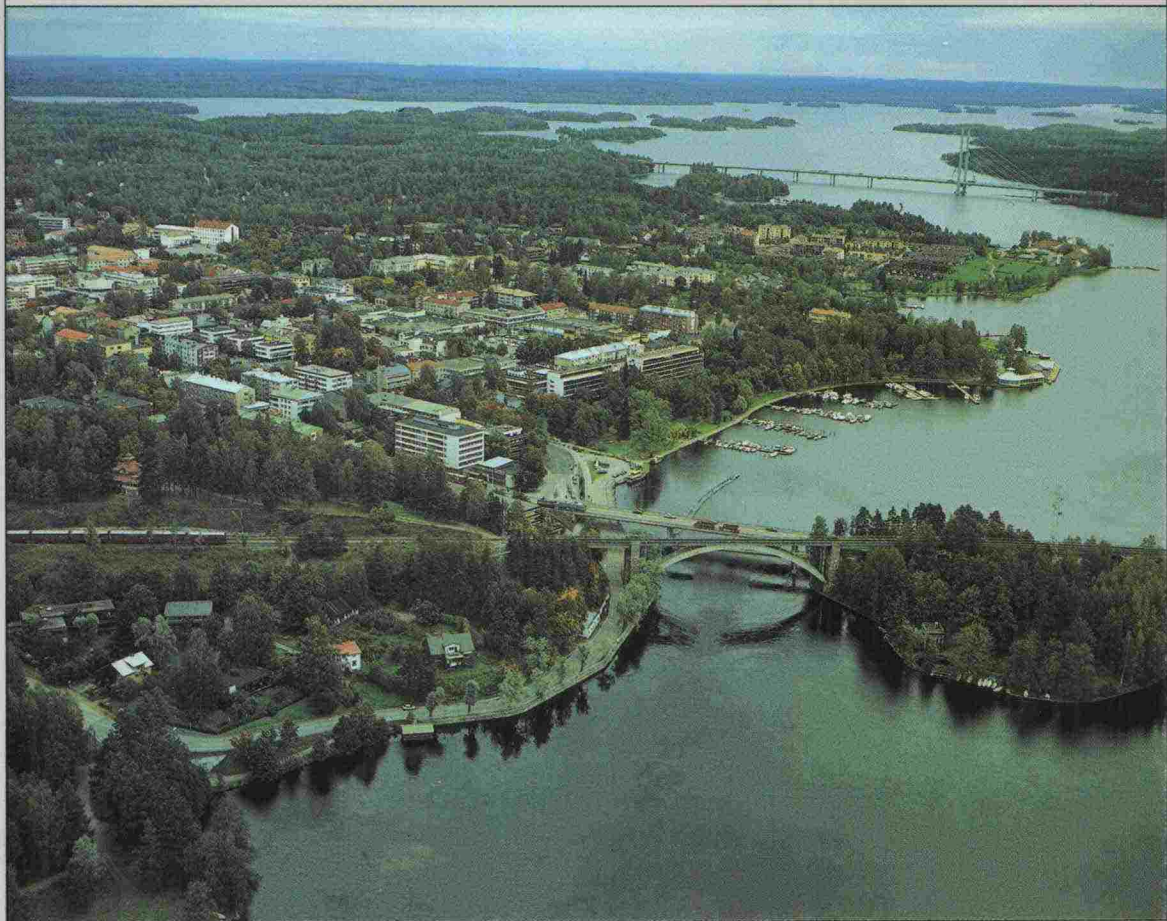




Tielaitos

S1 Tielaitoksen strateginen projekti

Ohikulkutien vaikutukset Heinolan kaupunkiseudulla



**Tielaitoksen
selvityksiä**

91/1995

Helsinki 1995

Keskushallinto

Tienpidon suunnittelu

Tielaitoksen selvityksiä
91/1995

S1 Tielaitoksen strateginen projekti

**Ohikulkutien vaikutukset
Heinolan kaupunkiseudulla**

Tielaitos
Keskushallinto, tienpidon suunnittelu

Helsinki 1995

ISSN 0788-3722
ISBN 951-726-171-3
TIEL 3200366
Oy Edita Ab
Helsinki 1996

Julkaisun kustannus ja myynti:
Tielaitos, hallinnon palvelukeskus,
painotuotepalvelut
Telefax (90) 1487 2652

Joutsenmerkin arvoinen paperi

Tielaitos
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puh. vaihde (90) 148 721

Ohikulkutien vaikutukset Heinolan kaupunkiseudulla. Tielaitos, tienpidon suunnittelu. Helsinki 1995. Tielaitoksen selvityksiä 91/1995, 48 s. + liitt. 28 s. TIEL 3200366, ISSN 0788-3722, ISBN 951-726-171-3.

Aiheluokka: 5,10

Asiasanat: ohikulkutiet, seuranta, liikenne, maankäyttö, elinkeinoelämä

Tiivistelmä

Heinolan ohikulkutie sisältyi vuonna 1967 valmistuneeseen Järvenpää - Lusi -moottoritien yleissuunnitelmaan. Heinolan ohittavalle tieosuudelle laadittiin tie- ja rakennussuunnitelma vuonna 1975. Tien toteuttamiseen tähtäävä suunnittelu käynnistyi vuonna 1987. Tie avattiin liikenteelle marraskuussa 1993, johon asti liikenne kulki Heinolan keskustan läpi Siltakatua pitkin.

Tämän työn tavoitteena on selvittää, mitä vaikutuksia Heinolan ohikulkutien rakentamisella on liikenteeseen, maankäyttöön, elinkeinoelämään, ympäristöön ja asukkaiden kokemuksiin. Työn yhteydessä laaditaan myös ohikulkutien vaikutusten pitkän aikavälin seurantaohjelma.

Työn tuloksena voidaan todeta, että pitkämatkainen liikenne on siirtynyt ohikulkutielle, mikä on vähentänyt Siltakadun liikenteen puoleen entisestä. Ohikulkutie palvelee parhaiten Heinolan läpikulkevaa liikennettä ja on erityisesti nopeuttanut ja sujuvoittanut loma- ja mökkiliikennettä. Näin ollen ohikulkutiellä ei ole suurta merkitystä paikalliselle liikenteelle tai erityisesti keskustahakuisille yritysten kuljetuksille ja toiminnoille.

Ohikulkutien rakentaminen on parantanut liikenneturvallisuutta Heinolan keskustassa sekä poistanut kesäviikonloppujen ruuhkat. Lisäksi Heinolan keskustan ympäristö on melu- ja päästöhaittojen vähentymisen kautta parantunut.

Ohikulkutien eteläiseen liittymään rakennetun Citymarketin vaikutuksesta suhteellisesti suurimmat päivittäistavarakaupan siirtymät arvioidaan tapahtuvan Heinolan maalaiskunnan alueilta, mutta myös Heinolan keskustasta ja lähialueiden pienistä kaupoista tapahtuvat päivittäistavarakaupan ostovoi-man siirtymät ovat merkittäviä.

Heinolan alueellisen laajenemisen pääsuuntana on keskustan eteläpuolisten, lähinnä Sinilähteen ja Sepänniemen asuntoalueiden täydennys- ja uudisrakentaminen. Maankäyttömallilla tehdyn ennusteen mukaan eteläisten asuntoalueiden kehittäminen houkuttelee väestöä enimmäkseen keskustan reuna-alueilta.

Asukkaiden kokemusten mukaan Heinolan ohikulkutie koetaan paikkakunnalla etäiseksi, eikä se sinänsä palvele heinolalaisia. Ohikulkutie ei juurikaan ole muuttanut kulutuskäyttäytymistä Heinolassa. Keskusta on edelleen tärkein ostospaikka, eikä sen autoitumista enää pelätä.

Liikennehankkeiden seurausvaikutukset tapahtuvat tietyllä ajajaksolla, jonka pituuteen vaikuttavat ennen kaikkea paikalliset tekijät. Seurannan tavoitteena on erottaa liikennehankkeen aiheuttamat todelliset muutokset muiden kehitysprosessien aiheuttamista vaikutuksista. Tämän työn seuranta tulisi tehdä noin 3-5 vuoden kuluttua. Vastuutahoina seurannan eri osatehtävissä ovat tielaitos ja kaupunki.

Impacts of the Bypass Road in the Heinola Urban Area. Finnish National Road Administration, strategic planning administration. Helsinki 1995. Publications of Finnish National Road Administration 911995, 48 pages. + 28 appendix pages. TIEL 3200366, ISSN 0788-3722, ISBN 951-726-171-3.

Keywords: Bypass road, monitoring, traffic, land use, economic life

Abstract

The Heinola bypass road was included in the general plan of the Järvenpää-Lahti motorway. This plan was completed in 1967. Final engineering for the road segment bypassing Heinola was prepared in 1975. Planning for implementation started in 1987 and the road was opened to traffic in November 1993. Until this time, traffic was directed through the Heinola city center along Siltakatu.

The objective of this study is to evaluate the impacts of the Heinola by-pass road on traffic, land use, economic life, environment and the conceptions of residents. Furthermore, a monitoring plan for the long-term impacts of the bypass road is included in the study.

As a result of the study, it can be stated, that long-distance traffic has shifted to the new bypass road which has reduced traffic volumes on Siltakatu by 50 %. The bypass road has most promoted the driving comfort of the traffic bypassing Heinola and has especially accelerated holiday and free time trips. Consequently, the bypass road has a minor significance to the local traffic and the transport functions of local companies.

The construction of the bypass road has improved traffic safety in the city center of Heinola and alleviated the congested traffic conditions especially during summer weekends. Furthermore, the living milieu of the Heinola city center has improved through the mitigation of noise and other emissions.

Major changes in retail sales (especially grocery sales) induced by Citymarket, which was constructed at the southern interchange of the by-pass road, are estimated to occur in the rural districts of Heinola. In addition, there will be significant changes in retail sales of the Heinola city center as well as the small grocery stores in the surrounding areas.

The forthcoming areas of new residential development include the Sinilähde and Sepänniemi areas located south of the Heinola city center. The development of these residential areas will mostly attract population from the fringes of the city center.

The residents of Heinola feel that the by-pass road is a distant route which does not serve the inhabitants of Heinola. The road has not significantly changed the consumer behaviour in Heinola. The city center is still the most important shopping district and the desolation of it is not feared anymore.

The impacts of the transport system changes have a time lag. The duration of it is primarily affected by local circumstances. The goal for the monitoring study is to distinguish between the actual impacts induced by a transport project and general development. The monitoring of this study should be performed in about 3-5 years. The responsible parties in the alternative subprojects include the Finnish National Road Administration, the Road Districts and the City of Heinola.

Alkusanat

Tielaitoksen keskushallinto yhdessä Kaakkois-Suomen ja Hämeen tiepiirien sekä ympäristöministeriön kanssa käynnisti keväällä 1995 selvityksen Heinolan ohikulkutien vaikutuksista alueen maankäyttöön, elinkeinoelämään ja liikenteeseen. Selvitys liittyy tielaitoksen strategiseen projektiin "S1 Liikenne ja maankäyttö".

Työtä on tielaitoksen tienpidon suunnittelusta valvonut arkkitehti Ulla Priha. Kaakkois-Suomen tiepiiristä työhön osallistuivat esisuunnittelun päällikkö Taru Potinkara ja ympäristöpäällikkö Anni Panula-Ontto-Suuronen, Hämeen tiepiiristä diplomi-insinööri Juha Sammallahti, ympäristöministeriöstä yli-insinööri Mauri Heikkonen ja Heinolan kaupungista kaupunginarkkitehti Hartti Hämäläinen.

Selvitys on laadittu LT-Konsultit Oy:ssä, jossa työstä ovat vastanneet dipl.ins. Timo Kärkinen ja fil.lis. Antti Meriläinen. Alikonsultteina ovat toimineet valt.kand. Tuula Lind (vaikutukset vähittäiskauppaan) sekä Psykologinen yritystutkimus Riitta Väkeväinen (sosiaaliset vaikutukset).

Helsingissä, joulukuussa 1995

Tielaitos

Tienpidon suunnittelu

Sisältö

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

ALKUSANAT

1	HANKKEEN TAUSTA	9
1.1	Seurantatutkimuksen tavoitteet ja sisältö	9
1.2	Suunnitteluhistoria	10
2	VAIKUTUKSET LIIKENTEESEEN	12
2.1	Vaikutukset liikennemääriin	12
2.2	Vaikutukset liikenneturvallisuuteen	15
2.3	Vaikutukset muihin kulkumuotoihin	16
2.4	Vaikutukset keskustan liikenneolosuhteisiin	16
3	VAIKUTUKSET ASUTUKSEN SIOITTUMISEEN	17
3.1	Kaavoitushistoria	17
3.2	Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö	18
3.3	Maankäyttömallitarkastelun perusteet ja tutkittavat vaihtoehdot	18
3.4	Maankäyttömallin tulokset	20
4	VAIKUTUKSET ELINKEINOELÄMÄÄN	26
4.1	Työssäkäyntiliikenne ja sen kehitys	26
4.2	Vaikutukset yrityssektorin toimintoihin	28
4.3	Kaupallisten palvelujen rakenne	30
4.4	Citymarketin vaikutus vähittäiskauppaan	32
4.5	Ohikulkutien kyselytutkimus	34
5	VAIKUTUKSET YMPÄRISTÖÖN JA KAUPUNKIKUVAAN	40
5.1	Vaikutukset häkä- ja typpidioksidipitoisuuksiin Siltakadulla	40
5.2	Vaikutukset lähtömelutasoihin Heinolan keskustassa	40
5.3	Vaikutukset kaupunkikuvaan	41
6	SOSIAALISET VAIKUTUKSET	42
6.1	Tutkimusmenetelmä	42
6.2	Ohikulkutien vaikutukset asukkaiden kokemina	42

7	JOHTOPÄÄTÖKSET	44
8	VAIKUTUSTEN SEURANTAOHJELMA	46
8.1	Seurannan perusteet ja tavoitteet	46
8.2	Liikenne	46
8.3	Yhdyskuntarakenne	47
8.4	Sosiaaliset vaikutukset	48
	LIITTEET	49

1 HANKKEEN TAUSTA

1.1 Seurantatutkimuksen tavoitteet ja sisältö

Tämän työn tavoitteena on selvittää mitä, vaikutuksia taajaman ohittavan päätien rakentamisella on liikenteeseen, maankäyttöön, elinkeinoelämään, ympäristöön ja asukkaiden kokemuksiin. Työn yhteydessä laaditaan myös ohikulkutien vaikutusten seurantaohjelma.

Seurantatutkimuksen teko on tärkeää, jotta jatkossa voidaan luotettavasti arvioida suunniteltujen väylien vaikutuksia sekä jo suunnitteluvaiheessa arvioida vaihtoehtojen keskinäistä paremmuutta. Tällä hetkellä tutkimustietoa Heinolan ohikulkutien kaltaisista hankkeista on Suomessa varsin vähän.

Työssä hyödynnetään aikaisempien Heinolan seudulla tehtyjen tutkimusten ja töiden tuloksia. Työssä on viisi osatehtävää, joissa tarkastellaan ohikulkutien vaikutuksia liikenteeseen, maankäyttöön ja kaavoitukseen, työssäkäyntiin ja yrityselämään sekä vähittäiskauppaan ja ostosmatkojen suuntautumiseen. Ympäristövaikutuksista käsitellään pääpiirteittäin vaikutukset ilman laatuun, meluun ja kaupunkikuvaan. Lisäksi laaditaan monivuotinen seurantaohjelma hankkeen pitkäaikaisten vaikutusten selvittämiseksi.

Sosiaalisten vaikutusten tutkimuksen tavoitteena on tutkia ohikulkutien vaikutusta paikallisten asukkaiden elämysmaailmaan ja kokemuksellisuuteen. Aihepiireinä ovat ympäristön muuttumisen vaikutus kohdealueella asuviin ja työskenteleviin, mahdolliset muutokset yhdiskunnan rakenteessa ja ympäristön esteettisessä arvomaailmassa sekä ihmisten toiminta uudistuneessa liikenneympäristössä. Erityisesti Heinolaan liittyvinä kysymyksinä selvitettiin myös kaupungin keskustan kehitys ohikulkutien myötä, työmarkkina-alueen leviäminen esim. Lahden suuntaan, ostosmatkojen suuntautuminen lähinnä Citymarketin ja Heinolan keskustan välillä, julkiset kokoontumispaikat, ohikulkutien uuden sillan estetiikka ja elämykset sillalla ajosta sekä ympäristövaikutukset ohikulkutien läheisyydessä ja Heinolan keskustassa.

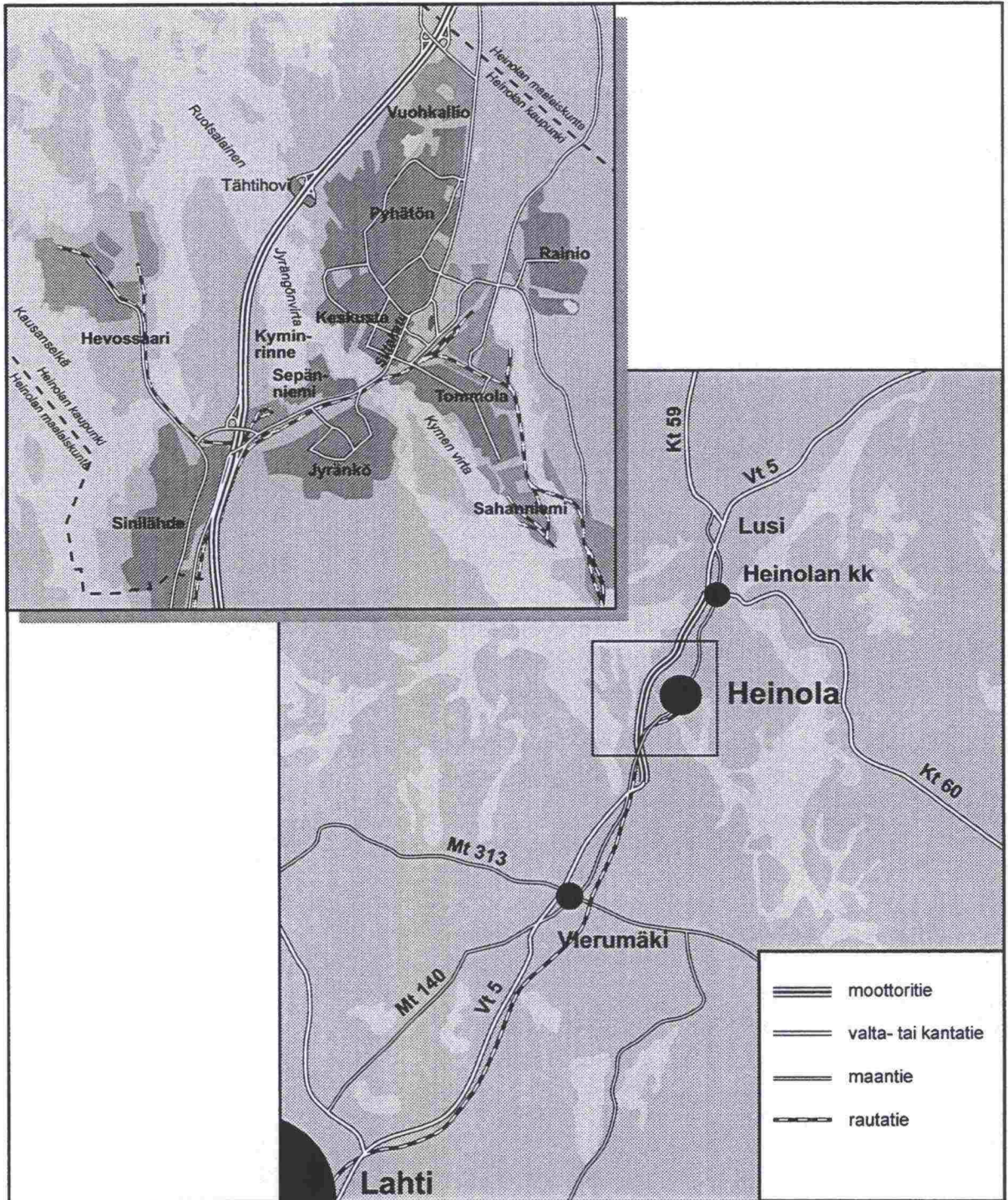
1.2 Suunnitteluhistoria

Heinolan ohikulkutie sisältyi vuonna 1967 valmistuneeseen Järvenpää - Lusi -moottoritien yleissuunnitelmaan. Yleissuunnitelmaan ei sisälly laajaa vaikutustarkastelua, sillä suunnittelu on lähtenyt puhtaasti liikennekysyntäennusteesta. Vaikutuksina on käsitelty uuden tien vaikutuksia liikenteenvälityskykyyn, ajo-olosuhteisiin sekä hankkeen liikennetalouteen. Suppean liikennetaloustarkastelun perusteella hanke on kannattava. Lausuntovaiheiden jälkeen suunnitelmaa tarkistettiin vuonna 1971. Siinä vaiheessa tie linjattiin Heinolassa aivan keskustan tuntumaan Sepänniemen kohdalle.

Heinolan ohittavalle tieosuudelle laadittiin tie- ja rakennussuunnitelma vuonna 1975. Tuolloin tien linjausta tarkistettiin siirtämällä Jyrängönvirran ylitys Heinäsaaren kohdalle. Moottoritiehankkeen toteuttaminen kuitenkin siirtyi ja tiesuunnitelma jätettiin vahvistamatta.

Tien toteuttamiseen tähtäävä, lopullinen suunnittelu käynnistyi vuonna 1987. Tiesuunnitelman tarkistus valmistui vuonna 1988 ja rakennussuunnitelma vuonna 1989. Linjausta tarkistettiin Jyrängönvirran ylityksen kohdalla siirtämällä sillan paikka nykyiseen kohtaan, noin 200 m aikaisempaa pohjoisemmaksi. Tie avattiin liikenteelle marraskuussa 1993, johon asti valtatie liikenne kulki Heinolan keskustan läpi Siltakatua pitkin.

Suunnitelma Siltakadun saneeraamiseksi uutta tilannetta vastaavaksi valmistui syksyllä 1994. Suunnitelma aiheutti runsaasti keskustelua ja sitä ei ole toistaiseksi toteutettu.



Kuva 1 Heinolan ohikulkutie

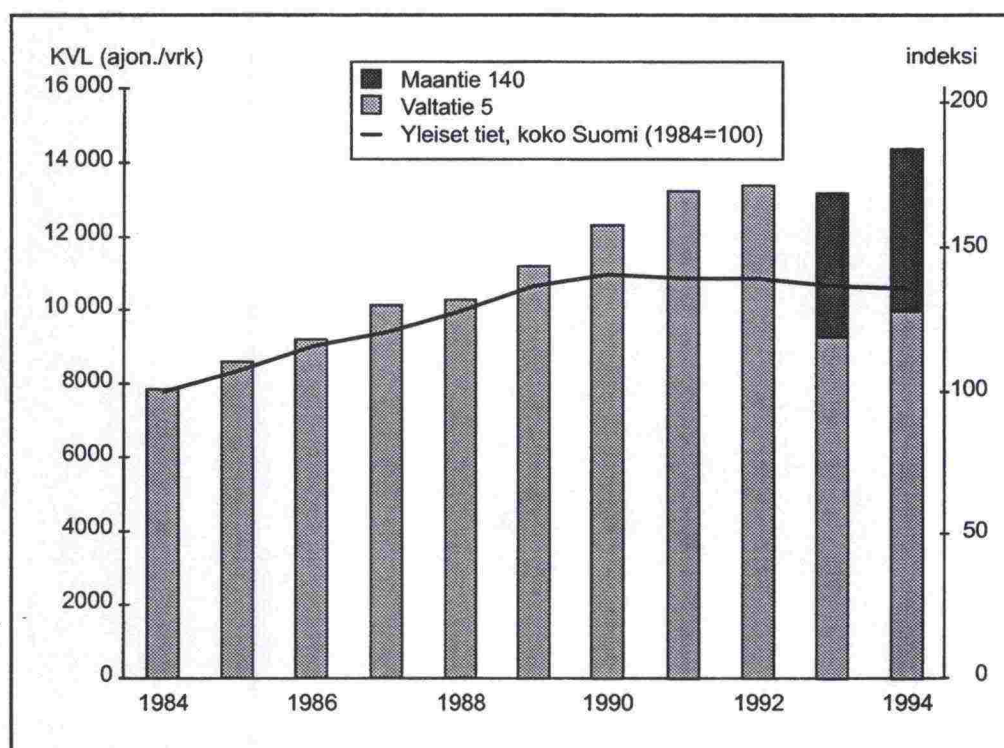
2 VAIKUTUKSET LIIKENTEeseen

2.1 Vaikutukset liikennemääriin

Ohikulkutien vaikutusta liikennemääriin selvitettiin keräämällä nykytilanteen liikennemäärätietoja sekä tietoja liikennelaskennoista ennen ohikulkutien avaamista. Keskimääräisten vuorokausiliikennemäärien lisäksi selvitettiin uuden tien vaikutus huippujaksojen, esimerkiksi juhannuksen, tuntiliikennemääriin.

Liikennemäärä valtatie 5:llä Heinolan kohdalla kasvoi yhtäjaksoisesti vuoteen 1991 asti, jolloin liikenteen kasvu yleisen taloudellisen laman vuoksi pysähtyi. Vuonna 1992 liikennemäärä oli edellisen vuoden tasolla, mutta vuonna 1993 aikaisempaa pienempi. Ohikulkutien avaamisen vaikutuksesta vuoden 1993 lopussa tielle siirtyi liikennettä muilta reiteiltä. Tien koko vuoden keskimääräinen liikennemäärä pysyi ennallaan, vaikka keskimäärin yleisillä teillä liikennemäärät laskivat 2 %. Ohikulkutien ensimmäisenä kokonaisena toimintavuotena 1994 liikennemäärä kasvoi 9 %, kun liikennemäärät laskivat 0,5 % koko maan yleisillä teillä.

