalla paikkoja veneille, jokiuimala ja istuskelupaikkoja.

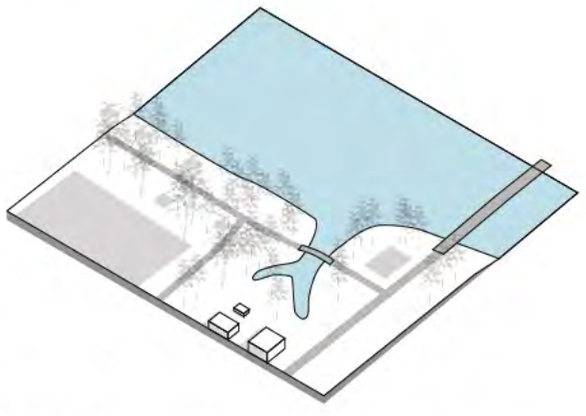
KEHITETTÄVÄ RANTA-ALUE, UUSI SILTA

Periaatteellinen leikkaus 1:1000



Kaavio 47 Nykytila.

Rauhanharjussa reitti kohtaa rannan. Tällä hetkellä rannassa ei kulje reittiä, mutta toimintoja löytyy: rannassa sijaitsee matonpesupaikka, hiekkakenttä ja leikkipaikka

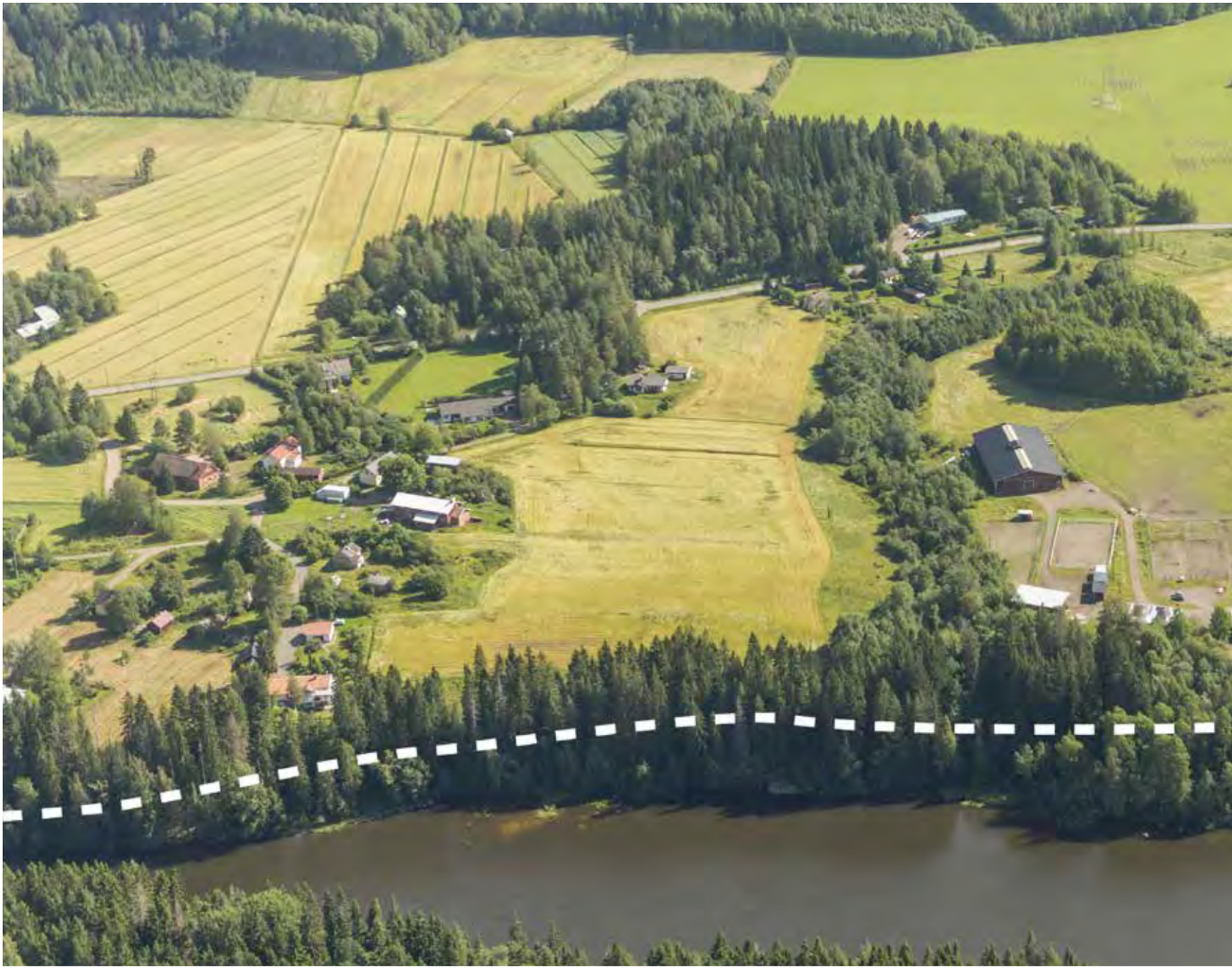


Kaavio 48 Suunnitelma.

Rantaan rakennetaan reitin lisäksi pysähdyspaikka, joka sisältää penkit ja grillipaikan. Uusi silta joen yli mahdollistaa lyhyen kävely ja pyöräily-yhteyden Kuusankosken keskustan asukkaille.

Kuva 40 Uusi siltayhteys Rantakulmassa.

Kuva 41 Viistoilmakuvassa suunniteltua reittilinjausta



8.6 NISKALA

Niskalan ja Aholan välinen osa reittiä on ulkoiluun ja lenkkeilyyn sopiva vaihteleva reitti.

HISTORIA

Ahola ja Niskala ovat Ruotsulan ylävirtaan kasvaneita tytärkyliä. Niskalan kylä ja Aholan kartano ovat osa kymmenen kylän ja kahden kartanon asutuskeskittymistä, jotka sijaitsivat tulevan Kuusankosken kunnan alueella 1870.[69] Niskalan osakylän edustavimmat säilyneet talot ovat peräisin 1900-luvun alusta[70].

69 Wasastjerna, 2015

70 Räinä, 28.8.2009, 8

NYKYTILA

Alueen rannat ovat rakentamattomia ja niillä kasvaa runsasta kasvillisuutta. Alueella on muutama ranta-alueen arvokas luontokohde. Alueella on asutusalueita lähellä rantaa. Rannan itäpuolella kulkee vilkasliikenteinen ajotie, jonka varrella ei ole pyöräilyn tai jalankulun väylää. Rannat jyrkkenevät etelään mentäessä ja alueen eteläpäässä sijaitsee korkealle kohoava Aholanmäki. Aholanmäelle on tehty suunnitelma ulkoilureiteistä. Suunnittelualueelle on lisäksi odotettavissa lisää asuinrakentamista.

SUUNNITELMA

REITTI

Reitti kulkee metsämaisemissa jyrkkien rinteiden laella. Alueen pohjoisosassa reitti kulkee asuinalueen ja joen välissä. Piha-alueiden ja reitin väliin tulee jättää suojaavaa metsää. Maisematilat ovat sulkeutuneita, mutta joki pilkistelee puiden runkojen väleistä. Paikoin avautuu laajempia näkymiä Kymijoelle. Käveltäviä polkuja johdetaan rantaan. Reitti nousee Aholanmäen kuntopolun näköalapaikalle. Vaihtoehtoista reittiä pitkin voi kulkea nousematta Aholanmäelle. Näköalapaikalta näkee Keltin voimalaitoksen ja Kymijokea pitkälle lounaaseen. Aholanmäeltä reitti laskeutuu aivan alas Keltin sillan ali rantaan.

TOIMINNOT

Reitin varrella on levähdyspaikkoja, jotka sijaitsevat pääreittiä matalampana rannassa. Näköalapaikalla on kuntoilulaitteet ja reitti yhtyy myös Aholanmäelle suunniteltuun kuntorataan.

YMPÄRISTÖ

Alueella on törmälehtoa ja rehevää puronvartta, jotka ovat arvokkaita luonnonympäristöjä. Nämä alueet jätettäisiin luonnontilaan. Näiden alueiden välissä olisi mahdollista avata näkymiä. Aholanmäen osuus pidettäisiin muuten luonnontilaisena, mutta näköalapaikalta voisi tarpeen mukaan avata näkymää joelle.

Alueeseen liittyviä muita suunnitelmia:

Räinä, 28.7.2008

Räinä, 21.9.2009

Kuva 43 Niskalan kuusivaltaista metsää

Kuva 42 Aholanmäen näköalapaikka

REITTI

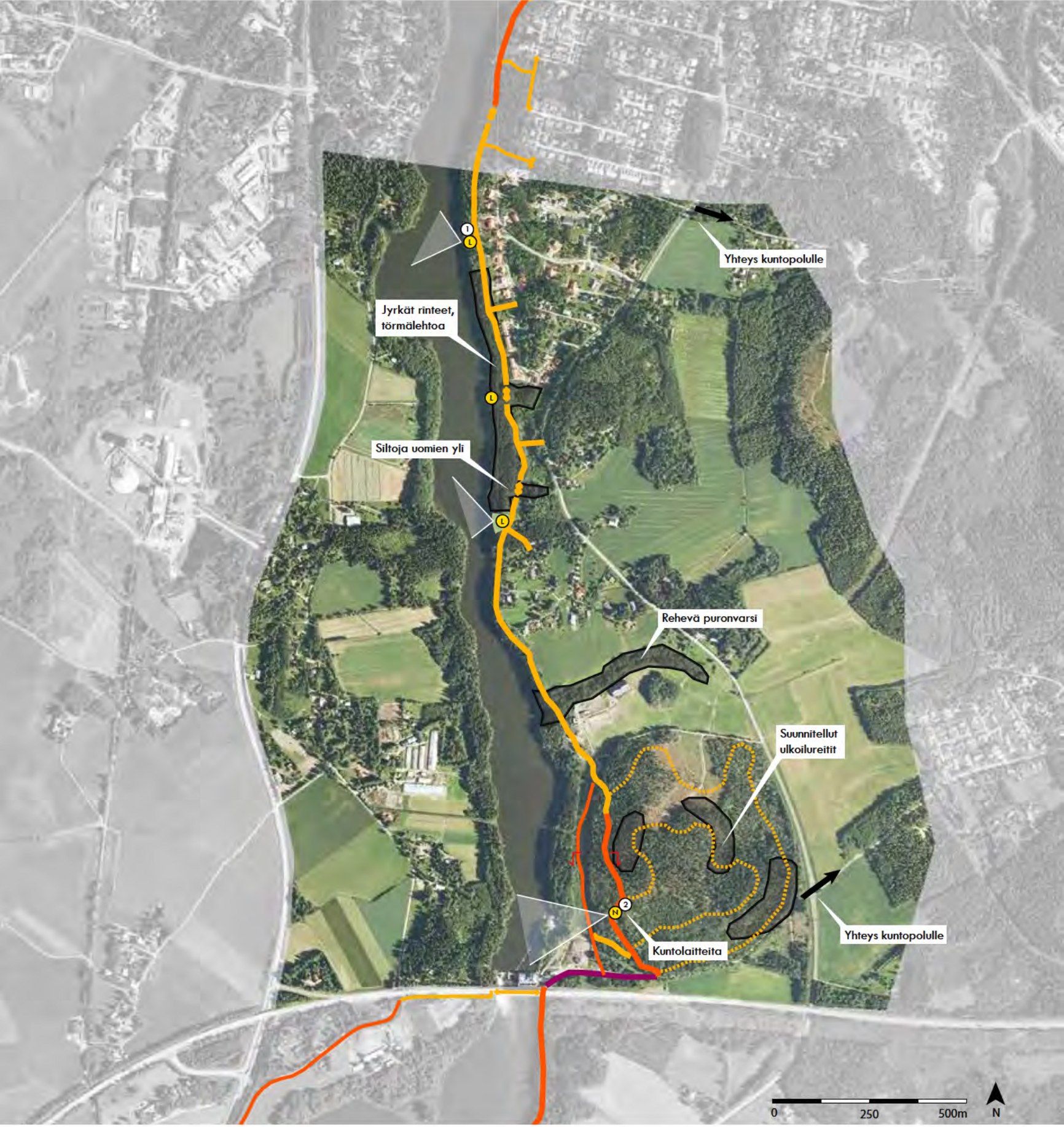
- kivituhka
- 3m leveä
- lenkkeily, kävely, retkeily
- mahdollisuus korkeusvaihteluille
- yhteys suunnitellulle kuntopolulle

TOIMINNOT

- kuntoilu ja urheilu
- nuotiopaikka
- marjastus

YMPÄRISTÖ

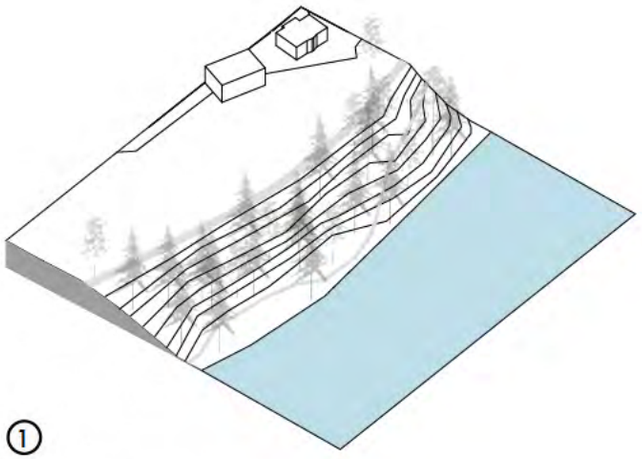
- metsäympäristö, havu- ja lehtipuita
- arvokkaita törmälehtoja
- näkymien avaaminen levähdyspaikoilla tarpeen mukaan
- näköalapaikka Aholanmäellä



Kartta 42 Suunnitelmakartta, Niskala

- Pääreitti / olemassa oleva, parannettava, uusi
- Vaihtoehtoinen reitti / olemassa oleva, parannettava, uusi
- Silta
- Hieno näkymä
- Harvennettavan puuston alue, puoliavoin alue, puistomainen
- Poistettavan puuston alue, avoin alue: nurmi, niitty, hiekka
- Luonnontilainen alue
- Näkymäkuva / maastoaksonometria
- Pysähdyspaikka. L=Levähdyspaikka / T=Taukopaikka / N=Näkymä
- Katos tai rakennus

