



HEINOLAN KAUPUNKI

YDINKESKUSTAN YLEISSUUNNITELMA

• • • • • • • • • •

Yleissuunnitelman tarkennukset ja lisäykset



Arkkitiedit Ali-Kovero
Suunnittelukeskus Oy

28.12.1999

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma

SISÄLLYS

ESIPUHE	2
YLEISTÄ	1
YLEISKUVAUS	2
KESKEISIMMÄT UUDISTUKSET JA MUUTOKSET EDELLISEEN YLEISSUUNNITELMAAN (15.6.1999)	2
KAUPUNKIKUVA JA TOIMINNAT	3
LIIKENNEVERKKO JA PYSÄKÖINTI	4
KATU- JA ALUEKOHTAINEN TARKASTELU	7
Tori	7
Kymenkartanonkatu	7
Savontie	8
Torikatu	8
Virtakatu	8
Kaivokatu	9
Siltakatu	9
Lampikatu	10
Koulukatu	10
Kirkkokatu	11
Kauppakatu	11
Rantapuisto ja satama	12
Kirkon ympäristö	12
TOIMENPIDEOHJELMA	13
STRATEGIAT	13
YLEISSUUNNITTELU	13
TOTEUTUS	14
YKSITTÄISTEN HANKKEIDEN TOTEUTTAMISOHJELMA	14

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma

Esipuhe

Yleissuunnitelman tarkistus on laadittu saadun palautteen ja käytyjen keskustelujen pohjalta. Tässä raportissa käsitellään pääasiassa tapahtuneita muutoksia kesäkuussa päivättyyn yleissuunnitelmaluonnokseen. Tarkoituksena on ollut erityisesti perehtyä Savontien ja Kaivokatujen ympäristöön, mutta työn aikana tehtävä laajeni siten, että otettiin huomioon myös muualle keskustaankohdistuvat muutokset. Toisaalta työssä perehdyttiin myös jatkotoimenpiteiden ohjelmointiin ja eri hankkeiden sisältöön.

Jatkotyö tehtiin edellisten vaiheiden tapaan Keskustan kehittämisen ohjausryhmän alaisuudessa. Yleissuunnitelman tarkistus laadittiin saman työryhmän toimesta, joka on ollut mukana aikaisemminkin. Tämän suunnitteluvaiheen sopimus tehtiin Heinolan kaupungin ja Arkkitehdit Ali-Koveron välillä. Työhön osallistuivat myös Suunnittelukeskus Oy ja PopDesign.

Työhön ovat osallistuneet Heinolan kaupungin puolelta kaupunginarkkitehti Hartti Hämäläinen (vastuullinen vetäjä). Arkkitehdit Ali-Koveron edustajana ja työn vastuullisena suunnittelijana on toiminut arkkitehti Rauno Ali-Kovero. Suunnittelukeskus Oy:stä ovat osallistuneet DI Heikki Leppänen liikenneasian tuntijana ja suunnittelija Maria Kauppinen teknisenä avustajana. PopDesignin Pietari Visanti on vastannut havainnollistavien kuvien laatimisesta



Kaivokatu etelästä

Heinolan ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma

Yleissuunnitelmaan tehdyt tarkennukset ja lisäykset

Yleistä

Ydinkeskustan kehittämisprojektissa on aiemmin esillä olleeseen yleissuunnitelmaluonnokseen (15.6.1999) nähden tarkennettu joitakin osakohtia ja tehty lisäyksiä. Luonnoksen pohjalta on käyty lukuisia neuvotteluja ja pidetty esittelytilaisuuksia. Kuulemisprosessi on ollut varsin laaja, jota kuvaa liitteenä oleva taulukko kontaktitahoista (liite 1).

Suunnitteluprosessin aikana on korostunut keskeisin tavoite jäsentää liikenneverkkoa ja monipuolistaa keskustan toiminnallista rakennetta lisäämällä ydinkeskustaan uudisrakennuksia sekä parantamalla olevan rakenteen käyttömahdollisuuksia. Toisaalta pysäköintipaikkojen luonteva käyttö ja joustava asiointiliikenne ovat korostuneet. Tämän johdosta on tarkasteltu keskustaa kokonaisuudessaan koko liikenneverkon osalta, jota on käsitelty lähemmin liikenneverkon otsikon alla.

Yleissuunnitelmassa on keskitytty viihtyisyyden parantamiseen lähinnä ympäristöolosuhteita ja liikenneverkkoa kehittämällä. Tässä vaiheessa ei ole vielä paneuduttu ympäristörakentamisen yksityiskohtiin muuten kuin ideoimalla illustraatioiden kautta kaupunkikuvan tulevaa ilmettä.

Yksi tärkeimmistä uusista ratkaisuista on joukkoliikenteen toiminnallinen keskittäminen Kaivokadulle. Tällä pyritään joukkoliikenteen mahdollisimman hyvään ydinkeskustan palvelutasoon keskittämällä paikalliset, seudulliset ja pitkänmatkan reitit samalle kadulle ja samaan keskustaterminaliin, jolloin linja-autojen vaihdot sujuvat joustavasti. Suunnittelun kuluessa on oltu yhteydessä liikenneministeriön asettamaan kansalliseen matkakeskustoimikuntaan. Toimikunta on ollut kiinnostunut seuraamaan Heinolan kehittämismallia pilottihankkeena mahdollisesti muualle sovellettavaksi.

Yleissuunnitelmaan liittyen on erillisenä tehtävänä tarkastelu Kirkkopuiston aluetta. Yhdessä Jyränkölän kanssa Kirkon toiminnoilla on varsin laaja vaikutus ydinkeskustan itäosiin. Ydinkeskusta näinollen jakautuu selvästi kolmeen erityyppiseen vyöhykkeeseen:

*kaupalliseen torinympäristöön,
kirkonseutuun ja
rantapuistoon.*

Suunnitelma korostaa Heinolan pikkukaupunkiluonnetta ja historian saatossa muodostunutta pienmittakaavaista kaupunkikuvaa. Toisaalta suunnitelmalla kehitetään pyöräilyverkostoa ja kaupunkitoimintojen saatavuutta erityisesti kevyenliikenteen näkökulmasta. Toisaalta virkistyksen, kuntoilun ja kuntoutuksen merkitys korostuu matkailun lisääntyessä. Tämä vaikuttaa erikoisliikkeiden ja erilaisten viihtyisien ravitsemus- ja viihdepalveluiden kysyntään. Matkailijat arvostavat kaupunkikuvan ja –rakenteen mielekkyyttä ja viehättävyyttä. Keski-Euroopassa varsin yleiset pienet tai pienehköt matkailu- ja kylpyläkaupungit antavat viitteen esimerkistä jollaiseksi Heinolaakin voisi kehittää.

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma

Yleiskuvaus

Yleissuunnitelma on laadittu 1:500 pohjakartalle liitettyjen pohjapiirrosten yhdistelmälle. Esittämistapa kuvaa sitä kokonaisuutta, jossa ihmiset oleskelevat ja asioivat. Yhdistelmästä nähdään eri toiminnalliset tilanteet esim. huoltopihat, ajoyhteydet kadulta tontille, pysäköintijärjestelyt yms. Suunnitteluun vaikuttavat myös kunkin rakennuksen rakenteellinen tilajärjestely ja kulkureitit, joilla on vaikutusta katukuvan ominaisuuksiin esim. arkkitehtoniseen rakeisuuteen, kaupunkikuvalliseen virikkeisyyteen, toiminnalliseen vilkkauteen.

Suurten yksiköiden lähistöllä ympäristö koetaan useimmiten ikäväksi, mutta pienten erikoisliikkeiden katuosuuksilla vilkkaaksi ja mittakaavaltaan inhimilliseksi. Kooltaan pienehköt erikoisliikkeet tukevat toisiaan ja helpottavat asiakkaiden tuotevertailua ja muuta asiointia. Liikkeet antavat oman luonteensa kullekin kadulle ja korttelille. Tarkastelussa on arvioitu kunkin toiminnan tilat suhteessa nykyisiin tavoitteisiin. Tämän perusteella voidaan esittää toivomuksia tilanteen muuttamiseksi ja suunnitelmallisesti osoittaa paremmin toimivat tilat. Tämä tarkastelu on suuntaa antava, koska muuttopäätöksiin vaikuttavat monet muutkin seikat. Päätös on jokaisen yrityksen itse tehtävä ja käytävä konkreettiset neuvottelut.

Tilakohtaisella tarkastelutavalla voidaan määritellä kunkin toiminnan vaatimukset ja toiveet, jotka kohdistuvat liikkeen välittömään läheisyyteen, esim. kahviloilla on usein toive laajentua kadulle kesäisin. Tarkastelulla voidaan osoittaa myös tilojen välisiä yhteyksimahdollisuuksia korttelin sisäisiä kulkureittejä varten.

Yleissuunnitelmassa on pidetty kiinni aiemmin esitetyistä uudisrakentamisen tavoitteista. Suunnitelmassa on esitetty kahdeksan tonttia, tontinosaa tai kohdetta, joille voidaan rakentaa siten, että nykyiset pysäköintipaikat eivät vähene. Uudisrakentamisella pyritään tuottamaan toteutusajankohtana ajanmukaisia tiloja ja lisäämään asukkaiden määrää ydinkeskustassa ja sen välittömässä läheisyydessä. Tarkemman suunnittelun yhteydessä määritellään rakentamisen määrä ja toiminnan laatu.

Suunnitelma perustuu toteuttamisen vaiheistamiseen. Osa toimenpiteistä ovat riippumattomia muista toimista, mutta osa toimenpiteistä täytyy tehdä tietyssä järjestyksessä, jotta tulos olisi toiminnallisesti ja taloudellisesti järkevä. Tästä on enemmän toimenpideohjelmissa.

Yleissuunnitelma on tuottanut kullekin kadulle omaleimaisen luonteensa. Tämä on lähtökohtana tarkemmalle suunnittelulle, materiaalivalinnoille, valaistukselle ja mitoitukselle. Suunnitelmassa sinänsä ei ole otettu kantaa materiaaleihin tai muihin edellä mainittuihin osakointiin. Mitoitus ja katutilan jako on esitetty yleispiirteisesti. Esimerkinomaisesti on esitetty muutama yksityiskohta mahdollisesta ympäristön käsitteytävasta ja havainnekuva tulevasta tilannetta.

Keskeisimmät uudistukset ja muutokset edelliseen yleissuunnitelmaan (15.6.1999)

Aiemmin esillä olleeseen yleissuunnitelmaluonnokseen nähden keskeisin muutos on laajamittaisen linja-autoaseman poistaminen keskustasta. Kritiikki linja-autoaseman keskustasijaintia vastaan tuli varsin monelta taholta esille. Tämän johdosta kehitettiin Uumajan mallin mukaisesti keskustaterminaali, jossa kaikki julkisen liikenteen reitit kohtaavat ja informaatio annetaan kaikille reiteille tasapuolisesti, jolloin eri muotojen välillä on saavutettavissa synergiaetuja ja asiakkaan kannalta helppoja autojen vaihtoja. Sähköisestä reaaliaikaisesta informaatiojärjestelmästä on pääkaupunkiseudulla kokeilu käynnissä lähinnä paikallisbus-sien reittien varrella.