Valtatie 5:n liikennemäärien kasvuun ovat vaikuttaneet muuallakin kuin Heinolassa tehdyt tienparannukset. Tällaisia ovat esim. Lahden kohdan järjestelyt sekä Mikkelin ohikulkutie.



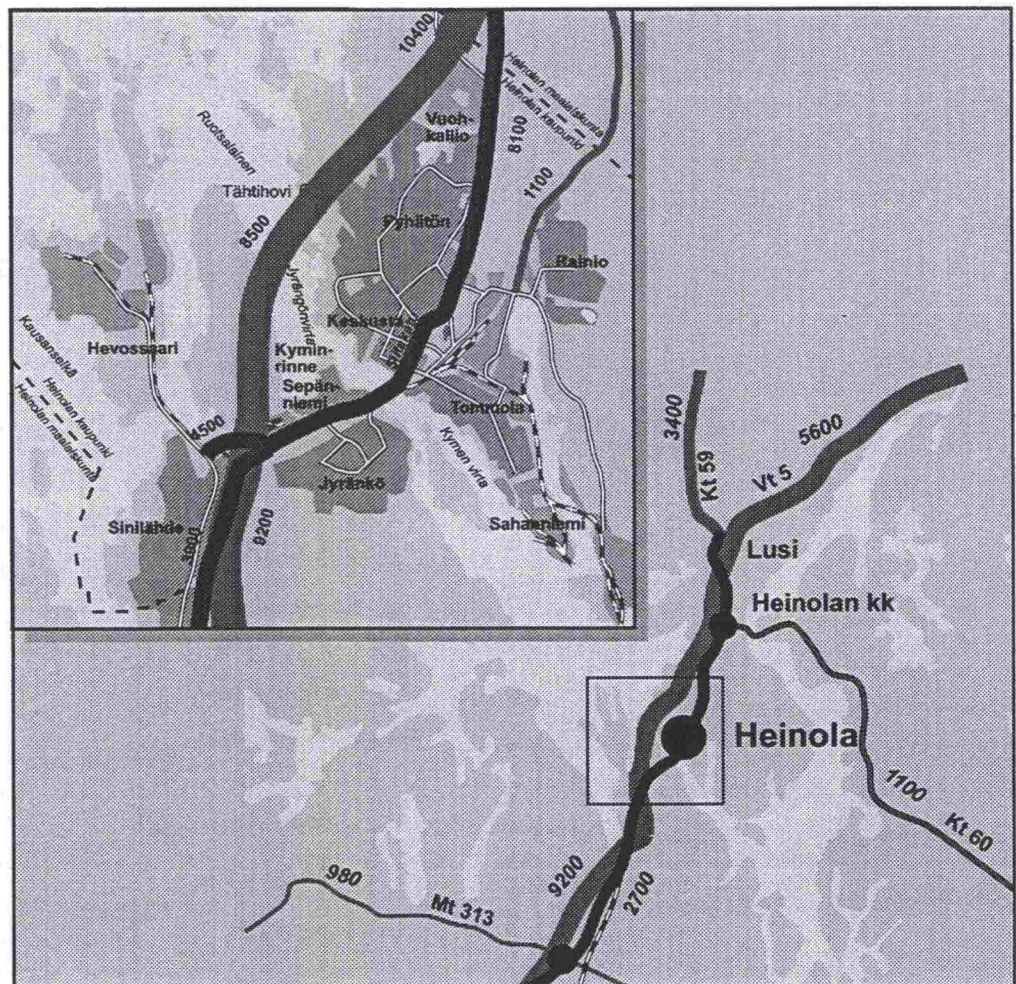
Kuva 2 Liikennemäärien kehitys valtatie 5:llä vuosina 1984 - 1994

Liikennelaskentojen mukaan keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä valtatie 5:llä läänien rajalla kasvoi vuodesta 1993 vuoteen 1994 yhteensä 1800

ajoneuvolla. Vastaavasti valtatie 4:n liikennemäärä samana aikana laski 800 ajoneuvolla vuorokaudessa. Tämä siirtymä näkyy samansuuruisena lisäyksestä kantatie 59:llä Lusin pohjoispuolella. Loput lisäyksestä on siirtymää muilta reiteiltä, mm. pääkaupunkiseudulta Kouvolan kautta kulkeneesta liikenteestä.

Liikenteen siirtymiä on selvitetty myös alueella tehtyjen määräpaikkatutkimusten yhteydessä. Ohikulkutiellä syksyllä 1994 tehdyn tutkimuksen mukaan muilta reiteiltä valtatie 5:lle siirtynyttä liikennettä oli noin 19 % eli noin 1600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Samassa tutkimuksessa selvitettiin tien synnyttämää kokonaan uutta ajoneuvoliikennettä, jota koko liikenteestä oli noin 3 %.

Vuoden 1994 keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät Heinolan pääväylillä on esitetty kuvassa 3.

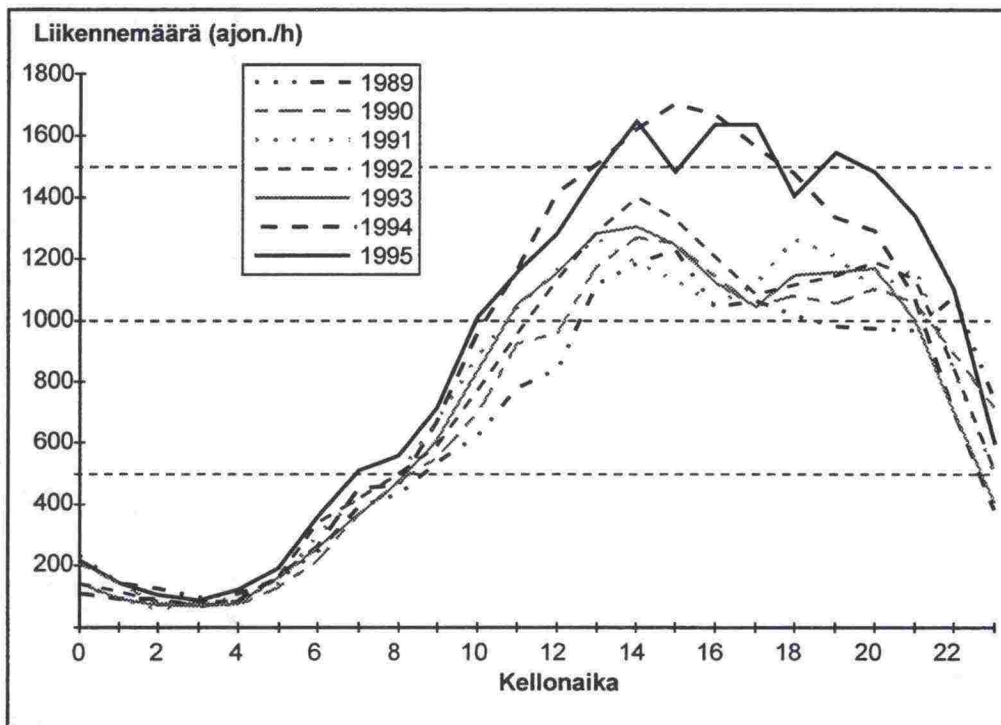


Kuva 3 Keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät Heinolan pääväylillä vuonna 1993

Tyypillinen ongelma valtatie 5:llä ennen ohikulkutien avaamista oli Heinolan keskustan ruuhkautuminen kesäviikonloppuina perjantai- ja sunnuntai-iltaisin. Liikenteellisinä huippuajoina Heinolan keskustan liikennevalo-ohjatut liittymät olivat tien kapasiteettia mitoittavat kohdat. Ohikulkutien avaaminen

vaikutti selvästi huippuaikojen liikennemääriin. Kuvassa 4 on esitetty juhannuksen menoliikenteen tuntiliikennemäärät vuosina 1989 - 1995. Selvästi muita suuremmat liikennemäärät esiintyvät tien avaamisen jälkeisinä vuosina 1994 ja 1995: huipputunnin liikennemäärä on noussut noin 300:lla ajoneuvolla tunnissa.

Ennen ohikulkutien avaamista olevissa liikennemääräkäyristä on nähtävissä tien ruuhkautumisesta aiheutuva liikenteenvälityskyvyn aleneminen: liikennemäärä kasvaa noin klo 14:än asti, jonka jälkeen liikennemäärä vähenee jyrkästi ja pysyy tällä alemmalla tasolla pitkälle iltaan. Lusin liittymän ruuhkautuminen aiheutti samanlaista ilmiötä juhannuksena 1995.

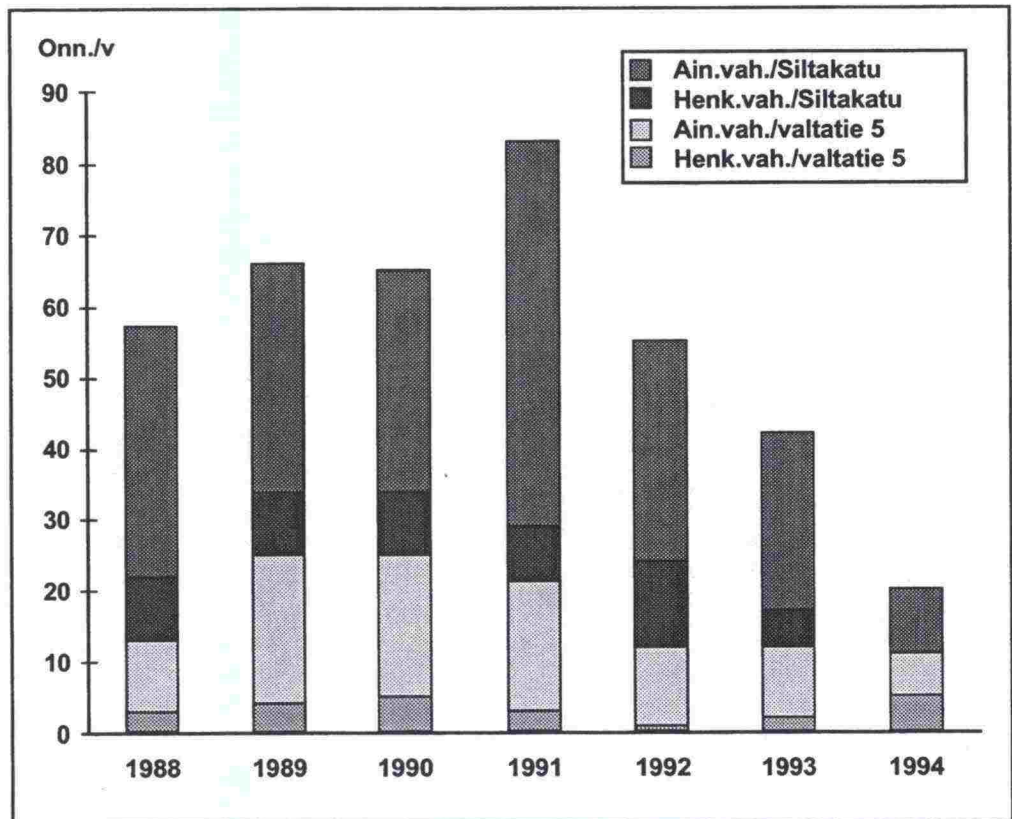


Kuva 4 Juhannustorstain liikennemäärien kehitys valtatie 5:llä vuosina 1984 - 1994

Valtatie 5:n parantaminen Lusiin asti valmistuu vuonna 1996. Tämän vuoksi Lusin liittymä (valtatie 5 ja kantatie 59) aiheuttaa vielä vilkkaimpina aikoina ruuhkaa ja osa liikenteestä kiertää vanhaa tietä pitkin Heinolan keskustan läpi. Tien parantaminen Lusiin asti aiheuttaa edelleen pieniä siirtymiä muilta reiteiltä valtatie 5:lle.

2.2 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Ohikulkutien vaikutusta liikenneturvallisuuteen tutkittiin selvittämällä Heinolan alueella tapahtuneiden onnettomuuksien määrät vuosina 1988 - 1994. Onnettomuuksien kokonaismäärän lisäksi on tarkasteltu Heinolan keskustan onnettomuusmääriä, jotka on esitetty kuvassa 5.



Kuva 5 Liikenneonnettomuuksien määrä tutkimusalueella vuosina 1988 - 1994

Siltakadun muita huomattavasti suuremmalle onnettomuusmäärälle vuonna 1991 ei perusteellisista selvityksistä huolimatta löytynyt selitystä.

Tuloksissa on huomattavaa Siltakadun henkilövahinko-onnettomuuksien määrän lasku: ohikulkutien ensimmäisenä käyttövuotena 1994 ei Siltakadulla tapahtunut yhtään henkilövahinko-onnettomuutta. Myös kaikkien muidenkin onnettomuuksien määrät ovat vähentyneet merkittävästi. Onnettomuusmäärät ovat jatkuvasti laskeneet vuoden 1991 jälkeen.

Valtatie 5:llä henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtui vuonna 1994 edellisvuotta enemmän. Kokonaismäärät ovat kuitenkin vähäisiä (vuonna 1993 tapahtui 2 ja vuonna 1994 yhteensä 5 henkilövahinko-onnettomuutta).

2.3 Vaikutukset muihin kulkumuotoihin

Ohikulkutien vaikutusta joukkoliikenteen käyttäjämääriin selvitettiin asiantuntijahaastatteluin. Muutokset kulkumuotojen välillä ovat yleensä seurausta toimintojen uudelleensijoittumisesta. Koska ohikulkutie on ollut käytössä vasta kaksi vuotta, ovat sen aiheuttamat muutokset maankäytössä pieniä lukuunottamatta ohikulkutien eteläiseen eritasoliittymään rakennettua kaupakeskusta. Siksi merkittäviä muutoksia eri kulkumuotojen välillä ei ole tapahtunut.

Ohikulkutien avaaminen ei alueella liikennöivän Itä-Hämeen Liikenne Oy:n mukaan ole vaikuttanut joukkoliikenteen matkustajamääriin. Sen sijaan Citymarketin avaaminen on näkynyt sinne kulkevan linjan hieman kohonneissa matkustajamäärissä.

Kevytliikenteen määristä ei ole vertailukelpoisia laskentatietoja. Heinolan tapauksessa ohikulkutien toteuttaminen mahdollistaa kevytliikenteen yhteyksien parantamisen ja siten helpottaa myös liikkumista keskustassa ja Siltakadun yli.

2.4 Vaikutukset keskustan liikenneolosuhteisiin

Liikennemäärä Siltakadulla on pudonnut noin puoleen ohikulkutien avaamisesta edeltäneen ajankohdan noin 16 500 ajoneuvosta vuorokaudessa. Kesäviikonloppujen ruuhkat ovat poistuneet, vaikka keskustan läpiajoa onkin jonkin verran Lusin liittymän ruuhkautumisen vuoksi.

Liikennemäärien väheneminen ja liikennevalo-ohjauksen poistuminen ovat johtaneet ajonopeuksien huomattavaan nousuun aikaisemman läpikulkuliikenteen mukaan mitoitettulla väljällä pääkadulla. Kaupungin tekemien mittausten mukaan ylinopeutta ajoi Siltakadulla Lampikadun kohdalla 13 - 38 % ja Siltasaaren kohdalla 49 - 78 % henkilöautoliikenteestä. Suurimmat ajonopeudet olivat yli 90 km/h.

Haastattelujen mukaan Siltakadun estevaikutus koetaan ohikulkutien avaamisen jälkeen suuremmaksi kuin se oli ennen ohikulkutietä. Korkeat ajonopeudet vaikeuttavat kadun ylitystä, vaikka liikennemäärä onkin nykyisin aikaisempaa pienempi. Kadun ylittäminen oli ennen ohikulkutietä helppoa liikenteen ruuhkaannuttua.

3 VAIKUTUKSET ASUTUKSEN SIOITTUMISEEN

3.1 Kaavoitushistoria

Vuonna 1986 tehdyn Heinolan ohikulkutien linjauspäätöksen jälkeen Heinolan kaupunki ja Heinolan maalaiskunta laativat yhdessä Heinolan kaupunkiseudun maankäytön strategisen yleissuunnitelman. Suunnitelman päämääränä oli tutkia, miten Heinolan länsipuolitse kulkevaa ohikulkutietä voitaisiin hyödyntää molempien kuntien yhteistyönä. Tavoitteena oli ratkaista kuntien yhteiset, ohikulkutien valmistumisesta aiheutuvat kehittämisen suuntaviivat taaja-asutulla alueella Heinolan kaupunkiseudulla Vierumäeltä Lusiin.

Strateginen yleissuunnitelma oli laadittu ohjaamaan molempien kuntien suunnittelu- ja kehittämistyötä pitkällä aikavälillä. Edellytyksenä oli, että molemmat kunnat huolehtivat riittävien maa-alueiden hankinnasta suunnitelmiensa tueksi, mikä mahdollistaa toimintojen oikean sijoittumisen.

Suunnitelma sisältää täydennysrakentamisen ohella kasvua ja toimintojen alueellista laajentumista ainoastaan Heinolan kaupunkiseudun pohjois-eteläsuuntaisella nauhamaisella taajama-alueella. Suunnitelma ei sisällä itä-länsisuuntaisia aluevarauksia lukuunottamatta satamatoimintojen varausta. Suunnitelman keskeisenä lähtökohtana on luonto, joka muodostaa merkittävän vahvuustekijän Heinolan seudulla.

Suunnitelmaan ei sisältynyt varsinaisia uusia asuinalueita. Kirkonkylä ja Sini-lähde merkittiin tiivistämisalueiksi, jotka toteutuessaan sisältäisivät asuntoja noin 2700 asukkaalle. Lisäksi suunnitelmassa esitetään 15-20 vuoden tähtäimellä reservialueita jopa 5000 asukkaalle. Muihin uusiin asuinalueisiin ei Heinolan kaupunkiseudulla ole tarvetta väestönkasvun hidastumisen vuoksi.

Suunnitelmassa esitettiin nykyisten teollisuusalueiden tiivistämistä ja kehittämistä siten, että tulevaisuudessa alueet jaetaan toiminnallisesti perinteisen teollisuuden, pienteollisuuden ja korkean teknologian yritystoiminnan alueiksi. Yksittäisistä hankkeista suunnitelmaan sisältyi Vierumäen Syrjälänkankaalle kaavailtu kaupungin ja maalaiskunnan yhteinen "teollisuuskylä" sekä Rautsalon teollisuusalueen käytön tehostaminen.

Palvelujen osalta liikerakentaminen painottuisi sekä keskustan täydennysrakentamiseen että moottoritien ja moottoriliikennetien välittömään hyödyntämiseen. Uudet palveluja sisältävät alueet sijoittuisivat ohikulkutien välittömään läheisyyteen Ruotsalaisen järven rannalle, Kirkonkylän-Sahanniemen seudulle sekä Heinolan eteläisen ja pohjoisen liittymien ympäristöön.

Heinolan eteläisten kaupunginosien palveluvarustuksen kehittämistä on siirretty odottamaan ohikulkutien eteläisen liittymän kehittämistä. Vuonna 1988 ohikulkutien linjauspäätöksen jälkeen oltiin yhteydessä kiinnostuneisiin keskusliikkeisiin alueen palvelujen kehittämiseksi. Tammikuussa 1992 tehtiin esisopimus kauppojen kanssa ja kesällä 1993 alueen kaava vahvistettiin. Elokuussa 1994 annettiin lupa loughinnalle ja Citymarket avattiin ohikulkutien eteläiseen liittymään 15.5.1995.

3.2 Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö

Heinolan väestö on kasvanut voimakkaasti 1970-luvulta aina vuoteen 1985, josta alkaen väestönkehitys on ollut tasaista ja väestömäärä on pysynyt lähes samana. Heinolan kaupungin väestön kokonaissuunnitteen mukaan väkiluku tulee pysymään nykyisellä tasollaan aina vuoteen 2010 asti.

Vuoteen 1994 asti on kehitetty eri puolilla kaupunkia sijaitsevia asuntojen ja teollisuuden reservialueita. Vuonna 1994 tehtiin kaupungin yleiskaavan tarkistus ulottuen vuoteen 1997 asti. Siinä pyrittiin ottamaan huomioon Heinolaan vaikuttavien merkittävien liikennehankkeiden (ohikulkutie, Savonrata, Kymijoen kanava) vaikutus maankäyttöön. Alueellisessa kehittämisessä Heinola on jaettu neljään osaan: itä- ja länsipuoliseen vesistöalueeseen rajana keskusta sekä eteläisiin ja pohjoisiin kaupunginosiin rajana vesistö. Vesistöalueet suunnitellaan pelkästään matkailu- ja virkistyskäyttöön, kun taas asunnot ja toimitilat sijoitetaan valtatie 5:n suuntaisesti.

Heinolan alueellisen laajenemisen pääsuuntina ovat Sinilähde, Kyminrinne, Sepänniemi ja Rainio. Vain Kyminrinne on näistä alueista täydellisesti uudisrakennusalueita ja se sijaitsee ohikulkutien välittömässä läheisyydessä. Muilla em. alueilla on jo asuinrakennuksia ja lisärakentaminen koostuu lähinnä täydennysrakentamisesta.

3.3 Maankäyttömallitarkastelun perusteet ja tutkittavat vaihtoehdot

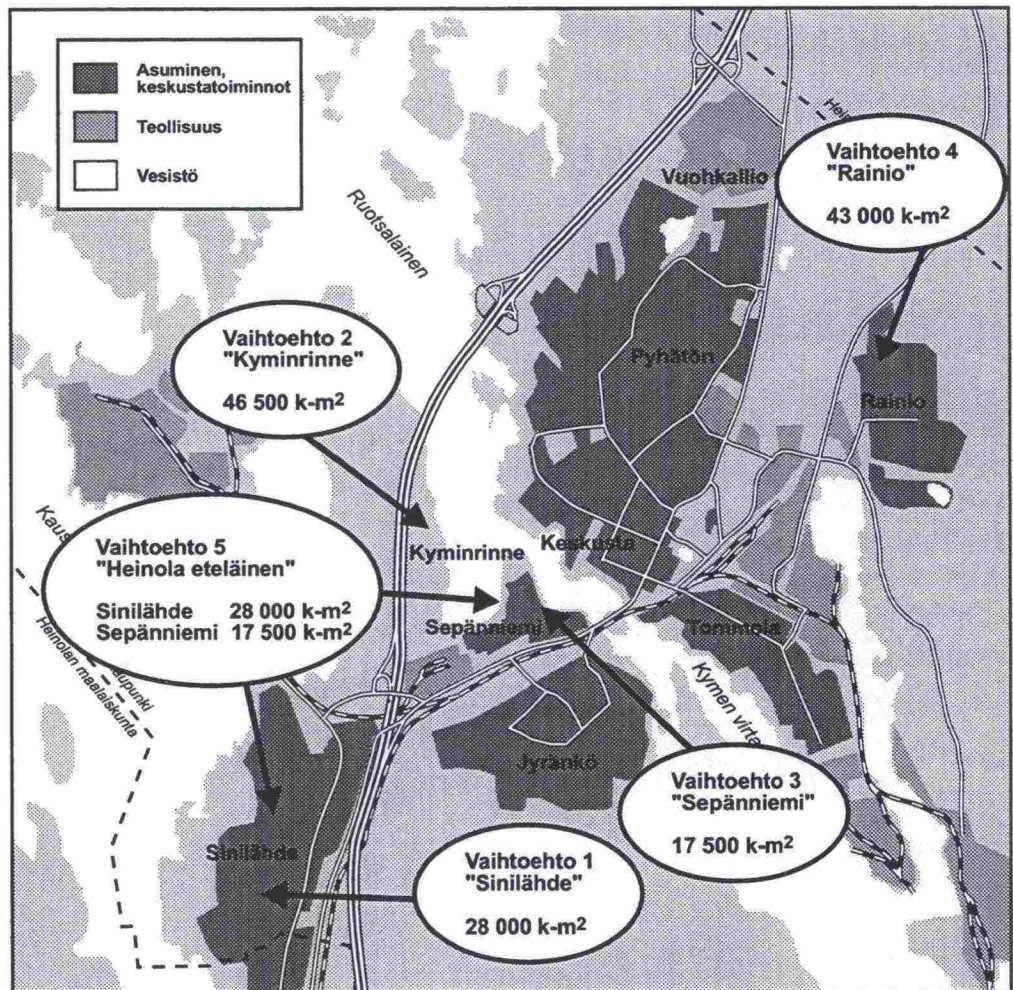
Heinolan ohikulkutien ja uudisrakentamisen vaikutuksia väestömääriin ja niiden alueelliseen jakautumiseen arvioitiin HLFM-maankäyttömallilla, jolla ennustetaan liikennejärjestelmässä tapahtuvien muutosten vaikutuksia alueelliseen maankäyttöön.

Mallin avulla muodostettiin ns. nykytilanteen perusvaihtoehto, joka ei sisällä mitään maankäyttöön tai liikennejärjestelmään kohdistuvia toimenpiteitä. Perusvaihtoehto toimii vertailukohtana, johon Heinolan ohikulkutien rakentamisen ja siihen liittyvien maankäyttövaihtoehtojen vaikutuksia verrataan.

Heinolan sisäisen rakenteen ennustetarkasteluun valittiin viisi maankäyttövaihtoehtoa. Tämän lisäksi kaikissa vaihtoehdoissa oli Heinolan ohikulkutie uutena liikenneväylänä. Kuvassa 6 on esitetty tarkasteltavat maankäyttövaihtoehdot:

- Vaihtoehto 1:** ("Sinilähde") Vaihtoehtoon sisältyy Sinilähteen etuosan, Kurpanharjun ja Perosenpohjan täydennys- ja uudisrakentaminen (28 000 k-m²).
- Vaihtoehto 2:** ("Kyminrinne") Vaihtoehtoon sisältyy Tähtiniemessä sijaitsevan Kyminrinteen uudisrakennusalueen rakentaminen ja alueelle suunniteltu katuysteys Sepänniemestä (46 500 k-m²).
- Vaihtoehto 3:** ("Sepänniemi") Vaihtoehtoon sisältyy Sepänniemen täydennysrakentaminen (17 500 k-m²).