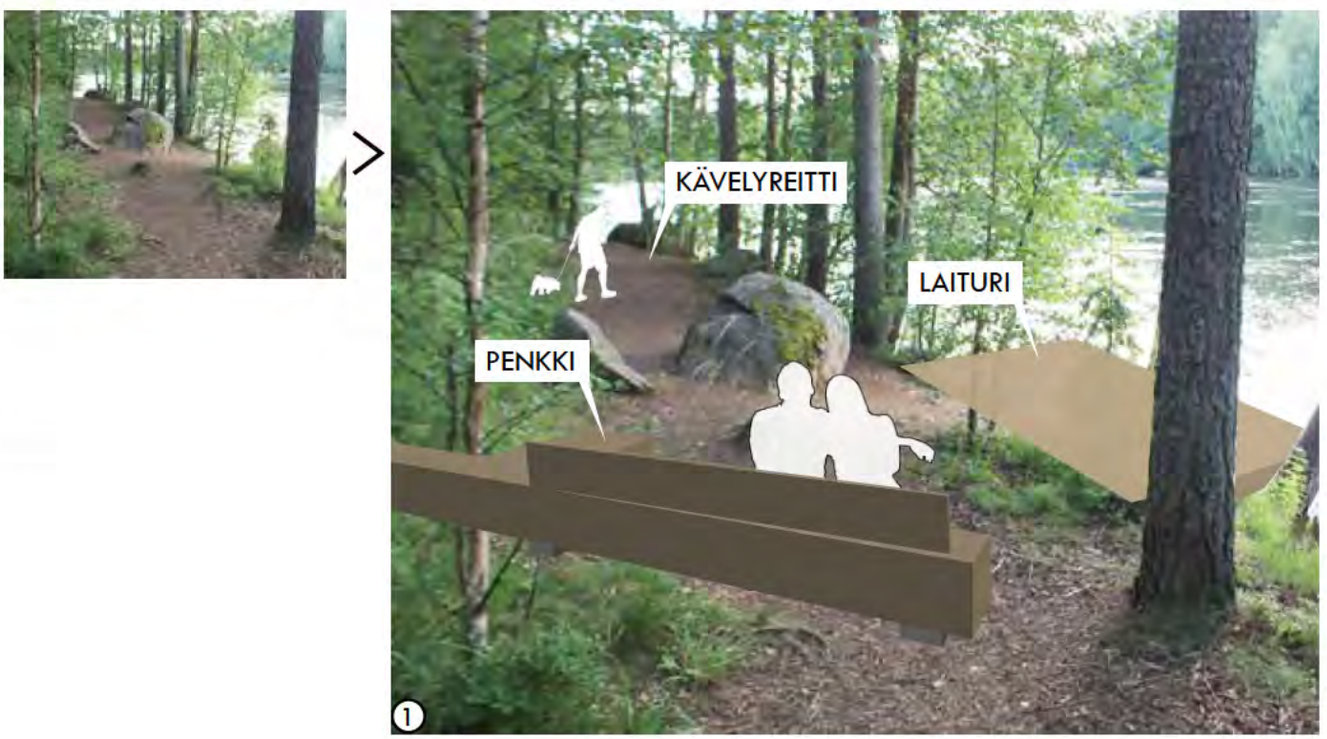
KEHITETTÄVÄ LEVÄHDYSPAIKKA



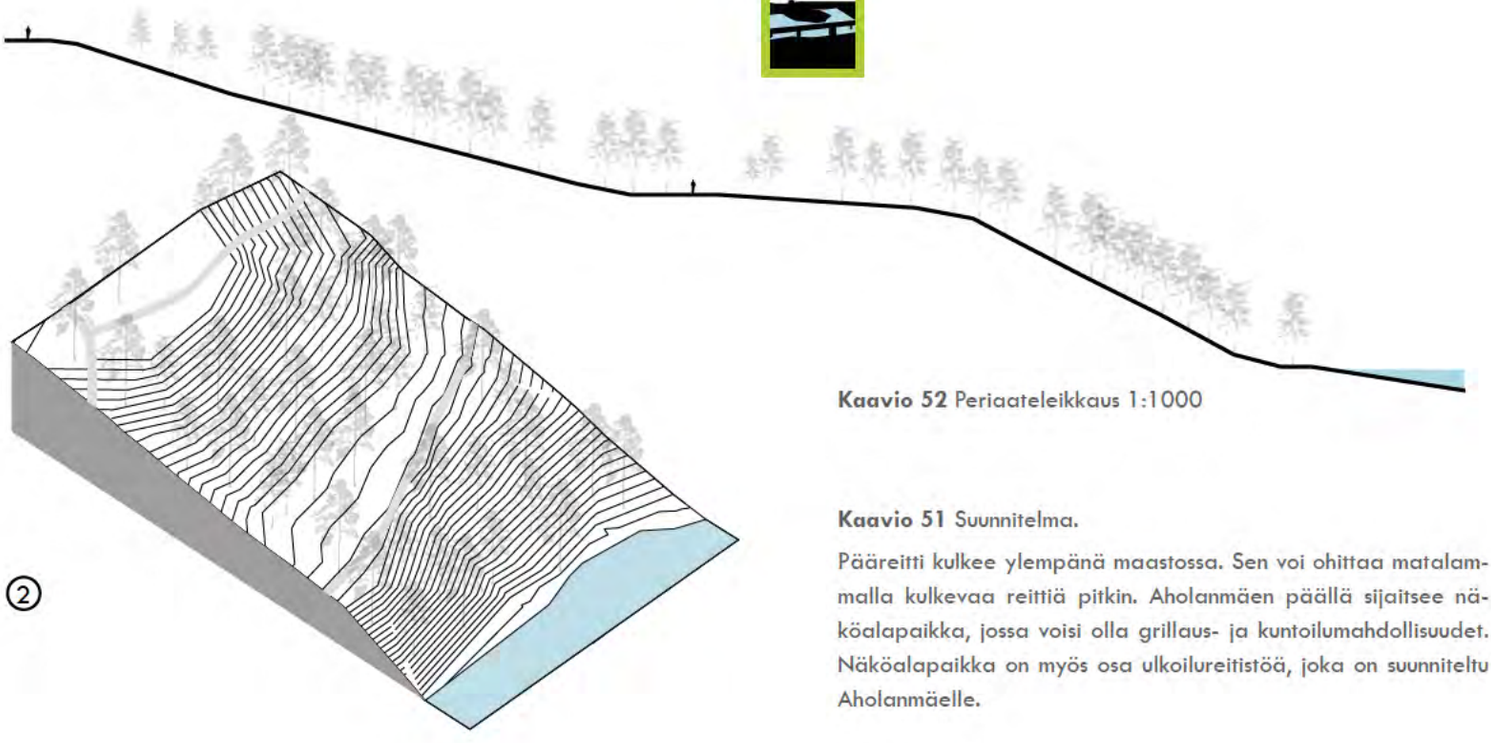
Kaavio 49 Suunnitelma

Pääreitti kulkee rantatörmän päällä. Levähdyspaikat sijaitsevat matalammalla rannan vieressä ja niille on johdettu kävelytäviä reittejä.

Kaavio 50 Periaateleikkaus 1:1000



Kuva 44 Kehitettävää pysähdyspaikka rannassa



Kaavio 52 Periaateleikkaus 1:1000

Kaavio 51 Suunnitelma.

Pääreitti kulkee ylempänä maastossa. Sen voi ohittaa matalammalla kulkevaa reittiä pitkin. Aholanmäen päällä sijaitsee näköalapaikka, jossa voisi olla grillaus- ja kuntoilumahdollisuudet. Näköalapaikka on myös osa ulkoilureitistöä, joka on suunniteltu Aholanmäelle.

Kuva 45 Kehitettävää reittiä Aholanmäellä. Nousun jälkeen saavutaan näköalapaikalle.

Kuva 46 Viistoilmakuvassa suunniteltua reittilinjausta

8.7 KELTTI JA RUOTSULA

Keltin ja Ruotsulan alueella reitti kulkee vaihtelevissa luonnon- ja kulttuurimaisemissa. Maiseman tilallisuus vaihtelee metsien sulkeutuneista tiloista laajoihin avoimiin peltomaisemiin, joita rajaavat metsäiset selänteet.

HISTORIA

Keltti ja Ruotsula ovat olleet kylät joen länsi- ja itäpuolilla. Kylillä on ollut logistisesti merkittävä sijainti Ylinen Viipurintien lauttapaikan turvaajina. Ruotsulaan on syntynyt pysyvää asutusta viimeistään 1200-luvulla ja se on ollut seudun yksi suurimpia kyliä. Ulvin ja Anttilan talot ovat säilyneet 1700-luvulla alueella olleista 10:stä kantatalosta. Kylänpaikka on sijainnut niiden ympäristössä. Nykyisin säilyneet talot sijaitsevat peltoaukeiden keskellä.

Kun Kymijoesta muodostui rajajoki vuonna 1743, jäi Ruotsula Venäjän rajan puolelle. Venäläiset rakensivat Ruotsulaan redutin Kymijoen ylityspaikan puolustamiseksi.[71] Ruotsulan maalinnakkeet ovat jäänteitä tästä puolustuspaikasta. Ylinen-Viipurintien linja kulki puolustuspaikan ohi ja ylitti lautalla joen.

Etelässä joen länsipuolella levittäytyy Korian asuinalue. Joen vieressä on Korian kasarmialue ja siihen kuuluva Pioneeripuisto. Kasarmialue tehtiin 1900-luvun alussa suojaamaan Helsinki-Pietari radan joen ylityspaikkaa.

NYKYTILA

Suunniteltava reitistö on suurimmalta osaltaan uutta ja olevien polunpohjien kohdille kehitettävää. Myös valmiita hiekkatieosuuksia käytetään reittilinjaukseen.

Alueella Kymijoen rannat nousevat jyrkkinä ja sisältävät rantalehtoja, jotka ovat suurelta osin arvokkaita ja suojeltuja luontokohteita. Metsäiset mäet jäsentävät avoimia peltomaisemia. Alueen eteläosassa joen itäpuolella on pientalojen asuinaluetta. Joen länsipuolella on Korian vanha kasarmialue, jonka alueelle ollaan suunnittelemassa uutta asuinrakentamista. Alueella tullaan järjestämään asuntomessut vuonna 2019. Pioneeripuistossa kulkee ulkoilureittejä.

71 Wasastjerna, 2015, 20-21

SUUNNITELMA

REITTI

Reitti kulkee Keltin voimalaitoksen alapuolelta lähtien lähellä vedenrajaa. Veden virtaus on voimakasta voimalaitoksen alapuolella. Rannassa on kiviä. Veden rajasta reitti nousee puron vartta törmälehdon läpi ylös peltojen keskelle. Reitti ohittaa Ulvin ja Anttilan rakennukset ja saapuu Ruotsulan reduteille. Redutin maavallit näkyvät selkeänä muotona maastossa.

Reitti jatkuu kulkien pellon ja rantalehdon rajassa, missä maisemat ja näköetäisyydet vaihtelevat. Eteläosassa kuljetaan asuinalueen vierestä. Loppumatkasta Korian sillat alkavat näkyä. Korian siltoja voi tarkastella näköalapaikalta. Myös Korian siltojen päälle voi nousta ihailemaan maisemia.

Vaihtoehtoinen reitti joen toisella puolella kulkisi pääosin olemassa olevia parannettavia yhteyksiä pitkin, mutta myös uusia yhteyksiä on ehdotettu.

TOIMINNOT

Pääreitin varteen lisättäisiin levähdyspaikkoja ja pääsy rantaan Ruotsulan redutin kohdalla. Redutin alueelle on osoitettu pysähdyspaikka, jonka ohessa voisi olla opastaulu kertomassa paikan historiasta.

Joen länsipuolella rantaan pääsee Kymenpaviljongin kohdalta. Pioneeripuistoon on suunniteltu monipuolisia virkistysmahdollisuuksia. Reittiä pääsisi kulkemaan myös aivan rannassa.

YMPÄRISTÖ

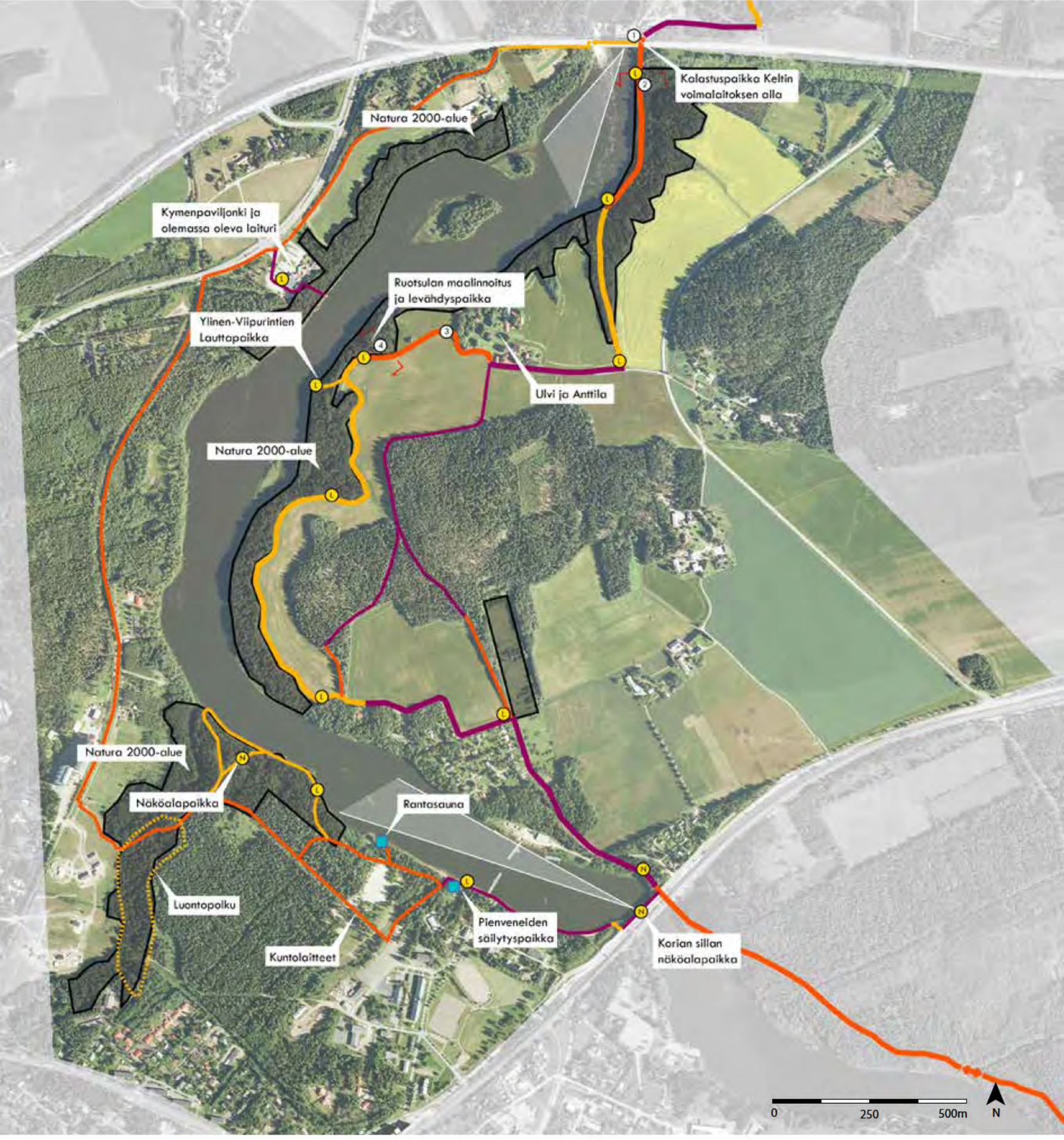
Arvokkaiden luontokohteiden lähistöllä reitin varren ympäristö pidetään mahdollisimman luonnontilaisena ja reitti rakennetaan ympäristöön soveltuen. Kulttuurimaisemaa ylläpidetään.

HAASTEET

Pohjoisessa Valtaltie kuuden ja etelässä rautatien liikennemelun vähentämiseen täytyisi miettiä keinoja. Reitin rakentaminen arvokkaan luontokohteen läheisyyteen täytyisi tehdä luontokohteita häiritsemättä.