Linja-autoasemasta luopumisen myötä Kaivokadulle on voitu palauttaa ajoneuvojen läpiajomahdollisuus Kauppakadun ja Lampikadun välillä. Kirkkokadun molemmille puolille on tehty riittävät tilavaraukset sekä pitkänlinjan busseille että paikallisbusseille. Suunnitelmassa on varauduttu katosten ja informaatioelementtien rakentamiseen Kaivokadulle. Joulukuussa käydyissä lisäneuvotteluissa matkahuollon ja linja-autoyrittäjien kanssa päädyttiin vaihtoehtoiseen ratkaisuun, jossa linja-aurahti on mahdollista purkaa Kaivokadun pysäkillä. Nykyisen pysäköintipaikan kohdalle joudutaan tällöin rakentamaan erillinen linja-autojen ”pysäkkitasu”.

Siltakadulle on esitetty kirkonpuoleista pysäköintimahdollisuutta ruuhka-aikoja lukuun ottamatta, jolloin käytössä on kaksi kaistaa pohjoiseen. Tämä ratkaisu tehtiin kompromissina kuorma-autoilijoiden toivomuksesta sekä seurakunnan lausunnon perusteella, jossa toivottiin lisää pysäköintimahdollisuuksia kirkon ympäristöön.

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma

Koko keskustan liikenneverkon merkittävimmät muutokset ovat kevyenliikenteen sekä julkisen liikenteen reittien järjestelyissä. Aiemmin esitetyn Lampikadulle kääntymisen sijasta bussit ohjataan Rauhankadulle ja edelleen Siltakadun yli A. F. Airon kadulle, jotta välttyttäisiin kääntyvien bussien koukkaaminen viereiselle kaistalle vilkkaalla Lampikadulla. Ongelma tuli esille linja-autoilijoiden kanssa käydyssä keskustelussa.

Kauppakadun ja Siltakadun risteuksen toimivuutta on parannettu lisäämällä ja pidentämällä kääntyvien kaistoja. Tämä on kuitenkin vähentänyt jonkin verran pysäköintipaikkoja, mutta muuttamalla korttelin 14 tonteille 2 ja 6 sisäänajo tapahtuvaksi Kaivokadulta voidaan saada pari autopaikka lisää Kauppakadun pohjoisreunalle.

Kortteliin 15 on linja-autoaseman sijasta ehdotettu kahden normaalin kaupunkitalon rakentamista. Kirkkokadun varressa olevaan rakennukseen voidaan aikanaan toteuttaa linja-autoliikennettä palveleva yksikkö. Ensi vaiheessa nämä palvelutilat voisivat sijaita jossakin olemassaolevista tiloista Kaivokadun ja Kirkkokadun risteuksen lähellä.

Savontielle on annettu yleissuunnitelmaluonnosta katumaisempi luonne kuitenkin siten, että kevyenliikenteen käytössä oleva tila on maksimoitu. Eri vaihtoehdoista valittiin tähän yleissuunnitelmaan eniten pysäköintipaikkoja salliva versio.

Rantapuistoon päättyvät pysäköintikadut on suunniteltu uudelleen tarkemmalla mitoituksella ja pysäköintipaikkojen suuntaa muuttamalla. Kadut sinänsä ovat ahtaita, mutta niillä ei ole sujuvuutta vaativaa läpi-ajoliikennettä. Tilaa vaativat huoltoliikenteen kuorma-autot on otettu huomioon kääntymisurien ja lastauspaikkojen osalta ja esim. kirjastoautolle on varattu paikka Virtakadun alapäästä.

Polkupyörien pysäköintipaikkoja on lisätty strategisesti tärkeisiin solmukohtiin ja niitä on kaikissa Kauppakadun risteyksissä ja Kirkkokadulla. Kirjasto on tuonut omat tavoitteensa polkupyöräreittien ja pyöräteiden sijoittamiseen. Kirjastoon pääsy on luontevaa Virtakadun kautta. Pyöräilyä pyritään ohjaamaan ja keskittämään Kirkkokadulle, Virtakadulle ja ydinkeskustan eteläpuolella Rantapuistoon. Kevyenliikenteen reiteistä on laadittu erillinen koko keskustaa käsittävä verkosto.

Näiden lisäksi on tehty lukuisia pienempiä toimivuuteen ja kaupunkikuvaan liittyviä muutoksia.

Kaupunkikuva ja toiminnot

Kaupunkikuvan kannalta tärkeimmistä näkymäakseleista ydinkeskustasta rantaan on pidetty edelleen kiinni mitoitettaessa uudelleen rantapuistoon johtavia pysäköintikatuja. Myös Kirkkokadun akselia on kunnioitettu mm. istutuksia määriteltäessä ja kirkon ympäristöä suunniteltaessa.

Kaupunkikuvaan vaikuttavia tekijöitä on kartoitettu ja suunniteltu erityisesti havainnekuvia laadittaessa. Tätä kautta on pyritty havainnollistamaan niitä ideoita, jotka voisivat tulla kysymykseen toteutussuunnittelun yhteydessä. Kaupunkikuvaan vaikuttavat keskeisesti myös katutilaan rajautuvat rakennukset ja yksittäiset liikkeet. Suunnittelulla on haluttu löytää niitä keinoja, jotka korostavat kunkin kadun luonnetta ja parantaa niiden varrella olevien liikkeiden kannattavuutta ohjaamalla niiden läheisyyteen enemmän ihmisiä. Esimerkiksi Kaivokadun varrella olevat liikkeet eivät ole menestyneet toivotulla tavalla, vaan yrittäjät ovat vaihtuneet paikoitellen tiheästi. Linja-autoreittien keskustapysäkki vaikuttaa osaltaan ihmisten liikkumisiin ja sitä kautta Kaivokadun varrella olevien liikkeiden saavutettavuuteen.

Uudisrakennukset on suunniteltu osana mahdollisimman hyvin toimivaa kokonaisuutta. Kirkkokadun itäpäähän on suunniteltu kaksi uudisrakennusta, joiden yhteyteen tulisi yhteinen pysäköintihalli, johon tulisi ohjata myös yleistä pysäköintiä tai viereisten kiinteistöjen esim. Jyränkölän pysäköintiä. Tässä vaiheessa ei ole otettu kantaa kaavallisiin massoihin tai käyttötarkoituksiin. Esillä on ollut vain niiden mahdollinen monipuolinen käyttö, jossa asumisella on merkittävä osuus.

Torin pysäköintiä on ehdotettu sijoitettavaksi aikanaan paikallisbussien laiturialueen ja kirkkokadun alle ulottuvaan uudisrakennuksen pysäköintikellariin. Ennen uudisrakentamista aukiota voidaan käyttää pysäköintiin. Ratkaisulla voidaan parantaa keskustan kaupunkikuvallista arvoa ja liikkumisen turvallisuutta. Ensivaiheessa torilla olevia pysäköintipaikkoja ei kuitenkaan tulla siirtämään sieltä pois. Jatkossa torille ehdotetaan rakennettavaksi kioskeja ja muita kojuja kokoava kiinteä katos, joka samalla rajaisi sekä Savontietä että toritilaa.

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma

Liikenneverkko ja pysäköinti

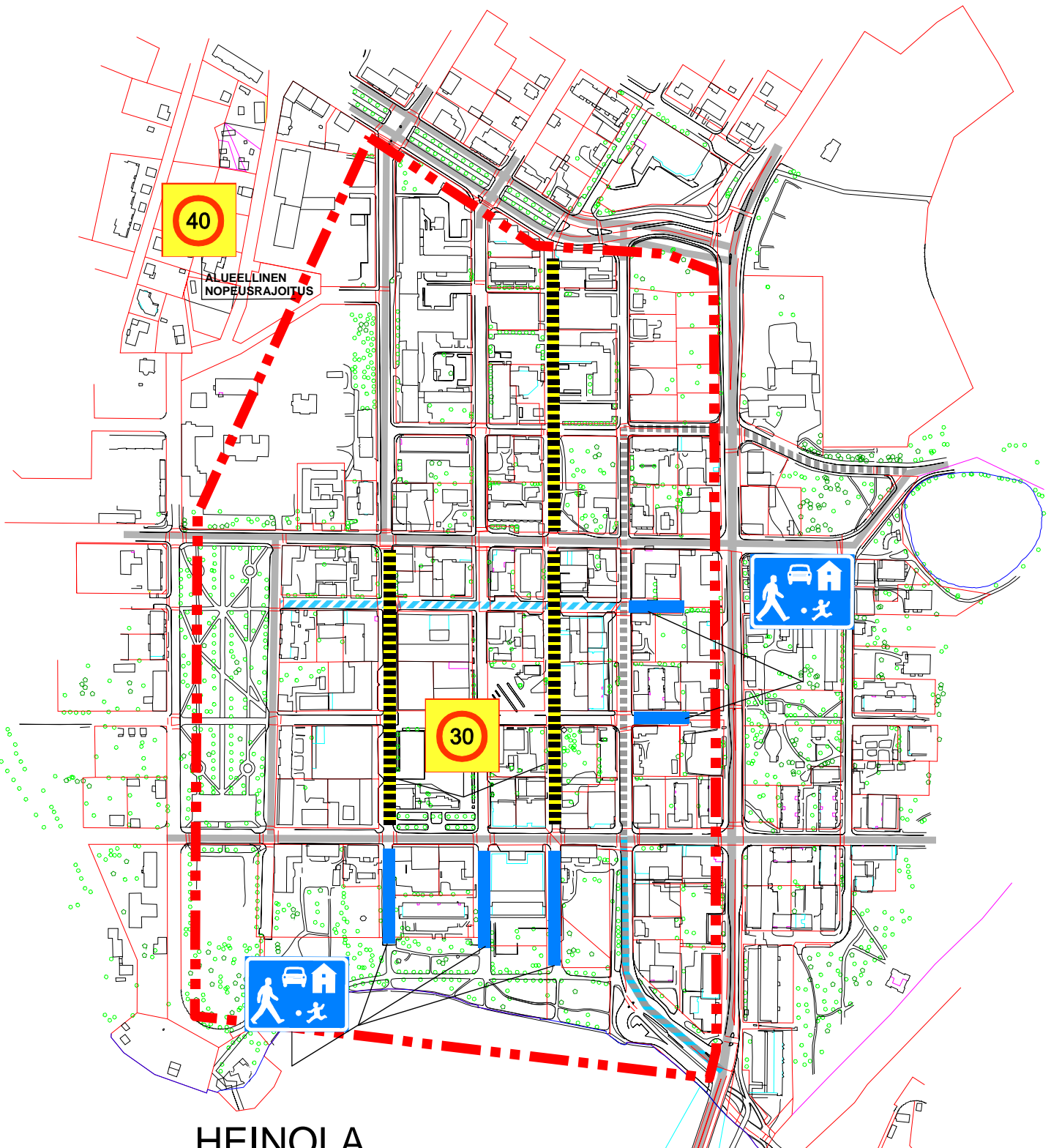
Liikenneverkon osalta on suunnitelma ulotettu koko keskusta-alueelle. Tällä on pyritty osoittamaan ydinkeskustan luonteva liittyminen muuhun keskustaan. Pääpaino on ollut suunnitella yhtenäinen polkupyöräverkosto. Tässä tarkastelussa on korostunut rantapuiston merkitys osana itä-länsisuuntaista yhteyttä. Kauppakatu on osoittautunut liian ahtaaksi erillisen pyörätien rakentamiseksi sen eteläpuoleiselle sivulle. Virtakatu ja Kirkkokatu olisivat keskeisimmät kevyenliikenteen väylät ydinkeskustassa.