- Vaihtoehto 4:** ("Rainio") Vaihtoehtoon sisältyy Rainion täydennys- ja uudisrakentaminen (43 000 k-m²).
- Vaihtoehto 5:** ("Heinola eteläinen") Vaihtoehto on yhdistelmä vaihtoehtoista 1 ja 3 eli vaihtoehtoon sisältyy Sinilähteen etuosan, Kurpanharjun ja Perosenpohjan täydennys- ja uudisrakentaminen (28 000 k-m²) sekä Sepänniemen täydennysrakentaminen (17 500 k-m²).



Kuva 6 Tarkasteltavat maankäyttövaihtoehdot

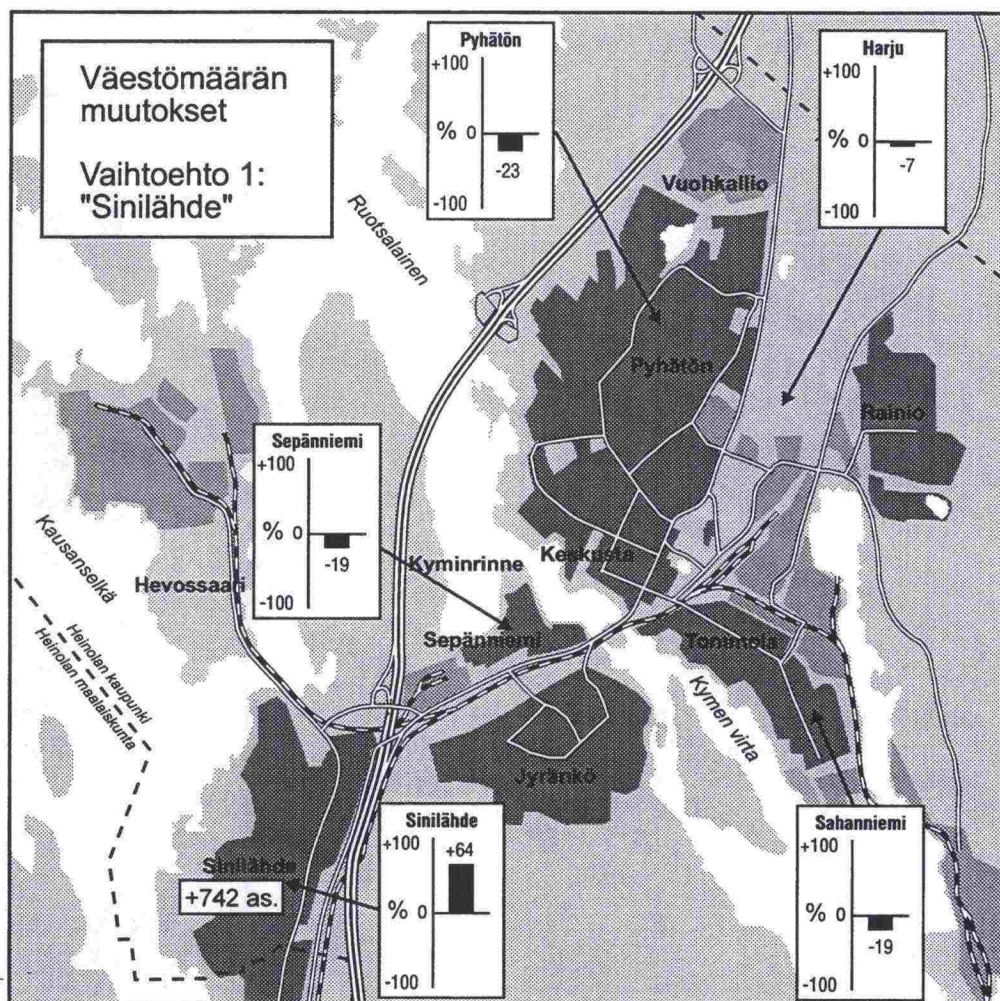
Vaihtoehtoisissa 1-4 oletettiin, että 70 % kaavavarannosta toteutuu ja vaihtoehtoisissa 5 oletettiin, että 50 % kaavavarannosta toteutuu. Mallissa huomioitiin myös asuntojen alueellinen hintavaihtelu muodostamalla asuntojen keskimääräistä alueellista hintaeroa kuvaava korjauskerroin kullekin alueelle. Asuntoalueiden hintavaihtelu on merkittävä tekijä asuntoaluetta valittaessa ja alueen vetovoimaisuutta määritettäessä. Lisäksi aivan ydinkeskusta-alueen väestömuutokset on mallissa rajoitettu, sillä ydinkeskustan suuri vetovoima vääristää väestön jakautumisen muiden alueiden kesken. Mallitarkastelun tuloksena saadaan aluekohtaisten väestömuutosten suunnat ja suuruusluokat ohikulkutien ja kaavoituspolitiikan seurauksena.

3.4 Maankäyttömallin tulokset

Vaihtoehto 1 ("Sinilähde")

Sinilähteen täydennys- ja uudisrakentamisen seurauksena alueen väestömäärän ennustetaan kasvavan noin 64 %. Tämän noin 750 hengen väestönlisäyksen seurauksena alueen asukasmäärä kasvaa vajaaseen 2000 henkeen.

Sinilähteen kehittämisen seurauksena väestön ennustetaan vähenevän yli 20 % keskustan pohjoispuolisella Pyhättömän asuntoalueella. Lähes 20 %:n väestömäärän lasku tapahtuisi myös Sahanniemen ja Sepänniemen alueilla.

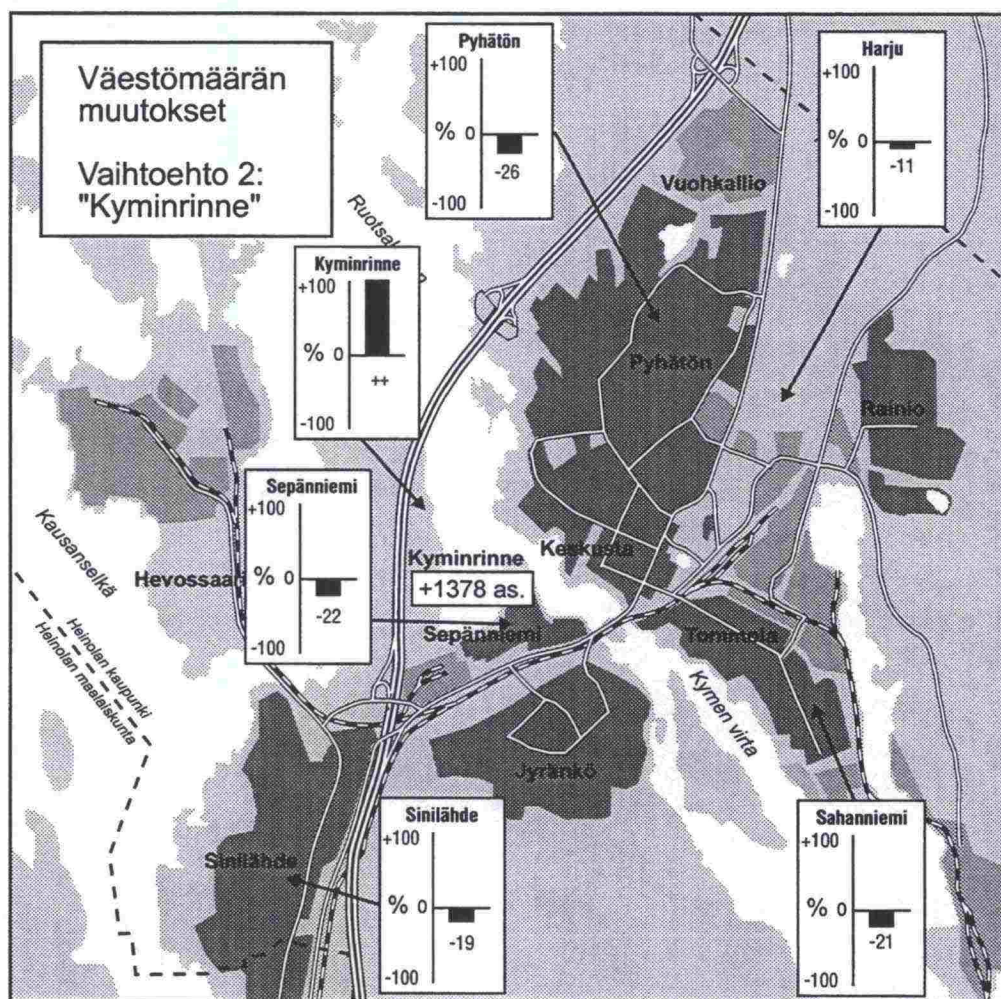


Kuva 7 Väestön alueelliset muutokset vaihtoehdossa 1 ("Sinilähde")

Vaihtoehto 2 ("Kyminrinne")

Kyminrinteen alue sijoittuu ohikulkutien välittömään läheisyyteen Tähtiniemessä eikä alueella ole nykyisin asutusta. Alueen kehittäminen vaatii katuyhteyden rakentamisen läheiseltä Sepänniemen asuntoalueelta. Kyminrinteen uudisasutusalueen rakentamisen seurauksena alueelle ennustetaan sijoittuvan lähes 1400 asukasta.

Kyminrinteen kehittämisen seurauksena väestön ennustetaan vähenevän noin 26 % keskustan pohjoispuolisella Pyhättömän asuntoalueella sekä noin 20 % Sahanniemen alueella. Lisäksi Kyminrinteen lähialueiden, Sepänniemen ja Sinilähteen väestömäärä tulisi laskemaan noin 20 %.

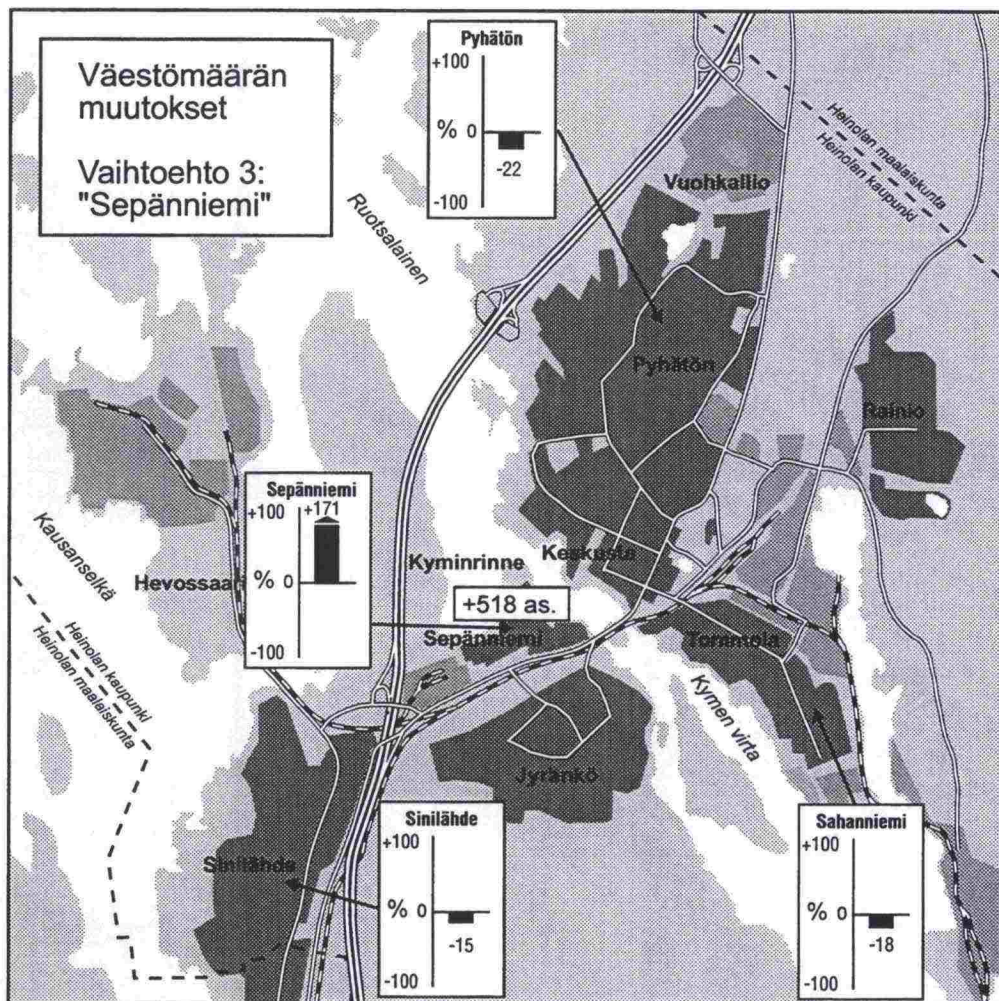


Kuva 8 Väestön alueelliset muutokset vaihtoehdossa 2 ("Kyminrinne")

Vaihtoehto 3 ("Sepänniemi")

Sepänniemen täydennysrakentamisen seurauksena alueen väestömäärän ennustetaan kasvavan jopa 170 %. Tämän noin 520 hengen väestönlisäyksen seurauksena alueen asukasmäärä tulisi kasvamaan lähes 900 henkeen.

Sepänniemen kehittämisen johdosta väestön ennustetaan vähenevän yli 20 % keskustan pohjoispuolisella Pyhättömän asuntoalueella. Yli 15 % väestön lasku tapahtuisi myös Sahanniemen ja Sinilähteen alueilla.

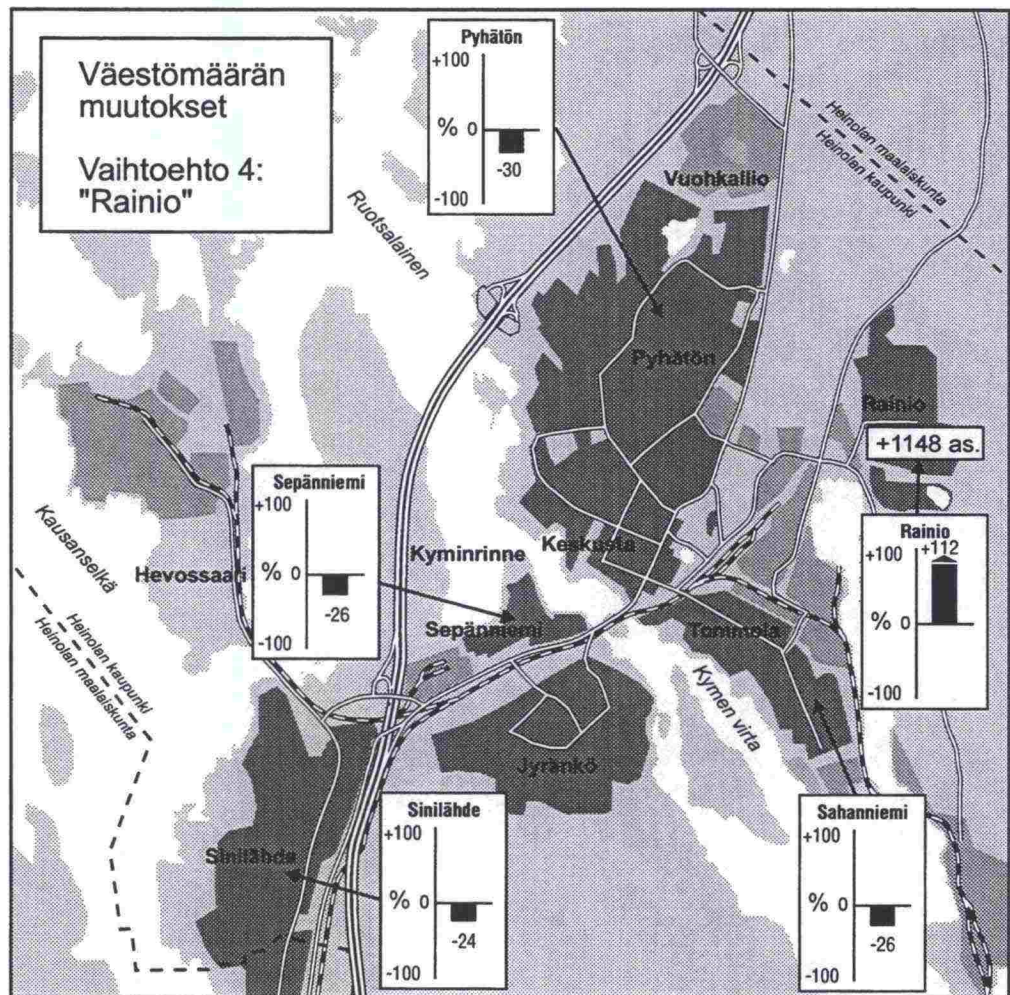


Kuva 9 Väestön alueelliset muutokset vaihtoehdossa 3 ("Sepänniemi")

Vaihtoehto 4 ("Rainio")

Keskustan itäpuolisen Rainion alueen täydennys- ja uudisrakentamisen seurauksena alueen väestömäärän ennustetaan kasvavan noin 112 %. Tämän noin 1150 hengen väestönlisäyksen seurauksena alueen asukasmäärä kasvaa lähes 2200 henkeen.

Rainion kehittämisen seurauksena väestön ennustetaan vähenevän keskustan pohjoispuolisella Pyhättömän asuntoalueella noin 30 % ja Sahanniemen alueella yli 25 %. Myös keskustan eteläpuolisilla Sinilähteen ja Sepänniemen alueilla väestömäärä tulisi vähenemään noin 25 %.

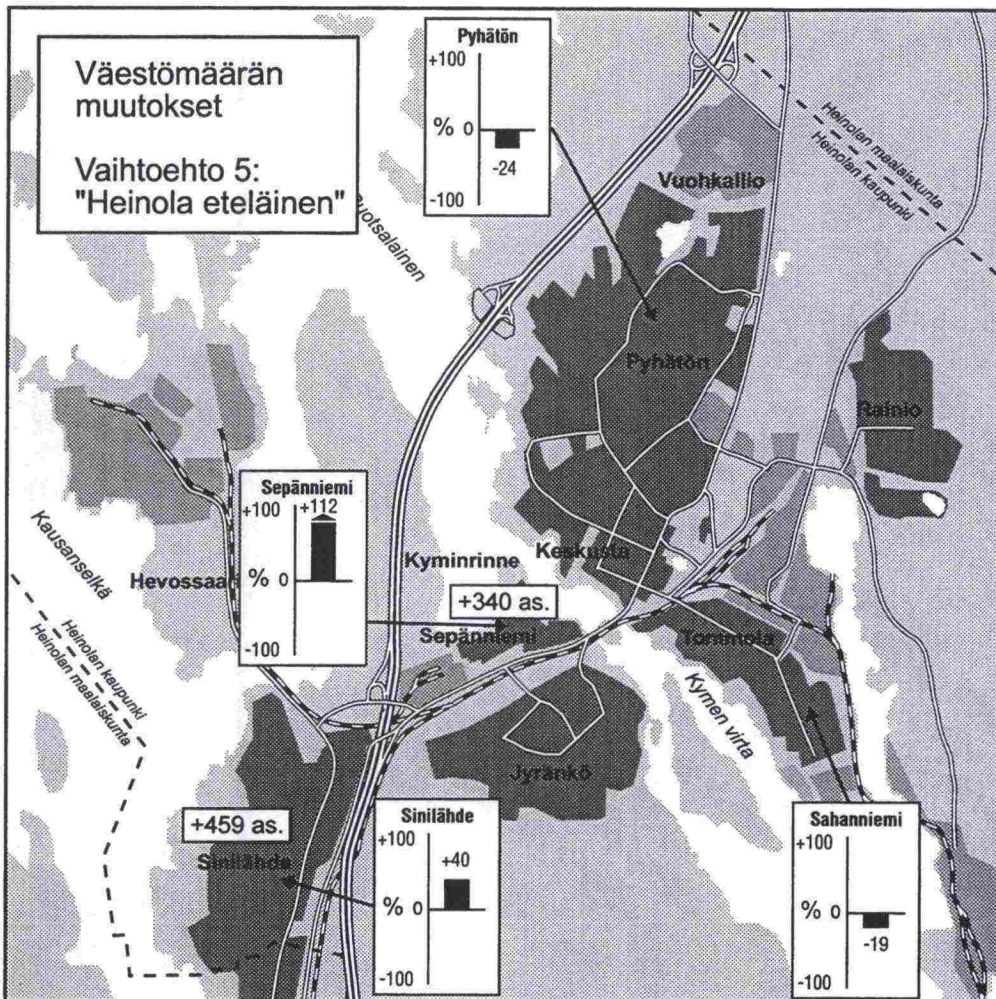


Kuva 10 Väestön alueelliset muutokset vaihtoehdossa 4 ("Rainio")

Vaihtoehto 5 ("Heinola eteläinen")

"Heinola eteläinen" -vaihtoehto on yhdistelmä Sinilähteen ja Sepänniemen täydennys- ja uudisrakentamismuutoksista. Näiden seurauksena Sinilähteen väestömäärän ennustetaan kasvavan noin 40 % (noin 460 asukasta) ja Sepänniemen väestömäärä tulisi kasvamaan noin 110 % (noin 340 asukasta). Siten Sinilähteen väestömäärä kasvaisi lähes 1700 henkeen ja Sepänniemen väestömäärä lähes 700 henkeen.

Heinolan eteläosien kehittämisen seurauksena väestön ennustetaan vähenävän lähes 25 % keskustan pohjoispuolisella Pyhättömän asuntoalueella ja lähes 20 % Sahanniemen alueella.



Kuva 11 Väestön alueelliset muutokset vaihtoehdossa 5 ("Heinola eteläinen")

Yhteenvedona maankäyttömallin tuloksista voidaan todeta, että kussakin vaihtoehdossa keskustan pohjoispuolisella Pyhättömän alueella väestömäärän ennustetaan vähenevän 22-27 %. Alue sisältää enimmäkseen kerrostaloasuntoja, joissa asumisväljyys on pieni mutta asuntojen hintataso kuitenkin kohtalaisen korkea keskustan läheisyydestä johtuen. Näin ollen alueelta muutetaan herkästi edullisimmille asuntoalueille, joissa on suurempi asumisväljyys. Alueen asuntokanta tulisi peruskorjata keskusta-alueen elävyyden turvaamiseksi.

Sahanniemen väestömäärän ennustetaan vähenevän vaihtoehdosta riippuen 18-23 %. Alue on hintatasoltaan samaa luokkaa, mutta saavutettavuudeltaan huonompi kuin uudis- ja täydennysrakennusalueet. Näin ollen suurien teollisuusalueiden vieressä sijaitsevasta Sahanniemestä muutetaan herkemmin paremman saavutettavuuden ja asumisviihtyvyyden omaaville asuntoalueille.

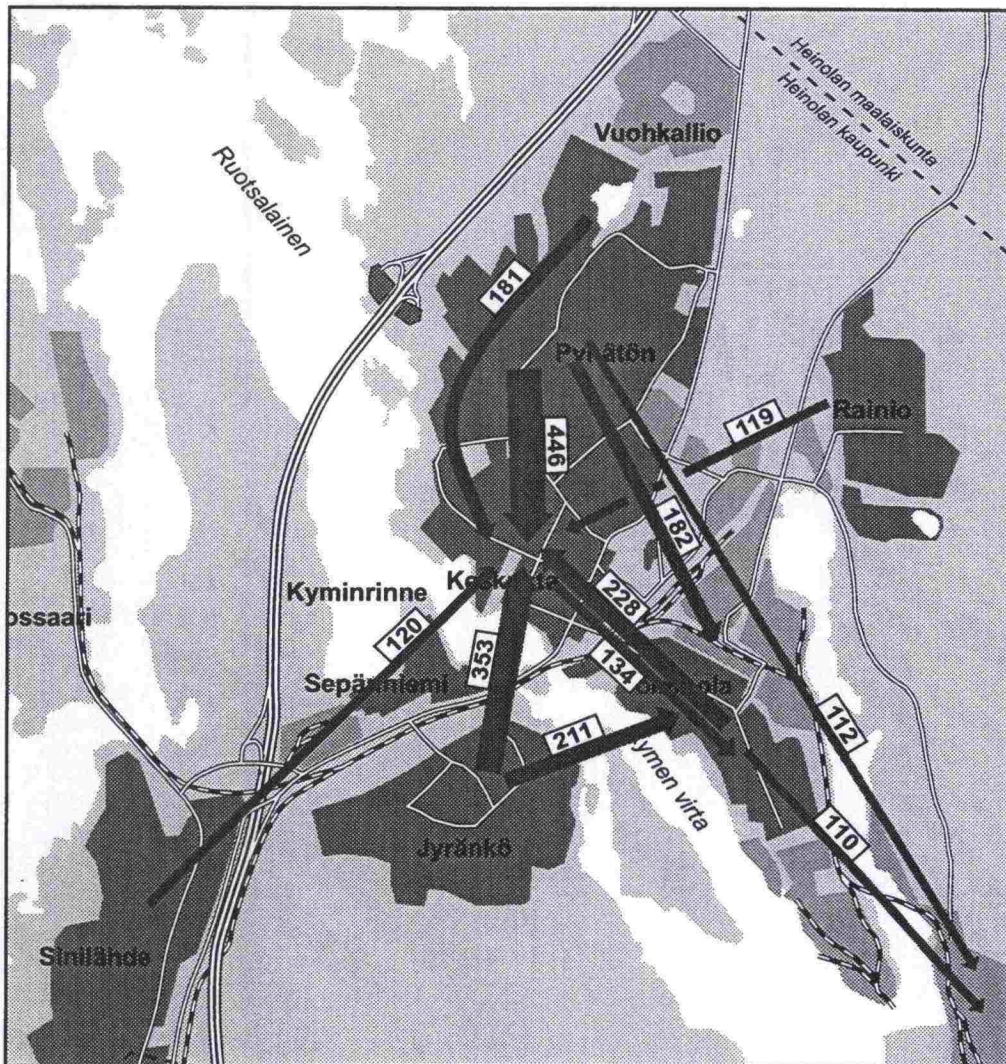
Väestönmuutokset ovat varsin suuria myös keskustan eteläpuolisilla alueilla vaihtoehdosta riippuen. Heinolan eteläosien uudis- ja täydennysrakentamisen johdosta viereisiltä asuntoalueilta muutetaan uusille asuntoalueille varsinkin, jos uudella alueella on parempi saavutettavuus tai se on hintatasoltaan edullisempi.