Kuva 47 Rantatörmän yläpuolella reitti kulkee avoimien peltoalueiden keskellä ja peltojen sekä metsän reunavyöhykkeellä.

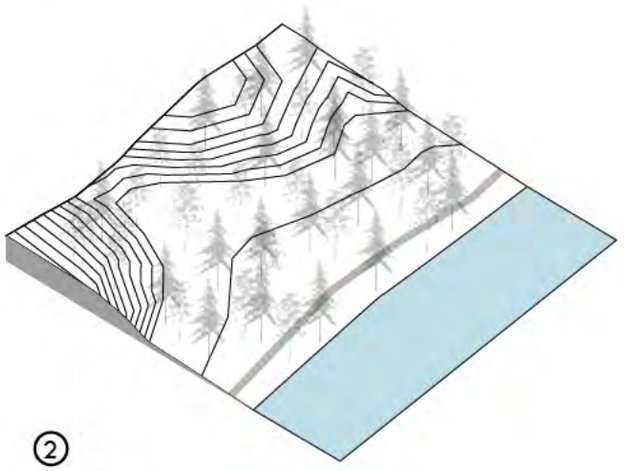
Kuva 48 Keltin sillan alapuolella kulkee tällä hetkellä huoltokäytävä. Käytävän tilalle voisi olla mahdollista kehittää pyöräilyyn ja kävelyyn soveltuvan kulkuväylän.



Kartta 43 Suunnitelmakartta, Keltti ja Ruotsula

- Pääreitti / olemassa oleva, parannettava, uusi
- Vaihtoehtoinen reitti / olemassa oleva, parannettava, uusi
- Silta
- Hieno näkymä
- Harvennettavan puuston alue, puoliavoin alue, puistomainen
- Poistettavan puuston alue, avoin alue: nurmi, niitty, hiekka
- Luonnontilainen alue
- Näkymäkuva / maastoaksonometria
- Pysähdyspaikka. L=Levähdyspaikka / T=Taukopaikka / N=Näkymä
- Katos tai rakennus

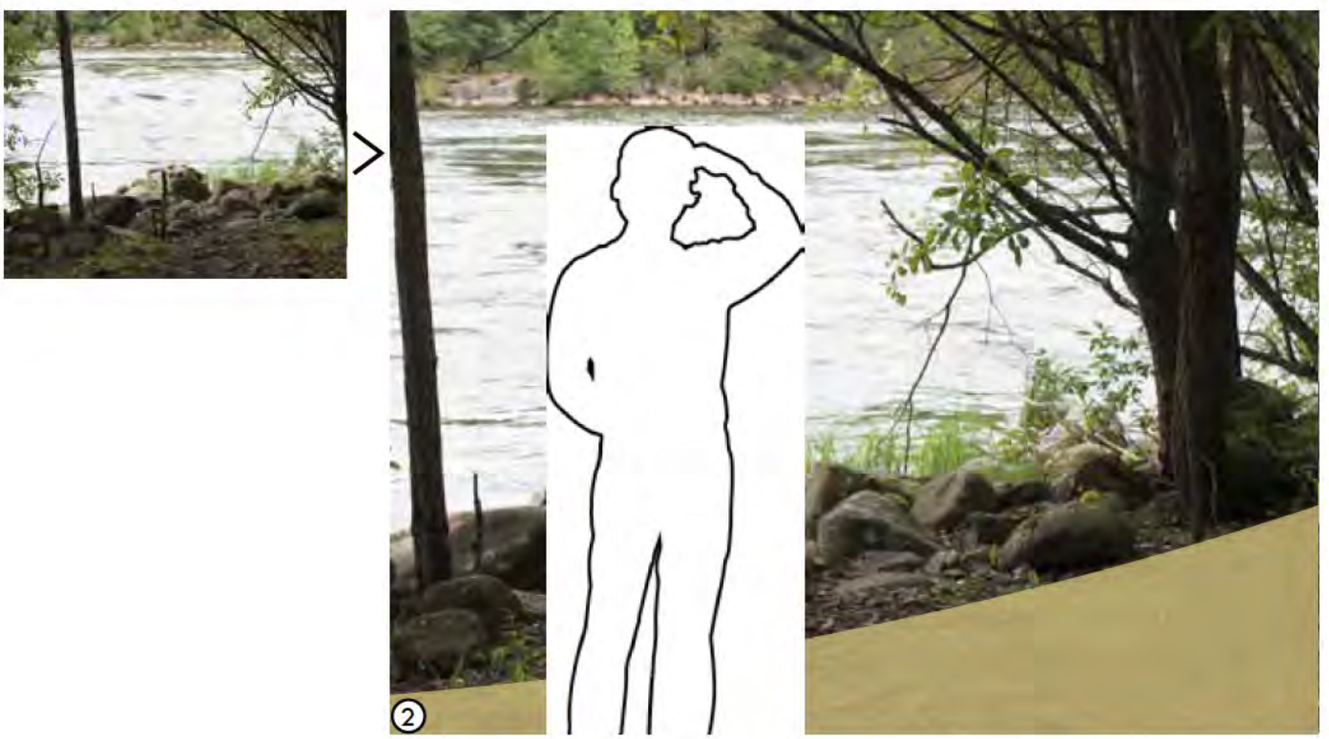
LEVÄHDYSPAIKKA RANNASSA



Kaavio 53 Suunnitelma.

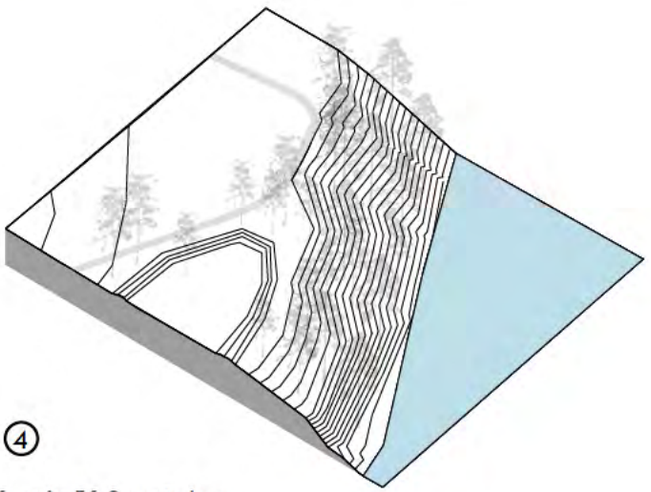
Pohjoisimmalla osuudella kuljetaan matalalla aivan rannan tuntumassa.

Kaavio 54 Periaateleikkaus 1:1000



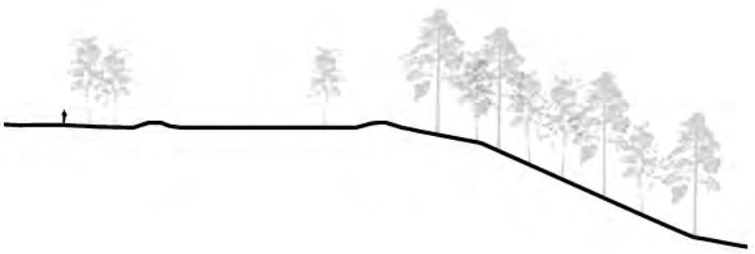
Kuva 49 Reitti kulkee rannan tuntumassa ja metsän suojassa. Pysähdyspaikat ovat aivan rannassa.

RUOTSULAN REDUTTI JA RANTAPAIKKA



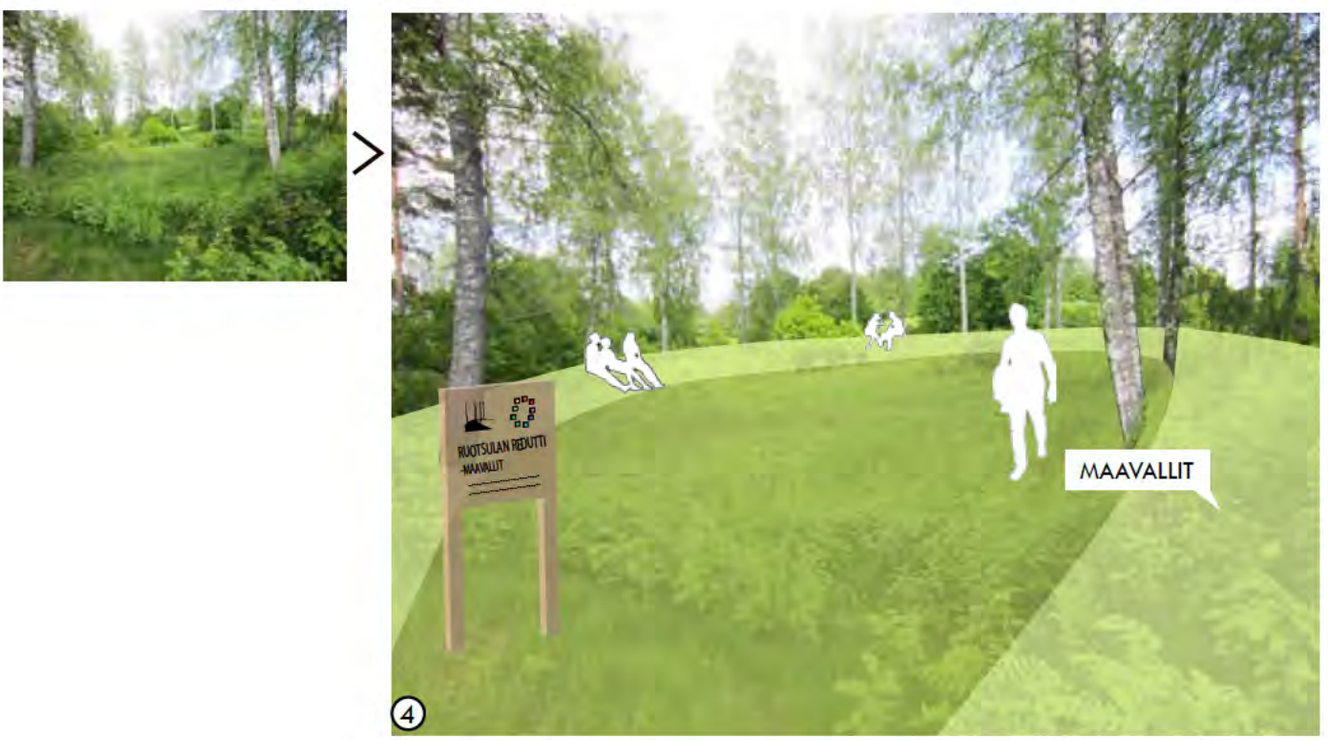
Kaavio 56 Suunnitelma.

Reitti linjataan Ruotsulan redutin ohitse ja sijoitetaan pysähdyspaikka redutin läheisyyteen. Reitiltä johdetaan pistopolku rantaan entisen lauttapaikan luokse. Paikalle sijoitetaan myös opastaulu kertomaan alueen historiasta ja merkityksestä.



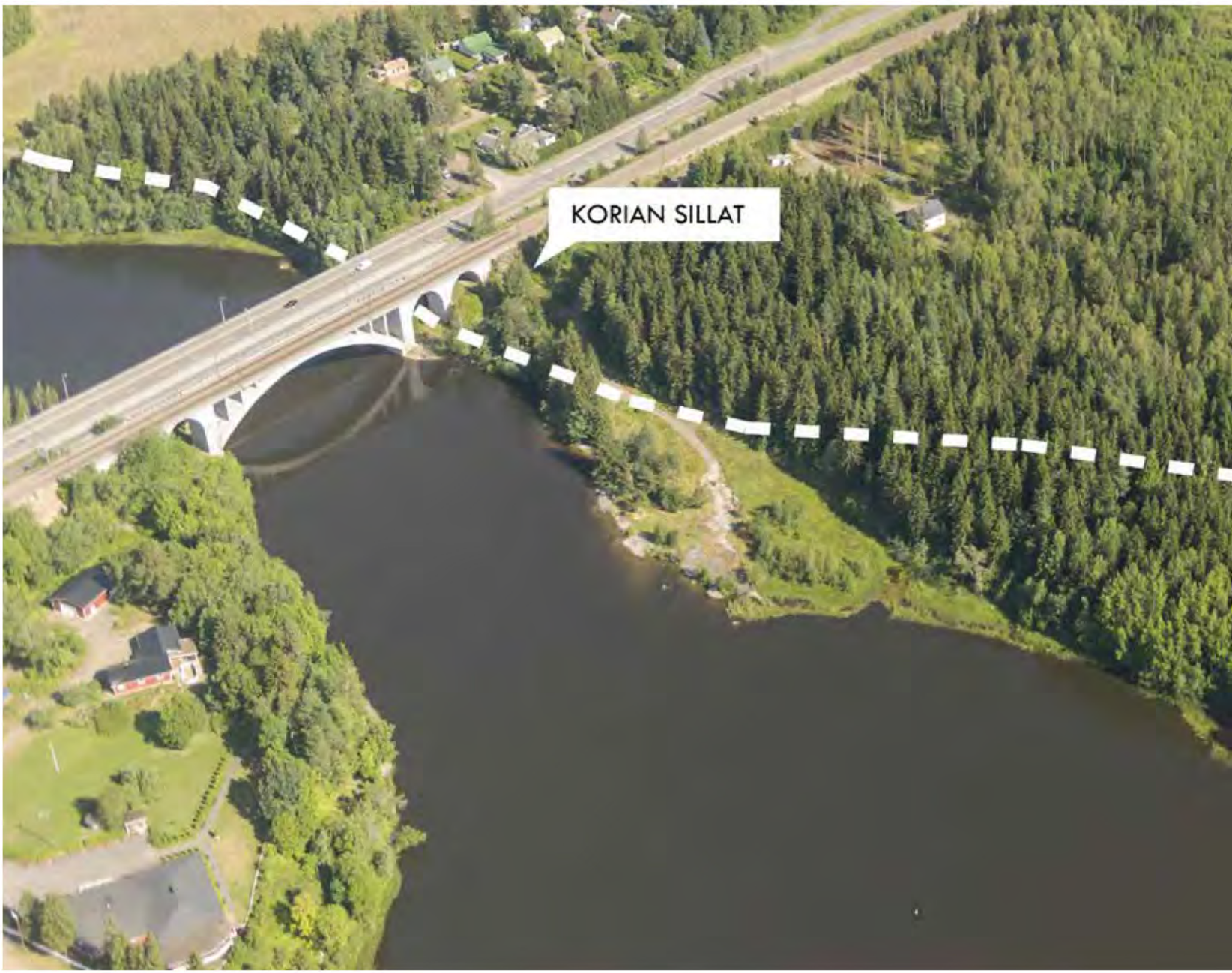
Kaavio 55 Periaateleikkaus 1:1000

Leikkaus reitistä ja Ruotsulan redutin maalinnakkeista. Reitti kulkee pellon ja metsän reunassa. Jokimaisemat siivilöityvät rantatörmän puunrunkojen lävitse.



Kuva 50 Ruotsulan maalinnakkeita voitaisiin hoitaa niin, että kasvillisuus pidettäisiin matalana. Tällä tavalla linnakealueen muodot olisivat näkyvissä. Alueelle voisi myös pystyttää linnakkeista kertovan infotaulun. Näin alue houkuttelisi tutustumiseen ja ajanviettoon.