Ajoneuvoliikenne ydinkeskustaan hoidetaan kehältä, jonka muodostavat Kauppakatu, Kymenkartanonkatu, Lampikatu ja Siltakatu. Tällöin korostuvat Siltakadulla Kauppakadun ja Lampikadun risteykset, joiden sujuvaan kanavointiin ja liikennevalojen toimintaan on jatkossa kiinnitettävä erityistä huomiota. Jatkosuunnittelun pohjaksi tulisikin tehdä ajanmukainen liikennelaskenta ja mahdollinen liikennevirtoja kuvaava simulointimalli, joiden avulla voidaan myös liikennevalojen ajoitus määritellä paremmin nykyistä liikennettä vastaavaksi.

Vaivattoman ja turvallisen jalkaisin asioinnin turvaamiseksi liikenne ohjataan keskustan pysäköintipaikoille esim. Koulukadulle ja rantaan johtaville pysäköintikaduille sekä pysäköintilaitoksiin. Yleissuunnitelman mukaan pysäköintipaikoille päästään luontevimmin keskustan kehän suunnalta. Ajo ohjataan Koulukadulta uuteen Kirkkokadun pysäköintihalliin, josta jalankulku johdetaan kiinteistöjen kautta Kirkkokadulle. Keskon kattopysäköintipaikalle päästään Kymenkartanon kautta, mikä edellyttää yksisuuntaisuuden poistamista. Kirkkokadun ollessa keskeinen itä-länsisuuntainen kevyenliikenteen väylä nykyiset pysäköintipaikat joudutaan poistamaan. Tätä edellyttää myös joustava huolto liikenteen sujuminen. Liikenteen uudella ohjauksella parannetaan myös Savontien ja Kirkkokadun risteyksen liikenteellistä toimivuutta erityisesti kevyenliikenteen näkökulmasta.

Kaivokadulle keskitetään joukkoliikenne, josta enemmän jäljempänä.

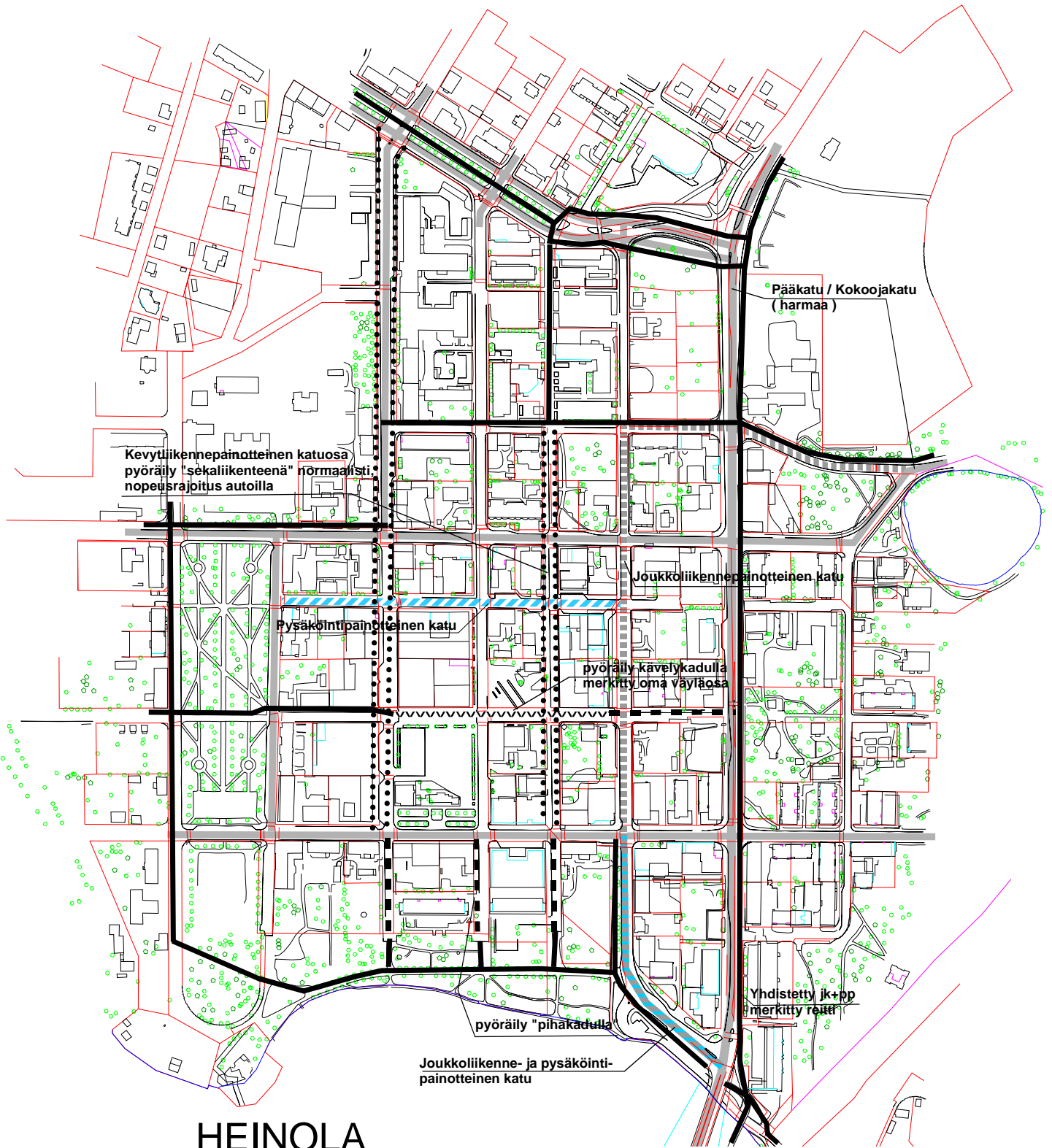
Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma




HEINOLA
KESKUSTAN KEHITTÄMINEN
NOPEUSRAJOITUSEHDOTUS

Arkkitiedit Ali-Kovero >
SUUNNITTELUKESKUS OY

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma



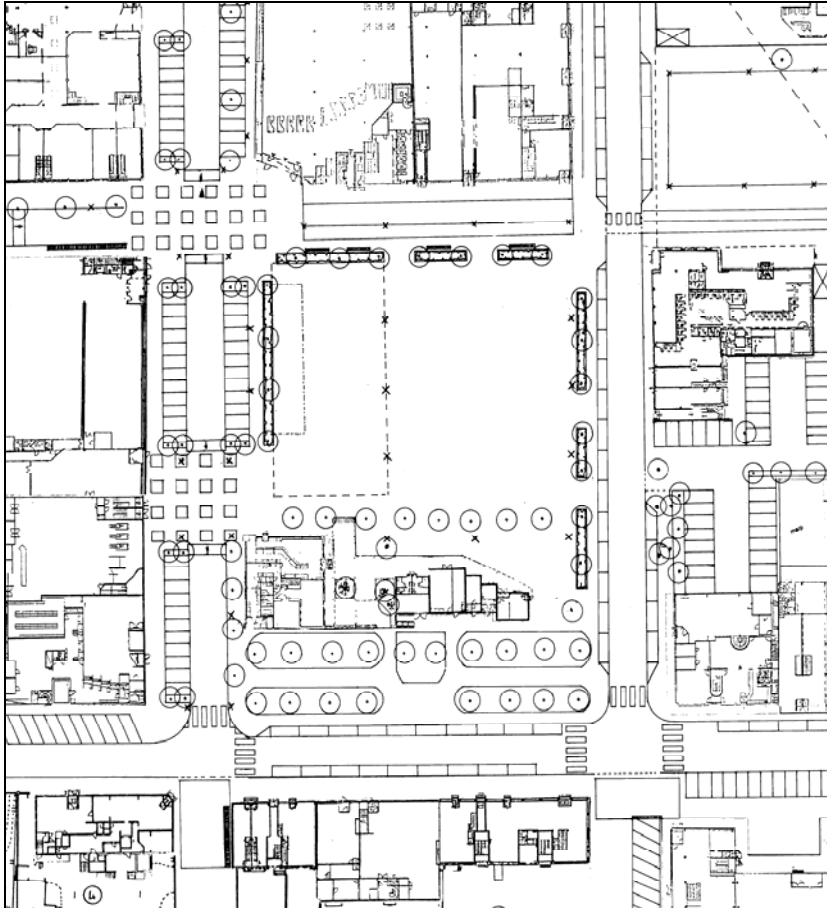
HEINOLA
 KESKUSTAN KEHITTÄMINEN
 POLKUPYÖRÄTIEVERKKO

Arkkitehdit Ali-Kovero
 SUUNNITTELUKESKUS OY

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma

Katu- ja aluekohtainen tarkastelu

Katu- ja aluekohtaisella suunnitelman kuvauksella on pyritty osoittamaan kunkin oma luonne ja sille tärkeitä ominaisuuksia ja tavoitteita.

**Tori**

Torin merkitys Heinolan keskustan ytimenä on nykyisin korostunut siten, että liikenne ja pysäköinti pakkautuvat torille tai sen laidalle. Tällä on vaikutusta myös liikkeiden kannattavuuteen ja tilojen vuokriin ja hintoihin. Yleissuunnitelmassa on osoitettu niitä mahdollisuuksia, joilla ihmisten liikkumista hajautetaan ja siten pyritään osoittamaan ydinkeskustahakuisille toiminnoille ja yrityksille uusia paikkoja ja ydinkeskustan laajentumiselle edellytyksiä pitkällä tähtäyksellä. Tällä kehityssuunnalla pyritään myös keventämään pysäköintipaikkojen kysyntää torilla, jolloin ne aikanaan voitaisiin poistaa ja nykyinen toripysäköintialue varattaisiin toritoiminnoille ja muille julkisille tapahtumille. Ensivaiheessa torin pysäköintipaikat kuitenkin jäisivät paikoilleen. Kiinteitä torikojuja varten Savontien varteen voitaisiin aikanaan kehittää erilaisia rakenteita kuten esim. kau-

punkikuvallisesti yhdistävä katos tai muu rakenne, jolloin päästäisiin kaupunkikuvaa rumentavista monenkirjavista erillisistä jäätelökioskeista, grilleistä ja muista siirrettävistä kojuista, joita ei varsinaisesti ole tarkoitettu kaupungin torille arvokkaaseen miljööseen. Tästä on esimerkkinä Sundsvallin torin laidalla oleva katos, jonka alla oli useita eri toimintoja. Tällainen rakenne rajaa myös tilaa ja luo ryhdikkyyttä kaupunkikuvaan.

Torin etelälaidalle on esitetty rajaava puurivi, jonka eteläpuolelle jää nykyisten torirakennuksien vyöhyke. Tällöin sitä voidaan kehittää hiukan vapaammin irti torin vaativasta miljöstä.

Kymenkartanonkatu

Kymenkartanonkatu on osa keskustan kehää, johon Kirkkokadun liikenne liitetään kaksisuuntaisesti. Savontien puoleinen korttelinosuus varataan polkupyörien pysäköintialueeksi. Ajoneuvoliikenne ei jatkossa ole mahdollista Savontielle. Katutilan jäsennöinti tehdään siten, että hälytysajoneuvot ja huolto-ajot voidaan hoitaa Savontien kautta tarvittaessa.