4 VAIKUTUKSET ELINKEINOELÄMÄÄN

4.1 Työssäkäyntiliikenne ja sen kehitys

Heinolan työssäkäyntiliikennettä analysoitiin Päijät-Hämeen liitosta saadun osa-aluekohtaisen työssäkäyntiaineiston perusteella.

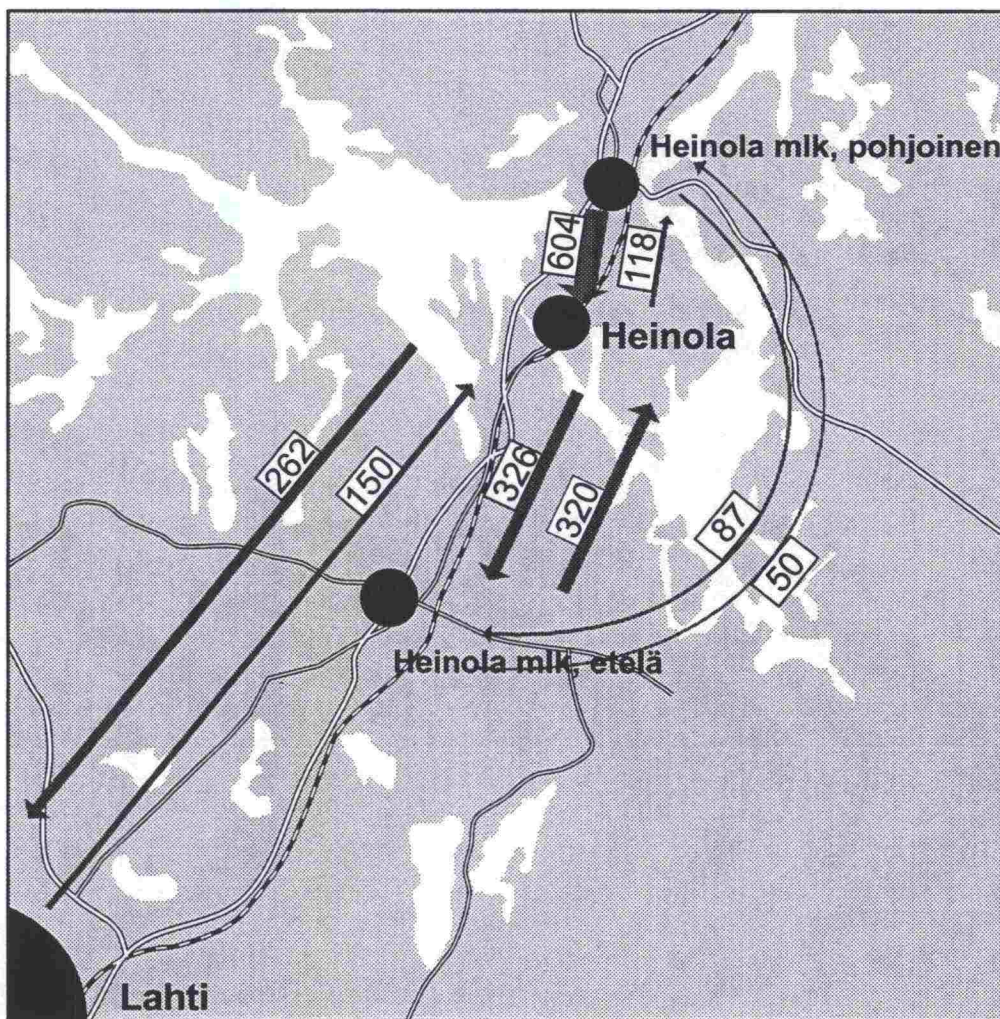
Vuonna 1992 Heinolan alueen suurimmat työssäkäyntivirrat suuntautuivat ydinkeskustan alueelle sekä Tommolan teollisuusalueelle. Myös Rautsaaren teollisuusalue sekä Heinolan maalaiskunnan eteläosa erottuivat merkittävinä työpaikkakeskittyminä. Kuvassa 6 on esitetty suurimmat Heinolan kaupungin sisäiset työssäkäyntivirrat. Merkittävimmät työssäkäyntivirrat esiintyvät ydinkeskustan ja Tommolan alueiden sisällä sekä Jyrängön ja ydinkeskustan-Tommolan alueen välillä. Hevossaaren teollisuusalueen työssäkäyntivirrat tulevat tasaisesti kaikilta Heinolan asuntoalueilta sekä maalaiskunnan etelä- ja pohjoisosista.



Kuva 12 Suurimmat (yli 100 henkeä) Heinolan kaupungin sisäiset työssäkäyntivirrat ennen ohikulkutien rakentamista vuonna 1992

Kuvassa 13 on esitetty tärkeimmät seudulliset työssäkäyntivirrat. Merkittävimpinä seudullisina virtoina erottuvat Heinolan maalaiskunnan pohjoisosan ja Heinolan ydinkeskustan sekä Tommololan teollisuusalueen välinen työssäkäynti. Sitä vastoin työssäkäynti Heinolan maalaiskunnan eteläosista Heinolan keskustaan on selvästi vähäisempää. Merkittävimmät Heinolan kaupungin ulospendelöintivirrat suuntautuvat Jyrängön alueelta Heinolan maalaiskunnan eteläosaan ja Lahteen. Heinolan kaupungista maalaiskunnan pohjoisosiin suuntautuvat työssäkäyntivirrat ovat selvästi pienempiä.

Heinolan ohikulkutien rakentaminen nopeuttaa eniten kokonaan Heinolan ohittavia sekä Heinolan eteläosien asuntoalueilta sekä suunnitelluilta uudis- ja täydennysrakentamisalueilta maalaiskunnan eteläosiin ja Lahteen suuntautuvia seudullisia työssäkäyntivirtoja. Heinolan kaupungin sisäisiin työssäkäyntivirtoihin ei ohikulkutiellä ole suurta vaikutusta. Ohikulkutien vaikutus rajoittuu vain läpikulkevan liikenteen ja työssäkäyntiliikenteen aiheuttaman perjantai-iltapäivän ruuhkahuipun lievittämiseen. Heinolan maalaiskunnan pohjoisosien ja Heinolan kaupungin välisiin työssäkäyntivirtoihin ei ohikulkutiellä myöskään ole suurta merkitystä, sillä nämä työssäkäyntivirrat hakeutuvat useimmiten vanhalle tielle.



Kuva 13 Seudulliset työssäkäyntivirrat Heinolan alueella ennen ohikulkutien rakentamista vuonna 1992

4.2 Vaikutukset yrityssektorin toimintoihin

Heinolan ohikulkutien vaikutuksia yrityssectorille arvioitiin Heinolan kaupungissa ja maalaiskunnassa toimiville yrityksille lähetetyn postikyselyn ja yrityskohtaisen haastattelukierroksen avulla. Postikyselyn ja puhelinhaastattelujen avulla pyrittiin selvittämään, kuinka suuri merkitys ohikulkutiellä on ollut Heinolan alueella toimiville yrityksille.

Postikysely lähetettiin 58:an lähinnä teollisuus-, rakennus- ja palvelusektorilla toimivaan yritykseen. Kyselyn avulla tiedusteltiin yrityksiltä, mikä on ollut ohikulkutien merkitys seuraaviin yrityksen toimintoihin: yrityksen tuotanto- ja kehitysedellytykset yleensä, raaka-aineiden kuljetuskustannukset, sijaintipäätökset toimintojen / toimipaikkojen osalta, yritysten välinen yhteistyö sekä työmatkojen pituus/työmarkkina-alueen laajentuminen. Postikyselyn palautusprosentti oli 38 %. Puhelinhaastattelun avulla vastausprosentti nousi 83 %:in.

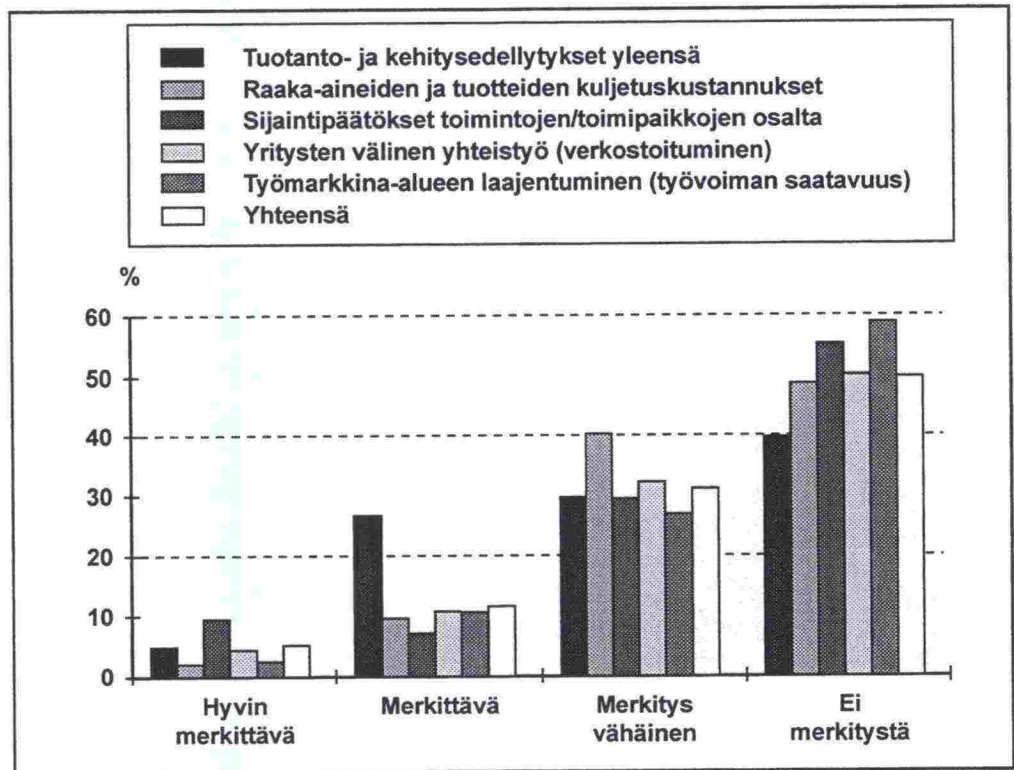
Kuvassa 14 on esitetty yrityskyselyn tulokset poislukien ne vähittäiskaupan yksiköt (lähinnä päivittäistavara-kaupat), joiden kilpailutilanne on ohikulkutien merkityksestä muuttunut. Muista yrityksistä poiketen nämä yritykset kokivat ohikulkutien ja Citymarketin rakentamisen kielteisenä ja vaikutukseltaan merkittävänä.

Kyselyyn vastanneista yrityksistä 40 % ilmoitti, että ohikulkutiellä ei ole ollut merkitystä yrityksen tuotanto- ja kehitysedellytyksiin. Muiden yritystoimintojen kannalta 49 - 59 % vastaajista oli sitä mieltä, että ohikulkutiellä ei ole merkitystä heidän toimintoilleen.

Yrityshaastatteluilla tarkennettiin ohikulkutien merkityksen suuruutta yritysten eri toimintojen kannalta. Henkilökohtainen haastattelu tehtiin kuudessa yrityksessä, jotka edustivat eri toimialoja, suuruusluokkia sekä sijaitsivat kaupungin eri osa-alueilla. Lisäksi haastateltiin neljää paikallista kauppiasta.

Raaka-aineiden kuljetusjärjestelmän ja kuljetuskustannusten osalta ohikulkutiellä ei koettu olevan olennaista merkitystä, jos lähtö- tai määräpaikkana on Heinola. Useat Heinolan keskustan kuljetukset käyttävätkin edelleen vanhaa tietä, koska se on ruuhkien poistumisen takia nopeutunut. Heinolan ohittaville kuljetuksille sekä yritysten väliseen yhteistyöhön liittyville alihankintatoimituksille arvioitiin ohikulkutiellä yhdistettynä Lahti-Heinola moottoriliikennetiehen olevan kohtalainen merkitys. Alueittaisessa tarkastelussa ohikulkutiellä on pieni merkitys Heinolan eteläosissa ja maalaiskunnassa sijaitseville yrityksille riippuen niiden sijainnista liittyämiin nähdessä.

Ohikulkutiellä ei myöskään ole ollut olennaista merkitystä toimipaikkojen tai toimintojen sijaintipäätösten kannalta. Pienen- ja keskisuuren teollisuuden keskeisiin sijaintivaatimuksiin kuuluvat hyvät liikenneyhteydet. Ohikulkutien liittymien sijainnilla on ratkaiseva merkitys ja nykyiset liittymät palvelevat hyvin esimerkiksi Vuohkallion ja osittain myös Hevossaaren teollisuusalueita.



Kuva 14 Yrityskyselyn yhteenveto ohikulkutien merkityksen kokemisesta

Ohikulkutiellä katsottiin olevan merkitystä päivittäisille työmatkoille nimenomaan Heinolan ulkopuolelta työssäkäyville, joiden keskimääräinen työmatka on lyhentynyt 5-10 minuuttia. Työmarkkina-alue ei kuitenkaan ole laajentunut ohikulkutien vaikutuksesta eikä muuttoliikettä ohikulkutien suunnassa halvemmille asuntoalueille ainakaan vielä ole tapahtunut.

Yhteenvetona yrityshaastatteluista voidaan todeta, että noin puolet vastaajista sanoi ohikulkutiellä olevan merkitystä toiminnalleen. Kaikki haastateltavat kertoivat, että tien rakentaminen oli positiivinen asia, koska vanha tie on mutkainen sekä kapea ja siten altis ruuhkautumiselle. Ohikulkutien merkityksen katsottiin kuitenkin kohdistuvan lähes yksinomaan läpikulkevan lomaja mökkiliikenteen sujuvoittamiseen. Ohikulkutiellä arvioitiin olevan merkitystä paikalliselle liikenteelle vain perjantai-iltapäivänä, jolloin läpikulkuliikenteen ja työssäkäyntiliikenteen aiheuttamat ruuhkat ovat poistuneet.

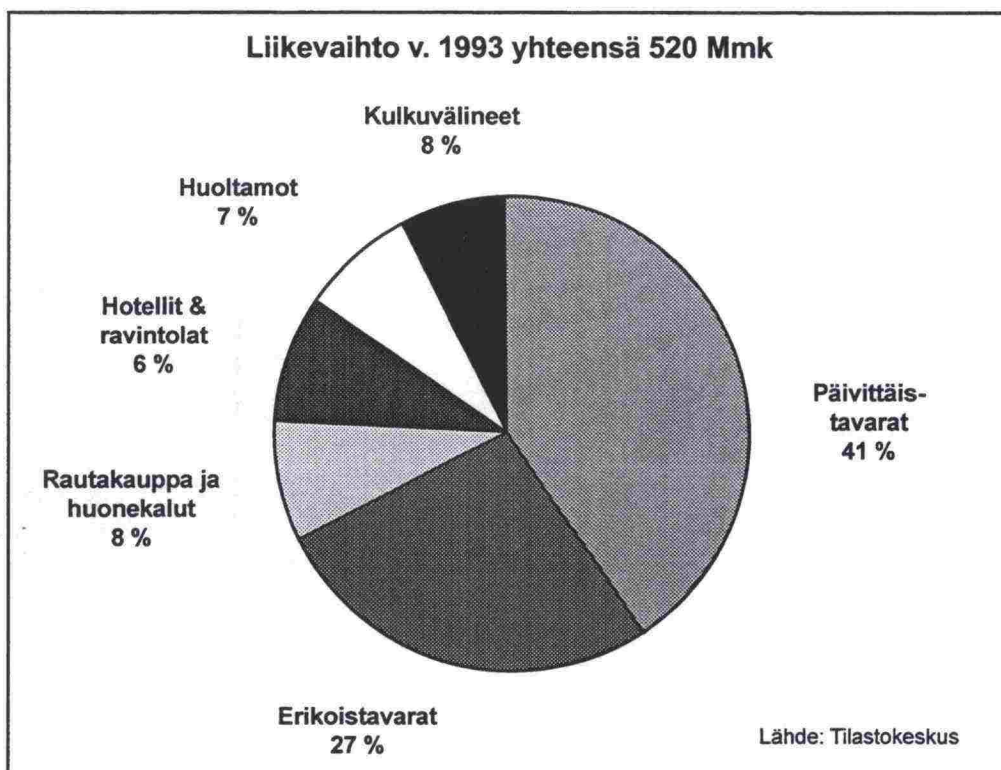
Kyselyn ja haastattelujen tulosta voidaan perustella sillä, että vanha tie ruuhkautui vain perjantai-iltapäivänä ja osittain sunnuntaina, ja siten ohikulkutien tuoma muutos arkipäiväisiin yritystoimintoihin on pieni. Lisäksi kyseessä on varsin lyhyt, kaupunkirakenteen ulkopuolella kulkeva tieosuus, jonka kaupunkiliittymät sijaitsevat noin 3 kilometrin päässä keskustasta. Näin ollen tien merkitys keskustahakuisille yritystoiminnoille jää pieneksi varsinkin, kun keskustan läpi kulkevalla vanhalla tiellä ajoittaiset ruuhkat ovat poistuneet. Lahti-Heinola -moottoriliikennetiellä sekä Heinola-Lusi -moottoritiellä yhdessä tulee olemaan selvästi suurempi merkitys myös yrityssektorin toiminnolle.

Toisaalta Heinolan ohikulkutien rakentaminen on yksi monista viitostiekäytävän parantamishankkeista. Yhdessä muiden kehittämishankkeiden kanssa (mm. Lahden ja Mikkelin ohikulkutiet) se parantaa koko viitostiekäytävän alueella sijaitsevien yritysten toimintamahdollisuuksia. Heinolan ohikulkutie osana koko valtatie 5:n kehittämistä luo sujuvat ylimaakunnalliset kuljetusyhteydet ja paremmat kehitysedellytykset tien vaikutuspiirin yrityksille sekä palvelee Itä-Suomeen suuntautuvaa matkailuliikennettä.

4.3 Kaupallisten palvelujen rakenne

Heinolan vähittäiskauppa ja kaupalliset palvelut palvelevat runsaan 20 000 asukkaan vaikutusalueetta, johon kaupungin lisäksi kuuluu Heinolan maalaiskunta. Ostosmatkoja tehdään jossain määrin Heinolaan myös Pertunmaalta ja Hartolasta. Vuonna 1992 tehdyn asiointitutkimuksen mukaan Heinolaan suuntautui 70 % heinolalaisten kaikista ostosmatkoista, 64 % maalaiskunnan asukkaiden ostosmatkoista sekä 30 % pertunmaalaisten ja 19 % hartolalaisten ostosmatkoista. Oman kunnan keskuksen ja Heinolan lisäksi ostosmatkat suuntautuivat jossain määrin Lahteen, etenkin harvemmin ostettavien erikoistavaroiden osalta. Heinolan ja Heinolan maalaiskunnan ostosmatkoista noin 14 -17 % suuntautui Lahteen.

Alueen ostouskollisuus on etenkin päivittäistavaroiden osalta korkea ja alueen ulkopuolelta tuli suhteellisen vähän ostosmarkkoja ennen ohitustien rakentamista. Syyskuussa 1994 tehdyn tienvarsihaastattelussa, jossa tiedusteltiin ostoskäyttäytymistä ennen ohikulkutien valmistumista, etelästä tulevasta liikenteestä 16 % poikkesi asioimaan Heinolaan. Pääosa näistä tuli lähialueelta, sillä ostovoiman (netto)siirtymä koko alueelle on noin 10 %.



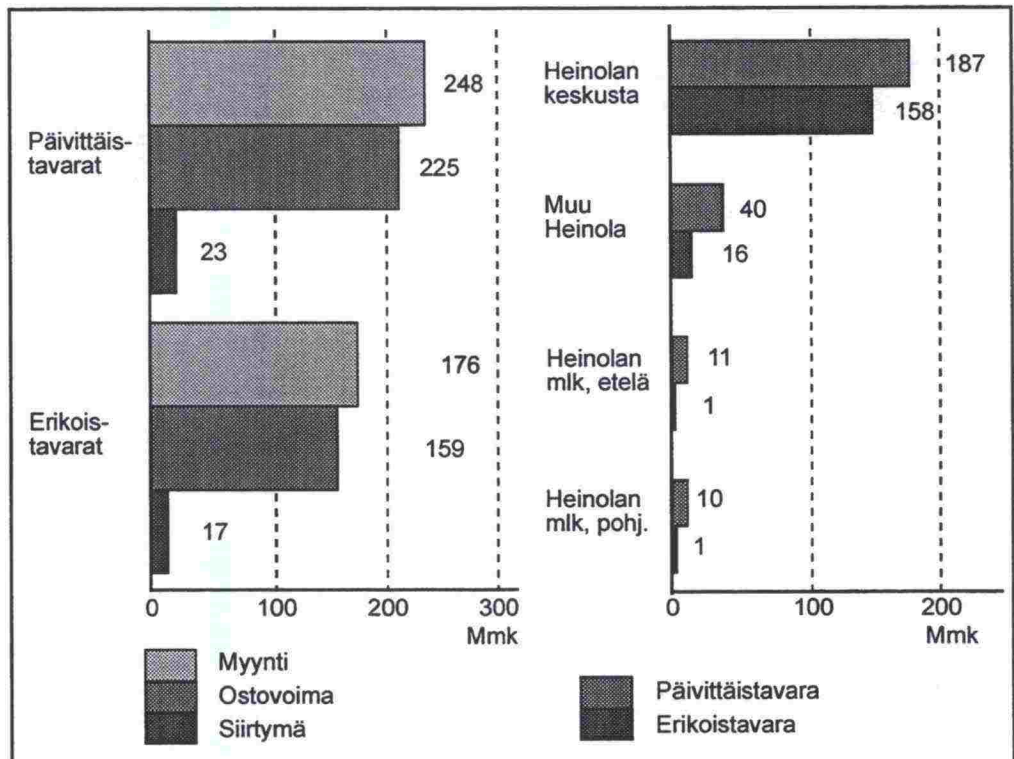
Kuva 15 Heinolan vähittäiskauppa ja kaupalliset palvelut

Ohikulkutien vaikutuksia on arvioitu päivittäistavara- ja erikoistavarakaupan osalta, joiden yhteiset markkinat alueella olivat noin 440 milj.mk vuonna 1994. Päivittäistavaramyymälöiden myynnin osuus oli 247 milj.mk vuodessa. Tilaa vievä huonekalu- ja rautakauppa, autokauppa sekä hotellit ja ravintolat eivät sisälly tarkasteluun.

Kaupankäynti on keskittynyt kaupungin keskustaan torin ympärille. Päivittäistavarakauppa on keskittynyt Keskustan ja Seminaarin alueille. Suurimmat päivittäistavaramyymälät, Heijukka, Toriheinoska ja S-market, sijaitsevat torin laidalla sekä SparHeinoska keskustan tuntumassa vanhan läpikulkuväylän varressa. Niiden osuus kokonaismarkkinoista oli 75 % ennen ohikulkutien eteläisessä liittymässä sijaitsevan Citymarketin avaamista. Päivittäistavarakaupan lisäksi niiden erikoistavaramyynti on noin 16 milj.mk / v.

Erikoistavarakauppa keskittyy yksittäisiin erikoistavaramyymälöihin. Myymälät ovat pieniä ja keskittyneet tiiviisti torin ympärille. Maalaiskunnassa ja muilla alueilla ei juuri myydä erikoistavaroita, tilaa vievää kauppaa lukuunottamatta. Erikoistavarakaupan arvoksi arvioitiin 176 milj.mk vuonna 1994.

Haastattelujen mukaan ohikulkutien valmistuminen ja läpiajoliikenteen väheneminen paransivat asiointimahdollisuuksia keskustassa. Tähtihoviin siirtyi suurin osa läpikulkevan liikenteen polttoainemyynnistä ja samalla paikallisten huoltamoiden polttoaineiden myynti on laskenut. Tähtihovin päivittäistavaramyynti ei paljoakaan vaikuta päivittäistavarakauppaan, sillä asiakkaat ovat pääosin ohikulkijoita. Paikallisille se on satunnainen ostospaikka poikkeuksellisten aukioloaikojen takia.



Kuva 16 Päivittäis- ja erikoistavaramyynnin jakautuminen Heinolan alueella

4.4 Citymarketin vaikutus vähittäiskauppaan

Citymarket avattiin toukokuussa 1995. Myymälän kokonaismyyntiala, kassa- ja käytävätiloineen on 5500 m², josta päivittäistavaroiden myyntialaa 1200 m². Citymarketin vuosittainen päivittäistavarakaupan myyntitavoite on 70 milj.mk ja erikoistavarakaupan myyntitavoite 30 milj.mk. Jos nämä tavoitteet saavutetaan, on Citymarket seudun suurin myymälä sekä myynniltään että myyntialaltaan. Näin suuri yksikkö vaikuttaa merkittävästi kaupan toimintaan ja sitä kautta myös kaupalliseen keskusta.