Kuva 51 Viistoilmakuvassa suunniteltua reittilinjausta



8.8 KALLIONIEMI

Osuus on yhtenäinen ja luonnontilainen metsäalue. Reitillä voi rauhoittua ja tuntea olevansa keskellä jylhää metsää.

HISTORIA JA NYKYTILA

Osuus on 1700- ja 1800-lukujen historiallisissa kartoissa ollut yhtenäistä metsäaluetta ja säilynyt sellaisena nykypäivään saakka.

Kymijoen ranta-alueet nousevat jyrkkärinteisinä. Metsäalue on kuusivaltaista ja lehtomaista. Rannoilla on arvokkaana luontokohteena luonnontilaisena säilynyttä rantalehtoa ja maisemallisesti arvokas Pyteränoja. Alueella on lisäksi maisemallisesti arvokkaita rantakallioita. Alueella kulkee nykyisin polku, joka on osoitettu opasviitoilla, mutta sen erottaminen maastossa on paikoin hankalaa. Kosteilla osuuksilla on pitkospuita. Polun varrella on myös laavu.

SUUNNITELMA

REITTI

Reitti kulkee nykyisen polun kohdalla, mutta parannettuna. Reitin pohjoispäässä avautuvat avoimet rantakalliot. Näiden jälkeen reitti sukeltaa metsään ja nousee jyrkän rantatörmän laelle. Jokinäkymät siivilöityvät puiden runkojen lomitse matkan varrella. Reittilinjaus kulkee vaihtelevasti matalalla ja korkeammalla sekä kauempana ja lähempänä rannasta. Se olisi osittain puurakenteinen, sillä maasto on voimakkaasti rantaan päin viettävää.

TOIMINNOT

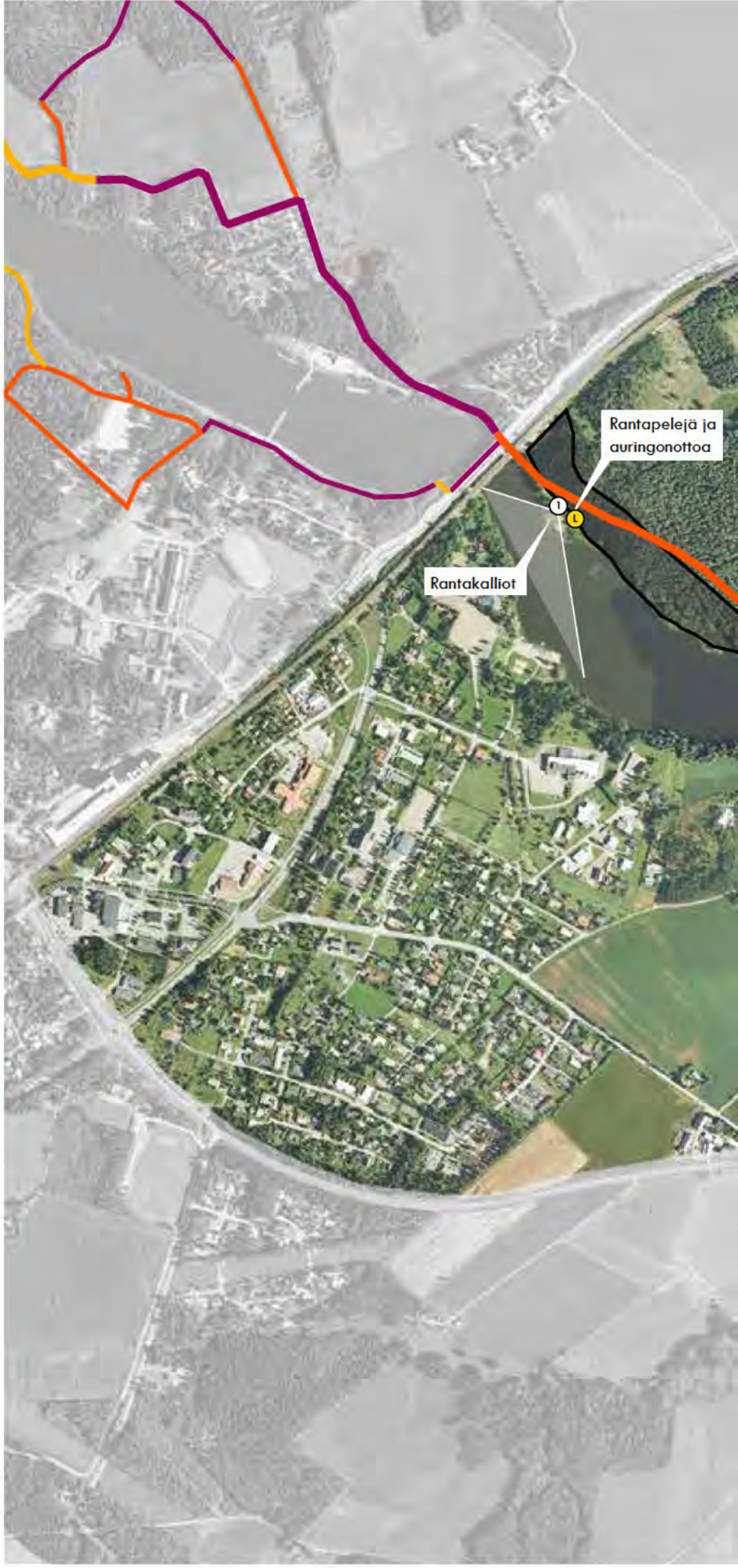
Kallioniemen avoimia kallioalueita on ehdotettu kehitettäväksi. Alueella voisi olla mahdollisuus pelailuun, auringonottoon, kuntoiluun ja piknikin viettoon. Toimintoja varten alueelle voisi muodostaa kallioiden lisäksi hiekka- ja nurmialuetta sekä sijoittaa alueelle esimerkiksi kuntolaitteita ja riippukeinuja. Taukopaikkana reitillä on laavu, jonka edestä on ehdotettu kulkevaksi polku rantaan kalastuslaiturille. Metsäreitin varrelle voisi tulla myös toinen levähdyspaikka, jossa olisi nuotiontekopaikka ja onkimislaituri.

YMPÄRISTÖ

Alue on yhtenäistä metsää, joka on kuusivaltaista ja lehtomaista. Alueen lehtomaiset ranta-alueet ovat arvokkaita luontoalueita ja reitin ympäristö pidettäisiinkin luonnontilaisena. Jokinäkymät siivilöityvät puiden runkojen lomitse matkan varrella.

HAASTEET

Valtaltie kuuden ja rautatien liikennemelun vähentämiseen täytyisi miettiä keinoja. Reitin rakentaminen arvokkaan luontokohteen läheisyyteen täytyisi tehdä luontokohteita häiritsemättä.



REITTI

- kivituhka ja puurakenteet
- vähintään 2 m
- retkeily, ulkoilu

TOIMINNOT

- kuntoilua ja pelailua
- onkimista
- sienestystä ja marjastusta
-

YMPÄRISTÖ

- luonnontilainen metsäympäristö
- rantakalliot
- luonnonrauhaa
- metsäntuntua

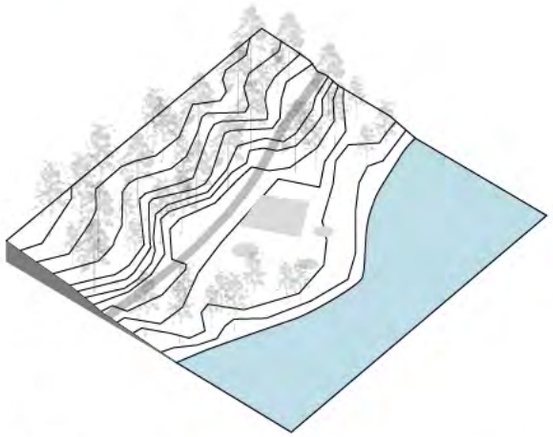
Kuva 53 Nykyisten pitkospuiden paikalle rakennettaisiin laadukkaampi ja leveämpi puinen kulkureitti.

Kuva 54 Maasto on paikoin hyvin jyrkästi viettävää, joten puurakenteisia osia voitaisiin rakentaa kosteiden osuuksien lisäksi estämään rinteen kulumista ja ohjaamaan liikkumista selkeästi.

Kartta 44 Suunnitelmakartta, Kallioniemi

- Pääreitti / olemassa oleva, parannettava, uusi
- Vaihtoehtoinen reitti / olemassa oleva, parannettava, uusi
- Silta
- Hieno näkymä
- Harvennettavan puuston alue, puoliavoin alue, puistomainen
- Poistettavan puuston alue, avoin alue: nurmi, niitty, hiekka
- Luonnontilainen alue
- Näkymäkuva / maastoaksonometria
- Pysähdyspaikka. L=Levähdyspaikka / T=Taukopaikka / N=Näkymä
- Katos tai rakennus

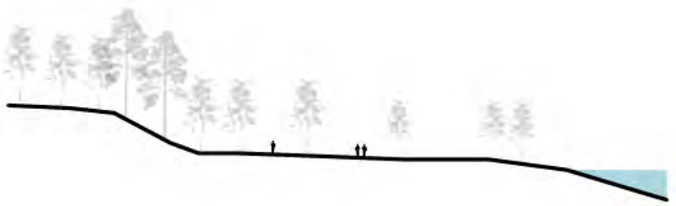
KORIAN SILLAT JA AVOIMET RANTAKALLIOT



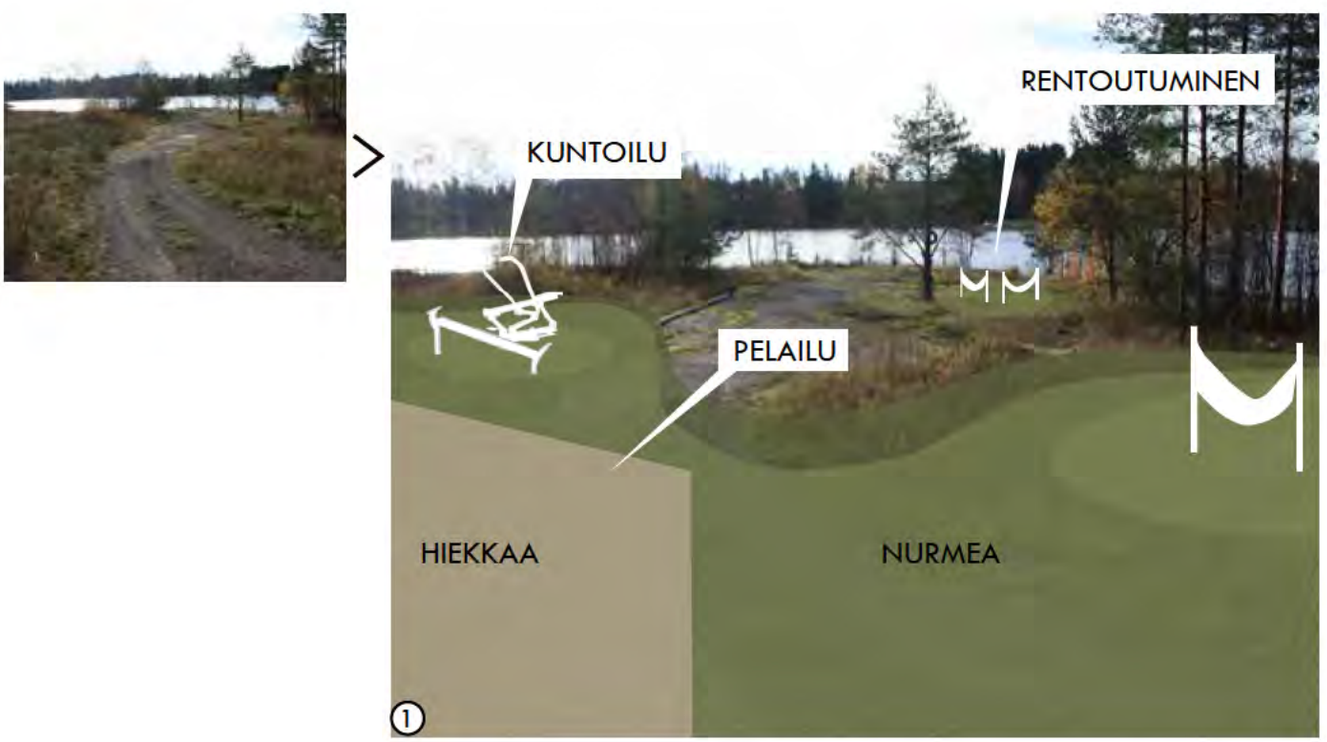
①

Kaavio 58 Suunnitelma.

Reitti linjataan rantakallioiden ohitse. Rantaan kehitetään levähdyspaikka toimintoineen. Rantaheinikot säilytetään luonnontilaisina.

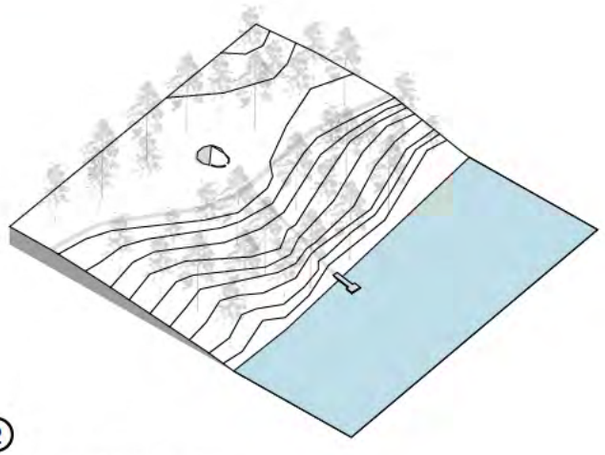


Kaavio 57 Periaateleikkaus 1:1000



Kuva 55 Rantakallioilla voisi oleskelun lisäksi rentoutua riippukeinuissa, kuntoilla kuntolaitteilla ja pelailla rantapelejä.

LEVÄHDYSPAIKKA, LAAVU

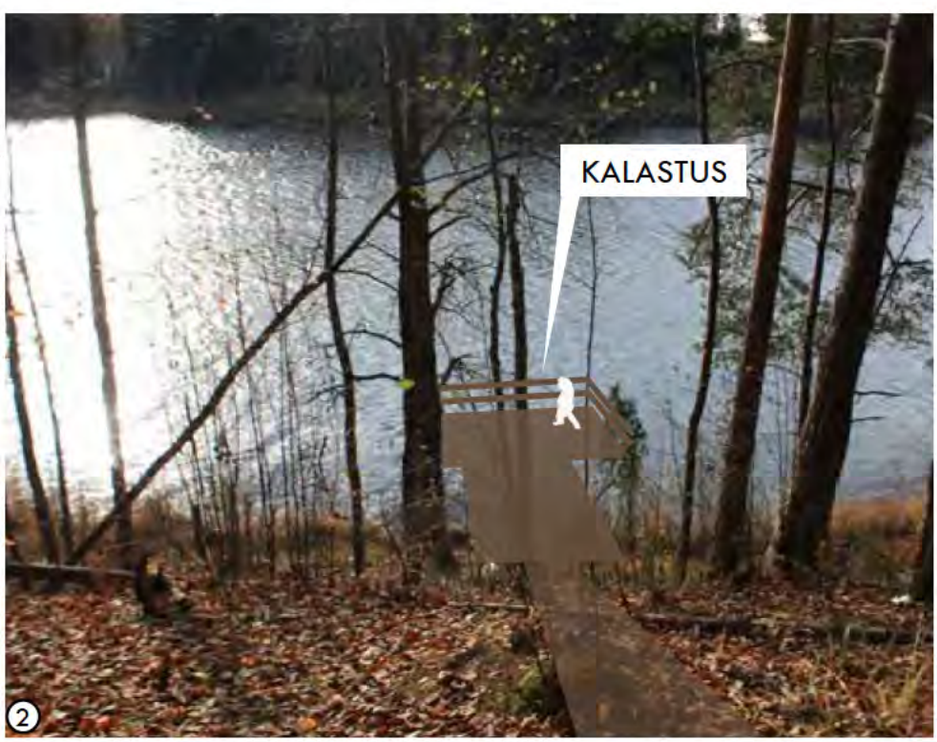


②

Kaavio 59 Suunnitelma.