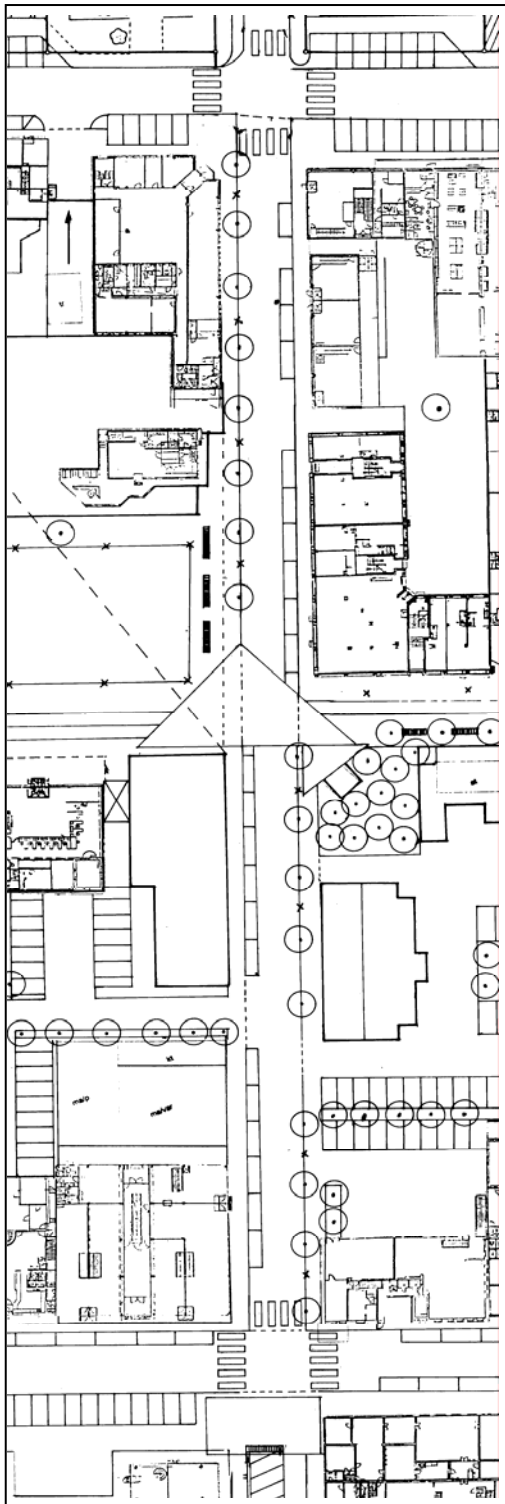
Pysäköinti muutetaan keskustan puoleiselle sivulle, jotta ihmisten ei tarvitse ylittää katua kävellessään torin suuntaan. Liikenteen joustavuutta on lisätty loiventamalla Lampikadun ja Kauppakadun kulmia. Tällä järjestelyllä Maaherranpuisto liitetään kiinteämmin osaksi keskustarakennetta. Tällöin puisto palvelee paremmin myös matkailua ja muidenkin kuin keskustan asukkaiden virkistystä.

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma

Savontie

Savontietä voi luonnehtia kevytliikennepainotteiseksi pysäköintikaduksi. Keskustalle tärkeistä pysäköinti-paikoista ei ole tingitty, vaan niitä on jopa lisätty uusien poikittaispysäköintipaikkojen vuoksi nykyiseen paikkamäärään nähden. Kevytliikenne koetaan tärkeäksi erityisesti läheisten koulujen takia. Yleissuunnitelmassa on ennen kaikkea pyritty löytämään sellainen perusratkaisu, joka olisi toimiva näiden kahden käyttäjäryhmän näkökulmasta.

Savontien ja Kirkkokadun risteys on kartalla neulankärjellä pistettävä kaupungin ydinpiste. Siksi risteys



on yleissuunnitelmassa muutettu aukiomaiseksi kävelyalueeksi, jonka yli autolla saadaan ajaa, mutta erityistä varovaisuutta noudattaen. Aukio yhdistää diagonaalisesti kaksi keskustan päivittäistavarakaupan ”veturia” sekä torin ja Poppelin kauppiastavaratalon toisiinsa. Savontieltä ei kuitenkaan pääse kääntymään länteen päin Kirkkokadulle. Tämä keventää autojen liikennemäärää siten, että risteysalue voidaan päällystää kävelykadulle luonteenomaisilla materiaaleilla. Osuusliike Hämeenmaan julkisivua on viimeisessä remontissa parannettu, mutta se haittaa edelleen liian isona yksikkönä kaupunkikuvan ”rakeisuutta”. Tämän johdosta on pysäköintipaikkojen väliin istutettu uusia puita jaksottamaan katukuvaa ja peittämällä perspektiivisesti nykyistä yksitoikkoista julkisivua. Parantamisen varaa on myös Keskon ja Postin julkisivujen käsittelyssä.

Torikatu

Torikatu säilyy lähes nykyisellään keskeisenä huolto- ja ajoneuvokatuna. Meritan huolto- ja pysäköintiliikenne ohjataan jatkossa Torikadulta, jolloin Virtakadun liikenne kevenee kevyenliikenteen eduksi. Liittymä voidaan tehdä yhteiseksi Padasjoen säästöpankin kiinteistön kanssa ja lisätä muutama autopaikka kadun varteen.

Torikadun Rantapuiston puoleinen osuus on suunniteltu pysäköintikaduksi vinopysäköintiruuduilla.

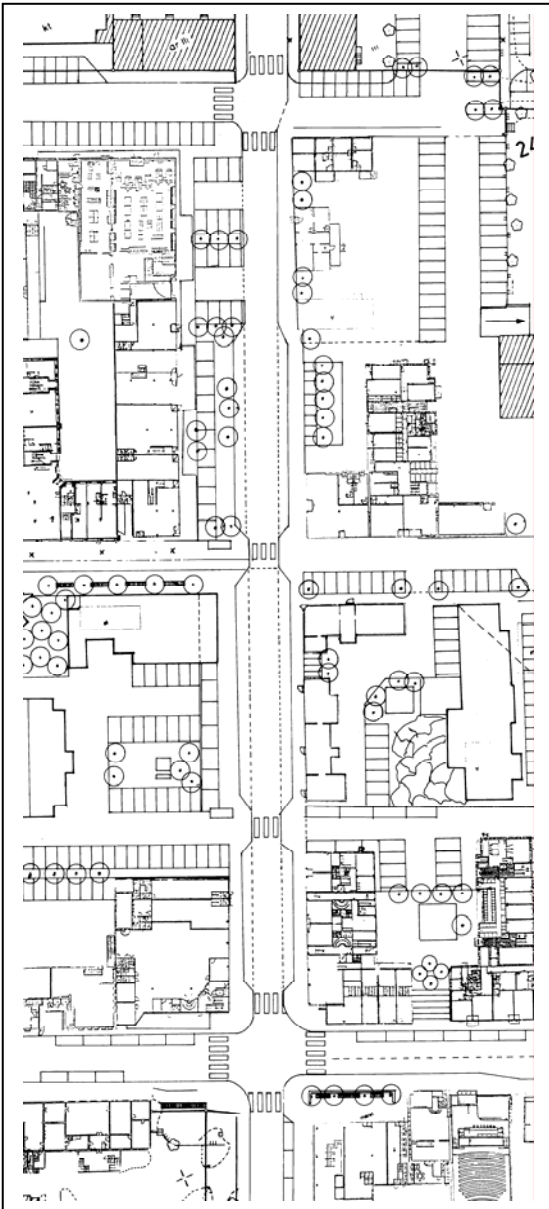
Virtakatu

Virtakatu on Kirkkokadun ohella keskeinen kevyenliikenteen verkoston osa. Katu on myös tärkeä ajotie viereisille kiinteistöille ja liikkeiden asiakkaille. Tämän perusteella katua ei ole voitu suunnitella yksinomaan kevyenliikenteen käyttöön. Kadun muuttaminen kaksisuuntaiseksi parannetaan asiointiliikenteen sujuvuutta. Pyörätievaraus on Virtakadun pohjoispäässä kadun länsipuolella ja Kirkkokadusta etelään kadun itäpuolella. Kirkkokadun ja Virtakadun risteuksen tuntumaan on sijoitettu merkittävä määrä pyörien pysäköintipaikkoja. Kadulle istutetaan tarkemmassa suunnittelussa mitoituk-sen niin salliessa puurivit pyörätien puolta noudattaen.

Asiointia varten on pysäköinti sallittu vain kadun toisella puolella. Tällä on saatu kevyenliikenteen tarvitsema lisätila turvallista liikennöintiä varten. Katupysäköintiä voidaan vähentää paikallisbussien alueelle tulevien uusien pysäköintipaikkojen takia.

Rantapuistoon päättyvä kadun osuus on mitoitettu pääasiassa kevyenliikenteen reitin liittymäosuudeksi rantapuiston itä-länsisuuntaiseen verkon osaan. Pysäköinti on mahdollista suuntaamalla pysäköintipaikat varsin voimakkaasti vinoon. Tämä helpottaa myös autopaikkojen käyttöä ja luo turvallisemman peruutuskulman suhteessa pyöräilijöihin ja jalankulkijoihin. Tilallisesti katu on varsin ahdas vinopysäköinnille, mutta tarkalla mitoituksella ja suunnittelulla paikat on mahdollista rakentaa yleissuunnitelman mukaisesti.

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma

Kaivokatu

Linja-autoaseman säilyttäminen ainakin ensivaiheessa nykyisellä paikalla antaa mahdollisuuden kehittää Kaivokatua tehokkaana joukkoliikennekatuna ja monipuolisia palveluja tarjoavana eri reittien keskeisenä vaihtopysäkinä. Kaivokadun eteläosan merkitys keskustaan suuntautuvana liikennereittinä vähenee, kun Kauppakadun ja Lampikadun risteyskäsiä parannetaan ja Siltakadulta liikenne ohjataan opasteilla näiden kautta. Kaivokadun eteläosaa voidaan kehittää pysäköintikatuna ja kadun itäpuolisten korttelien kipeästi kaipaamia pysäköintipaikkoja voidaan rakentaa. Paikat palvelevat myös uutta Rantatoria ja Rantapuistoa. Pysäköintipaikat luovat oivan mahdollisuuden ohjata kesäteatterin menijät kävelen upean puiston halki. Elokuvateatterin esitysten aikana kaivataan myös lähellä olevia pysäköintipaikkoja.

Kirkkokadun molemmin puolin on Kaivokadun länsireunalle esitetty katosten sarjaa, jotka toimivat linja-autojen odotussuojana. Kirkkokadun risteykseen ja eteläpuolen katoksen päähän on suunniteltu informaatiopylvästä, josta käy ilmi kaikkien lähiajan linja-autovuorojen reaaliaikainen tuloaika keskustapysäkillä. Tieto helpottaa bussia käyttäviä tehostamaan asiointiaan ja tästä hyötyvät myös lähikauppiat.

Koulukadun risteuksen tuntumaan on varattu erillinen pysäköintialue korostamaan viereisen kadun luonnetta pysäköintikatuna. Pysäköintialueen mitoitus on tehty siten, että Alkon huoltoajo on mahdollista hoitaa ilman erityisjärjestelyjä. Lisäpaikat korvaavat Kirkkokadun kulmasta häviäviä pysäköintipaikkoja.

Linja-autoreittien kulku on ohjattu nykyisen Lampikadun sijasta Rauhankadulle ja liittymä Siltakadulle avataan vain julkiselle liikenteelle. Liikenne ohjataan edelleen A. F. Airon katua pitkin Lampikadulle ja linja-autoasemalle.

Tämän yhteyden tullessa ajankohtaiseksi voidaan myös Rauhankadun kevyenliikenteen reitin osaa parantaa liittämällä se helpommin Siltakadun itäpuolella olevaan pyörätiehen. Myös Reuman suuntaan voidaan kevyenliikenteen reittiä parantaa osana pyörätieverkoston.