Vähittäiskaupan kokonaismarkkinat kasvavat, kun alueen ulkopuolelta tulevien ostosmarkkojen määrä kasvaa ja alueen asukkaiden ostouskollisuus kasvaa. Markkinat eivät kuitenkaan kasva Citymarketin myynnin määrällä, vaan nykyinen kauppa menettää osan myynnistään uudelle myymälälle.

Tässä tarkastelussa on oletettu, että Heinolassa asioivien osuus ajoneuvomäärästä on kasvanut 16 %:sta 20 %:iin ja samalla oman alueen ostouskollisuus on parantunut. Näillä oletuksilla alueen kokonaismarkkinat kasvavat päivittäistavarakaupassa 23 milj.mk ja erikoistavarakaupassa 12 milj.mk. Arviot perustuvat tehtyihin kyselytutkimuksiin ja kauppiashaastatteluihin.

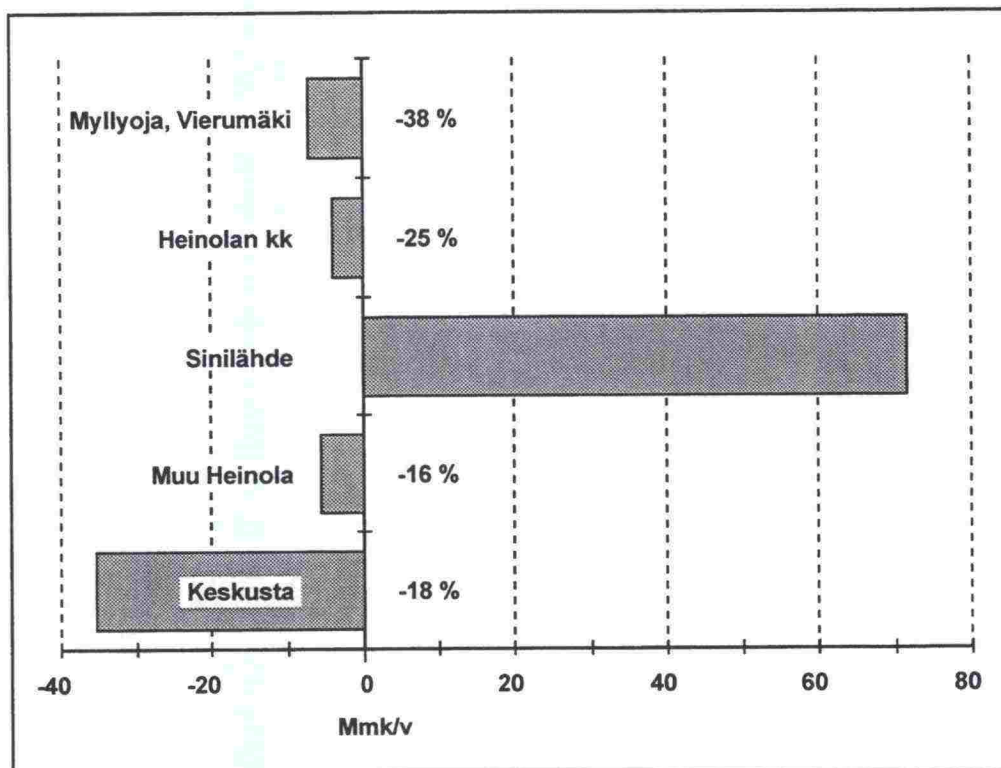
Heinolan kaupallisen palvelurakenteen ennustetarkastelussa käytettiin asiointipaikan valintamallia, joka perustuu useiden asiointitutkimusten perusteella johdettuihin säännönmukaisuuksiin. Mallin avulla voidaan tutkia asiointipaikan sijainnissa, kilpailevassa tarjonnassa, ostovoimassa tai liikenneverkossa tapahtuvien muutosten vaikutuksia asiakasmääriin ja asiointipaikan myyntiin.

Mallin avulla pyrittiin selvittämään, miten Citymarketin myyntitavoitteen toteutuminen vaikuttaa muiden alueiden, erityisesti Heinolan keskustan, päivittäis- ja erikoistavaramyynteihin.

Mallitarkastelussa on oletettu, että

- kesällä parhaina viikonloppuina puolet asiakkaista tulee Heinolan ja Heinolan mlk:n ulkopuolelta
- syksyllä mökkiliikenteen loputtua, 70-90 % asiakkaista tulee lähialueelta
- lähialueen asukkaiden ostouskollisuuden ja vähittäiskaupan myynnin kasvuksi on oletettu vajaa 5 %.

Näillä oletuksilla voidaan arvioida, että alueen päivittäistavarakauppa menettää myyntiään keskimäärin 20 %. Kuvassa 17 on esitetty Citymarketin vaikutus Heinolan päivittäistavarakaupan alueittaisiin myynteihin, jos Citymarket ylittää tavoitemyyntiin. Suurin, noin 18 % päivittäistavaramyynnin lasku kohdistuu Heinolan keskustan ja Seminaarin alueille. Muilta Heinolan kaupungin alueella päivittäistavaramyynti vähenee noin 16 %. Vaikutukset ovat vielä suuremmat Heinolan maalaiskunnassa, jossa päivittäistavaramyynnin lasku vaihtelee 25-38 %.

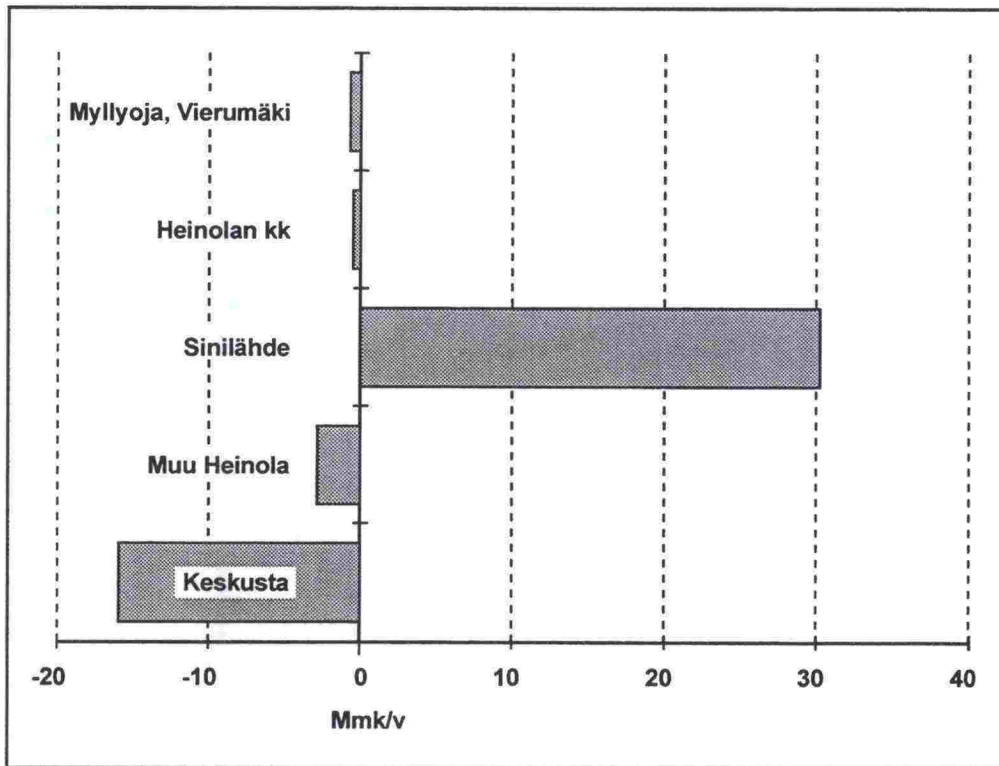


Kuva 17 Citymarketin vaikutus Heinolan päivittäistavarakaupan myynteihin

Nämä vaikutukset näkyvät hintakilpailuna sekä pitemmällä tähtäimellä myös myyntitehon laskuna ja kannattamattomimpien yksiköiden lopetuksina. Vuonna 1994 on jo pari myymälää lopettanut toimintansa. Niiden yhteinen myynti on ollut lähes 10 milj.mk.

Vaikutukset eivät jakaudu tasaisesti, vaan ne kohdistuvat eniten lähellä Citymarkettia sijaitseviin pieniin kauppoihin, joista joku saattaa lopettaa toimintansa. Keskustan suuruudesta johtuen absoluuttisesti myynti laskee eniten keskustassa (noin 35 milj.mk). Tämän jälkeen on viiden suurimman myymälän osuus koko päivittäistavaramyynnistä on yli 80 %.

Erikoiskaupassa Citymarketin vaikutukset ovat pienemmät johtuen pienemmästä myynnistä. Lisäksi on mahdollista, että lähialueen asukkaiden ostuskäyttäytyminen kasvaa alueen palvelujen parantuessa. Kuvassa 18 on esitetty Citymarketin vaikutus Heinolan erikoistavarakaupan alueittaisiin myynteihin, jos Citymarket ylittää tavoitemyyntiin. Mallin mukaan keskustan erikoiskauppa menettää myyntiään noin 10 %. Suurin yli 15 milj. markan myynnin lasku kohdistuu Heinolan keskustaan ja muilla alueilla (lähinnä Tommola ja Sahanniemi) erikoistavarakaupan myynti laskee noin 2 milj. markkaa. Osa tästä menetyksestä kohdistuu myös päivittäistavaramyymälöiden muuhun kuin elintarvikemyyntiin. Konkreettisesti sopeutuminen näkyy keskustassa K-Heijukan tilojen uudelleenjärjestelyinä. Keskusta tiivistyi, kun Tiimari ja apteekki siirtyivät torin laitaan.



Kuva 18 Citymarketin vaikutus Heinolan erikoistavarakaupan myynteihin.

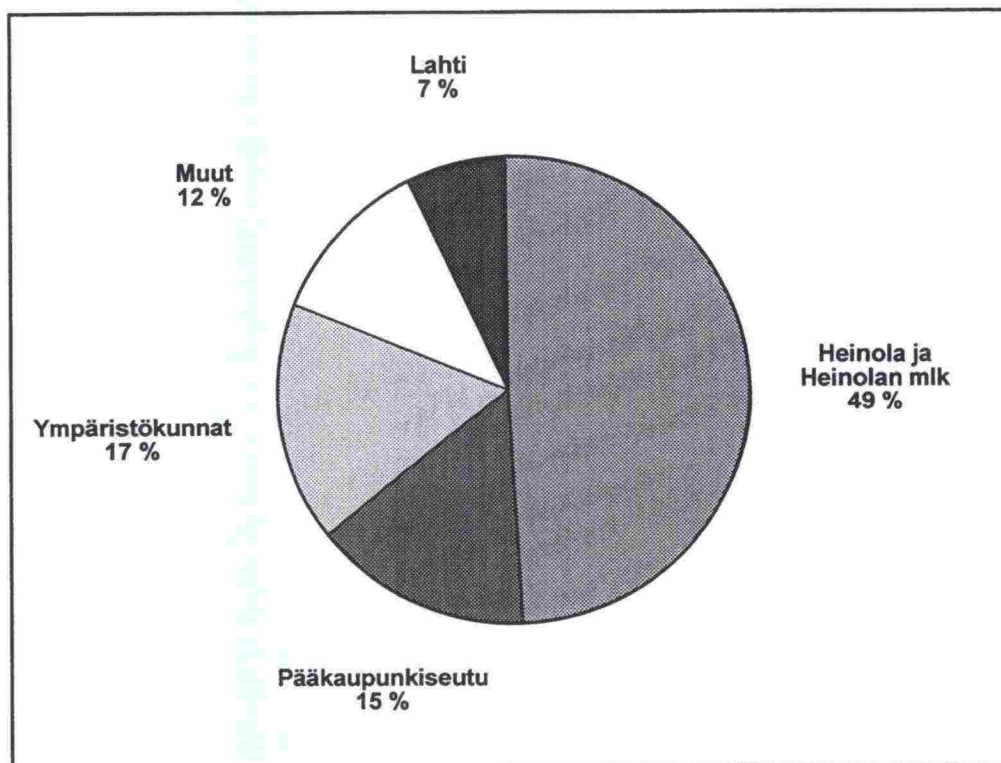
4.5 Ohikulkutien kyselytutkimus

Heinäkuussa 1995 järjestettiin yhdistetty kysely ja haastattelu, joiden avulla selvitettiin Heinolan ohikulkutien varressa sijaitsevien palvelujen käyttöä ja tienkäyttäjien ominaisuuksia. Citymarketin ovelta haastateltiin asiakkaita kahtena arkipäivänä (tiistai ja perjantai). Tähtihovin palvelualueella pyydettiin matkailuneuvontapisteen asiakkaita täyttämään vastaava kyselylomake kolmen viikon ajan jokaisena viikonpäivänä.

Citymarket

Hyväksyttäviä vastauksia saatiin kahden päivän aikana 221 kpl. Haastateltuun vastanneista 49 % oli paikallisia, joiden lähtökunta tai määräkunta oli Heinola tai Heinolan mlk (kuva 19). Ympäristökunnista käyvien vastaajien osuus oli 17 %, pääkaupunkiseudulta käyvien 15 % ja Lahdesta käyvien 7 % vastaajista. Loput 12 % vastaajista kävivät muualta Suomesta.

Suurin osa (79 %) vastaajista ilmoitti lähtöpaikakseen kodin, 10 % kesämökin ja 7 % työpaikan (kuva 20). Vastaavasti 55 % vastaajista ilmoitti määräpaikakseen kodin ja 31 % kesämökin. Yli puolet (54 %) vastaajista ilmoitti olevansa ostos- tai asiointimatalla, 20 % kesämökkimatalla ja 16 % lomamatalla (kuva 21).

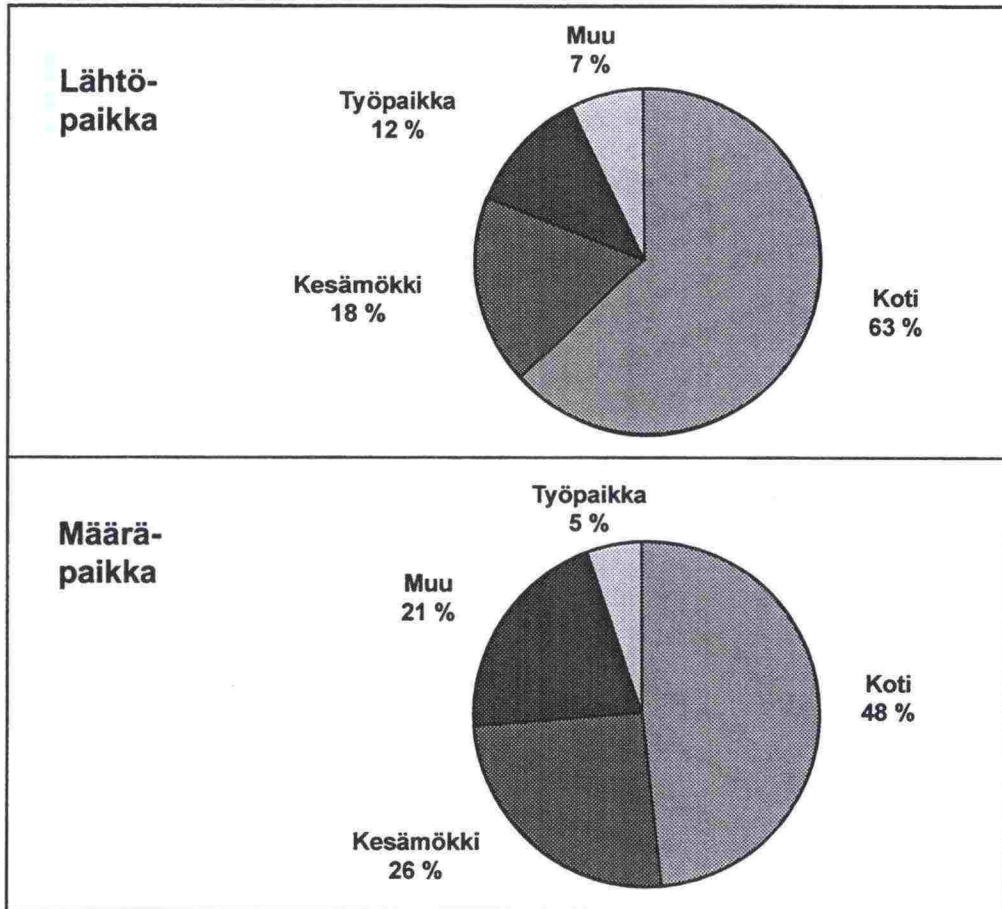


Kuva 19 Citymarketissa kävijöiden lähtökunta/määräkunta

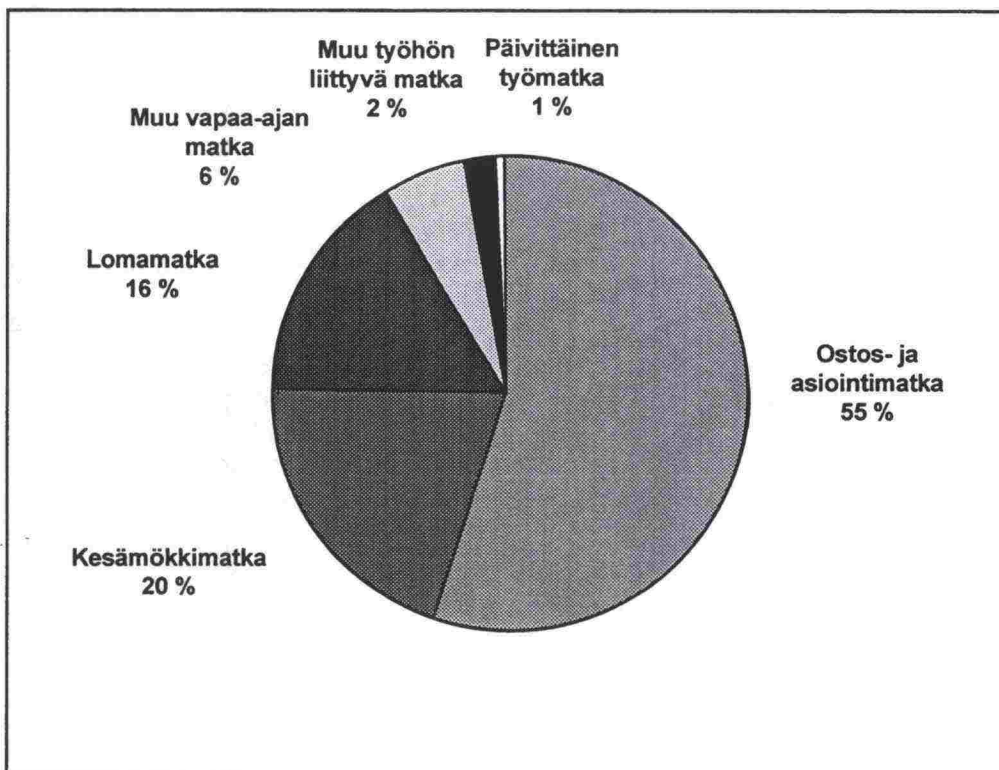
Lähes kaikki haastatteluun osallistuneista tekivät päivittäistavaraostoksia. Autokohtainen keskiostoksen suuruus oli 247 markkaa. Vain 14 % haastatteluista käytti keskimäärin 127 markkaa polttoaineen hankintaan ja 5 % haastatteluista osti muuta (lähinnä hampurilaisravintolan tuotteita). Autokohtainen keskiostoksen suuruus oli 130 markkaa. Merkittävää viikonpäivävaihtelua ei eri tuotteisiin käytetyn rahamäärän suhteen esiintynyt.

Citymarketissa tehtyyn haastatteluun vastanneista 58 % ei ilmoittanut käyvänsä Heinolan keskustassa asioimassa samalla matkalla. Paikallisten asukkaiden osuus Heinolan keskustassa asioivista Citymarketin käyttäjistä oli 40 %. Vastaavasti 32 % Citymarketissa asioivista, jotka eivät käy Heinolan keskustassa asioimassa, on paikallisia asukkaita.

Citymarketissa tehdyn kyselytutkimuksen tuloksia voidaan verrata keväällä 1995 Tampereen seudulla tehdyn liikennetutkimuksen tuloksiin kaupunkimarkettien keskiostoksen suuruuden ja lähtö/määräpaikkajakauman osalta. Tampereen tutkimus tehtiin neljänä arkipäivänä lauantai mukaanlukien. Asiakaskohtainen keskiostoksen suuruus kaupunkimarkettien päivittäistavarakaupassa oli 169 mk. Suurin osa automarkettien asiakkaista (64 %) ilmoitti lähtöpaikakseen kodin, 12 % työpaikan ja 25 % muun lähtöpaikan. Tämä vastaa lähes täsmälleen Citymarketin kyselyn tuloksena saatua lähtöpaikkajakaumaa.



Kuva 20 Citymarketissa kävijöiden lähtö- ja määräpaikka



Kuva 21 Citymarketissa kävijöiden matkan päätarkoitus

Suurin osa kaupunkimarkettien asiakkaista (79 %) ilmoitti määräpaikakseen kodin, 2 % työpaikan ja 19 % muun määräpaikan. Tässä suhteessa Citymarketin asema kesämökki- ja muiden vapaa-ajan matkojen palvelupaikkana oletetusti korostuu kaupunkimarketteihin verrattuna. Tampereen tutkimuksessa 81 % asiakkaista käytti henkilöautoa, 16 % kevyttä liikennettä ja 3 % joukkoliikennettä ostosmatkoillaan.

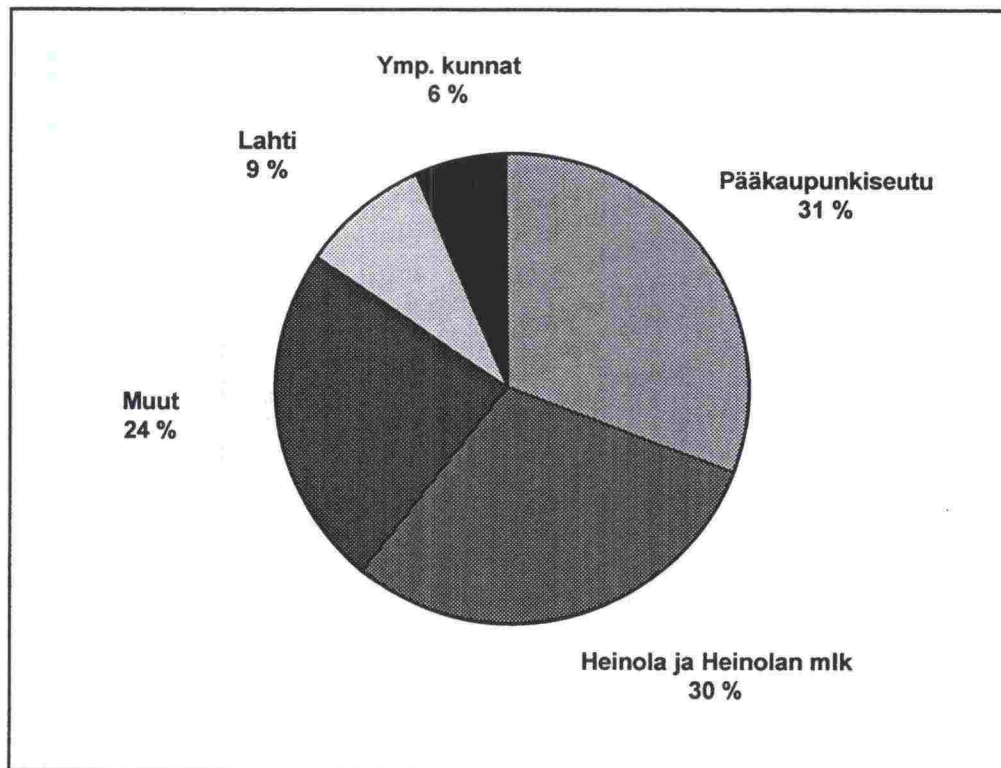
Citymarketin vaikutukset keskustan/Heinolan kauppaan ja kaupan rakentamiseen riippuvat siitä saavuttaako Citymarket myyntitavoitteensa ja/tai missä määrin Citymarket kerää ostovoimaa alueen ulkopuolelta ohikulkevasta liikenteestä. Tehdyn kyselytutkimuksen mukaan puolet Citymarketin asiakkaista tuli Heinolan ja maalaiskunnan ulkopuolelta. Tutkimus on tehty heinäkuussa, tiistaina ja perjantaina, joten se kuvaa kesälomakauden asiakasrakennetta.

Ohikulkutien liikennemäärät ja matkan päätarkoitus vaihtelevat suuresti eri vuodenaikoina. Mökki- ja vapaa-ajanliikenteen merkitys on ratkaiseva kesällä ja kevään ja syksyn viikonloppuliikenteessä. Tällä perusteella on selvää, että Citymarketin asiakasrakenne on talvella ja suurimman osan vuotta toisenlainen kuin kesäloma-aikana. Syksyllä ja talvella paikallisten asiakkaiden osuus Citymarketin asiakkaista nousee jopa 70-90%:iin ja ohikulkevien asiakkaiden osuus laskee.

Tähtihovi

Tiedustelu järjestettiin Tähtihovin palvelualueella kyselytyyppisenä kaupungin info-pisteessä. Hyväksyttäviä vastauksia saatiin kolmen viikon aikana 254 kpl. Kyselyyn vastanneista 30 % oli paikallisia kävijöitä (kuva 22). Pääkaupunkiseudulta käyvien osuus oli 31 %, Lahdesta käyvien osuus oli 9 % ja ympäristökunnista käyvien vastaajien osuus oli vain 6 %. Loput 24 % vastaajista kävivät muualta Suomesta.