Laavun ympäristöä kehitettäisiin taukopaikaksi. Lisäksi voitaisiin rakentaa rantalaituri ja pistopolku rantaan oleskelua ja kalastusta varten.

Kaavio 60 Periaateleikkaus 1:1000



②

Kuva 56 Kalastuslaituri rannassa.

Kuva 57 Alakylän tiivistä kylämaisemaa.

Kuva 58 Näkymä Kymijoelle.

Kuva 59 Viistoilmakuvassa suunniteltua reittilinjausta.

8.9 ALAKYLÄ

Alakylä on maisemallisesti ja rakennushistoriallisesti arvokas alue. Maisemassa näkyvät perinteinen ja tiivis kylämaisema sekä laajat viljellyt peltoalueet, joita reunustavat metsät ja purojen reunavyöhykkeet.

HISTORIA

Kymijokilaakson peltoja on alettu viljelemään siitä lähtien kun pysyvää asutusta Kymijoen varrelle on syntynyt. Alakylän alueella on ollut asutusta ainakin 1600-luvulta lähtien, jolloin joen pohjoispuolella on ollut Kouvolan kylä kolmessa kyläalueessa. Myös joen eteläpuolella on ollut kyliä näiltä ajoilta lähtien. Alakylän maisema on säilynyt hyvin pitkälle samanlaisena kuin mitä alue 1800-luvun puolivälissä oli. Maiseman lisäksi myös Alakylän joenrantakylä on Kymenlaakson parhaiten säilyneitä. Ennen siltojen kehitystä 1810-luvulta lähtien Alakylässä oli joen ylityspaikka. Krimin sodan ajalta Alakylässä on säilynyt viivasuora tie.

NYKYTILA

Alueella on virkistysreiteiksi soveltuvia peltoteitä. Alakylän maisemassa hallitsevat tasaiset viljelykäytössä olevat peltoaukeat. Niitä jäsentävät metsiköt ja metsittyneet purojen varret. Kymijoen rannat ovat alueella loivia ja matalia. Joen koillisrannalta vastarannalle avautuu pitkiä näkymiä. Toiminnallinen yhteys vastarannalle on kuitenkin lauttayhteyden loputtua kadonnut. Alueella on Kymijokeen laskeva suojeltu Pentsojan puronvarsilehto. Joenrannan suuntaisesti kulkevan Peltokyläntien-Joenrannantien varsi sisältää hienoja maatilojen pihapiirejä ja puutarhoja.

SUUNNITELMA

REITTI

Reitti kulkee suunnitelmassa pitkin Alakyläntie-Joenrannantien vartta ja nousee Alakylästä Pentsojan puronvarsilehdon reunassa pohjoiseen kohti asutusaluetta. Vaihtoehtoisena reittinä on olemassa oleva vähäliikenteinen ajotie.

TOIMINNOT

Alakyläntie-Joenrannantien varrelta rantaan voitaisiin avata reittejä ja perustaa rantaan yleisiä laitureita. Rantapaikat tarjoaisivat levähdyspaikkoja ja mahdollistaisivat monipuolisemmin kulttuurimaisemista nauttimisen. Alakyläntie-Joenrannantien varrelta rantaan voitaisiin avata reittejä ja perustaa rantaan yleisiä laitureita. Rantapaikat tarjoaisivat levähdyspaikkoja ja mahdollistaisivat monipuolisemmin kulttuurimaisemista nauttimisen. Menneen yhteyden palauttamiseksi, voitaisiin yhteys joen toiselle puolelle avata sillalla uudelleen. Siltayhteys loisi uuden yhteyden ja lisäisi alueen mielenkiintoa matkailukohteena. Siltayhteys tulisi rakentaa niin, että se on arvokkaaseen kulttuuriympäristöön sopiva.

Alakylällä olisi vetovoimaa maatilamatkailukohteena. Vierailukohteet kuten kahvilat ja ravintolat kulttuurimaisemissa vanhojen pihapiirien, puutarhojen ja kotieläinten ympäröimänä houkuttelisivat alueelle.

YMPÄRISTÖ

Alue on arvokasta kulttuuriympäristöä niin maisemallisesti kuin rakennushistoriallisestikin. Ympäristön käsittelyssä otetaan huomioon kulttuuriympäristön arvot niitä ylläpitäen.

Alue on yhtenäinen kulttuurimaisemakokonaisuus. Maisemassa merkittävää on sen laaja avoimuus ja näkymät joelle. Ympäristöä käsitellään maiseman avoimuutta ylläpitäen. Reittisuunnitelman kannalta merkittävintä on ylläpitää näkymiä joelle. Reitin ja joen väliset rantakaistaleet hoidetaan matalina tarpeen mukaan niittäen ja puustoa karsimalla.

Alueella on suojeltu Pentsojan puronvarsilehto. Puronvarsi on runsaasti metsittynyt ja sen ympäristöä voi olla tarpeen hoitaa luonnonhoitohankkeena luontoarvojen säilyttämiseksi.

Kuva 60 Reitti kulkisi Pentsojan varrella

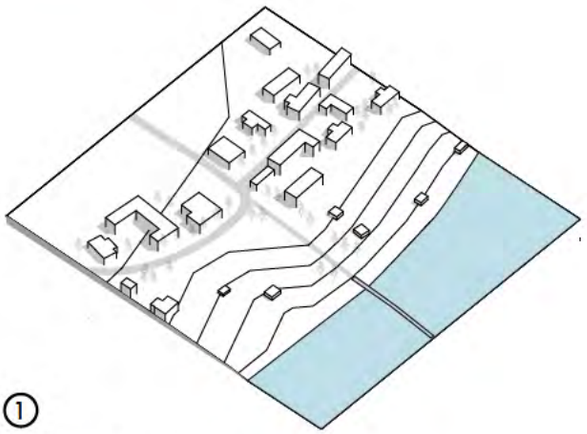
Kartta 45 Suunnitelmakartta, Alakylä

Pääreitti / olemassa oleva, parannettava, uusi
Vaihtoehtoinen reitti / olemassa oleva, parannettava, uusi
Silta

Hieno näkymä
Harvennettavan puuston alue, puoliavoin alue, puistomainen
Poistettavan puuston alue, avoin alue: nurmi, niitty, hiekka
Luonnontilainen alue

Näkymäkuva / maastoaksonometria
Pysähdyspaikka. L=Levähdyspaikka / T=Taukopaikka / N=Näkymä
Katos tai rakennus

AVOIN NÄKYMÄ JOELLE, UUSI SILTA



①

Kaavio 62 Suunnitelma.

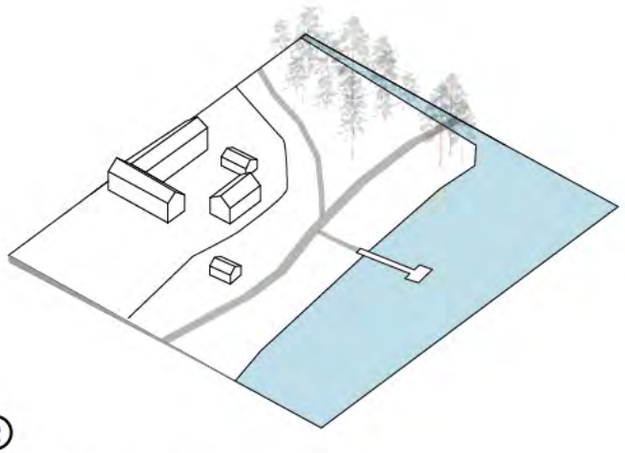
Pohjoisesta tulevan Lauttarannantien ja Peltokyläntien sekä Joenrannantien risteyksestä voisi johtaa reitin rantaan sekä siltayhteyden joen toiselle puolelle.

Kaavio 61 Periaateleikkaus 1:1000

①

Kuva 61 Uusi reitti johdettaisiin rantaan. Olemassa olevan opasviitan yhteyteen kehitettäisiin levähdyspaikka.

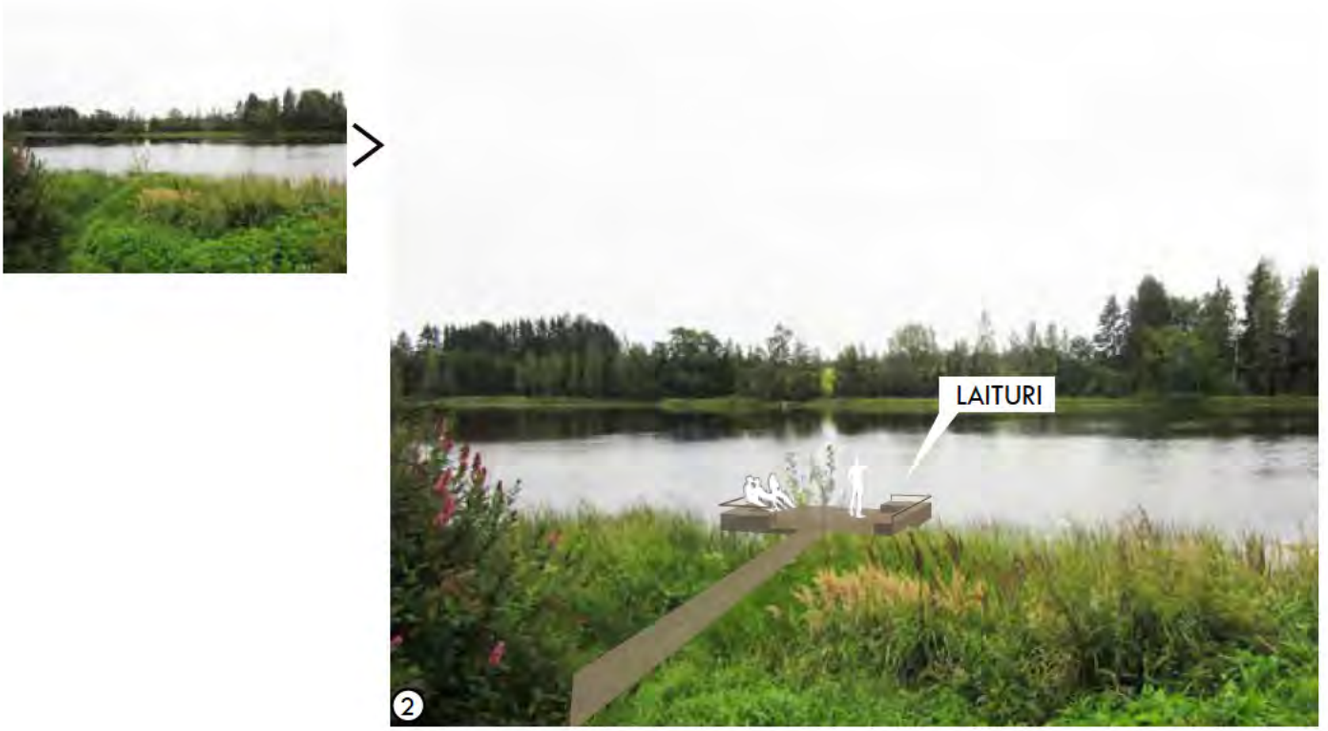
LAITURI RANTAAN



Kaavio 63 Suunnitelma.

Rantaan rakennettaisiin laituri. Uusi reittiyhteys kääntyisi rannasta kulkemaan Pentsojan puronvartta pitkin.

Kaavio 64 Periaateleikkaus 1:1000



Kuva 62 Laituri rannassa.

Kuva 63 Viistoilmakuvassa suunniteltua reittilinjausta.

8.10 REKOLA JA SARKOLA

Rekolassa ja Sarkolassa reitti kulkee rakennettujen asutusalueiden keskellä. Reitti on viihtyisä ja puistomainen. Reitin varrella on puukujia, puistoalueita ja urheilualue.

Kuva 64 Kankaronmäen vanhaa Kylänraittia.

Kuva 65 Puistoaluetta ja leikkipakkka Sarkolassa.

SUUNNITELMA

REITTI

Reitti saapuu Alakylästä yhdistetylle pyörätie ja jalkakäytävälle. Se nousee Kankaronmäen päälle ja kulkee vanhojen puutalojen ohi. Reittiyhteydestä tehdään asfaltoitu. Mäen päältä reitti jatkuu melko suoralinjaisesti rauhallisten erillispientalojen asuinalueiden ympäröimänä. Reitin varrella aukeaa väljä puistoalue ja reitti kulkee myös puukujan läpi. Sarkolan urheilupuisto ohitetaan ja lopuksi kuljetaan veturivarikon ohi.

TOIMINNOT

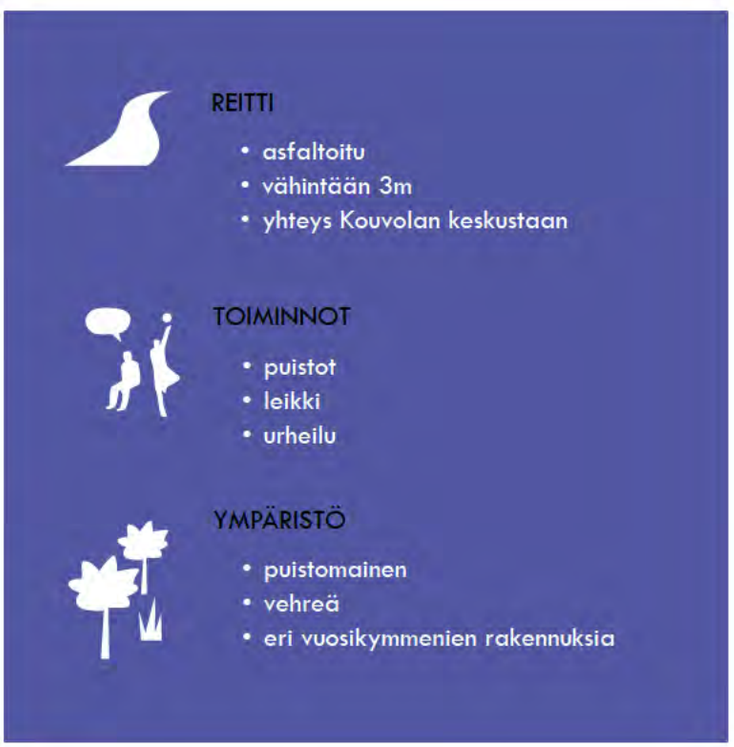
Kylänraitin vanhojen talojen alueelle voisi luoda eloisaa toimintaa kuten kesäkahvilan. Kaunista ja historiallista ympäristöä voitaisiin pitää yllä puutarhana. Reitin varrella on olemassa olevia leikkipaikkoja ja puistoaluetta. Näiden lisäksi voisi reitille lisätä uusia levähdyspaikkoja.