Kaivokatu tulee varata kiertotieksi Siltakadun perusparannuksen yhteydessä. Tämä luo kadun rakentamisen ajoittamiselle tiettyjä puitteita.

Siltakatu

Siltakadun luonne on muuttunut huomattavasti sitten valtatieaikojen. Katu on kuitenkin edelleen keskeinen kaupungin sisäinen pääkatu. Siltakadun liikenteen sujuvuuden takaamiseksi liikennelaskenta tulisi ajantasaistaa. Toimivuus voidaan testata erityisellä liikenteen simulointimallilla, jonka avulla liikennevalot voidaan ajastaa ja kääntyvien kaistojen mitoitus varmentaa. Myös opastuksella on oma merkityksensä liikennekäyttämiseen. Keskustaan suuntautuva liikenne ohjataan opastein Kauppakadun ja Lampikadun kautta nykyisten Kaivokadun ja Laaksokadun sijasta. Tällä pyritään vähentämään liikennettä erityisesti Kaivokadulla, jolloin kapasiteetti voidaan käyttää mahdollisimman tehokkaasti joukkoliikenteen ja pysäköinnin hyödyksi.

Kirkon kohdalla on pohjoiseen päin suuntautuvan liikenteen käytössä kaksi kaistaa ruuhka-aikoina. Iltaisin ja viikonloppuisin Siltakadun itäpuoli on suunniteltu pysäköintikäyttöön, mikä helpottaisi kirkon ja Jyränkölän pysäköintiongelmia. Mitoituksessa on kuitenkin otettava huomioon parannettava pyörätieyhteys Siltakadun itäpuolella.

Kirkon aluetta käytetään osana kevyenliikenteen reittiä keskustan ja harjun välillä. Tällöin korostuu Kirkkokadun ja Siltakadun risteys suojatienä. Kirkon alueella yhteys on suunniteltu nykyistä selvempänä. Sii-

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma

hen tähtää myös ajatus rappusten ja muurin uusimisesta Siltakadun rajalla. Myös Kirkkopuiston käyttöä kaupunkilaisten virkistyspuistona voitaisiin jatkossa tutkia. Tällöin Kirkkokatu vahvana kevyenliikenteen yhteytenä yhdistäisi Maaherranpuiston ja Kirkkopuiston.

Lampikadun risteuksen maankäyttöä on suunniteltu tarkistettavaksi, sillä risteyksestä on muodostumassa toinen merkittävistä liikenteen solmukodista ja keskustan porteista Kauppakadun risteuksen ohella.

Siltakadun perusparannuksen yhteydessä uusitaan myös kunnallistekniikka, jolloin katu joutuu varsin kauan olemaan vajaatehoinen ja siksi työnaikaiseksi kiertotieksi olisikin varattava Kaivokatu. Tämä vaikuttaa osittain eri osakokonaisuuksien toteuttamisjärjestykseen.

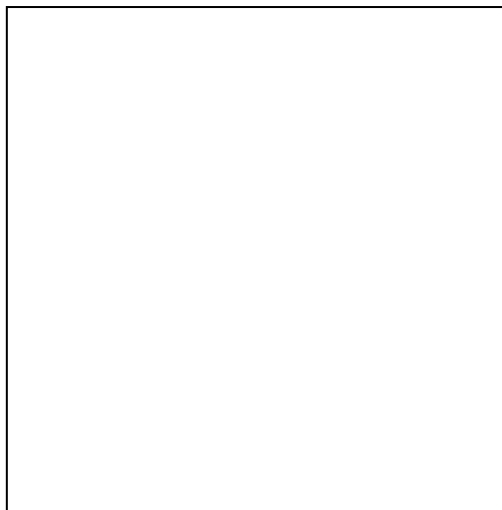
Lampikatu

Lampikatua kehitetään ajoneuvoliikennettä korostaen osana kaupungin pääkatuverkkoa. Keskustaan kääntyviä varten on varattu omat kääntymiskaistansa, jotta liikenne ei hidastuisi turhaan ja reitti keskustaan koettaisiin sujuvaksi. Kaistajärjestelyistä tulee hieman kiemurtelevia tilanahtauden takia, mutta tässä on painauduttu ensisijaisesti liikenteen häiriöttömyyteen.

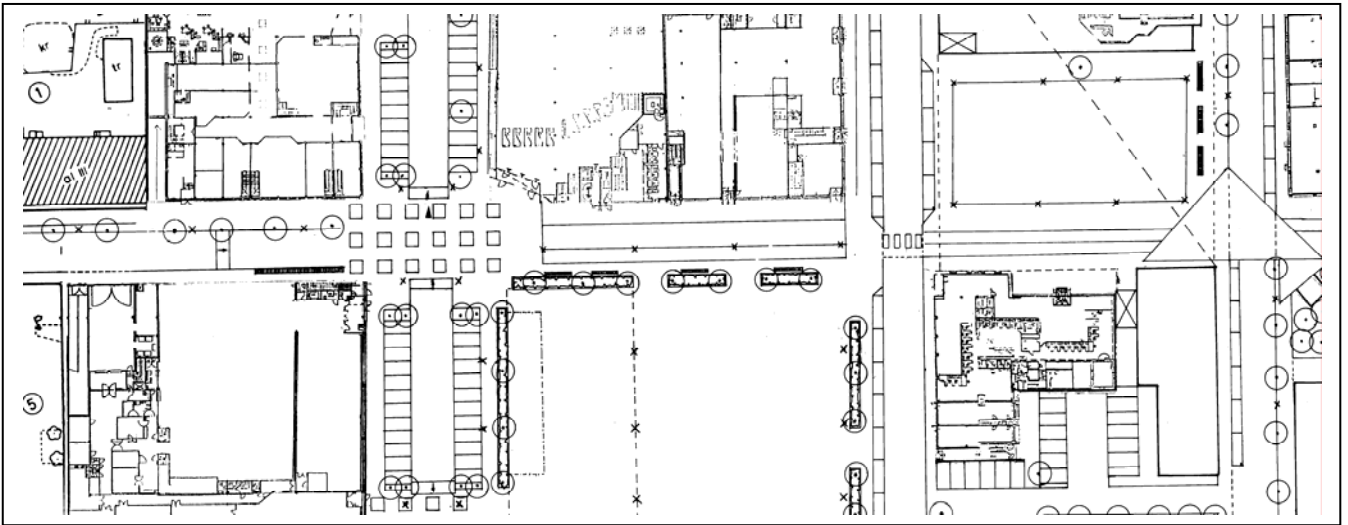
Joukkoliikenteen uuden reitin myötä Lampikadulle kääntyvät linja-autotkaan eivät enää ”terrorisoi” länteenpäin suuntautuvaa liikennettä. Katu tulisi olemaan etuajo-oikeutettu.

Koulukatu

Koulukatua kehitetään pysäköintikatuna, mikä tarkoittaa poikittaispysäköintiä lähes koko kadun pituudelta. Vain länsipäässä käytettävissä oleva tila ei anna tähän mahdollisuutta. Itäpäässä kadun luonne muuttuu enemmän pihakatupainotteiseksi, koska se palvelee lähes yksinomaan viereisiä tontteja. Kohde on liian etäällä ydinkeskustan pysäköintipaikkatarvetta ajatellen.



Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma



Kirkkokatu

Kirkkokatu profiloituu lähes puhtaana kävelykatuna, jolla huoltoajo olisi sallittu. Seinänvierialue tulee kiinteistöjen käyttöön. Tästä on toteutumassa Torin kohta, joka parannetaan uuteen muotoonsa osana Osuusliike Hämeenmaan remonttia yhdessä viereisen kiinteistön ja kaupungin kanssa.

Nykyisen paikallisbussiaseman paikalle on suunniteltu aukio, jonka pohjoislaudalle rakennetaan uudisrakennus, jonka laajuus ja käyttötarkoitus suunnitellaan tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä. Aukion suuruutta tai rakennuksen paikkaa ei ole tässä vaiheessa haluttu määrätä. Periaate kuitenkin on, että rakennus tulisi olemaan toiminnoltaan monipuolinen kaupungin keskustaan soveltuva ja mitoiltaan ympäristöön istuva rakennus. Asumista tulisi suosia ylemmissä kerroksissa.

Rakenteen kannalta oleellista on sijoittaa pysäköintihalli uudisrakennuksen, aukion ja Kirkkokadun alle yhdistämään Meritan kiinteistön ja uudisrakennuksen. Hallista voidaan osoittaa paikkoja usealle eri kiinteistölle ja siten helpottaa rahoitusta. Ennen uudisrakentamista aluetta voidaan käyttää tilapäisesti pysäköintiin.

Virtakadun ja Kaivokadun välille rakennetaan uudisrakennus kadun eteläpuolelle siten, että Virtakadun kulmassa olevat näyttävät koivut säilyvät vaalimassa omalta osaltaan Heinolan vihreyttä. Tälle Kirkkokadun osalle keskitetään polkupyörien pysäköinti ns. pyörä-bussi työmatkaliikennettä varten.

Kirkkokadun itäpää on luonteeltaan pihakatu, jolla on poikittaispysäköintiä ja ajomahdollisuus uudisrakennusten alle rakennettavaan pysäköintihalliin. Uudisrakennuksista toinen on puhtaasti asuintalo ja Siltakadun varrelle tulevassa talossa olisi alakerroksissa liike- ja työpaikkatoimintoja ja ylemmissä kerroksissa asuntoja.

Kirkkokadun valaistus hoidetaan uusilla kävelykaduille tarkoitetuilla valaisimilla. Pintamateriaaleina käytetään betonikiveä ja luonnonkiveä. Viimeistelyaste on korkea. Katu on suunniteltu siten, että se voidaan rakentaa vaiheittain.

Kauppakatu

Kauppakatu on luonteeltaan monipuolinen keskustan kehän osa ja kaupungin pääkauppakatu. Se kuvastaa Siltakadun risteyksestä asti kaupallisen keskustan sisääntuloväylää. Katu on luonteeltaan ajoneuvoilla-asiointikatu, jota reunustaa normaalit katupysäköintipaikat ja jalkakäytävät.

Kauppakatu jää poikkileikkausmitoitukseltaan lähes nykyiselleen. Suuria muutoksia ei ole esitetty yleissuunnitelmassa. Rantaan johtavien katujen risteysalueille on esitetty viistettyä reunakiveä, koska ko. ka-

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma

tujen taso nostetaan jalkakäytävien tasoon. Tällöin näihin risteyskohtiin voidaan rakentaa pienet aukiot, joita käytetään polkupyörien pysäköintiin.

Siltakadun risteuksen tuntumassa liikenne kanavoitetaan eri kaistoille käytettävissä olevan tilan puitteissa. Sujuvuuden takaamiseksi kadun eteläpuolella olevat nykyiset pysäköintipaikat joudutaan poistamaan piempien kaistajärjestelyjen vuoksi.

Museon viereen on suunniteltu pyörien pysäköintialuetta, joka palvelisi erityisesti elokuvateatteria ja Kauppakadun itäpäähän liikkeitä.

Kauppakadulle on suunniteltu uutta valaistusta, jolla on selkeä kaupallinen luonne. Valaisinkalusteet uusitaan ja ne sallivat erilaisten kaupallisten mainosten ja muiden sesonkikoristeiden ripustamisen.

Länsipäässä kadun luonne muuttuu siten, että kadun pohjoispuolelle pysäköintipaikat on sijoitettu vinottain. Tämä mahdollistuu siksi, että liikennemäärä pienenee verrattuna kadun itäpäähän. Tällä turvataan myös postin tarvitsemat autopaikat kadulta.