Suurin osa (74 %) vastaajista ilmoitti lähtöpaikakseen kodin, 16 % kesämökin ja 9 % työpaikan (kuva 23). Vain 22 % vastaajista ilmoitti määräpaikakseen kodin ja 20 % kesämökin. Muualta tulevien osuus oli 16 % ja muualle menevien osuus jopa 56 % vastanneista. Yleisimpinä matkakohteina olivat erilaiset lomakohteet ja huvipuistot, messut ja musiikkijuhlat sekä sukulaisvierailut.

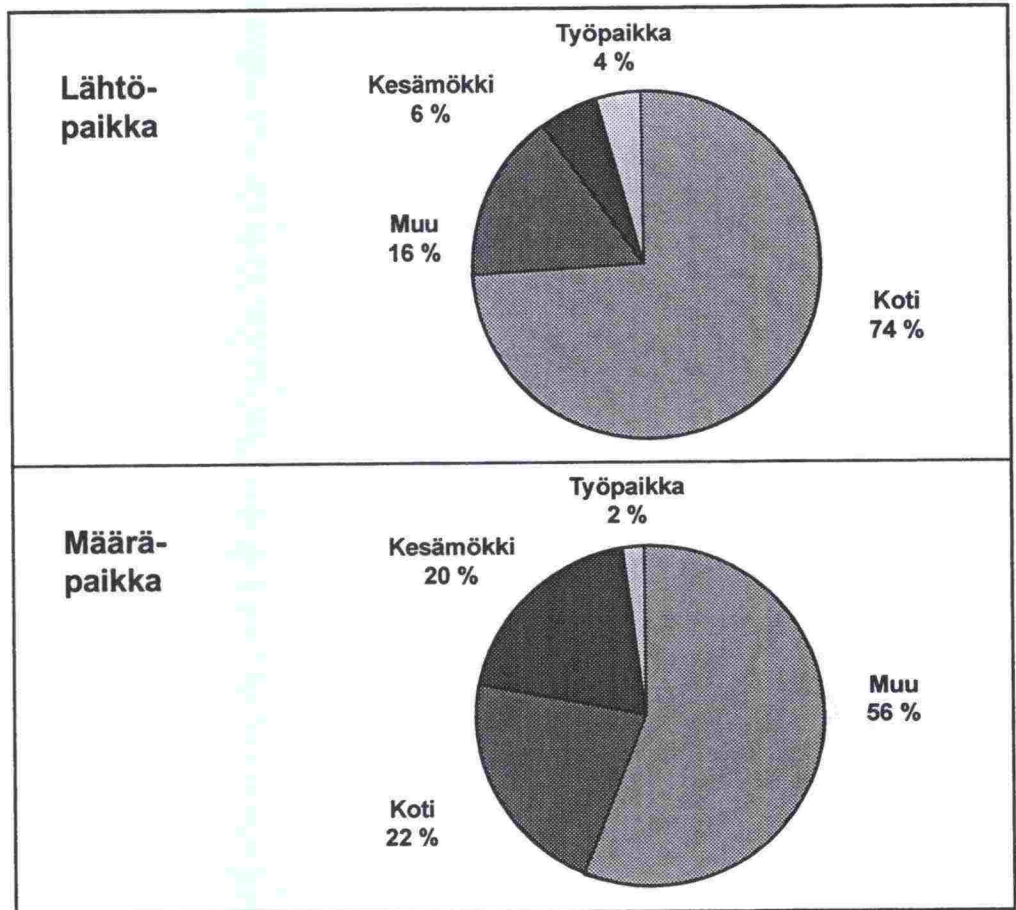


Kuva 22 Tähtihovissa kävijöiden lähtökunta/määräkunta

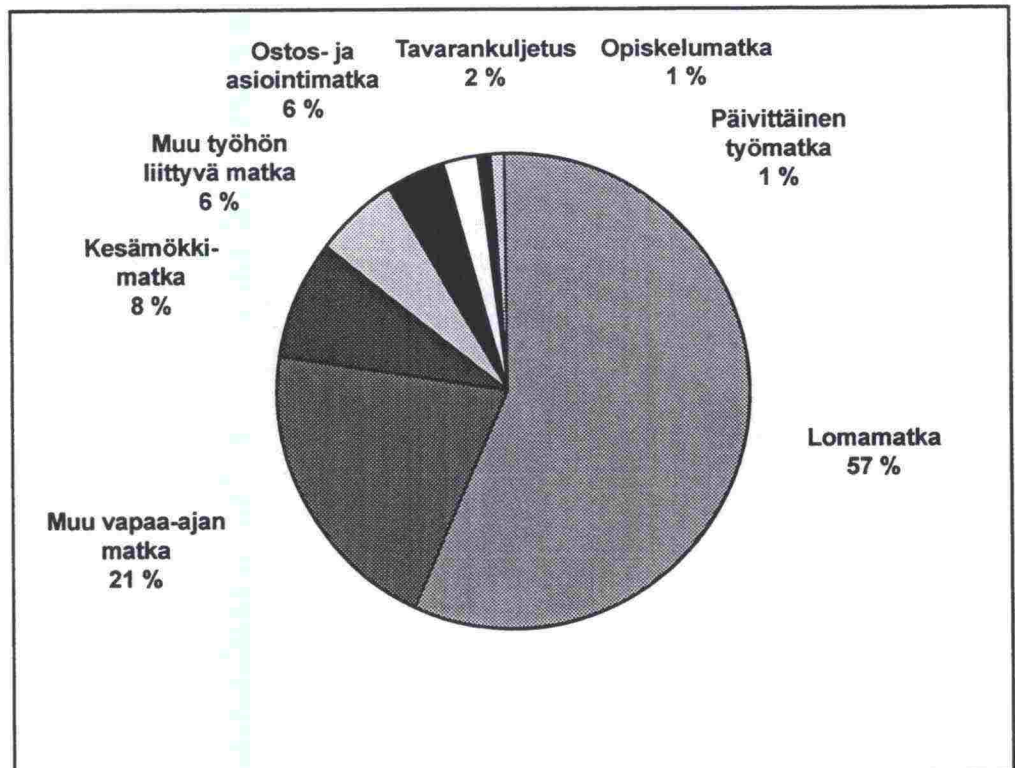
Yli puolet (55 %) vastaajista ilmoitti olevansa lomamatkalla, 21 % muulla vapaa-ajan matkalla ja 7 % kesämökkimatalla (kuva 24).

Tähtihovissa kyselyyn vastanneista 39 % teki päivittäistavaraostoksia (keskiostoksen suuruus 106 mk), 24 % polttoaineostoksia (keskiostos 168 mk) ja noin puolet osti muuta (keskiostos 74 mk). Kaikkiin tavararyhmiin käytetty rahamäärä oli viikonloppuna keskimääräistä suurempi. Erityisesti päivittäistavaraostoksiin sunnuntaina käytetty rahamäärä oli muita viikonpäiviä suurempi.

Verrattaessa Tähtihovin käyttäjäryhmiä valtatieteellä 3 Linnatuulen palvelualueella tehtyyn tutkimukseen, voidaan todeta, että viikonloppuna Linnatuulen suurimpina käyttäjäryhminä erottuivat sukulaismatkailijat ja kesämökkiläiset. Tältä osin Linnatuulen käyttäjäprofiili vastaa Tähtihovin käyttäjäryhmiä. Sitä vastoin arkipäivinä Linnatuulen käyttäjistä suurin osa koostuu ammattiautoilijoista ja työmatkalaisista, mikä eroaa Tähtihovin käyttäjäprofiilista. On kuitenkin huomattava, että Tähtihovin tulokset on tehty lomakaudella, jolloin työmatkalaisten ja ammattiautoilijoiden osuus on keskimääräistä pienempi. Lisäksi kysely tehtiin niiden joukossa, jotka kävivät kaupungin infopisteessä. Tämä on mahdollisesti vinouttanut tuloksia siten, että paikallisten kävijöiden suhteellinen osuus on korkea paikan palvelutarjonta huomioiden.



Kuva 23 Tähtihovissa kävijöiden lähtö- ja määräpaikka



Kuva 24 Tähtihovissa kävijöiden matkan päätarkoitus

5 VAIKUTUKSET YMPÄRISTÖÖN JA KAUPUNKIKUVAAN

5.1 Vaikutukset häkä- ja typpidioksidipitoisuuksiin Siltakadulla

Ohikulkutien vaikutusta ilman laatuun Heinolan keskustassa Siltakadun varrella arvioitiin liikennemäärä- ja liikennevirtatietojen perusteella ruotsalaisella AIG-mallilla. Malli tuottaa liikenteen aiheuttamat häkä- ja typpidioksidipitoisuudet katukuilussa. Laskenta tehtiin ohikulkutien avaamisajankohdan kesäperjantain huipputunnin liikennemäärillä nykyverkolle sekä päätie- ja katuverkolle ilman ohikulkutietä.

Ohjelma edellyttää runsaasti lähtötietoja, joista esimerkiksi liikennevirran nopeus vaikuttaa merkittävästi tuloksiin. Malli tuottaa pitoisuuden, jota korkeampia arvoja esiintyy 2 % vuodesta. Häkäpitoisuus on 8 tunnin keskipitoisuus, typpidioksidilla yhden tunnin keskipitoisuus. Typpidioksidin osalta tämä vastaa suomalaista käytäntöä, ja tulosta voidaan verrata suoraan ohjearvoon, joka on $300 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ohjearvo on ehdotettu puolitettavaksi. Häkäpitoisuuden ohjearvo on tällä hetkellä $10 \text{ mg}/\text{m}^3$, mutta se on ehdotettu puolitettavaksi $8 \text{ mg}/\text{m}^3$:aan.

Tuloksien mukaan typpidioksidipitoisuus ilman ohikulkutietä olisi $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ja ohikulkutien kanssa $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Häkäpitoisuudet olisivat vastaavasti $8 \text{ mg}/\text{m}^3$ ja $1 \text{ mg}/\text{m}^3$. Sekä typpidioksidi- että häkäpitoisuuksien ehdotettujen ohjearvojen ylittyminen ilman ohikulkutietä olisi hyvinkin mahdollista. Ohikulkutien vaikutus pitoisuuksiin on hyvin merkittävä: typpidioksidi- ja häkäpitoisuudet vähenevät liikenteen huippuaikoina 80 - 90 %.

5.2 Vaikutukset lähtömelutasoihin Heinolan keskustassa

Ohikulkutien vaikutusta liikenteen lähtömelutasoon arvioitiin pohjoismaisella melumallilla. Mallilla voidaan laskea lähtömelutasojen lisäksi myös melualueen leveys. Parhaimmillaan malli on maaseutuolosuhteissa, kaupunkikeskustassa tulokset eivät liikennevirran kiihdytysten ja jarrutusten sekä rakennusten aiheuttaman vaimennuksen vuoksi ole luotettavia.

Lähtötietoina laskennassa olivat samat liikennevirrat kuin pitoisuuksien laskennassa. Tulosten mukaan liikenteen lähtömelutaso L_{10m} (melutaso 10 metrin päässä tiestä ilman heijastavien pintojen tai muiden olosuhteiden huomioimista) putoaa ohikulkutien vaikutuksesta noin kolme desibeliä 59,6:sta 56,4:ään desibeliin eli on selvästi havaittavissa.

Asukkaiden kokemusten mukaan muutos on kuitenkin huomattavasti suurempi. Myös liikenteen aiheuttama tärinä on vähentynyt merkittävästi. Tarkempi melutasojen arviointi edellyttääkin rakennusten ja maaston sekä liikenteen kiihdytysten ja jarrutusten vuoksi mittauksia ennen- ja jälkeentilanteissa.

5.3 Vaikutukset kaupunkikuvaan

Heinolan kaupunkikuva on perinteisesti eheä. Vain Siltakadun rooli ylikuormitettuna läpikulkuväylänä on muodostunut epäviihtyisäksi. Ohikulkutien kaupunkikuvalliset vaikutukset eivät sinänsä kohdistu keskustarakenteseen, mutta antavat suuren mahdollisuuden eheyttää Siltakadun toiminta ja ympäristö osaksi keskustarakennetta.

Ohikulkutien vaikutusta kaupunkikuvaan on tarkasteltava laajempänä kokonaisuutena. Tie sijoittuu kaupungin ulkopuolelle irti kaupunkirakenteesta. Sen vaikutus kaupunkikuvaan muodostuu mielikuvatasolla: sillasta on tullut Heinolan kaupungin symboli. Kaupungista kertovat pylonit näkyvät kauas sekä tielle että vesistöjä pitkin. Sillan symbolinen merkitys kaupunkikuvassa korostuu tultaessa Siltakatua etelästä kaupunkiin. Silhuettina näkyvä silta merkitsee kaupunkikuvassa uutta aikaa. Silta on hyväksytty kaupunkia symboloivaksi julkiskuvaksi, kuten puistot, paviljongit ja vanhat sillatkin.

Kuljettaessa uutta ohikulkutietä ei kaupunki avaudu kulkijalle näkymänä. Kaupunki on sopinut maanomistajien kanssa harvennushakkuista siten, että näkymä uudelta tieltä kaupunkiin paranee. Kaupunki esittäytyy lisäksi Tähti-hovin palvelualueen infopisteessä. Palvelualueelta ei kuitenkaan ole ajoneuvoliikenteen yhteyttä keskustaan. Autolla on kierrettävä lähimpien ohikulkutien liittymien kautta, jolloin matkaa kertyy useita kilometrejä.

Viitoitus uudelta tieltä etelästä Heinolaan koetaan puutteelliseksi. Liittymä on kaarteeseen jälkeen hieman yllättäen. Viitoitusta on toivottu myös eteläisen eritasoliittymän läheisyydessä sijaitsevalle kauppa-alueelle (Citymarket ja McDonald's). Tällä hetkellä ajoyhteys ohikulkutieltä alueelle on viitoittamaton ja useiden liittymien vuoksi epäselvä.

Heinolan kaupunki laati syksyllä 1994 yhteistyössä tielaitoksen ja ympäristöministeriön kanssa Siltakadun liikennesaneerauksen yleissuunnitelman, jossa katu muutettiin sen uuteen rooliin sopivaksi.

Siltakadun liikenteenvälitysominaisuudet olivat ratkaisevan tärkeitä ennen ohikulkutien valmistumista: kadulla oli runsaasti kääntymiskieltoja sekä lukuisia kapeita lisäkaistoja, pysäköintijärjestelyt oli sopeutettu liikkuvan liikenteen vaatimukseen eikä pyörätietä oltu pystytty toteuttamaan katutilan kapeuden vuoksi. Kaupunkikuvassa Siltakadun ilme muodostui vähitellen epäviihtyisäksi ja ankeaksi. Toiminnot kadun varrella köyhtyivät ja liikkuminen siellä muodostui epämiellyttäväksi.

Suunnitelmassa selvitettiin tilatarpeet sekä erilaisten toimintojen toteuttamismahdollisuudet. Tavoitteena oli sallia mahdollisimman paljon vasemmalle kääntymisiä, leventää pyöräteitä, toteuttaa yhtenäisiä istutusalueita, selkeyttää ajolinjoja sekä hidastaa liikenteen suuria nopeuksia.

Yleissuunnitelman toteuttaminen aloitettiin keväällä 1995. Pian töiden alettua suunnitelma palautettiin kuitenkin uudelleen valmisteltavaksi.

6 SOSIAALISET VAIKUTUKSET

6.1 Tutkimusmenetelmä

Tutkimuksen tavoitteena on arvioida ohikulkutien vaikutusta paikallisten asukkaiden elämysmaailmaan ja kokemuksellisuuteen. Tutkimuksessa käytettiin laadullisia aspekteja tarkastelevaa kvalitatiivista tutkimusotetta. Tutkimuksessa sovellettiin ns. puolistrukturoitua haastattelumenetelmää, jossa keskustelu etenee ryhmän ajatusten mukaan ja näin päästään tutustumaan tutkittavan ryhmän todellisiin mielikuviin, kokemuksiin ja tunnereaktioihin. Tutkimusraportti on kokonaisuudessaan liitteessä 1.

Tutkimukseen valittiin kolme keskusteluryhmää ja kaikissa ryhmissä oli 8 henkilöä. Ryhmille yhteisenä valintakriteerinä oli uuden Heinolan ohikulkutien alueella asuminen. Tutkimukseen valittiin sekä kaupungin että maalaiskunnan asukkaita. Ryhmät olivat seuraavat:

- Parikymppiset: 20 - 25 -vuotiaat aikuistuvat nuoret, jotka muistavat myös aikaa ennen ohikulkutien rakentamista. Tämä ikäryhmä esittää kirkasta kritiikkiä, tuntee aluetta hyvin kevytliikenteen ja autoilunkin näkökulmasta.
- Keski-ikäiset: 28 - 45-vuotiaat, antavat kattavinta, monipuolisinta tietoa alueesta. Heillä on jo näkemystä alueen pidempiaikaisesta kehitymisestä sekä tietoa ympäristön soveltuvuudesta lapsiperheille.
- Ikääntyvät: 55 - 65 -vuotiaat antavat menneisyyden ulottuvuutta kehityksen tarkastelulle. Heillä on lapsia, lapsenlapsiakin ja he oivaltavat eroja eri sukupolvien toiveista ja tarpeista ympäristön suhteen.

6.2 Ohikulkutien vaikutukset asukkaiden kokemina

Heinolan ohikulkutie arvioitiin kaikissa tutkimusryhmissä onnistuneeksi. Yllättäen kiitettävän arvosanan ohikulkutielle antoi ikääntyvien keskusteluryhmä. Tämä selittyy sillä, että iäkkäämmälle ikäryhmälle keskustan rauhoittuminen (läpikulkuliikenteen poistuminen) on tärkeintä.

Myös parikymppisten arvioksi Heinolan ohikulkutiestä tuli kiitettävä. Keski-ikäisten ryhmässä arvosana tiestä vaihteli tyydyttävän ja kiitettävän välillä. Kokonaisuudessaan Heinolan ohikulkutiehen ollaan erittäin tyytyväisiä.

Kaikille ryhmille oli tyypillistä, että keskustelu ei luontevasti siirtynyt ohikulkutiehen. Aihetta ikään kuin ihmeteltiin ja ohikulkutie koettiin etäiseksi, koska se sijaitsee kaukana, eikä sinänsä palvele nimenomaan heinolalaisia. Itse tiestä ei juuri puhuttu, seurausvaikutuksista kylläkin (Siltakadun tyhjeneminen).

Muutokset ovat usein vaikeimpia ikääntyvälle väestölle. Heinolassa ohikulkutien rakentaminen ei ollut häirinyt turvallista arkipäivää, muutostöiden koettiin tapahtuvan toisaalla ja liittymät ovat riittävän kaukana keskustasta.

Ohikulkutie palveli vähiten heinolalaisia. Eniten se palveli:

- kiireisiä Heinolan ohittavia helsinkiläisiä
- lahtelaisia (tai Lahti - Helsinki -välillä asuvia)
- pohjoiseen mökille menijöitä.

Ohikulkutie ei ole hävittänyt paikkakunnan identiteetille tärkeitä elementtejä. Heinolan Tähdellä, ohikulkutien sillalla, on suuri symboliarvo paikkakunnan asukkaille. Se koetaan "ilmaa siipien alle" tuovaksi yhteydeksi.

Ostokäyttäytymisen suhteen on havaittavissa lähentymistä Lahteen. Haastateltujen mielestä tämä ilmiö on ollut olemassa jo ennen ohikulkutien valmistamista. Ohikulkutie ei ole tuonut pysyvämpää muutosta nuorten palvelujen käyttöön tai tapaamispaikkoihin.

Heinolassa asioidaan keskustassa, toria ympäröivissä liikkeissä (etenkin ikääntyvät). Yleisesti todettiin, että Citymarkettiin ei viitsi ilman autoa talvella lähteä. Autoilija taas menee samantien ostoksille Lahteen, jossa ostaminen on sosiaalinen tapahtuma.

Työssäkäyntiin lähikaupungeissa (esim. Lahdessa) ohikulkutie ei ainakaan haastateltavien mukaan ole vaikuttanut. Haastatteluissa kävi ilmi, että heinolalaiset itse eivät ohikulkutietä juuri käytä. He ajavat mielellään vanhaa tietä etelään päin mennessään ainakin toiseen suuntaa, koska tie on heidän mielestään viihtyisämpi. Poikkeuksena on hirvenmetsästysaika, jolloin uutta tietä käytetään siellä olevien hirviaitojen takia.

Ohikulkutien tavoitteena Heinolassa asuvien kannalta on erityisesti viikonloppuliikenteen pahojen ruuhkien helpottaminen sekä Heinolan läpiajoliikenteen ja siitä aiheutuvien haittojen vähentäminen. Täysi hyöty siitä saadaan rakennustyön valmistuttua Lusiin saakka.

Haastateltavien mielestä ennen ohikulkutien rakentamista oli Siltakadulla ruuhka-aikaan (eniten 80-luvulla) yllättäen helppokin liikkua. Autot seisoivat niin kauan, että niiden välistä pääsi sopivasti puikkelehtimaan tien toiselle puolelle. Saasteista ja turhauttavasta tilanteesta huolimatta Siltakadun estevaikutus itse tien ylittämiseen oli käytännössä tuolloin pienimmillään.

Ohikulkutien valmistuttua Siltakatu on "näivettynyt" ja katu on koettu avarana ja epäviihtyisänä; poikittaisyhteyksien parantamista tarvitaan. Siltakatu jää moottoritielelle johtavaksi sekä paikallisen ja hitaan liikenteen väyläksi. Kuitenkin raskas liikenne käyttää sitä edelleen reittinä Heinolan teollisuusalueille.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Pitkämatkainen liikenne on siirtynyt ohikulkutielle, mikä on vähentänyt Siltakadun liikenteen puoleen entisestä. Ohikulkutie palvelee parhaiten Heinolan läpikulkevaa liikennettä ja on erityisesti nopeuttanut ja sujuvoittanut loma- ja mökkiliikennettä. Näin ollen ohikulkutiellä ei ole suurta merkitystä paikalliselle liikenteelle tai erityisesti keskustahakuisille yritysten kuljetuksille ja toiminoille.

Ohikulkutien rakentaminen on parantanut liikenneturvallisuutta Heinolan keskustassa sekä poistanut perjantai-iltapäivän läpikulkuliikenteen ja työsäkäyntiliikenteen yhteisvaikutuksena aiheutuneet ruuhkat. Liikenneturvallisuuden ohella on Heinolan keskustan ympäristö melu- ja päästöhaittojen vähentymisen kautta parantunut.

Toisaalta liikennemäärien väheneminen on nostanut ajonopeuksia Siltakadulla, mikä aiheuttaa ongelmia liikenneturvallisuudelle. Keskustan läpikulkukadun liikennesaneeraus olisi liitettävä kiinteäksi osaksi ohikulkutien suunnittelu- ja toteuttamisohjelmaa, jottei vanhalle tielle jäisi tarpeetonta raskasta liikennettä eivätkä ajonopeudet nousisi korkeiksi. Suunnittelun yhtäaikaisuus tekisi saneerauksen perusteiden mieltämisen asukkaille helpommaksi. Esimerkiksi Siltakadun suunnittelun saneerauksen kustannusarvio on vain noin 1 % ohikulkutien rakennuskustannuksista.

Yksityisautoilijoiden nimeämät ongelmakohdat liikenteessä ovat helposti korjattavissa (kolmioiden lisääminen, liikennevalot jne). Raskaan liikenteen osalta kaivataan pelisääntöjä ja selkeää tiedotusta. Kevyessä liikenteessä tarvitaan eriyttämistä etenkin Kauppakadun päässä.

Estevaikutus Siltakadulla tuntuu paradoksaalisesti suuremmalta nyt kuin aikaisemmin. Autojonojen madellessa heinolalaiset puikkelehtivat ennen vapaasti autojen välissä, kun tällä hetkellä liikennettä on vähemmän mutta ajonopeudet huomattavasti korkeammat. Sosiaalisten vaikutusten kannalta ajateltuna tie- ja ympäristösuunnittelun olisi hyvä tukea suvaitsevaisuuden ja moniarvoisuuden linjaa.

Heinolan alueellisen laajenemisen pääsuuntana on keskustan eteläpuolisten, lähinnä Sinilähteen ja Sepänniemen asuntoalueiden täydennys- ja uudisrakentaminen. Malliennusteen mukaan eteläisten asuntoalueiden kehittäminen houkuttelee väestöä keskustan reuna-alueilta. Eteläisten asuntoalueiden kehittämisen vaikutuksena väestön arvioidaan siirtyvän kaupungin eteläosiin lähinnä Pyhättömän tiiviiltä kerrostaloalueelta ja Sahanniemen teollisuusalueiden viereisiltä asuntoalueilta, ellei näiden parantamiseen panosteta. Lisäksi väestönsiirtymiä tapahtuu eteläosien asuntoalueiden välillä saavutettavuudesta ja asuntojen hintatasosta riippuen.

Citymarketin rakentamisen vaikutuksesta Heinolan vähittäiskaupan kokonaismarkkinat kasvavat, sillä alueen ulkopuolelta tulevat asiointimatkat lisääntyvät ja alueen asukkaiden ostouskollisuus kasvaa. Vähittäiskaupan markkinat eivät kuitenkaan kasva Citymarketin myynnin määrällä, vaan ostovoimaa siirtyy Citymarkettiin Heinolan muilta alueilta. Suhteellisesti suu-

rimmat päivittäistavarakaupan siirtymät arvioidaan tapahtuvan Heinolan maalaiskunnan alueilta, mutta myös Heinolan keskustasta ja lähialueiden pienistä kaupoista tapahtuvat päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymät ovat merkittäviä. Erikoistavarakaupassa Citymarketin vaikutukset ovat pienemmät ja ostovoiman siirtymät pääasiassa Heinolan keskustasta ovat vähäisemmät päivittäistavarakauppaan verrattuna.