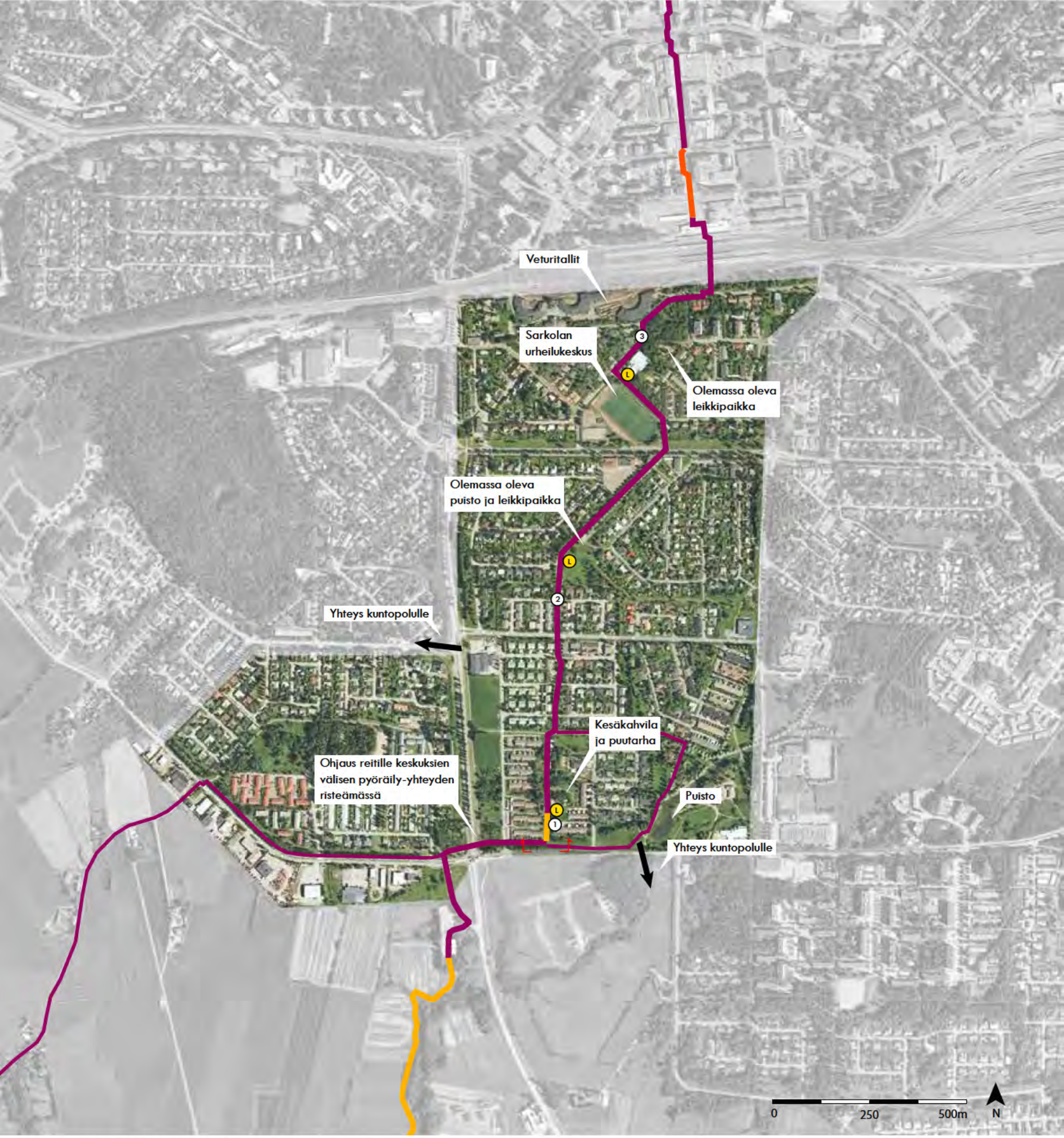
YMPÄRISTÖ

Kankaronmäen puistoaluetta kehitetään perinteistä kasvillisuutta säilyttäen. Näkymää veturitalleille pidetään yllä. Reitillä tulee olla selkeä opastus jokaisessa risteyksessä, jotta reitillä kulkeminen on helppoa.

Kuva 66 Sarkolassa reitti kulkee nykyisillä asfaltoiduilla väylillä. Risteyksiin lisätään opasviittoja.

Kuva 67 Veturitallien näkyvyyttä reitille voitaisiin parantaa kasvillisuutta karsimalla.





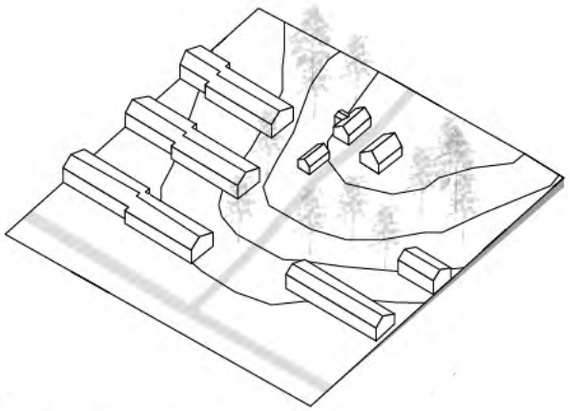
Kartta 46 Suunnitelmakartta, Rekola ja Sarkola

Pääreitti / olemassa oleva, parannettava, uusi
Vaihtoehtoinen reitti / olemassa oleva, parannettava, uusi
Silta

Hieno näkymä
Harvennettavan puuston alue, puoliavoin alue, puistomainen
Poistettavan puuston alue, avoin alue: nurmi, niitty, hiekka
Luonnontilainen alue

Näkymäkuva / maastoaksonometria
Pysähdyspaikka. L=Levähdyspaikka / T=Taukopaikka / N=Näkymä
Katos tai rakennus

KANKARONMÄEN VANHAT TALOT JA PUISTOALUE

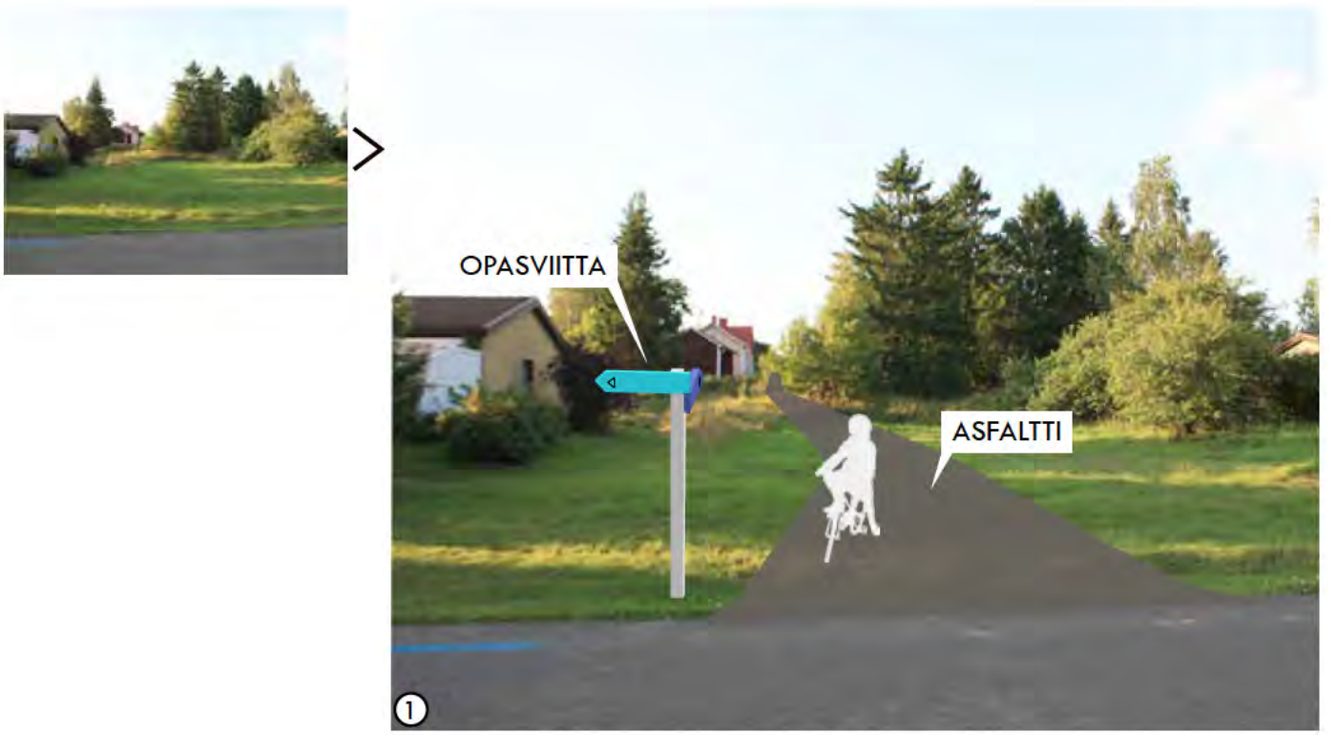


①

Kaavio 65 Suunnitelma

Viedään reitti läpi vanhojen talojen ja puutarhojen. Uinuvaa aluetta voisi elävöittää kesäkahvilalla.

Kaavio 66 Periaateleikkaus 1:1000



Kuva 68 Uusi asfaltoitu yhteys linjataan Kylänraitille.

Kuva 69 Viistoilmakuvassa suunniteltua reittilinjausta

8.11 KOUVOLAN YDINKESKUSTA

Kouvolan keskusta on tiivis ja eloisa alue, jossa monenlaiset palvelut, puistot ja urheilumahdollisuudet ovat lähellä.

Kuva 70 Keskustan kävelykatu Manskia.

Kuva 71 Mäkihyppymäet.

HISTORIA

Kouvolan synty liittyy vuonna 1870 avattuun Riihimäeltä Pietariin kulkevan rautatien ja Kouvolan risteysaseman perustamiseen. Merkittävä yhteys rakennettiin sisämaahan, jotta sijainti olisi suojaisa mahdollista saksalaisten maihinnousua ajatellen. Kouvolan asema perustettiin 1875 ja radat Savoon ja Kotkaan päin 1889 ja 1890.[72] Kouvola perustettiin kauppalaksi vuonna 1922 ja 1960 siitä tuli kaupunki. Kouvolan ydinkeskustalle on tehty kauppalan perustamisesta nykypäivään neljä suunnitelmaa, joiden mukaan keskusta on kehittynyt ajan kuluessa.

Kouvolan keskustan ensimmäinen asemakaava laadittiin suunnittelukilpailun pohjalta ja se sai lainvoiman vuonna 1922. Vuonna 1960 järjestettiin yleinen arkkitehtuurikilpailu ydinkeskustan uudistamiseksi, jonka jälkeen keskustan asemakaavaa muutettiin voittaneen arkkitehti Reino Koivulan suunnitelman mukaisesti. Vuonna 1990 tilattiin toiminnallinen ja kaupunkikuvallinen yleissuunnitelma Antero Markelinilta ja tämän suunnitelman mukaan keskustaa kehitettiin 2000-luvulle saakka. Tällöin haluttiin myös korjata henkilöautoliikennettä korostavaa kaupunkirakennetta ja hajanaista kaupunkikuvaa. Kouvolaan syntyi kävelykatu Manski.[73]

Vuonna 2012 järjestettiin keskustan ydinalueen suunnittelukilpailu, jonka voitti Arkkitehtitoimisto Ajak Oy ehdotuksellaan "Oikotie". Tämän suunnitelman suunnitteluperiaatteiden mukaan on laadittu viimeisin koko ydinkeskustaa koskeva keskustavisio-suunnitelma.

NYKYTILANNE

Alueen pyöräily ja kävelyverkosto on hyvä koko osa-alueen osalta. Suurin ongelma on junaradan alitus Sarkolasta keskustaan. Kävellen joutuu nousemaan rappusia ja pyörän taluttamaan luiskaa pitkin. Keskustan reitti sisältää yhdistettyjä pyörätie ja jalankulkuväyliä sekä kävelykatu Manskin.

Noin 250 m pitkä Manski on ydinkeskustan keskeisin ja laadukkain osa. Manski on osa Kauppalankatua, joka suuntautuu Kouvolan rautatieasemalta pohjoiseen. Manski toimii kaupunkilaisten olohuoneena ja siinä järjestetään monia tapahtumia vuoden aikana. Manskin ympärille sijoittuvat myös lukuisat kaupalliset, kulttuuri- ja liikuntapalvelut. Keskustavisiosuunnitelma kohdistuu Manskin ympäristön kehittämiseen. Kävelykatua tullaan laajentamaan rautatieasemalle päin. Katuympäristöä kehitetään rakentamista lisäämällä ja muun muassa osittain kattamalla katua.

72 Wasastjerna, 2011, 17, 20

73 Kouvolan keskustakorttelit, 2012, 10-11

SUUNNITELMA

REITTI

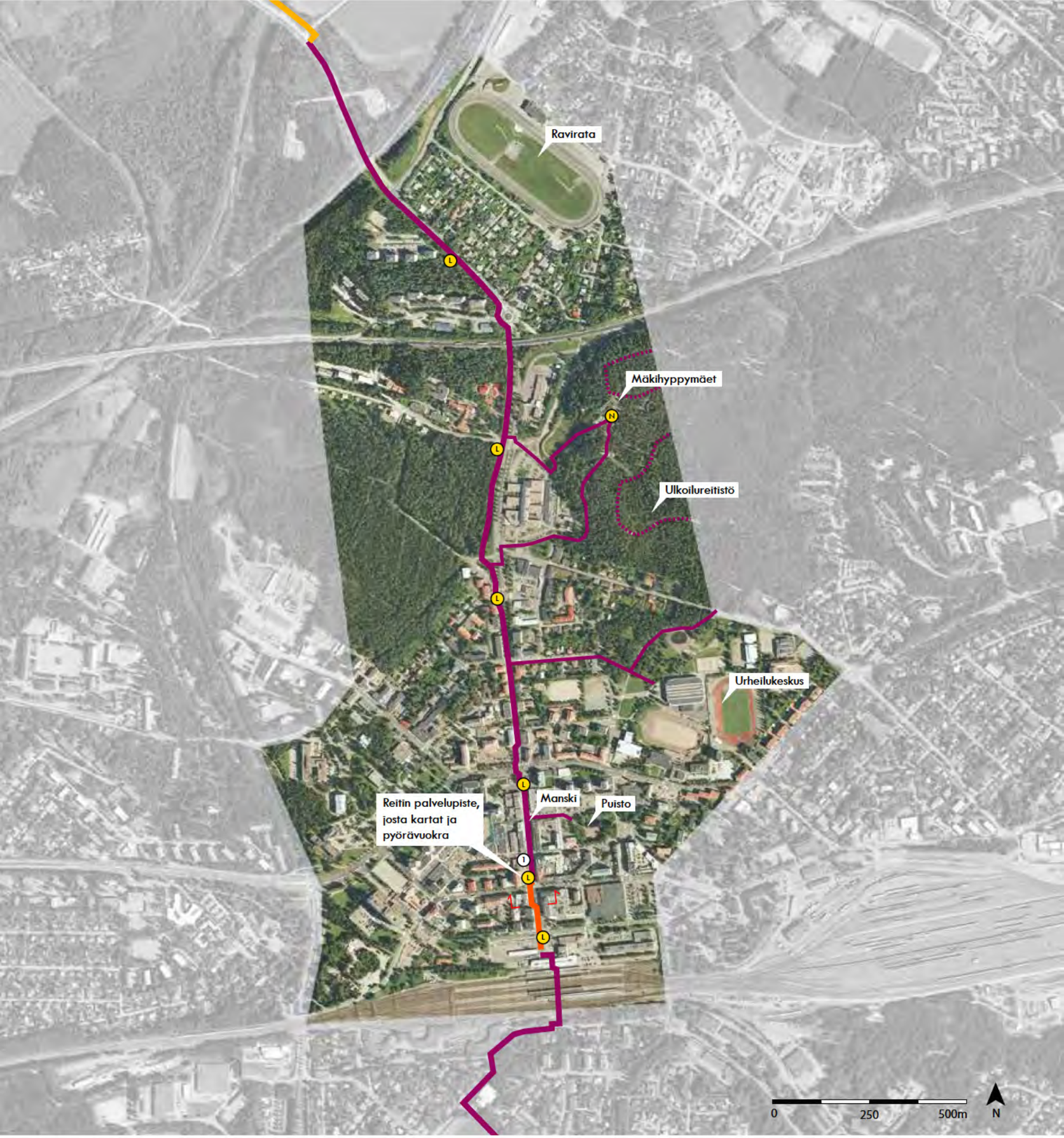
Suunniteltava reitti alkaa rautatieasemalta ja suuntaa kävelykatu Manskille. Kauppalankatu muutettaisiin kävelykadun osaksi. Kävelykadun varrella on aukioita ja monenlaisia kaupallisia palveluita. Terassit laajenevat kävelykadun reunoille. Pohjoiseen kuljettaessa katutilat laajenevat ja kaupunkirakenne väljenee. Reitiltä on yhteydet urheilupuistoon ja kuntopoluille. Näkymä Mäkihyppymäille avautuu itäsuunnalla.