Rantapuisto ja satama

Heinolan merkittävien sisäntulonäkymä aukeaa etelästä tultaessa silloilta kohti keskustaa. Erityisen painoarvon tässä näkymässä luovat Rantapuisto ja satama. Vesi on auki koko vuoden vuolaan virran takia ja siten se luo varsin poikkeuksellisen miljöön Suomen olosuhteissa.

Rantapuisto ei kuitenkaan yhdisty luontevasti toiseen Heinolan merkittävään viheralueeseen, Harjuun. Tä-

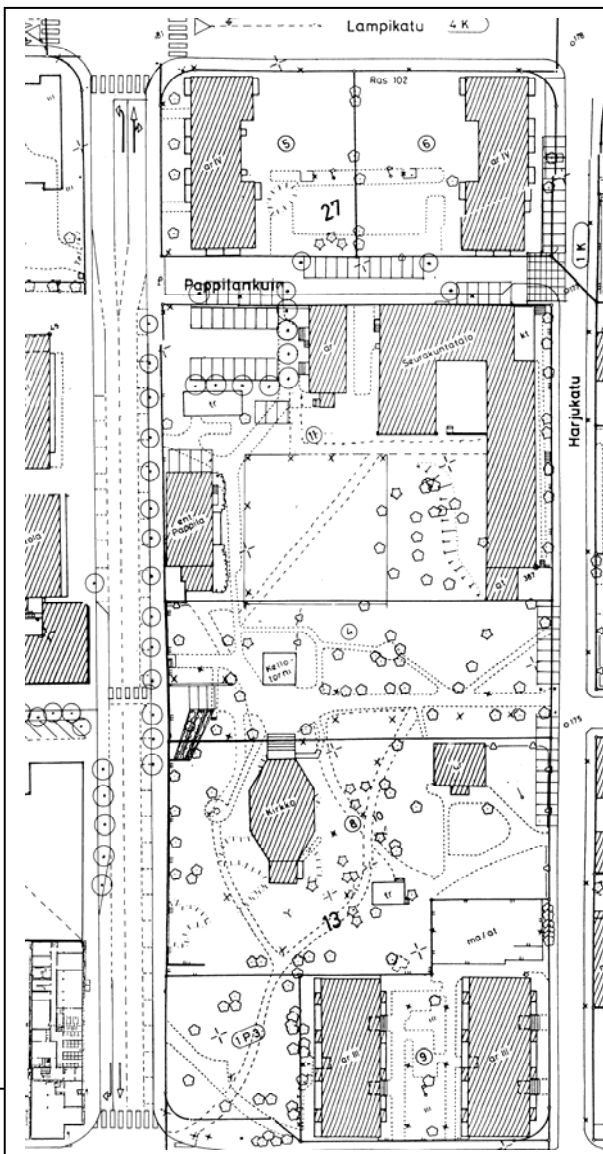
män vuoksi keskustan kehittämissuunnitelmassa on kiinnitetty erityistä huomiota Rantatorin ilmeen muuttamiseksi ja yhteyden rakentamiseksi rautatiesillan rinnettä ylös harjulle. Aiheesta on tehty erillinen suunnitelma opinnäytetyönä.

Satamassa ollaan tekemässä muutoksia Kananiityn uuden kotisataman laajentuessa. Tällöin voidaan matkailua palvelevan turistiveneliikenteen olosuhteita parantaa ja vierasvenepaikkoja lisätä. Heinolaa voitaisiin tällöin markkinoida venereittien tärkeänä poikkeamis- ja palvelusatamana sekä ympäristön kesäasukkaiden veneelläasointisatamana. Muutosten ja uudelleenrakentamisen myötä voitaisiin selvittää venelaitureiden sijoittamista paremmin näkymän osaksi keskustan suunnasta. Vierasvenepalvelujen sijoittamista kesäteatterin yhteyteen tulisi selvittää.

Kirkon ympäristö

Kirkon ympäristö liitetään kiinteämmin kaupunkirakenteeseen, mikä tarkoittaa mm. kävely-yhteyden parantamista harjun suuntaan vesitorin portaille. Toisaalta seurakunnan toivomukset pysäköintipaikkojen lisäämisestä vaikuttavat viereisten katujen ja alueiden suunnitteluun esim. Harjukadulle kirkkopuiston kohdalle. Myös Siltakadulle lisätään pysäköintipaikkoja ruuhka-aikojen ulkopuolella. Pappilakuja muutetaan pihakaduksi, johon sijoitetaan uusia pysäköintipaikkoja. Näiden lisäksi seurakunta on valmis parantamaan alueensa kaupunkikuvallista ilmettä rakentamalla uudelleen Pappilan aita ja Kirkkopuiston muuri. Alueen sisäisiä yhteyksiä ja osa-alueiden käyttöä tehostetaan ja muutetaan vastaamaan paremmin alueen historiallista arvoa.

Kirkkopuiston käyttöä osana kaupunkilaisten virkistyspuistojen ketjua tullaan selvittämään. Uusia yhteyksiä ja aitojen purkua tutkitaan ja puiston käyttöä julkisuusteisena virkistysalueena selvitetään. Kirkon



Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma

ympäristöstä laaditaan oma erillinen selvityksensä ja siinä otetaan huomioon erityisesti kirkon alueen sisäiset toiminnalliset vaatimukset.

Toimenpideohjelma

Toimenpideohjelma on useiden toisiaan tukevien osaprojektien kokonaisuus. Ohjelma rakentuu kolmeen tasoon: **strategia-, yleissuunnittelu- ja toteutustaso**. Toimenpidekokonaisuudelle ehdotetaan yhtä teemaa *virikistyksen, kuntoilun ja kuntoutuksen* ympärille, jossa matkailulla ja monipuolisella palvelurakenteella on keskeinen rooli. Tätä toteutusta yleissuunnitelma omalta osaltaan viitoittaa.

Heinolalla on hyvät mahdollisuudet profiloitua ”tervekaupunkina”. Heinolalla on pitkät perinteet virkistys- ja kylpyläkulttuurissa ja Vierumäki on kuuluisa urheilijoiden ja kuntoilijoiden piirissä. Reuman sairaalassa on tietotaitoa terveydenhoidolliseen kuntoutukseen. Kaupungin sijainti harjun ja läpi talven vapaana virtaavan Jyrängön virran risteyksessä antaa kaupungille ympärivuotisen mahdollisuuden palvella kaikkia virkistystä, kuntoilua ja terveyttä arvostavia kansalaisia asukkaina, matkailijoina ja asiakkaina muiden Heinolan ympäristön ja elinkeinoelämän vahvuuksien ohella.

Tervekaupunki-teemalla on matkailullinen leima. Ideana on tarjota kaupunkilaisille ja myös ulkomaisille turisteille vaihtoehto vaalia terveyttään vapaa-aikoina, lomilla ja lyhyemmällä virkistysmatkoilla. Työmatkaliikunta hyvien pyörä- ja kevyenliikenteen reitteineen muodostavat kiinteän osan tervekaupunki-ideaan. Tässä mielessä keskustan kehittäminen on tärkeä osa uuden profiilin terävöittämisessä.

Tervekaupunki vaatii ympäristöltään (*vinokirjaimilla kirjoitetut viittaavat erillishankkeisiin*):

- Luontevia virkistäytymis- ja kuntoilureittejä sekä viihtyisiä puistoja ----- *Kansallinen kaupunkipuisto-aiheeseen liittyvät erillishankkeet.*
- Toiminnallista monipuolisuutta ----- *Tervekaupunkistrategia sekä elinkeino-ohjelma*
- Yhteistyötä ja suunnitelmallisuutta, jossa kootaan kaupungin ja yksityisten/yhteisöjen hankkeita -----*keskustan yleiskaava, asemakaavat ja muut infrastruktuurin järjestelyt*

Hankekokonaisuus sisältää yllämainitulla tasoilla seuraavia osahankkeita, joita täydennetään keskustelujen ja lausuntojen pohjalta:

Strategiat

- Tervekaupunkivision/-skenaarion luominen tavoitteelliseksi ohjeeksi
- kaupunkistrategia, joka rakentuu tervekaupunkiteeman ympärille ja josta valtuusto tekee periaatepäätöksen
- Kaupunkiohjelma, joka on operatiivinen usean vuoden toteuttamista ohjaava päätösasiakirja
- Keskustan yleiskaava, joka kokoa suunnitelmalliseksi kokonaisuudeksi eri hankkeita ja säätelee maankäyttöä ja toimii juridisenä ratifiointiasiakirjana tehdyistä päätöksistä.
- Elinkeino-ohjelma, jossa määritellään kehitettävät elinkeinonhaarat ja vahvistettavat yritysclusterit
- Ympäristön kehittämisohjelma, jolla tähdätään viihtyisään kaupunkiympäristöön ja puistojen vetovoimaisuuden kasvattamiseen (liittyy mahdolliseen Heinolan Kansallinen kaupunkipuisto-asemaan)

Yleissuunnittelu

- Keskustan asemakaavanmuutokset

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma

- Liikenneverkko selvitys ja muut liikenneselvitykset ja –suunnitelmat
- Pyörätieverkon yleissuunnittelu
- Satamajärjestelyjen, palvelujen ja vesireittien suunnittelu

Toteutus

- Siltakadun uudistukset
- Linja-autoaseman järjestelyt
- Kaivokadun ympäristösuunnittelu
- Savontien uudistus
- Virtakadun uudistus
- Kirkkokadun uudistus
- Kauppakadun uudistus
- Valaistusjärjestelyt
- Istutusten ohjelmointi
- Kadunkalusteiden suunnittelu

Yksittäisten hankkeiden toteuttamisohjelma

Osa hankkeista vaatii toteutuakseen tiettyä järjestystä ja osa on toisistaan riippumattomia.

Pyöräteiden merkitseminen ja rakentaminen on yksi ensimmäisistä toimenpiteistä Kirkkokadun länsipään kaksisuuntaiseksi muuttamisen ohella.

Siltakadun uudistaminen on odottanut koko keskusta-alueen osalla tehtäviä kehittämispäätöksiä. Keskeisen liikenneväylän liikennejärjestelyt tulee tarkistaa katuverkkoratkaisujen mukaisesti liikenteen sujuvuustavoitteita noudattaen. Katujaksolla toteutetaan yhtenäinen pyörätie itäreunalle jalkakäytävän yhteyteen. Liikennevalot ohjausjärjestelmineen tulisi uusia nykyistä ja tulevaa ohjaustarvetta palveleviksi. Vuonna 1997 tehtyjä ohjelmatarkeitä (ei rakennettu) ei enää kannata korjata, vaan koko liikennevalo-ohjatuille jaksolle tulisi toteuttaa nykyistä (sekä tulevaa) liikennetilannetta ja katuverkon kehittämistavoitteita vastaavat liikennevalot.