Citymarketin lopulliset vaikutukset talousalueen vähittäiskauppaan näkyvät vasta myöhemmin. Tässä vaiheessa on kuitenkin jo selvää, että Citymarket on parantanut ohikulkutien käyttäjien ja talousalueen väestön palveluita. Toisaalta ohikulkutie on parantanut keskustan palveluiden saavutettavuutta. Keskustan erikoistavarakaupan myynti ja monipuolisuus eivät ole juurikaan kärsineet, pikemminkin keskustan viihtyisyys ja palvelutaso ovat parantuneet.

Palvelualueille kohdistetun kyselyn perusteella Citymarketilla ja Tähtihovilla on selvä "työnjako" palvelualueina. Citymarket palvelee enimmäkseen sekä paikallista kotiperäistä ostosmatkailua että pääkaupunkiseudulta lähtöisin olevaa kesämökkiliikennettä. Tähtihovin käyttäjinä ovat pääasiassa pääkaupunkiseudulta sekä muualta Suomesta lähtöisin olevat loma- ja vapaa-ajan matkailijat sekä viikonlopun paikalliset päivittäistavaraostajat.

Noin puolet yrityskyselyyn osallistuneista yrityksistä ilmoitti, että ohikulkutiellä on ollut merkitystä eri yritystoimintojen kannalta. Suurin merkitys ohikulkutiellä katsottiin kuitenkin olevan läpikulkevan loma- ja mökkiliikenteen nopeuttamisessa ja viikonloppuruuhkien poistamisessa Heinolan keskustasta.

Ohikulkutie ei pysyvästi muuttanut palvelujen käyttöä ja tapaamispaikkoja. Lähentymisilmiö Lahteen ostokäyttäytymisessä on ollut olemassa jo aikaisemmin. Keskustan autoitumista ei enää pelätä, kunhan Alko pysyy keskustassa. Etukäteisarvelut ohikulkutien haitankokijoista eivät pitäneet paikkaansa, edes lähimpänä uutta tietä asuvat eivät tunnu kärsivän ympäristöhaitoista.

Ohikulkutiehen ollaan Heinolassa erittäin tyytyväisiä. Se ei ole hävittänyt paikkakunnan identiteetille tärkeitä elementtejä, mikä tekee tien hyväksymisen asukkaille helpommaksi. Ohikulkutieprosessin tiedotus on sujunut esimerkillisesti paikallisten arvioimana, mikä on minimoinut muutosvastarinnan. Kaunis, uusi silta toi esiin ja vahvisti Heinolan parhaita puolia. Heinolan Tähti -silta on ylpeyden aihe, sen moderni konstruktio korostaa perinteistä metsä- ja järvi-idylliä.

Eryteisesti ikääntyvät nauttivat keskustan rauhoittumisesta ohikulkutien tulon jälkeen. Kun ohikulkutie on etäällä keskustasta, paikalliset asukkaat kokevat hyötyvänsä siitä vain jos liittymiä on useita. Jos selvää lisäarvoa (esim. turvallisuus) ei uuden tien käytölle ole, valitaan tunnelmallisempi vanha väylä.

8 VAIKUTUSTEN SEURANTAOHJELMA

8.1 Seurannan perusteet ja tavoitteet

Osana liikennehankkeiden vaikutusarviointia on hankkeen aiheuttamien muutosten seuranta. Liikennehankkeiden seurausvaikutukset tapahtuvat tietyllä aikaviiveellä, johon vaikuttavat ennen kaikkea paikalliset tekijät. Seurannan tavoitteena on arvioida liikennehankkeen aiheuttamat todelliset muutokset ja erottaa kyseisen hankkeen aiheuttamat muutokset muiden kehitysprosessien aiheuttamista vaikutuksista. Lisäksi voidaan arvioida ennuste- ja arviointimenetelmien luotettavuutta sekä vastaavien hankkeiden seurauksena syntyviä yleisiä lainalaisuuksia.

Seuraavassa on esitetty seurannan aihepiirit, niihin liittyvät seurantaperusteet ja seurantamenetelmä. Vastuutahoina seurannan eri osatekijöiden osalta ovat tielaitoksen keskushallinto, tiepiiri ja kaupunki.

8.2 Liikenne

Seurannan perusteet:

Ohikulkutien liikenteelliset vaikutukset ovat malleilla ennustettavissa ja useat liikenteelliset tiedot kuuluvat tielaitoksen ja kaupungin normaalin seurannan piiriin. Siten pelkästään liikenteen seuranta varten tarvitaan hyvin vähän erityisesti ohikulkutien vuoksi tehtävää seuranta.

Seurannan kannalta keskeinen kysymys on liikenneturvallisuustilanteen kehittyminen, varsinkin suhteessa keskustan Siltakadun saneeraukseen. Merkittävää on myös uuden tien avaaminen Lusiin asti, jolloin liikennettä siirtynee vielä jonkin verran sekä muilta reiteiltä että keskustasta uudelle tielle. Maankäytön kehittyminen saattaa aiheuttaa muutoksia kulkumuotojakautumaan. Tätä selvitetään haastattelututkimuksen yhteydessä.

Seurantamenetelmä:

Tiepiiri seuraa liikenne- ja onnettomuusmääriä ja näistä tiedoista voidaan helposti tulostaa esimerkiksi viiden vuoden kuluttua tiedot liikenne- ja liikenneonnettomuusmäärien muutoksista.

Siltakadun liikennemäärien, liittymien toimivuuden ja ajonopeuksien seuranta on keskeistä vaikutuksien havaitsemiseksi. Tämä osa seuranta jää kaupungin toteutettavaksi.

Kulkumuotojakautumassa, lähinnä keskustan kevytliikenteen määrissä tapahtuvia muutoksia voidaan selvittää haastattelututkimuksella, joka on osa sosiaalisten vaikutusten seuranta.

8.3 Yhdyskuntarakenne

Liikennehankkeiden aiheuttamien yhdyskuntarakenteellisten vaikutusten seurannassa on ensiarvoisen tärkeää erottaa muiden kehitysprosessien ja nimenomaan tarkasteltavan liikennehankkeen tuomat muutokset. Näin ollen seurantaprosessi tulisi toistaa riittävän usein, sillä eri muutostekijöiden aikaviive voi suuresti vaihdella.

Yhdyskuntarakenteellisten tekijöiden seurannassa voidaan erottaa seuraavassa esitetyt komponentit:

Vähittäiskauppa

Seurannan perusteet:

Keskustan ulkopuolelle sijoittuvien kaupan yksiköiden seurauksia on varsin harvoin seurattu systemaattisesti ja pitkällä tähtäimellä. Vaikutukset kauppaan ja aluerakenteeseen ovat kuitenkin lopullisesti nähtävissä vasta kahden - kolmen vuoden päästä.

Ohikulkutien ja Citymarketin vaikutukset Heinolan ja maalaiskunnan kauppaan ja sen rakenteeseen näkyvät 1-3 vuoden sisällä. Tuona aikana Citymarket vakiinnuttaa oman markkinaosuutensa ja nykyinen kauppa sopeutuu uuteen kilpailutilanteeseen. Nyt tehdyn tutkimuksen ajankohta ja merkittävät kausivaihtelut ohikulkutien liikennemäärissä korostavat seurantatutkimuksen tarvetta.

Seurantamenetelmä:

Seurantatutkimus edellyttää vähittäiskaupan kehityksen seurantaan tilastojen ja havainnoinnin avulla. Seurantatutkimusta voidaan täydentää ostosuuntautumistutkimuksella, jossa selvitetään paikallisten asukkaiden ostosmatkojen rakenne.

Yrityssektorin toiminnot ja työssäkäynti

Seurannan perusteet:

Yllättävää tutkimustulosta ohikulkutien vähäisestä merkityksestä yrityssektorin toimintoihin tulisi seurata siltä varalta, että yrityssektorin hyödyt ilmenisivät vasta pitemmällä aikavälillä. Kaikki yrityssektorin kuljetustoiminnot eivät ole ennalta määrättyjä, vaan kuljetusten suuntautuminen vaihtelee yrityksen toimintojen kehityksen mukana. Näin ollen tällä hetkellä ilmoitettu vähäinen ohikulkutien merkitys voi pitkällä tähtäimellä muuttua. Lisäksi työssäkäyntimatkoihin käytetty matka-aika pyrkii pysymään suhteellisen vakiona ja siten yhteyksien nopeutuessa työmarkkina-alueen laajeneminen on mahdollista.

Seurantamenetelmä:

Tietyllä aikaviiveellä ilmenevä ohikulkutien mahdollinen merkitys yrityssektorille edellyttää yrityskyselyn toistamista esim. 3 vuoden kuluessa. Kyselyn tulisi sisältää ohikulkutien merkityksen arviointi samoihin yrityssektorin toimintoihin kuin tässäkin tutkimuksessa, jotta vertailukelpoisuus säilyisi. Toistetun yrityskyselyn tuloksista riippuen tutkimusta tulisi soveltuvin osin täydentää myös yrityshaastatteluilla.

Maankäyttö**Seurannan perusteet:**

Väestön ja työpaikkojen jakautumiseen eivät vaikuta vain kaavavaranto ja hinta/vuokrataso, vaan liikenteellisellä sijainnilla ja alueellisella tavoitettavuudella on myös keskeinen merkitys. Näin ollen ennustettaessa väestön ja työpaikkojen kehitystä tulisi käyttää menetelmiä, jotka huomioivat myös alueellisen saavutettavuuden.

Seurantamenetelmä:

Väestön ja työpaikkojen kehitystä tulisi seurata valituilla täydennys- ja uudisrakennusalueilla sekä verrata tapahtunutta kehitystä maankäyttömallilla tehtyyn ennusteeseen.

8.4 Sosiaaliset vaikutukset**Seurannan perusteet:**

Sosiaalisiin vaikutuksiin liittyvinä kysymyksinä voidaan seurata, onko ympäristönsuunnittelu osaltaan tukenut paikkakunnan tunnelman avautumista, muut-tiko uusi, moderni silta siltojen symboliarvoa ulospäinsuuntautuvammaksi sekä miten Siltakadun estevaikutuksen kokeminen muuttuu uudistusten myötä.

Liikenneoloihin liittyvinä seurantatekijöinä voidaan erottaa käsitykset raskaan liikenteen reiteistä, kevyen liikenteen eriyttämisen toiminta käytännössä sekä heinolalaisten taipumus käyttää ohikulkutietä vain yhteen suuntaan.

Seurantamenetelmä:

Käytetyn kvalitatiivisen tutkimusmenetelmän luonteen vuoksi tulisi sosiaalisten vaikutusten arviointi toistaa 3 - 5 vuoden päästä mahdollisimman samanlaisena, mahdollisuuksien mukaan samoissa ryhmissä.

LIITTEET

1. SOSIAALISET VAIKUTUKSET - TEKNINEN RAPORTTI
2. YRITYSKYSELYLOMAKE

**HEINOLAN OHIKULKUTIE:
SOSIAALISTEN VAIKUTUSTEN
JÄLKISEURANTA**

Lokakuu 1995

Psykologinen yritystutkimus

Riitta Väkeväinen

SISÄLTÖ

1. YHTEENVETO.....	1
2. LÄHTÖKOHTA.....	2
2.1 Taustaa ja tavoite.....	2
2.2 Tutkimusmenetelmä.....	2
2.3 Tutkimuksen näyte.....	3
3. HEINOLA JA SIELLÄ LIIKKUMINEN.....	5
3.1 Heinolan luonnonkaunis idylli.....	5
3.2 Tunnelma: tyyli ja turvaton ?.....	6
3.3 Autoilun nykytilanne keskustassa	7
3.4 Liikennekulttuuri ja kevyt liikenne.....	9
3.5 Sillankavennus ja tiedottaminen	9
4. ONNISTUNUT OHIKULKUTIE	12
4.1 Onnistuneisuuden arviointia.....	12
4.2 Ohikulkutien tarve ja sijainti.....	14
4.3 Tyytyväisyys sillan estetiikkaan.....	14
4.4 Palveluiden saavutettavuus ennallaan	15
5. VAIKUTUKSET ASUKKAIDEN KOKEMINA	17
5.1 Haittavaikutuksia ympäristölle niukasti	17
5.2 Siltakatu ennen ja nyt.....	17
5.3 Hyötyjät ja haitankokijat	18
6. VISIOITA HEINOLAN TULEVAISUUDESTA	20
6.1 Keskustan elävyys säilyy !	20
6.2 Heinolan Tähti porttina ulkomaailmaan ?	20
LÄHDELUETTELO.....	21
LIITE 1: TUTKIMUKSEEN OSALLISTUNEIDEN ASUINPAIKAT	
LIITE 2: PUOLISTRUKTUROITU KESKUSTELURUNKO: ESIMERKKI	
LIITE 3: TAUSTATIETOLOMAKE	

1. YHTEENVETO

Heinolalaiset pitävät kaupunkiaan ulkoisesti luonnonkauniina ja idyllisenä, mutta hengeltään melko sisäänpäinlämpiävänä, jopa tylynä. Tunnusomaista Heinolalle ovat sillat, jotka merkitsevät asukkaille oman rauhan, oman alueen suojaamista. Paikkakunnalla koetaan tällä hetkellä turvattomuutta, jota ylläpitää poliisin resurssien puute.

Autoilijat ovat tällä hetkellä tyytyväisiä keskustan liikenteeseen. Raskaan liikenteen nykyisistä ja tulevista kulkureiteistä oli ristiriitaisia käsityksiä. Kevyessä liikenteessä kaivataan eriyttämistä jalankulun ja pyöräilyn välille.

Vanhan sillan kavennusremontti on tölväissyt heinolalaisten itsetuntoa ja tunnetta paikallisidentiteetistä, johon sillat liittyvät oleellisena osana. Muutosvastarinnan vähentämiseksi tällaisista herkistä tieprojekteista tiedottamisen on oltava ajoitukseltaan ja volyymiltaan tarkasti etukäteen mietitty.

Heinolan ohikulkutie koetaan paikkakunnalla etäiseksi, eikä se sinänsä palvele heinolalaisia. Heinolan ohikulkutiestä pidettiin enemmän kuin Mikkelin kaikissa ikäryhmissä. Toimivuudeltaan ohikulkutie on Heinolan keskustaan verrattuna selvästi parempi. Tien tarpeista oltiin yhtä mieltä ja tieprojektin tiedottamiseen oltiin hyvin tyytyväisiä. Heinolan Tähti -silta on ylpeyden aihe, sen moderni konstruktio korostaa perinteistä metsä- ja järvi-idylliä. Ohikulkutie ei juuri ole muuttanut kulutuskäyttäytymistä Heinolassa. Keskusta on edelleen tärkein, eikä sen autoitumista enää pelätä.

Vanhalla 5-tiellä on edelleen yllättävän paljon liikennettä ja sen estevaikutus saattaa paradoksaalisesti **tuntua** suuremmalta kuin ruuhkien aikaan.

2. LÄHTÖKOHTA

2.1 Taustaa ja tavoite

Tämän tutkimuksen on tehnyt psykologi, PsyM Riitta Väkeväinen elokuukuussa 1995. Tutkimus on osa Heinolan ohikulkutien seurantatutkimusta (Tienpidon strateginen projekti S1). Kyseessä on pitkän tähtäimen seurantaohjelma, jossa suoritetaan uusintatutkimus myös sosiaalisten vaikutusten osalta noin kolmen vuoden kuluttua. Tavoitteena on tutkia jo toteutuneen ohikulkutien vaikutusta paikallisten asukkaiden **elämysmaailmaan ja kokemuksellisuuteen:**

- millä tavalla ympäristön muuttuminen on vaikuttanut kohdealueella asuviin, työskenteleviin ja liikkuviin ihmisiin
- tarkastellaan mahdollisia muutoksia yhdyskunnan rakenteessa ja ympäristön esteettisessä arvomaailmassa
- tutkitaan ihmisten toimintaa uudistuneessa liikenneympäristössä, myös muutosvastarintaprosessin etenemistä paikkakunnalla.

Yleistavoitteet ovat siis samat kuin Mikkelin ohikulkutien sosiaalisten vaikutusten jälkiseurannassa (kesäkuu -95). Tutkimuksen konstellaatio on tarkoituksella pidetty samana kuin Mikkeli-projektissa (otannassa samat kriteerit), jotta vertailu olisi mahdollista. Myös tutkimusraportin muoto noudattelee Mikkelistä tehtyä vastaavaa raporttia vertailun helpottamiseksi.

Raportissa esitellyt sosiaaliset vaikutukset tarkastellaan sekä "hyötyjien" että "haitankokijoiden" näkökulmasta (kunkin alakappaleen lopussa sekä yhteenvetona (taulukko) kappaleessa 5.3).

Erityisesti Heinolaan liittyvinä kysymyksinä selvitetään myös:

- miten Heinolan keskusta on kehittynyt, muuttunut ohikulkutien myötä. Millä tavalla vanha 5-tie (Siltakatu) toimii tällä hetkellä ?
- leviääkö työmarkkina-alue ts. integroituvatko heinolalaiset Lahden suuntaan, alkavat käydä siellä työssä, piteneekö työmatka jne.
- painotetaan ostosmatkojen suuntautumista: Tähtihovi/Citymarket/ Heinolan keskusta vai lähdetäänkö nyt herkemmin Lahteen. Marketin asiakkaiden liikkumismuoto.
- julkiset kokoontumispaikat mm. nuoriso: ostoskeskukset vai keskusta ?
- kartoitetaan ohikulkutien uuden sillan estetiikkaa, elämykset sillalla ajosta, käsitys Heinolasta tieltä nähtynä jne.
- ympäristövaikutukset: haju- tai meluhaittojen lisääntyminen ohikulkutien ympäristössä, myös Heinolan keskustassa.

2.2 Tutkimusmenetelmä

Sekä Heinolan että Mikkelin ohikulkutietä tutkittaessa käytettiin laadullisia aspekteja tarkastelevaa tutkimusotetta. Tällainen tutkimus, **kvalitatiivinen tutkimus**, vastaa kysymyksiin "miksi", "millä tavalla" ja tekee ilmiöitä ja asiakokonaisuuksia ymmärrettäväksi. Se tuottaa tutkittavasta muutoksen kentästä

laaja-alaisen ja mahdollisimman syvällisen käsityksen. Sen perusteella voidaan hahmotella alue, jossa tutkimuksellisesti liikutaan. Tarkoituksena on **ta-voittaa ilmiöitä** ihmisten elämyksistä ja arkikokemuksista käsin. Kyse on tiettyihin alueisiin liittyvästä **syvällisestä muutoksen tarkastelusta**.

Kaikkein systemaattisin seurantatutkimuksen tapa on riittävän kattava kvantitatiivinen seuranta, jossa mielipide ilmoitettaisiin tietyllä asteikolla ja näyte olisi riittävän edustava. Tällöin voitetaan vertailukelpoisuudessa mutta hävitään laadullisten tekijöiden kohdalla. Kestävän kehityksen käsite näet edellyttää "mittareilla mittaamisen" lisäksi tai sijasta ihmisen kokemusmaailman kartoitusta laadullisesti. Tällöin ei tutkita mitattavia suureita, vaan ihmisen ympäristölleen antamia merkityksiä. Tarkastelun piiriin saadaan ennalta odottamattomiakin ulottuvuuksia (tyyli, symbolit, aistielämykset yms.), joita kyselylomakkeet eivät mittaa.

Kvalitatiivisella tutkijalla on ns. **puolistrukturoitu keskustelurunko**, jotta tietyt oleellimmat teemat tulisivat haastattelun aikana käsitellyiksi. Puolistrukturoidussa haastattelumenetelmässä keskustelu etenee ryhmän ajatusten mukaan (ei järjestelmällisesti noudatettavia kysymyslistoja). Näin päästään tutustumaan tutkittavan ryhmän tai yksilön todellisiin mielikuviin, kokemuksiin ja tunnereaktioihin. Puolistrukturoitu haastattelurunko liitteessä 2.

Ohikulkuteitä tutkittaessa esim. estetiikkaan liittyviä seikkoja ei olisi etukäteen osattu kysymyslomakkeella tiedustella: on paljon asioita, jotka tulevat esille vasta vapaamuotoisessa ryhmäkeskustelussa paikan päällä. Mm. ihmisen tunnetta on vaikea mitata kvantitatiivisin mittarein. Tieto, että esim. vanhus kokee turvattomuutta liikenteessä vähän/jonkin verran/paljon on tärkeä, mutta se ei selitä, mistä tämä johtuu tai millä muilla suunnittelualueilla ilmiö todennäköisesti toistuu. Mitä syvällisempää tietoa saadaan, sen yleisinhimillisempää ja yleistettävämpää se on. Tästä syystä sosiaalisten vaikutusten jälkiseuranta kannattaa suorittaa kvalitatiivisesti.

Tutkimuksen perustieto saatiin (kuten Mikkelissä) kolmella ryhmäkeskustelulla: parikymppiset, keski-ikäiset ja ikääntyvät. Mikkelissä suoritettua aihetta syventävät asiantuntijahaastattelut jätettiin pois.

2.3 Tutkimuksen näyte

Kaikille kolmelle keskusteluryhmälle yhteisenä valintakriteerinä oli uuden Heinolan ohikulkutien alueella asuminen. Tutkimukseen valittiin sekä kaupungin (16 000 as.) että maalaiskunnan (6000 as.) asukkaita. Ryhmille asetettiin kriteerit kuten Mikkelissä.

- **Parikymppiset:** 20 - 25 -vuotiaat aikuistuvat nuoret, jotka muistavat myös aikaa ennen ohikulkutien rakentamista. Tämä ikäryhmä esittää kirkasta kritiikkiä, tuntee aluetta hyvin kevyen liikenteen ja jo autoilunkin näkökulmasta. Ikäryhmässä liikutaan paljon ja arvioidaan elinympäristön tarjoamia mahdollisuuksia opiskelun, työssäkäynnin, vapaa-ajan vieton sekä tulevaisuuden, perheen perustamisenkin kannalta. Ympäristön estetiikan ja toimivuuden arvioissaan tämä ryhmä on "tulevaisuuden edelläkävijä".
- **Keski-ikäiset:** 28 - 45-vuotiaat, ovat kokemukseni mukaan kattavinta, monipuolisinta tietoa alueesta antavia. Heillä on jo näkemystä alueen pidempiaikaisesta kehittämisestä sekä tietoa ympäristön soveltuvuudesta lapsiperheille. Aktiivisin, monella eri sektorilla vaikuttava ikäryhmä.

- **Ikääntyvät:** 55 - 65 -vuotiaat antavat menneisyyden ulottuvuutta kehityksen tarkastelulle. Heillä on lapsia, lapsenlapsiakin ja he oivaltavat eroja eri sukupolvien toiveista ja tarpeista ympäristön suhteen. Vanhenemisen vaikutukset alkavat tulla esiin: kuulon, näön heikentyminen suhteessa liikenteen, ympäristön pelottavuuteen jne. Tätä iäkkäämpien vanhusten haastattelu ei ole osoittautunut mielekkääksi: vanhukset mm. tyytyvät helposti palveluiden tuomaan turvaan ja halu arvioida ympäristön toimivuutta jää vähemmälle.

	PARIKYMPPI SET	KESKI- IKÄISET	IKÄÄNTYV ÄT
Sukupuoli			
Nainen	4	4	4
Mies	4	4	4
Ikä			
20 - 25	8	-	-
28 - 45	-	8	-
55 - 65	-	-	8
Ammattiasema			
Toimihenkilö/yrittäjä			
Työväestö	1	6	4
Maanviljelijä	3	2	-
Koululainen	-	-	-
Eläkeläinen	-	-	-
Opiskelija	-	-	2
Työtön	3	-	-
Tieto puuttuu	1	-	-
	-	-	2
Asuinpaikat			
Heinola	2	3	-
Heinolan mlk tai muu lähialue	-	-	-
Myös muut alueet	6	5	8
Kulkuvälineet työ-, koulu- yms. matkoilla			
Auto/taksi	3	6	6
Linja-auto	1	-	-
Polkupyörä	7	3	3
Jalankulku	4	2	4
Rullaluistimet	1	-	-

Taulukon perusteella voidaan havaita, että keski-ikäisten ryhmässä toimihenkilöt/yrittäjät ovat vahvasti edustettuna, eikä maanviljelijöitä ollut ryhmässä lainkaan (Mikkelissä heitä oli 3). Asuinpaikkojen kohdalla kummassakin, sekä Heinolassa että lähiympäristössä asuneita ei ollut lainkaan.

Ryhmäkeskustelut käytiin 20. ja 26.9.95 Heinolan kaupungintalolla. Keskusteluun osallistuneille maksettiin palkkio (100 mk:n lahjakortti) ja keskustelutilaisuuksissa oli kahvitarjoilu. Ryhmien kesto oli noin 2 tuntia. Tutkimukseen osallistuneiden asuinpaikat on esitelty liitteessä 1 ja tutkittaville täytettäväksi annettu taustatietolomake liitteessä 3.

3. HEINOLA JA SIELLÄ LIIKKUMINEN

3.1 Heinolan luonnonkaunis idylli

Tärkein Heinolaan muuton syy on kaupungin viihtyisä maine sekä luonnonkauneus, ja tämän hyvän imagon merkitys on kasvamassa (1). Heinolan sano-taankin olevan mitä kiehtovin suomalainen keskikokoinen kaupunki (2). Tunnetuimmat Heinolan imagotekijät ovat sillat sekä liikenneuuhkat (1).

"Kunhan näkee vanhan sillan, se on kriteeri siinä." (Parikymppiset)

"Vesistöt ja veneily on tärkeitä, asutaan rannalla tossa jokainen...Siisti, kesällä hyvin hoidettu...Täällä ei ole meteliä ja kiirettä, kerkiää pienemmälläkin hädällä." (Keski-ikäiset)

"Hieman yli 100 km:n säteellä sijaitsevat Lahti, Helsinki, Kouvola, Mikkeli, Hämeenlinna, Tampere ja Jyväskylä" (Ikääntyvät)

Parikymppiset kokevat ikäisilleen tyyppillisesti Heinolan tylynä "käpykylänä": tekemistä ja menopaikkoja on liian vähän. Toisaalta Heinolan ulkoista edustavuutta kehuttiin. Kesäistä Heinolaa nuoret kuvaavat idylliseksi, talvella on ankeampaa. Jo parikymppiset pitävät vesistöjä tärkeinä ja he kertoivat kalastavansa. Harju/Rantapuisto on nuorison mielestä kaunein vesinäkymä.