TOIMINNOT

Manskin eteläpäädyssä voisi sijaita reitin palvelupiste. Täältä löytyisi tietoa reitistä. Myös reittiin liittyviä palveluita kuten pyörävuokraa voisi olla saatavilla.

HAASTEET

Radan alikulkutunnelia ja kevyenliikenteen reittejä Kauppalankadulla olisi hyvä parantaa.



Kartta 47 Suunnitelmakartta, Kouvolan keskusta

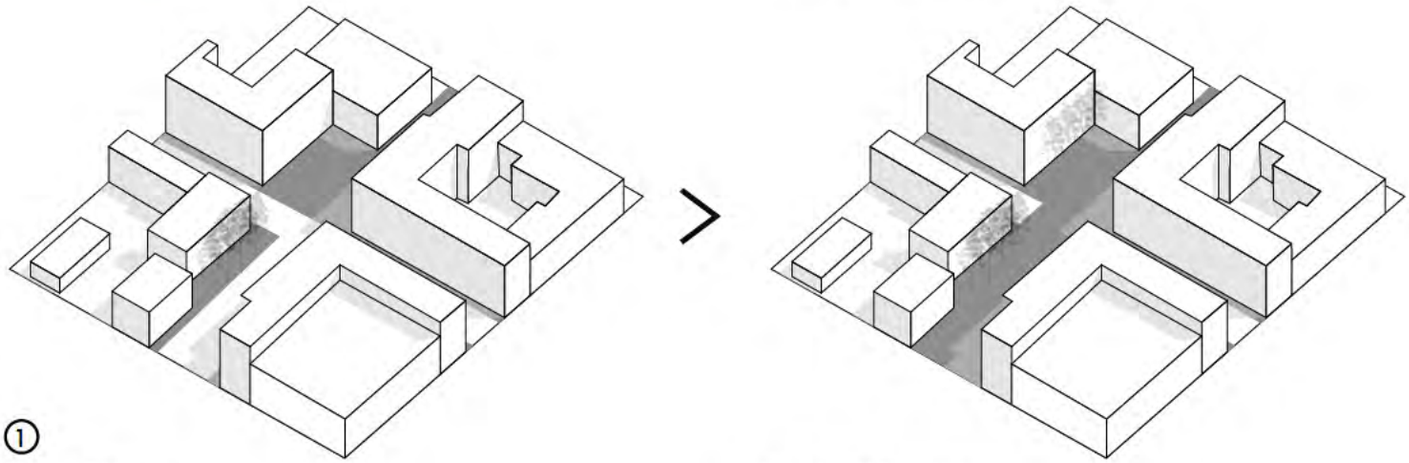
Pääreitti / olemassa oleva, parannettava, uusi
Vaihtoehtoinen reitti / olemassa oleva, parannettava, uusi
Silta

Hieno näkymä
Harvennettavan puuston alue, puoliavoin alue, puistomainen
Poistettavan puuston alue, avoin alue: nurmi, niitty, hiekka
Luonnontilainen alue

Näkymäkuva / maastoaksonometria
Pysähdyspaikka. L=Levähdyspaikka / T=Taukopaikka / N=Näkymä
Katos tai rakennus

KÄVELYKATU MANSKI

Kaavio 67 Periaateleikkaus 1:1000

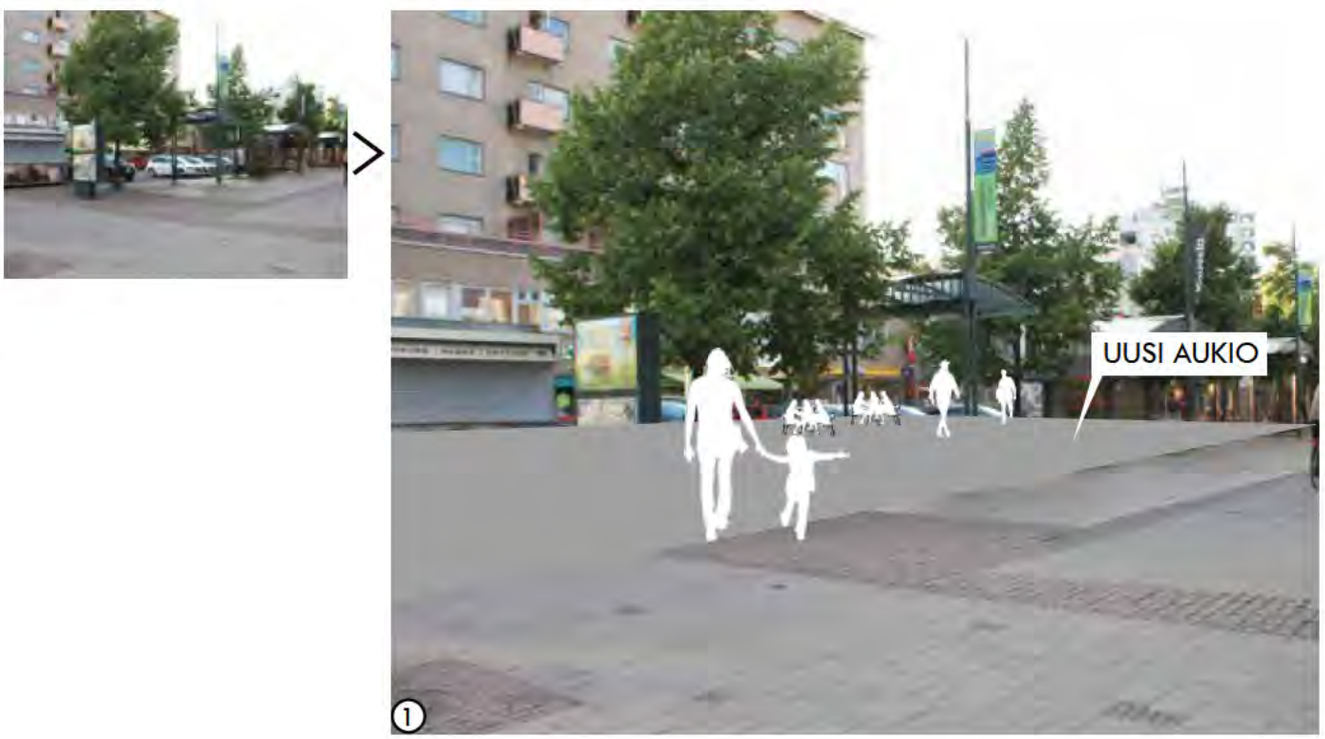


Kaavio 68 Nykytila.

Reitti kulkee Kouvolan keskustassa yhdistettyä pyöräilytie ja jalankulkuväylää ja jatkaa kävelykadulla.

Kaavio 69 Suunnitelma.

Keskustavisiosuunnielmien mukaan kävelykatua jatkettaisiin ulottumaan rautatieasemaan saakka.



Kuva 72 Katuympäristöä kehitetään poistamalla paikoitusalue kävelykadun vierestä ja kehittämällä tilalle aukio.

IV YHTEENVETO

REITTISUUNNITELMA

Reittisuunnitelmalle asetettiin alussa tavoitteet, joista ensimmäinen oli keskustojen välisten toiminnallisten yhteyksien parantaminen. Reitti luo keskustojen välille miellyttäviä ympäristöjä liikkumiseen ja mahdollisuuksia myös pysähtymiseen reitin varrella. Olemassa olevien reittien ympäristöä on esitetty kehitettäväksi ja uusia yhteyksiä luotu. Lisäksi on parannettu mahdollisuuksia erilaisien lyhyiden lenkkien tekoon. Uudet yhteydet parantavat nykyisiä yhteyksiä sujuvammiksi, nopeammiksi ja virkistysmahdollisuuksiltaan paremmiksi. Luotujen yhteyksien varrelle on ehdotettu kohokohdiksi kehitettäviä alueita, jotka tuovat kunkin osa-alueen parhaita luonteenpiirteitä esiin ja sisältävät erilaisia toimintamahdollisuuksia. Näiden lisäksi on koko reitin varrelle suunniteltu pysähdyspaikkoja toisistaan sopivin etäisyyksin.

Toinen tavoite oli parantaa Kymijoen rantojen virkistysmahdollisuuksia. Toimintojen levittäytyessä ranta-alueille mahdollistetaan kokemukset ympäristön miellyttävistä puolista. Kymijoen rannoille on ehdotettu toimintoja kuten onkimislaitureita, jokiuimala, venepaikkoja, hiekkarantaa, kahvila, jokilaivaravintola, grillauspaikkoja ja vesiurheiluvälineiden vuokrausta. Reitin varrella on näköalapaikkoja, monenlaista rantareittiä, siltoja joen yli, katselutasanteita, rantakallioita ja veden ääreen vieviä laiturirakenteita. Reitin monipuolinen toiminnallinen ja visuaalinen suhde jokeen mahdollistavat kattavat virkistysmahdollisuudet reitin varrella.

Kolmas tavoite oli tuoda alueen kulttuuri- ja luontokohteita paremmin saavutettaviksi. Reitin varrella on paljon luonnontilaisia suojelukohteita, kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita ja alueita sekä hienoja maisemia, joissa näkyy sekä kulttuuri- että luonnonympäristön piirteitä. Reitin varrella näkyvät muun muassa Kymijoen rantalehdot, jokimaisemaan sijoittuvat Kymintehtaan tehdasrakennukset, Alakylän avoimet peltomaisemat ja perinteiset joenrannan kylämaisemat, rantatörmän päällä sijaitsevat Ruotsulan maalinnakkeet, Kymijoen ylittävät Korian sillat ja Kouvolan rautatieristeyksen veturitallit. Näiden ja monien muiden kohteiden saavutettavuutta ja näkyvyyttä on parannettu reittilinjauksella.

Reittisuunnitelma tarjoaa monipuolisen reitin, joka mahdollistaa asukkaiden pääsyn rantaan, kehittää toiminnan mahdollisuuksia ja luo visuaalisesti kiinnostavia paikkoja. Suunnitelmalla parannetaan liikkuvuuden, virkistäytymisen ja yhteisöllisen toiminnan mahdollisuuksia. Sillä vahvistetaan paikallista identiteettiä, turvataan viheralueiden ja ekologisten yhteyksien säilyminen sekä vaikutetaan positiivisesti paikan elinkeinoelämän kehittymiseen. Sen vaikutukset alueiden elinvoimaisuuden säilymiselle ja jatkokehittymiselle voivat olla merkittäviä.

TYÖPROSESSI

Työssä on laadittu laajalle alueelle ulkoilureittikokonaisuus. Hyödynsin esittämiäni lähtötietoja suunnitelmassa monipuolisesti. Esitin ensin lähtötiedoista ja suunnitelmalle määrittelemistäni tavoitteista johdetun reittilinjauksen. Reittilinjausta käsittelemällä selvensin reitistä syntyvää kokonaisuutta suhteessa lähtötietoihin. Loin suunnitelmalle selkeän vision, jonka kautta siirryin tarkempaan mittakaavaan. Esitin tiiviisti reitin yhdeksän osa-aluetta keskittymällä oleellisiin muutoksiin reitin varrella. Jäsensin suunnitelmissa esittämäni oleelliset asiat aiheilla reitti, toiminnot ja ympäristö. Reittisuunnitelmaa tehdessä syntyi tarve esittää joistakin alueista tarkempaa tietoa. Tein kahdesta osa-alueesta tarkemmat suunnitelmat ja tutustuin samalla kahteen hyvin eriluonteiseen alueeseen. Pyrin esittämään näille alueille pitkälle aikavälille suunnatun ympäristön maankäytön kehittämisen.

Prosessi tämän reittisuunnitelman taustalla on tapahtunut monen vuoden aikana. Se on sisältänyt yhteistyötä kaupungin eri alojen työntekijöiden kanssa, tiedonhakua eri tahoilta, lukuisia maastokäyntejä ja perehdyttänyt samalla yleisesti kaupungin toimintaan. Oppimista ja kehittymistä on tämän työn parissa tapahtunut laajasti. Työn aikana kehityin suurien kokonaisuuksien käsittelyssä, tiedon jäsentelyssä sekä merkittävien asioiden poimimisessa. Työ vaati perusteellista suunnittelualueeseen tutustumista ja sen ymmärtämistä osana laajempaa kokonaisuutta. Suunnittelun aikana selkeytyi reitin merkitys toiminnallisena kokonaisuutena, joka yhdistyy laajempaan ympäristöön yhdistäen asuinalueita, viheralueita ja toimintoja yhtenäiseksi verkostoksi. Reitin ja yhtenäisen reittiverkoston kehittämisen tarve alueelle tuli työn edetessä selkeäksi. Toivottavasti työ innostaa ja vauhdittaa reittisuunnitelman toteutumista.

LÄHTEET

KIRJALLISET LÄHTEET

Hentilä H. & Joki-Korpela L. 2005. Liikunta osaksi yhdyskuntasuunnittelua. Oulun yliopisto, Arkkitehtuurin laitos, Yhdyskuntasuunnittelu. 36 s. Projektiraportti. ISBN 951-42-7985-9

Knapas, M. 1984. Kymenlaakson kulttuurihistorialliset kohteet. Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisuja A:20. Kymenlaakson Maakuntaliitto r.y. Kymenlaakson maakuntamuseo, Kymenlaakson seutukaavaliitto. Kotka: Kouvolan kirjapaino.