Linja-autoaseman tilanne edellyttää päätöstä, jossa ydinkeskustaan ei tuoda täysimittaista linja-autoasemaa vaan se säilytetään ydinkeskustan ulkopuolella (esim. nykyisellä paikalla) ja Kaivokadua kehitetään palveluiltaan korkeatasoisena vaihtopysäkkien paikkana (Keskustaterminaali). Kaivokadulle ohjataan kaikki bussireitit ja rakennetaan uudenaikaiset pysäkki- ja opastusjärjestelyt. Tässä yhteydessä määritellään myös terminaalin palvelutaso esim. lipunmyynti, informointi jne. Lopullinen linja-autoaseman sijoittaminen jätetään toistaiseksi tulevaisuudessa harkittavaksi. Vaihtoehtoina ovat nykyisen rautatieaseman viereisen paikan kehittäminen logistisena keskuksena varsinkin, jos junaliikennettä aiotaan kehittää Lahden ja Heinolan välillä. Toisena vaihtoehtona on sijoittaa linja-autoasema nykyisen paloaseman paikalle, kun se aikanaan siirretään muualle. Näiden lisäksi on esitetty myös muita vaihtoehtoja, mutta ne eivät ole osoittautuneet riittävän käyttökelpoisiksi, mikäli noudatetaan Matkahuollon asettamia tavoitteita laitureiden määrästä. Uuden paikan valitseminen ja rakentaminen on kuitenkin niin pitkällä tulevaisuudessa, ettei lopullista päätöstä voida tässä yhteydessä vielä tehdä. Tämä kuitenkin edellyttää nykyisen linja-autoasemarakennuksen perusparantamista ja sen ympäristön uudelleenjärjestelyjä, joissa otetaan huomioon myös Lintutarhan tarpeet sekä yhteydet ympäristön virkistysalueille ja –palveluihin. Yhtenä vaihtoehtona on tuotu esille Matkahuollon ja linja-autoyrittäjien taholta mitoitukseltaan vaatimattomampi mutta toiminnoltaan monipuolinen keskustan linja-autoasema nykyisen Kaivokadun pysäköintialueen paikalle. Tämä ei kuitenkaan estä Kaivokadun kehittämistä yleissuunnitelman mukaisesti ja linja-autoasema-

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma

n/keskustaterminaalin toiminnallinen ratkaisu jää hankesuunnittelun yhteyteen, joka ajoittuu Siltakadun muutostöiden jälkeen.

Linja-autoaseman sijoituspäätös vapauttaa nykyisen paikallisbussiaseman muuhun käyttöön. Myös tontti 15/5 voidaan suunnitella uudelta pohjalta. Nämä edellyttävät asemakaavanmuutosta ja yhtenäistä Kirkkokadun ympäristösuunnitelmaa yhteistyössä yksityisten maanomistajien ja muiden intressiryhmien kanssa.

Nykyisen paikallisbussien laiturialueen kaavaillun aukion ja uudisrakennukseen on suunniteltu uutta keskustan pysäköintihallia, joka tulisi myös Kirkkokadun alle kiinni Meritan kiinteistöön, joten se palvelisi useaa kiinteistöä ja keskustassa asioijia. Hallin toteutuessa voidaan torin pysäköintialueesta luopua ja varata se esim. suunnitelman mukaisesti torin erilaisten kiinteiden katuojien sijoituspaikaksi yhtenäisen katoksen alle. Pysäköintihalli ohjaisi keskustaan tulevaa liikennettä Lampikadun kautta Koulukadulle helpottaen siten Savontien liikennöintiä erityisesti kevyen liikenteen näkökulmasta. Ennen uudisrakennuksen rakentamista voidaan aluetta käyttää pysäköintiin.

Heinola-Instituutin kanssa voidaan selvittää mahdollista tuotteiden myyntipistettä keskustapysäkkien viereisiin puutaloihin, mikäli nykyisen omistajan kanssa päästään sopimukseen. Tilat soveltuvat erinomaisesti pienimuotoiseen käsitöiden myyntiin ja näyttelytoimintaan. Nykyisen toimijan ja tontinomistajan kanssa on ollut esillä idea siirtää kodinkonekauppa parempiin tiloihin ja ehdolla ovat olleet uudisrakennukset Kirkkokadun varrella. Kirkkokatu voidaan toteuttaa osina kunkin rakennushankkeen yhteydessä.

Kirkkopuisto ja kirkon ympäristö parannetaan osana keskustan kehittämisprojektia. Kirkkokadun akselin suuntaista kävely-yhteyttä parannetaan ja Siltakadun muuri ja Pappilan aita uusitaan. Kirkkopuisto avataan osana kaupungin puistojen ketjua ja kaupunkilaisten virkistyskäyttöön. Sillä on myös tärkeä kaupunkirakenteellinen merkitys itäisenä vastaparina Maaherranpuistolle Kirkkokadun akselilla.

Savontie voidaan muuttaa kevytliikenne- ja pysäköintipainotteiseksi kaduksi erillishankkeena. Sillä ei ole oleellisia vaikutuksia muiden osahankkeiden toteuttamiseen.



Arkkitehdit Ali-Kovero

Kauppakadun ja Siltakadun risteykseen tarvitaan pitemmät kääntymiskaistat ja joustavammat tonttilliittymät. Harjun eri osia yhdistävä silta Tommolankadun yli tulisi olemaan Kauppakadun näkymän päätteeksi.

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma



Torimiljö muuttuu ja pysäköintipaikat korvautuvat aikanaan keskustan pysäköintihallilla. Katoksen alle kerätään nyt irrallaan olevat kiinteät torikioskit



Savontie muuttuu kevytliikennepainotteiseksi pysäköintikaduksi.

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma



Kaivokadun uusi ilme linja-autojen palvelutasoltaan monipuolisena vaihtopysäkinä



Kirkkokadun ympäristö voidaan toteuttaa kävelykaduksi kortteleittain rakentamisen ja uudistusten yhteydessä. Kirkkopuiston yhteyttä parannetaan mm. uudistamalla muuri ja rakentamalla uudet portaat.

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma

28.12.1999

ESITTELYTILAISUUDET, LAUSUNNOT JA MUUT KONTAKTIT				3.6.99/hh		
				7.6.99/hh		
				2.8.99/hh		
NRO	TOIMENPIDE	PV	KOHDERYHMÄ	PALAUTE	PV	HUOM!
1.	esittely	10.5.1999	lehdistö ja radio			Lahden radio, stt ja ESS ja IH
2.	esittely	10.5.1999	kaupunginhallitus			Ali-Kovero ja Hämäläinen
3.	tiedottaminen	19.5.1999	valtuustoryhmät			raportti 1 kpl/ryhmä
4.	keskustelutilaisuus	20.5.1999	yrittäjät ja kiint. omistajat		3.6.1999	WPK:n talolla, Nokelainen, Räsänen
5.	lausuntopyyntö	24.5.1999	Poliisi/H.Kangas		24.6.1999	
6.	keskustelutilaisuus	25.5.1999	ammattiautoilijat		9.6.1999	WPK:n talolla, Leppänen, Ali-Kovero
7.	keskustelutilaisuus		kaupunkilaiset		16.6.1999	WPK:n talolla, Ali-Kovero
8.	lausuntopyyntö	27.5.1999	P-H liitto/Barman	lausunto	29.6.1999	
9.	lausuntopyyntö	24.5.1999	maaseutultk	lausunto	27.5.1999	ka ltk:n kokouksessa 27.5.1999
10.	lausuntopyyntö	24.5.1999	koulutuslatk			
11.	lausuntopyyntö	24.5.1999	Metsälautakunta			
12.	lausuntopyyntö	24.5.1999	sosiaaliltk	lausunto	9.6.1999	
13.	lausuntopyyntö	24.5.1999	ympäristöltk	lausunto	15.6.1999	
14.	lausuntopyyntö	24.5.1999	kulttuuriltk			
15.	lausuntopyyntö	24.5.1999	palo- ja pelastusltk	lausunto	22.6.1999	
16.	lausuntopyyntö	24.5.1999	terveysltk	lausunto	22.6.1999	
17.	lausuntopyyntö	24.5.1999	rakennuslautakunta	lausunto	17.6.1999	
18.	lausuntopyyntö	24.5.1999	vapaa-aikaltk			
19.	keskustelutilaisuus	14.6.1999	ula-taxi			WPK:n talo pj Hannu Himanen 0400-351407
20.	lausuntopyyntö	8.6.1999	Heinola-seura	lausunto	8.6.1999	pj Pekka Saarinen/Mauno Laakso
21.	tiedoksi	8.6.1999	YM/ Leena Silvferberg			lähetetty raportti
22.	tiedoksi	8.6.1999	arkkit. Heikki Miettinen			
23.	lausuntopyyntö		tekninen lautakunta			etukäteisinfo ennen lausuntoa
24.			Alko	kirje	29.6.1999	
25.	keskustelutilaisuus		Vesänen/autonkuljettajat			Simo Ruohtula 0400-846 262
26.	info ja kesk.tilaisuudet	16.-18.6	kiinteistönomistajat			kahdenkeskiset neuvottelut

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma

28.12.1999

Hanke	Tavoite	Keinot	Tulokset	Ajoitus	Vaiheistus ja osatehtävät	Kustann.
Tervekaupunkivisio/skenaario	Tavoitteellinen Heinolan kehittämisidea	Skenaarioselvityksen laatiminen ja seminaarien pitäminen	Kaupunginhallituksen päätös ohjeeksi hallintokunnille ottaa huomioon skenaarion tavoitteet	Käynnistys vuoden 2000 alussa, kesäkuu n. 4-5 kk		50000
Kaupunkistrategia, Kaupunkiohjelma	Skenaarion mukaisen hallinnollisen suunnitelman laatiminen	Kaupunkiohjelma	Hallintokuntien toimintasuunnitelmat ja vuosittaiset talousarvio	Aloitukset keuhällä 2000 ja "päivitys kunkin vuoden talousarvion yhteydessä"	koordinointi konsultointi	55000
Keskustan yleiskaava	Tavoitteena on laatia suunnitelmallinen kokonaisuus, joka koskee keskustan eri kortteleiden maankäyttöä, liikennettä sekä toimintoja	Yleiskaavan laatimisprosessi, joka ratifioi keskustan kehittämisprojektin tulokset	Yleiskaava	vuoden 2000 alku ja kesto on n. 2 v	Kaupungin omana työnä, konsultointi ja asiantuntijasuunnittelu	250000
Elinkeino-ohjelma	Tavoitteena on monipuolistaa työllisyyttä parantavaa ja monipuolistavaa yritystoimintaa sekä kehittää kaupallisia palveluja vastaamaan kehittämisstrategian mukaisia tavoitteita	Elinkeino-ohjelma laaditaan normaalina hallinnollisena hankkeena	Elinkeino-ohjelma, joka tarkistetaan ja täydennetään vuosittain	Vuosittainen elinkeinosektorin työ	konsultointi	40000
Ympäristön kehittämisohjelma	Tavoite on kehittää Heinolan puistoja ja virkistysalueita ja luoda kaupungille luonteva virkistysreitistö ja virkistysalue-verkko (liittyy mahdolliseen Heinolan kansalliseen kaupunkipuisto-asemaan)	Hankkeiden ohjelmointi, puistoverkoston suunnittelu, kasvillisuuden koordinoitu istutus- ja hoito-ohjelma	Ohjelmointi sisältää Rantatorin suunnitelmat, liittämisen Harjun alueeseen, kirkkopuiston suunnittelu sekä linjaturhan alueen suunnittelu	Suunnitelmat laaditaan vuoden 2000 aikana ja vuoden 2001 alussa, arvioidu kestoeri hankkeiden osalta on yhteensä useita vuosia. Työ hoitetaan vuosittain hankeohjelman ja taloudellisten voimavarojen mukaan	Työ tehdään pääosin kaupungin omana työnä, Heinolan seurakuntayhtymän toimesta, joihin liittyy konsultointia ja erityissuunnittelua	320000
Keskustan asemakaavanmuutokset	Tehdään kaupungin ja tontinomistajien kanssa kortteli- ja tonttikohtaisesti yhteiset tavoitteet. Pyritään toteuttamisen kannalta sopiviin kokonaisuuksiin	Yhteistoiminnalla laaditaan yksittäisiä asemakaavanmuutoksia tarpeen mukaan. Tarvittaessa laaditaan kaupungin ja yksityisten tontinomistajien kesken kaavoitussopimuksia	Asemakaavan muutokset	Ensimmäiset asemakaavanmuutokset aloitetaan vuoden 2000 aikana	Omana työnä, apuna yksityisen sektorin palkkaamat suunnittelijat	
Liikenneverkkoselvitys	Tavoitteena on liittää yleiskaavatyöskentelyyn koko keskustan liikenneverkkosuunnitelma, jossa simuloidaan liikenteen sujuminen kaikissa risteyksissä, pysäköintipaikkojen riittävyys ja käytettävyys sekä kevyenliikenteen verkosto ja tarpeet.	Liikenneverkon toimivuus tarkistetaan laskennallisesti eri vaihtoehdossa, eri ajankohdina ja kasvavilla liikennemäärillä.	Liikenneväylien, risteysten kanavointi- ja mitoitusuunnitelma, pysäköintipaikkojen riittävyystarkastelu eri liikennemäärillä	Liikenneverkkoselvitys laaditaan yleiskaavoitukseen liittyen	konsultointi ja toimivuustarkastelut	80000
Pyörätieverkko	Tavoitteena on yhtenäinen ja riittävän hyvin opastettu sekä turvallinen pyörätieverkosto	Kevyenliikenteen verkkoselvitys	Tuloksena on pyörätienverkon puuttuvien osien toteuttamissuunnitelma.	Työ aloitetaan vuoden 2000 aikana	omana työnä keskustan kehittämisprojektin pohjalta	