Kuusankoski-Seura ry, Koppelinnotko, Koti mäkien sylissä, Kuusankoski-Seuran perinnejulkaisu nro 23, Kopijyvä oy Kouvola 2012, 978-952-99155-4-5

Kymenlaakson seutukaavaliitto, Kymenlaakson rakennuskulttuuri, 1992, Kotka, ISBN 952-9598-05-X

Karhinen P. TTKK Arkkitehtuurin osasto - arkkitehtuurihistoria, Julkaisija: Kuusankosken kaupunki kotiseutu ja museolautakunta, Työväenasuminen Kuusankoskella: Kymiyhtiön asuntopolitiikkaa sekä Naukion työläisasuntoalue, 1979

Karonen, M. Mäntykoski, A. Lankiniemi, V. Nylander, E. Lehto, K. (toim.) Vesien tila hyväksi yhdessä. Ehdotus Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelmaksi vuosiksi 2016 – 2021

Lagerstedt J. 2008. Pohjois-Kymenlaakso, Sotahistoriallisten muinaisjäännösten inventointi, Museovirasto/RHO

Louhenjoki-Schulman, P & Hedenström, K. 2003. Suomen kulttuurinähtävyydet. Keuruu: Otavan Kirjapaino Oy. ISBN 951-1-12979-1

Liikennevirasto. 2014. Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu. Liikenneviraston ohjeita 11/2014. Kuopio: Kopijyvä Oy. 188 s. ISBN 978-952-255-429-1

Sievänen, T. & Neuvonen, M. (toim.). 2011. Luonnon virkistyskäyttö 2010. 190 s. Metlan työraportteja 212. ISBN 978-951-40-2332-3 (PDF). Saatavissa: http://www.metla.fi/julkaisut/workingpapers/2011/mwp212.pdf

Tiehallinto. 2005. Kevyen liikenteen väylät liikuntapaikkoina – Suunnittelu ja vuorovaikutus. Tiehallinto, Liikennetekniikka. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 16/2005. Helsinki. 69 s.

Verhe, I. Ruti, M. Suomen Invalidien Urheiluliitto. 2007. Esteetön luontoliikunta, Opetusministeriön liikuntapaikkajulkaisu 93. Tampere: Rakennustieto Oy. 96 s. ISBN 978-951-682-840-7/ ISSN 1236-0694

Wasastjerna, R. 2011. Muutakin kuin rautatieristeys, Kouvolan keskustataajaman kaavoitus- ja rakennusperintö, Helsinki, ISBN 978-951-8990-22-5

Wasastjerna, R. 2015. Luonnos, Kuusankoski. 255 s.

INTERNETLÄHTEET

Väestörekisterikeskus. 2015. Väestörekisterijärjestelmä rekisteritilanne 31.05.2015. Saatavissa: <http://vrk.fi/default.aspx?docid=8834&site=3&id=0>

GTK. Jäätikkömuodostumat. Saatavissa: <http://weppi.gtk.fi/aineistot/mp-opas/jaatikkojoki_RM.htm> Viitattu 27.6.2015

Honkalinna, M. 2005. Kymijoen synty, Finnica Kymenlaakso. Saatavissa: <http://www.finnicakymenlaakso.fi/kymijoki/flash/index.htm> Viitattu 27.6.2015

Kymenlaakson maakuntamuseo. 2005. Vihreän kullan aarre, Finnica Kymenlaakso. Saatavissa: <http://www.finnicakymenlaakso.fi/kymijoki/flash/index.htm> Viitattu 27.6.2015

ALUEESEEN LIITTYVÄT SELVITYKSET JA SUUNNITELMAT

Autio, A. 17.5.2010 Pioneeripuiston kehittämisen yleissuunnitelma, Koria, Kouvolan kaupunki, Maankäytön suunnittelu

Kouvolan kaupunki. 2012. Kouvolan kaupungin rakennemalli, Rakennemalliselostus

Kouvolan kaupunki. 2015. Kaavoituskatsaus 2015

Kouvolan kaupunki. 2015. Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaava, selostus, ehdotus 29.5.2015

Kouvolan viheralueiden osayleiskaava, kaavaselostus, 13.5.2009

Kouvolan kaupunki. 2015 Joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2011-2015. Saatavissa: http://www.kouvola.fi/material/attachments/newfolder_193/63yVWJSoW/Kouvolan_joukkoliikenteen_palvelutasosuunnitelma.pdf

Kouvolan kaupunki. 2012. Liikuntapaikkojen- ja alueiden palveluverkkoselvitys

Kouvolan Korian ja Elimäen kirkonkylän luontoselvitykset 2009

Kouvola, Osayleiskaavan perusselvitykset, Kaunisnurmi 2, Sarkola 3, Kankaro 8, Korjala 11, Kaunisnurmi – Törösti – Lepoaho

Kouvolan arvokkaat luontokohteet 2008

Kuusankosken arvokkaat luontokohteet 2009

Kuusankosken kaupunki, Yleiskaava 2020, selostus, tekninen virasto, kaavoitus, 2.4.2007

Kymijokilaakson kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden ympäristöjen hoito-ohjelma, Loppuraportti, Kouvolan seudun kuntayhtymä, 1998

Kymijoki, Kulttuurihistoriallinen projekti, yleiskaavallinen suunnitelma, selostus, Kouvolan seudun maankäyttöryhmä, Anjalankosken kaupunki, kaavoitus, 1996

Kymijoki, Kulttuurihistoriallinen projekti, Maisemalliset ja alueelliset lähtökohdat, Anjalankoski, Elimäki, Iitti, Jaala, Kouvola, Kuusankoski, Valkeala, 29.8.1995

Kymijokilaakson kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden ympäristöjen hoito-ohjelma, Loppuraportti, Kouvolan seudun kuntayhtymä, 1998

Kuusankosken-Korian viheralueiden osayleiskaava, kaavaselostus, 1.11.2010

Kymenlaakson maakuntakaava, kaavaselostuksen liitteet, 12.6.2006

Ramboll. 2015. Käytöstä poistuvien ja vajaakäyttöisten teollisuusalueiden uusiokäyttöä koskeva esiselvitys. 36 s.

Pöyry Finland Oy. 2013. Keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavan maisemaselvitys.

Räinä, K. 28.8.2009. Maisemaselvitys Korpelankuja-Riihentie. Kouvolan kaupunki, maankäytön suunnittelu

Räinä, K. 21.9.2009. Kymijoen ranta-alueiden kehittämisen yleissuunnitelma, Aholanmäki, Kouvolan kaupunki, Maankäytön suunnittelu

Räinä, K. 11.8.2008. Rantakulman alueen ulkoilureitin yleissuunnitelma, Kuusankosken kaupunki, Tekninen virasto, Kaavoitus

Räinä, K. 28.7.2008. Rauhanvirran - Talventien alueen ulkoilureitin yleissuunnitelma, Kuusankosken kaupunki, Tekninen virasto, Kaavoitus

MUUT LÄHTEET

Purho, H. kaavoitusarkkitehti, Kouvolan kaupunki, Haastattelu 21.5.2015. Haastattelija: Minna-Maija Sillanpää

KARTAT

Kartta 1 Suunnittelualueen rajaus
Maastotietokanta: Kouvolan kaupunki, MapInfo-tietokanta, 2015

Kartta 2 Kymenlaakson yhdyskuntarakenne ja maisemarakenne
Kouvolan kaupunki, MapInfo-tietokanta, 2015

MML, 2015

Kartta 3 Suomen kuninkaankartasto 1700-luku
Harju, E. (toim.). 2012. Kuninkaan kartasto Etelä-Suomesta 1776-1805. 477s. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1373

Kartta 4 Topografikarttojen kokoelma
Digitaaliarkisto narc: http://digi.narc.fi/digi/

Kartta 5 Maastotietokanta
Kouvolan kaupunki, 2010

Kartta 6 Kymijoen käyttöhistoria
Maastotietokanta: Kouvolan kaupunki, MapInfo-tietokanta, 2015

Lagerstedt, J. 2008. Pohjois-Kymenlaakso. Sotahistoriallisten muinaisjäännösten inventointi. Museovirasto/RHO

Suomen ympäristökeskus/MATTI

Kuusankoski-Seura ry (julkaisija). 2012. Koppelinnotko. Koti mäkien sylissä. Kuusankoski-Seuran perinnejulkaisu nro 23. Kouvola: Kopijyvä oy. ISBN 978-952-9915 5-4-5

Museovirasto/RKY

Seppänen, K. Kouvolan kaupunki, Amanuenssi

Kartta 7 Maaperä
Kouvolan kaupunki, Webmap-tietokanta, 2015

Kartta 8 Tulvakartta
Tulva-alueet: ELY-keskukset

Suomen ympäristökeskus, MML

Kartta 9 Topografia ja päävedenjakajat
Maastotietokanta: Kouvolan kaupunki, MapInfo-tietokanta, 2015

Pöyry Finland Oy. 2013. Keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavan maisemaselvitys.

Kartta 10 Merkittävät luontokohteet
Maastotietokanta: Kouvolan kaupunki, MapInfo-tietokanta, 2015

Kartta 11 Merkittävät rakennetut kohteet
Maastotietokanta: Kouvolan kaupunki, MapInfo-tietokanta, 2015

Kymijokilaakson kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden ympäristöjen hoito-ohjelma, Loppuraportti, Kouvolan seudun kuntayhtymä, 1998

Yleiskaava 2020, Selostus, Kuusankosken kaupunki, tekninen virasto, kaavoitus, 2.4.2007

Kymenlaakson maakuntakaava, kaavaselostuksen liitteet, 12.6.2006

Wasastjerna, R. 2011. Muutakin kuin rautatieristeys, Kouvolan keskustataajaman kaavoitus- ja rakennusperintö, Helsinki, ISBN 978-951-8990-22-5

Kymenlaakson seutukaavaliitto (julkaisija). 1992. Kymenlaakson rakennuskulttuuri, Kotka, ISBN 952-9598-05-X

Museovirasto/RKY

Kouvolan kaupungin rakennettujen kohteiden inventointikortit

Kartta 15 Maiseman tilallisuus
Maastotietokanta: Kouvolan kaupunki, MapInfo-tietokanta, 2015

Kartta 16 Ympäristöhäiriöt
Maastotietokanta: Kouvolan kaupunki, MapInfo-tietokanta, 2015

Kartta 17 Reitit ja toiminnot
Liikuntapaikkojen- ja alueiden palveluverkkoselvitys, Kouvola, 2012

http://kartta.kouvola.fi/

www.maps.google.fi

Kartta 18 Julkinen liikenne

Kartta 19 Kouvolan keskeisen kaupunkialueen osayleiskaavan rajaus
www.kouvola.fi

Kartta 20 Ote Kouvolan rakennemallista
Kouvolan kaupunki. 2012. Kouvolan kaupungin rakennemalli, Rakennemallikartta

Kartta 21Kaavoitus
http://kartta.kouvola.fi/

Kouvolan kaavoituskatsaus 2015

Kartta 22 Ote Kymenlaakson Maakuntakaavasta
Kymenlaakson maakuntakaava, taajamat ja niiden ympäristöt, 2010

Kartta 23 Kaavoitetut viheralueet
Kouvolan keskeinen kaupunkialueen osayleiskaava, liite 8

Kouvolan karttapalvelu, kartta.kouvola.fi

Kymenlaakson maakuntakaava, taajamat ja niiden ympäristöt, 2010

Kartta 24 Väestöntiheys
Maastotietokanta: Kouvolan kaupunki, MapInfo-tietokanta, 2015

© YKR/SYKE ja TK 2013

Kartta 25 Maanomistus
Kouvolan kaupunki, MapInfo-tietokanta, 2012

Kartta 26 Asukkaiden kehitystoiveet
Maastotietokanta: Kouvolan kaupunki, MapInfo-tietokanta, 2015

Kouvolan keskustavisioprojektin pehmoGIS-kysely kevät 2012, Mapita

Kartta 27 Reittilinjaus
Maastotietokanta: Kouvolan kaupunki, MapInfo-tietokanta, 2015

Kartta 28 Reitin liittyminen ympäristöön
Maastotietokanta: Kouvolan kaupunki, MapInfo-tietokanta, 2015

Kartta 29 Reitille saapuminen
Maastotietokanta: Kouvolan kaupunki, MapInfo-tietokanta, 2015

Kartta 30 Visio alueen ominaispiirteistä
Maastotietokanta: Kouvolan kaupunki, MapInfo-tietokanta, 2015

Kartta 31 Reitin kohokohdat
Maastotietokanta: Kouvolan kaupunki, MapInfo-tietokanta, 2015

Kartta 32 - Kartta 34 Ensimmäinen, toinen ja kolmas rakennusvaihe
Maastotietokanta: Kouvolan kaupunki, MapInfo-tietokanta, 2015

Kartta 35 - Kartta 47 Suunnitelmakartat
Ortoilmakuvat, Kouvolan kaupunki

KUVAT

Kuva 1
Jarmo Varangan kokoelma. Postileima 10.11.1936. Poikilo-museot.

Kuva 2
Jorma Jääskeläisen kokoelmat

Nykytilan kuva: Minna-Maija Sillanpää

Kuva 3
Historiakuva: Julkaisija: Kuusankoski-Seura ry, Koppelinnotko, Koti mäkien sylissä, Kuusankoski-Seuran perinnejulkaisu nro 23, Kopijyvä oy Kouvola 2012, 978-952-99155-4-5, UPM-Kymmene Oyj. Kymin keskusarkisto

Nykytilan kuva: Minna-Maija Sillanpää 2014

Kuva 4
Historiakuva: Elimäen rakennuskulttuurikohteet, Kouvolan seudun kuntayhtymä, Maankäyttö 2003, Seppo Purho 1925

Nykytilan kuva: Minna-Maija Sillanpää 2014

Kuva 5
Kohteet: 7.1-7.6, 7.a: Elimäen rakennuskulttuurikohteet, Kouvolan seudun kuntayhtymä, Maankäyttö 2003, Tarja Simola 1996

Kohteet: 1.1, 6.1, 9.1, 1.2, 1.3, 1.c, 1.d: Kouvolan kaupungin kuva-arkistot

Muut kohteet: Minna-Maija Sillanpää 2012

Kuva 6 - Kuva 16
Minna-Maija Sillanpää, 2012-2015

Kuva 17
http://beltline.org/trails/eastside-trail/

Kuva 18
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6e/Pedestrian_street_in_Jyv%C3%A4skyl%C3%A4.jpg

Kuva 19

https://www.deutschland.de/en/topic/culture/town-country/the-renaturation-of-the-emscher

Kuva 20

http://www.grand-i-tour.de/de/duisburg-nord.html

Kuva 21

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b2/Tiger_%26_Turtle_1.jpg

Kuva 22

http://www.germany.travel/en/leisure-and-recreation/cycling/galerie-emscher-cycle-route.html

Kuva 23, Kuva 30, Kuva 36, Kuva 41, Kuva 46, Kuva 51
Viistoilmakuvat: Lentokuva Vallas Oy, 2014

Kuva 63, Kuva 69
Viistoilmakuvat: Lentokuva Vallas Oy

KAAVIOT

Kaavio 7
Kymenlaakson seutukaavaliitto, Kymenlaakson rakennuskulttuuri, 1992, Kotka, ISBN 952-9598-05-X