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma

28.12.1999

Satamajärjestelyt ja vesireittisuunnittelu	Kananiityn sataman muututtua keskeisimmäksi kotisatamaksi vapautuu paikkoja Rantapuiston satamasta vierasveneiden käyttöön, jolloin mitoitus, rantatoiminnat ja laiturirakenteet tarkastellaan uudestaan. Vesireiteistä laaditaan opaskartta ja rantautumiskohteita kehitetään. Matkustajalaiva ja turistiveneiden laiturit ja palvelut.	Kansallinen kaupunkipuisto-hankkeiden yhteydessä selvitetään rantapuiston kokonaisuus, johon liittyy myös veneilyn ja vesiliikenteen tarpeet.	Vene- ja laivalaitureiden uudelleenjärjestely ja rantautumispaikkojen rakentaminen sekä opastusrakenteet ja informaatiomateriaali	Työ aloitetaan vuoden 2000 lopulla ja painottuu vuoteen 2001. Työ kestää n. 12 kk.	satamasuunnittelu reittisuunnittelu ja materiaalin painatus yms. Laitureiden ja palvelujen toteutus	70000 70000 200000
Siltakadun järjestelyt	Liikenneselvitykseen liittyy erityiskohteena Siltakadun järjestelyt ja tavoitteena on laatia liikennevalosuunnitelma vastaamaan eri liikennemääriä	Liikenneverkon kuormituksen selvittäminen; Liikennevalo- ja yleissuunnitelmien tarkistaminen sekä opastuksen muutokset. Kunnallistekniikan uudistaminen	Sujuvan liikenteen takaaminen eri liikennemuodoille ja liikennemäärille. Uusi kunnallistekniikka.	Työ on käynnissä ja toistaiseksi keskeytetty keskustan kehittämissuunnitelman ajaksi. Rakennustyöt käynnistetään vuoden 2000 lopussa	asiantuntijapalvelut liikennetutkimukset liikennevalosuunnittelu rakennussuunn. Kunnallistekn. suunn. omana työnä. toteutus	40000 100000 50000 200000 2200000
Linja-autoaseman järjestelyt	Kaupunkiterminalin kehittäminen ja nykyisen paikan uudelleenjärjestelyt yhteistoiminnassa Linutarhan kanssa sekä nykyisen asemarakennuksen perusparannus.	Laaditaan kaksiosainen suunnitelma joka, koskee Kaivokadun kaupunkiterminalia sekä nykyistä linja-autoaseman aluetta	Julkisen liikenteen palvelujen parantuminen sekä tehostuminen, uudistettu linja-autoasema.	Työ painottuu vuodelle 2001 ja kestää noin vuoden	ympäristösuunnittelu liikennesuunnittelu peruskorjauksen rakennussuunnittelu toteutus	40000 40000 60000 700000
Kaivokadun ympäristösuunnittelu	Linja-autoaseman järjestelyihin liittyvä koko kadun uudistaminen	Toteutussuunnittelu	Parantuneet pysäköintimahdollisuudet sekä julkisen liikenteen toiminnallisten edellytysten takaaminen.	Työ laaditaan yhdessä linja-autoaseman järjestelyiden kanssa ja kestää noin 4 kk	Asiantuntijapalvelut Toteutus I-a terminaali Kaivokadun eteläosa	30000 700000 400000
Virtakadun uudistus	Virtakatu muutetaan kevytliikennepainotteiseksi kaduksi, joka on osa pyörätieverkkoa. Liikenne muutetaan kaksisuuntaiseksi	Toteutussuunnittelu	Parantuneet olosuhteet kevytliikenteelle ja asiointipysäköinnille.	Työn ajankohta voidaan sovittaa käytettävissä oleviin resursseihin, mutta liikenteen osalta kaksisuuntaisuus tulee toteuttaa Kirkkokadun muutosten yhteydessä. Työ kestää n. vuoden.	Asiantuntijapalvelut toteutus	30000 650000
Kirkkokadun uudistus	Kirkkokadusta rakennetaan ydinkeskustan osalla kävelykatu ja ajoneuvojen kulku ohjataan Kymenkartanon kadulta	Kirkkokadun suunnittelu ja toteutus liitetään viereisten kortteleiden muutoksiin. Kirkkokadun länsipää voidaan muuttaa liikenne-merkkipäätöksellä kaksisuuntaiseksi.	Heinolan kävelykatu	Työ ajoittuu usealle vuodelle ja liittyy kortteleiden uudistusten aikatauluun. Ensimmäisenä toteutetaan Torin korttelin viereisen korttelin kiihteistöjen uudistuksiin	Asiantuntijapalvelut (osa suunnittelusta tehdään yksityisten toimesta) toteutus	150000 1200000
Kauppakadun uudistus	Kadusta kehitetään ydinkeskustan monipuolinen	Yhteistyössä yrittäjien	Uudistussuunnitelma sisältää	Työ alkaa hallinnollisella järjestäyty-	valaistussuunnittelu	50000

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma

28.12.1999

tus	asiointi- ja kauppakatu	kanssa laaditaan valaistus- ja kalustussuunnitelma sekä muu ympäristösuunnitelma	valaistuksen, muun kadunkalustuksen suunnittelun ja materiaalisuunnittelun	misellä ja rahoituksen järjestämisellä yhteisesti kaupungin ja yrittäjien kesken. Työ voisi alkaa vuoden 2000 alkupuoliskolla ja kestää noin 5 kk	toteutus	120000
Valaistusjärjestelyt	Kauppakadun lisäksi ydinkeskustan ja erityisesti torin valaistus tulee parantaa ja suunnitella koordinoitusti	Valaistussuunnittelu sisältää valaistuksen määrän ja muodon määrittämisen kaikkina vuodenaikoina ja kalusteiden visuaalisen suunnittelun	tuloksena on kaikkiin olosuhteisiin sopiva valaistusjärjestelmä, jossa otetaan huomioon valaistuksen tarve, valaistuksen kohteet, valaistuksen luoma tunnelma jne.,	Työ aloitetaan Kauppakadun kokeilusta ja samanaikaisesti pyritään tehostamaan torin valaistuskalusteiden tehoa.	suunnittelu toteutus	70000 300000
Kadunkalusteiden suunnittelu	Heinolalle omaperäisen kalustejärjestelmän kehittäminen, jossa otetaan huomioon paikalliset osaajat ja joka sallii niiden toteuttamisen vaihteiden riippuen katukohteen toteuttamisesta	Pyritään käyttämään jo nyt aloitettua eri intressiryhmien käyttämistä ja sitouttamista kalusteiden ideointiin ja toteutukseen	Toisiinsa sopivan kalustesarjan kehittäminen	toteutus on jo alkanut koululaisten pyörätelinesuunnitelman toteutuksella ja jatkuu eri kalusteiden suunnittelulla ja toteutuksella loppuvuodesta ja seuraavana vuonna	Suunnittelu ja koordinointi toteutus	100000 200000

HANKEKAAVIO

		Hanke	2000	2001	2002	2003	2004	
STRATEGIA	1	Tervekaupunkivisio/-skenaario	[Orange bar]					
	2	Kaupunkistrategia, Kaupunkiohjelma		[Orange bar]				
	3	Keskustan yleiskaava		[Orange bar]				
	4	Elinkeino-ohjelma		[Orange bar]	[Orange bar]	[Orange bar]	[Orange bar]	
	5	Ympäristön kehittämisohjelma		[Orange bar]	[Orange bar]	[Orange bar]	[Orange bar]	
YLEIS-SUUNNITT.	6	Keskustan asemakaavanmuutokset			[Yellow bar]	[Yellow bar]	[Yellow bar]	[Yellow bar]
	7	Liikenneverkkoselvitys	[Yellow bar]	[Yellow bar]				
	8	Pyörätieverkko	[Yellow bar]					
	9	Satamajärjestelyt ja vesireitit				[Yellow bar]	[Yellow bar]	
TOTEUTUS	10	Siltakadun järjestelyt	[Cyan bar]	[Cyan bar]				
	11	Linja-autoaseman järjestelyt			[Cyan bar]	[Cyan bar]		
	12	Kaivokadun ympäristösuunnittelu	[Cyan bar]	[Cyan bar]				
	13	Virtakadun uudistus		[Cyan bar]	[Cyan bar]			
	14	Kirkkokadun uudistus	[Cyan bar]	[Cyan bar]	[Cyan bar]		[Cyan bar]	
	15	Kauppakadun uudistus			[Cyan bar]	[Cyan bar]		
	16	Valaistusjärjestelyt		[Cyan bar]	[Cyan bar]			
	17	Kadunkalusteiden suunnittelu		[Cyan bar]		[Cyan bar]	[Cyan bar]	

Ydinkeskustan kehittäminen – yleissuunnitelma

28.12.1999



Heinolan vahvuuksiin kuuluu vesistön ja harjumaaston näyttävä vaikutus kaupunkirakenteseen ja maisemaan. Heinola on harvoja talvisten olosuhteiden kaupunkeja, jossa on sula vesi läpi talven. Kalastusmatkailulle se avaa erityisiä mahdollisuuksia varsinkin, kun kaupungissa on hyvin kehittyneet virkistyskalastuspalvelut.

Tervekaupunki-ajatukseen kuuluu myös avanto-uinti. Sulalla vedellä on kaupunkikuvallista merkitystä. Aihetta voidaan käyttää kaupungin markkinoinnissa haluttaessa osoittaa kaupungin eksoottinen luonne. Silan rakentamisella Tommolankadun yli voidaan harjun puistot liittää yhdeksi kokonaisuudeksi, jolloin riittävän pitkät ja monipuoliset talviset hiihtoladut voidaan toteuttaa aivan kaupungin ytimeen.