Keski-ikäiset kehuvat myös Heinolaa ulkoisesti, se on hyvinhoidettu ja terveellinen (astmaatikoillemkin sopiva) ja lapsiystävällinen. He tunnistivat myös Heinolan "tylyyden", mutta pitivät sitä suomalaisena tutustumisen hitautena: "Heinolaan on vaikea päästä sisään, mutta emme me itse täällä kärsi". Tämä ryhmä arveli paluumuuttavansa Heinolaan viimeistään eläkeläisinä, jos tässä välillä erehtyvät muuttamaan pois.

Ikääntyvät, jo eläkeikää lähestyvät kokevat Heinolan pienenä, viihtyisänä kaupunkina, jossa ihmiset tuntevat toisensa. Keskusta on suppea ja toimiva, kaikkialle pääsee jalkaisin (myös huonosti liikkuvat). Idyllin sinetöi voimakas vesistö ympärillä. Kerrottiin, että kylpyläkaudella Heinolaa on nimitetty **Omenapuiden kaupungiksi** tai **Valkeaksi kaupungiksi**: kun omenapuut kukkivat, vehreys muuttui valkeudeksi. Muistojen Heinolaa tuntuu jääneen sairaalan, Seminaarin, koulun ja pankkien alle. Ohikulkutie ei kuitenkaan ole hävittänyt paikkakunnan identiteetille tärkeitä elementtejä. Tämä ikäryhmä istuisi mielellään Vesitornin kahvilassa kaupunkiaan ihailemassa, mutta sinne on vaikea päästä mm. Siltakadun estevaikutuksen vuoksi.

Tyyliltään heinolalaisiksi mainittiin seuraavat kohteet:

- sillat
- luonto
- Harjupaviljonki
- Vesitorni
- viherkasvien käyttö, etenkin hieno puusto
- entisöidyt puutalokorttelit (musiikkikoulu)
- "ampuminen autonikkunasta" (parikymppiset)

sekä historiallisessakin mielessä Heinolan imagoa muovanneet (ikäntyvät):

- Supin kuppi: urheilukentän ja Kirkkolammen välillä idyllinen alue, jossa kauniita hirsitaloja, jotkut iäkkäämmät henkilöt eivät koskaan voi antaa anteeksi alueen tuhoamista (nyt työläismuseoksi)
- Kirkkolammen ympäristö (entinen lintutalo)
- vanha Kasino
- Niemelän kartano (nykyinen Kumpeli)

Liikenne- ja ratkaisut (ohikulkutie tai Heinolan Tähti-silta) eivät vielä ole Heinolaa tyypillisimmillään, mutta Heinolan Tähteä ajateltiin tulevaisuudessa kestäväksi symboliksi Heinolalle.

Heinolan luonnonkaunis idylli

Hyötyjät:

Luonnonläheisyyttä
kaipaavat
Vesilläliikkujat
Paluumuuttavat eläkeläiset
Terveysarvoja korostavat

Haitankokijat:

—

3.2 Tunnelma: tily ja turvaton ?

"Heinola on tily kaupunki. Herkku-Mannessa on tily palvelu ja bussikuskit on tilyjä...Autot ei anna tietä, kuskit on tilyjä ollu aina. Jos tulet tänne ja sanot et oot Lahdesta tai muualta niin turpaan tulee niin että napsahtaa...Ei tervehditä silleen kylämäisesti, ollaan naama alaspäin ja mietitään että mitäs siinä naureskelet. Kesällä kaikki muuttuu kun mökkiläiset ja opiskelijat tulee."

(Parikymppiset)

Nuorten ajatuksissa Heinola on ulkoisesta kauneudestaan huolimatta hengeltään tily. Nuorten näkemyksen mukaan mm. Itä-Häme -lehti painottaisi vain negatiivisia asioita paikkakunnasta.

Myös uudet heinolalaiset ovat viestineet kyselylomakkeella ajatuksiaan tästä "sisäänpäinlämpiävyydestä", "tilyydestä" sekä erilaisuuden hyväksymisestä. Uusien asukkaiden mielestä heinolalaiset näyttävät tilyiltä, jähmeiltä ja ilma- piiri kaupungissa on sisäänpäinlämpiävä. Pakolaisten sijoittamiskysymys tuntuu kärjistäneen tätä eristäytymistäipumusta (1). Syntyy ristiriita: ulkoisesti idyllinen, viihtyisä, luonnonkaunis kaupunki mutta sisäisesti tunnelmaltaan tily, moniarvoisuutta pelkäävä?

Turvattomuudesta

"Poliisi ei uskalla tehdä mitään. Auto kiertää viikonloppuna torilla ennenku siellä on ketään ja sittenku kaikki on lähteny. Niillä on vaan yks partioauto ja alue on liian laaja. Ovat Lusissa kun tarvitaan ja ite joudutaan häiriköijät hoitamaan. Häiriköijät tietää, milloin poliisi on paikalla. Ei tarvii mennä edes rantapuistoon vaikeuksia hakemaan kun keskustassakin ammutaan nykyään autosta. Pidemmän aikaa, jo yli 5 vuotta torilla on pyöriny aseita. Ennen aseet oli hätävaraa, nyt niitä on ruvettu käyttään huvikseen. Tietty porukka täällä varustautuu." (Parikymppiset)

"Heinola on pikkukaupunki, jossa parikymmentä henkeä yrittää päteä. Kokeilevat kepillä jäätä ja poliisi on passiivinen. Ajavat humalassa ja trokaavat viinaa. Tahti parantuu vasta kun poliisi on Lahdesta tai Mikkelistä." (Keski-ikäiset

Heinolan idyllistä rauhaa rikkoo n. 10 - 15 "ei-toivotun" henkilön joukko, joka herättää turvattomuutta koko alueella. Huomiotani kiinnitti, että idyllin rikkoutumista kuvattiin sanomalla: "mies tuli **siltojen yli** aseensa kanssa tänne riehumaan ja silmät pyöri päässä". **Siltojen yli** on symbolista ilmausta - muu maailma on ikään kuin käsivarren päässä Heinolasta. Heinola on ollut sisäänpäin lämpiävä, rauhaltaan rikkumaton - kunnes häiriköt tulivat siltojen yli. Näin silta symboloi välimatkaa, mutta myös yhteyttä muihin ihmisiin. Heinolassa silta tuntuu suojaavan omaa rauhaa, omaa aluetta.

Turvattomuuden kokeminen Heinolassa alkoi n. neljä vuotta sitten torilla roskapöntön räjäytyksestä, jota seurasi tulipalo rannalla, auton räjäytys, bussin räjäytys jne. Poliisin resursseja ja toimintatapoja (resurssipuutteista johtuvia) arvosteltiin kaikissa ikäryhmissä. Nuoremmat näkivät poliisin joko viitsimättömänä, pelokkaana tai häiriköijien kaverina. Vanhempi väki tulkitsi turvattomuuden johtuvan enemmän rakenteellisista syistä. Kameravalvontaa toivottiin, jos poliisivoimia ei todella riitä tilanteisiin puuttumiseen.

Liikenteellinen turvattomuus keskittyy muutamaan keskustan kortteliin, joissa on tiivistä, kevyen liikenteen väylät eriytymättömiä ja pysäköintiä kummasakin ajosuunnassa. "Sitte alkaa järjestyskin kun päästään pois kaupungista, on väljempää ja hyvät pyörätiet joka suuntaan." Ydinkeskustaa toivottiin kokonaan autottomaksi ja Kirkkokadun muuttamista kävelykaduksi keuhuttiin, etenkin kun lukuisten suunnanvaihdoksien takia kukaan ei enää muistanut, mihin suuntaan on tarkoitus ajaa (!)

Tunnelma: tyyli ja turvaton ?

Hyötyjät:

—

Haitankokijat:

Kaikki häiriköijä pelkäävät heinolalaiset
Vasta Heinolaan muuttaneet henkilöt
Heinolan viihtyisä imago kärsii

3.3 Autoilun nykytilanne keskustassa

Yksityisautoilu

"Heinolan liikenne on muuten ok kun ruuhkat hellittivät, mutta poliisivalvontaa puuttuu pikkusääntöjen noudattamisessa...Kolmioita puuttuu: joissakin paikoissa on, joissakin ei. Kun kolmioita ei ollut ollenkaan, tilanne oli selvempi...Etäisyydet pieniä ja risteyksiä on vähän väliä." (Keski-ikäiset)

Tällä hetkellä autoilijat ovat melko tyytyväisiä Heinolan liikenteeseen. Erityisesti plussaa Heinolalle on pysäköinnin maksuttomuus. Joitakin ongelmakohtia keskustan liikenteessä kuitenkin mainittiin:

- **Leinosen kulma** eli Savontien ja Lampikadun risteys on hankala
- **Kaivokadun ja Kauppakadun risteyksessä** kääntyjiä eri suuntiin
- **Seurahuoneen nurkka** Kaivokatu - Lampikatu
- **Kauppakatu - Virtakatu** risteys: yksisuuntaiselta tieltä voi tulla kaksi autoa, rakennukset tiellä, näkyvyys huono (käytetty vakuutuspetoks-

sa uuden pellin maksattamisessa vieraspaikkakuntalaisella. Kenkäkaupan ikkunoista näkee, koska uhri tulee !) Kolmio puuttuu.

"Turhien" liikennevalojen sammuttamisesta oltiin tyytyväisiä: koululaisten reiteillä valot ovat tärkeimmät. Sen sijaan Hevossalmen risteykseen tarvittaisiin liikennevalot (Citymarkettiin meno, hankala tulo päätielle). Eri mieltä oltiin siitä, onko kaupan luona jo liikennevalot ja jos on, ovatko ne toiminnassa. Ehdottoman yksimielisiä oltiin siitä, että valot tässä kohdassa on oltava.

Joukkoliikenne mainittiin keskusteluissa vain sivulauseissa tai ei lainkaan: "paikkarit" (so. paikallisliikenteen linja-autot) kulkevat monen mielestä melko tyhjiillään ja palvelevat lähinnä seuraavia ryhmiä:

- koululaisia aamuin illoin
- lähiöistä etenkin Myllyojaa ja Sinilähdettä
- jonkin verran Tommolaa ja Virankoa

Vaikka Heinolasta on helppo liikkua, julkinen liikenne on nuorisolle etenkin yöaikaan kallista (49 mk Lahteen). Kuten maalaispaikkakunnilla yleensä, Heinolan nuorison liikkumisvapaus on ratkaisevasti kiinni ajokortin saamisesta.

Raskaan liikenteen kannalta tilannetta ennen ohikulkutietä kuvattiin seuraavasti:

"Ekassa risteyksessä jarrutit, sitte pökköä pesään että pääset Siltakadun mäen laelle. Valot pysäytti Lampikadun risteyksessä, sitte pökköä pesään että pääsit Plaaninmäen ylös. Liukkaalla sattuu paljon vahinkoja. Siltakadun ja Kauppakadun nukkujat oli raivoissaan 70-luvun lopulla, onneksi madallettiin kumpaakin mäkeä." (Ikääntyvät)

Kauppakadun raskaan liikenteen tilanteesta ohikulkutien valmistumisen jälkeen oltiin erimielisiä. Raskaan liikenteen oli pitänyt jo loppua siellä, mutta viime talvena "rekat jauhoivat liukkailla edestakaisin ja kaupunki toi hiekkaa." Tällä hetkellä raskaan liikenteen kerrottiin koukkaavan toisten kaistoille liian kapean risteyksen vuoksi. Epäselväksi oli jäänyt:

- Pitikö raskaan liikenteen siirtyä Lampikadulle vai ei ?
- Eikö Siltakatu-esitteessä mainittu, ettei Kauppakadulle enää saa kääntyä ?

Autoilun nykytilanne keskustassa

Hyötyjät:

Siltakatua reittinään käyttävät paikalliset autoilijat (ruuhkat vähentyneet)

Haitankokijat:

Raskas liikenne, joka kuljettaa Heinolan keskustaan (saattaa kärsiä kadun saneerauksesta)

3.4 Liikennekulttuuri ja kevyt liikenne

Pyöräily

Heinolassa koetaan pyöräilijöiden valloittaneen kevyen liikenteen väylät. Tärkeä alueellinen polkupyöräreitti kulkee Siltakadun itäreunalla: se on yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie (2). Eriyttäminen puuttuu heinolalaisten mukaan kokonaan. Pahimmillaan tilanne tuntuu olevan Kauppakadun päässä. Pyöräilijöihin liittyviä ongelmia Heinolassa:

- **keski-ikäiset pyöräilijät:** vaarallisimmat, hallitsevat tilanteita nuoria huomomin, mutta käyttäytyvät määrällivämmin.
- **suostumattomuus ajoväylälle:** ajoväylällä olisi tilaa, mutta pyöräilijät tunkevat jalankulkijoiden sekaan, jolloin huonojalkaiset vanhukset jäävät helposti alle. Pyöräilijät eivät tiedä (?), että vain alle 12-vuotiaat saavat ajaa jalkakäytävällä.
- **Kirkkokatu:** yksisuuntainen, mutta pyöräilijät ajavat vastavirtaan.
- **pyörien pysäköinti:** etenkin koululaiset jättävät pyöriään jalkakäytävälle.

Pyörällä ajoa kuvattiin kohtalaisen turvattomaksi - pyöräilijä joutuu helposti kahden auton väliin, autot poukkoilevat eteen sattumanvaraisen tuntuisesti. Lisäksi pyöräilijä kokee olevansa pulassa, kun koululaiset kävelevät kolme rinnakkain eriyttämättömällä kevyen liikenteen väylällä. Pyöräilijää pidettiin yksimielisesti uhanalaisimpana Heinolan liikenteessä. Ohikulkutien valmistuttua liikenneonnettomuustilasto on kokonaisuudessaan oleellisesti kaunistunut. Vähennemisen tendenssi oli tosin näkyvässä jo ennen ohikulkutien käyttöönottoa - miksi ? (2).

Jalankulkijoille ongelmallisia:

- Kirkon edusta: juuri liikennevaloista vapautunut kohta, mäki lisää vauhtia, näkyvyys hyvin pieni, suojatie kirkkoon: paljon vanhuksia liikkeellä. Ajonopeuksia pitäisi madaltaa.
- Koululaiset ylittävät Siltakatua vanhan poliisilaitoksen luona, jossa ei liikennevaloja.
- Jalkakäytävälle saattaa yhtäkkiä tunkea polkupyöriä, rullaluistelijoita yms.

Liikennekulttuuri ja kevyt liikenne

Hyötyjät:

Leveällä tiellä (ei pyöräilijöitä) olevat jalankulkijat

Haitankokijat:

Kevyt liikenne Siltakadulla
Pyöräilijöiden armoilla kaahaavat autoilijat
Autojen armoilla olevat pyöräilijät

3.5 Sillankavennus ja tiedottaminen

Heinolan liikennesaneeraus suunnitelmassa todetaan: "Silta liian leveänä ja tiemäisenä ei tee oikeutta Heinolalle siltojen kaupunkina...siltajakso kaipaa radikaalimpaa uudistamista...visuaalista ilmettä tulee kaventaa itse ajotilan kaventamisen yhteydessä. Siltasaarella on suositeltavaa varata tilaa pysähtymiselle, opastukselle ja Siltasaaren matkailukohteisiin johtaville järjestelyille...ilmeen muuttamisen keinoja ovat kavennuksen osoittaminen...tilaa

voidaan käyttää matalille istutuksille...syntyy mahdollisuus parantaa sillan ulkonäköä (2).

Vanhan sillan kaventamisprojekti tuotiin esiin kaikissa ikäryhmissä spontaanisti. Jo lopetetut muutostyöt ovat herättäneet aggressiivisia tunteita paikkakunnalla:

"Näytti siltä, ku ois rakennettu parkkipaikkoja keskelle siltaa" - "Kyl ne alunperin olikin levähdyspaikkoja...Miks täytyy laittaa kukkia ja puita keskelle kätua...Varmaan joku saunaillassa täryttäny kännipäissään että tehään tällane...Molemmat suunnat on alamäkeä, siellä taatusti mennään vapaalla ennen kuin vauhti tasottuu, yhtäkkiä joudutkin vastakkaiselle kaistalle...Nyt vasta tuli esille kun rupesivat laittamaan kiviä että millainen se on." (Kaikki ikäryhmät)

Vastustuksen perustaksi esitettiin runsaasti eri tason syitä:

Historialliset syyt

- jalkakäytävä aikoinaan poistettiin, että mahtuu autot kulkemaan, nyt kavennetaan ehdoin tahdoin

Käytännölliset syyt

- kevyen liikenteen väylä jo tehty
- rekat käyttää joka tapauksessa: hengenvaarallinen kavennettuna
- "200 000 paloi rahaa konsulttityöhön, jos olis keskusteltu jo suunnitelmatasolla, olis säästetty"
- miten lumi aurataan betonikiveyksiltä: lumivallit kaventavat väylää entisestään
- vieraspaikkakuntalainen jarruttaa yhtäkkiä: luulee olevansa väärällä kaistalla ⇒ peräänajoja
- nyt keskeneräisenä vaarallinen: ei sulkuviivoja jne.

Esteettiset syyt

- Siltasaari jo muutenkin vihreä
- kukat keskellä tietä näyttävät typeriltä
- siksak-sotkua keskellä tietä

Heinola on siltojen kaupunki: sillat ovat oleellinen osa paikallisidentiteetin kokemista. Ne elementit, joihin kaupunki on identifioitunut, nousevat helposti arvoon arvaamattomaan. Heinolassa sanottiinkin: "Koskisivat johonkin muuhun kuin siltaan". Eniten paikallista väestöä tuntui sillan kavennustyössä loukanneen:

- Koska sillat ovat tärkeitä **paikallisidentiteetille**, jo pelkkä sillalla tehtävä työ tuntuu helposti loukkaavalta. (Logiikka: sillat ovat Heinola ja Heinola olemme me).
- **Ajoitus:** tiedotustilaisuus paikallisen näkemyksen mukaan järjestettiin vasta, kun työt oli jo aloitettu. Heinolassa arveltiin, että tiedotustilaisuutta suunnitteluvaiheessa ei ole lainkaan ollut, tai jos on ollut, se ei ole ollut kaikille avoin tilaisuus.

(Esim. pankkijärjestelmiä muutettaessa asiakkaat suuttuvat, elleivät saa tietoa henkilökohtaisesti ennen julkistamista). Kyseessä ei välttämättä ole realistinen tieto, onko tilaisuutta ollut vai ei, vaan mielikuva asiasta.

- Lisäksi tunne, etten saakaan vaikuttaa asiaan, meiltä ei kysytä mitään, ulkopuoliset tulee ja määrää, loukkaa **itsemääräämisoikeutta** (saan itse olla mukana, sanoa mielipiteeni ja arvioida elinympäristöni ratkaisuja.
- Neljäntenä tekijänä aggressioiden heräämisessä on työn luonne: kulku-reittiä **kavennetaan**, minkä on todettu herättävän kaikkein helpoiten **muutosvastarintaa**. (Logiikka: kulkemistani vaikeutetaan, elämäni puututaan ylemmältä taholta, enkä mahda sille itse mitään. Jos olisivat kysyneet meiltä, tajuaisivat itsekkin, että tämä ei kannata.)

Jos kaventamissuunnitelmasta kerrotaan ajoissa, ja perustellaan paikkakunnan sisältä tulevin argumentein (paikkakunnan väki on havainnut muutostarpeen) ja havainnoidaan elävästi - ja jos suunnitelmaa kohtaan saa vielä vapaasti esittää kritiikkiä - muutosvastarinta vähenee.

Sillankavennus ja tiedottaminen

Hyötyjät:

—

Haitankokijat:

Suuttuneet paikalliset asukkaat
(mitä sitoutuneempi henkilö on
paikkakuntaan, sitä enemmän
muutos vastarintaa)

4. ONNISTUNUT OHIKULKUTIE

"Tästä pääsee helpommin ohi. Eteläpäässä on hyvä liittymä, pohjoispäässä ei...Hesalaiset pääsee paremmin Savoon mökille, ennen meni kaks tuntia että ehti kymmenen kilometrin päähän." (Parikymppiset)

"Ei meille vaikuta ku hyvää, saatiin liikenne keskustasta pois, nyt on hyvä liikua...Myös ulkopuoliset saa nyt itse valita, tulevatko tänne: ennen ei autojosta uskaltaneet hypätä kesken pois, kun eivät päässeet takaisin. Eikä paikakuntalaisilla ollu mitään asiaa keskustaan ruuhkien aikaan...Tiestä ja sillasta ollaan molemmista ylpeitä. Ovat sen verran kaukana, etteivät tyyli riitele...Kyllä sinne vieraat viedään katsomaan." (Ikääntyvät)

Kaikille ryhmille tyypillistä oli, että keskustelu ei luontevasti siirtynyt ohikulkutiehen. Mikkelissä tie tuli väkisin puheeksi arkipäivän liikkumista käsiteltäessä, Heinolassa aihetta ikään kuin ihmeteltiin: "eihän se meihin vaikuta, eihän me sitä käytetä". Ohikulkutie on etäinen, se sijaitsee kaukana, eikä sinänsä palvele nimenomaan heinolalaisia. Itse tiestä ei juuri puhuttu, seurausvaikutuksista kylläkin (Siltakadun tyhjeneminen).

Kysyttäessä, kuka perheessäsi eniten hyötyy ohikulkutiestä, syntyi syvä hiljaisuus ja tokaisu: "Eihän me ohitte mennä varsinaisesti." Tässä on selvä ero Mikkelisiin, jossa tiheäliittymäinen tie palvelee enemmän kaupungin asukkaita. Mielenkiintoista on, että ohikulkutietä sen (Mikkeliäkin paremmasta) onnistuneisuudesta huolimatta on tylsä ajaa! Heinolalaiset ajavat mielellään vanhaa tietä esim. Helsinkiin, sillä "Heinolan väelle tunnelmallisuus on tärkeämpi kuin nopeus". Ohikulkutie palveli vähiten heinolalaisia. Eniten se palveli:

- kiireisiä Heinolan ohittavia helsinkiläisiä
- lahtelaisia (tai Lahti - Helsinki -välillä asuvia)
- pohjoiseen mökille menijöitä

Ainakin toiseen suuntaan pyritään käyttämään vanhaa tietä (viihtyvyys). Poikkeuksena tästä mainittiin hirvenmetsästysaika, jolloin käytetään helpommin uutta tietä: hirviaidat.

Onnistunut ohikulkutie

Hyötyjät:

Vanhan 5-tien vaikutuspiirissä asuvat
Heinolan ohittavat pitkämatkalaiset
(mm. mökille menijät)

Haitankokijat:

—

4.1 Onnistuneisuuden arviointia

Keskusteluryhmiin osallistuneet saivat arvioida Heinolan ohikulkutien ja kaupungin keskustan onnistuneisuutta (sama tehtävä Mikkelissä 6/95).

"Minkä arvosanan antaisitte ohikulkutielle sellaisena kuin sen nyt näette? Entä Heinolan kaupungin keskustalle?" (kouluarvosanat 4 - 10). Tällä kyselyllä yritettiin "mitata" mielikuvia siitä, miten ympäristöä arvioidaan. Vaikka nu-

merus on pieni (N = 24, sama kuin Mikkelissä), vertailuasetelma on mielenkiintoinen.

Alla olevassa taulukossa esitellään keskiarvot ohikulkutielle ja keskustalle eri tutkimusryhmissä. Ennen Heinolan tuloksia ilmoitetaan Mikkelin vastaavat arvot.

	OHIKULKUTIE	KESKUSTA
PARIKYMPPISET Mikkeli	ka 8,9 (vaiht.väli 8-9)	ka 7,5 (v 5-9)
Heinola	ka 9,0 (vv. 8-10)	ka 7,1 (vv. 5,75- 8,5)
KESKI-ikäiset Mikkeli	ka 8,5 (v 8-9,5)	ka 7,5 (v 6-9)
Heinola	ka 8,6 (vv. 7 - 9,5)	ka 8,2 (v 7-9)
IKÄÄNTYVÄT Mikkeli	ka 7,9 (v 5-9)	ka 8,2 (v 8-9)
Heinola	ka 9,2 (vv 8-10)	ka 8,1 (vv 8-9)

Heinolan **ohikulkutie** arvioitiin kaikissa tutkimusryhmissä onnistuneemmaksi (kuin Mikkelin ohikulkutie). Reilun kiitettävän arvosanan ohikulkutielle antoivat Heinolassa yllättäen *ikäntyvät* (jotka Mikkelissä pitivät tiestä vähiten !) Tämä selittyy sillä, että iäkkäämmälle ikäryhmälle keskustan rauhoittuminen (läpikulkuliikenne poistunut) on tärkein.

Muutokset ovat usein vaikeimpia juuri ikääntyvälle väestölle. Heinolassa ohikulkutien rakentaminen ei ollut häirinnyt turvallista arkipäivää, muutostöiden koettiin tapahtuvan toisaalla, ja liittymät ovat riittävän kaukana keskustasta. (Mikkelissä ikääntyvät olivat kokeneet tiestön pitkään jatkuneen muutosprosessin vaikeana: myllerryskohtia oli 7 eri liittymässä ja ne tuntuivat hämmentävän tästä syystä koko aluetta).

Myös parikymppisten arvioksi Heinolan ohikulkutiestä tuli kiitettävä. Keski-ikäisten ryhmässä arvosana tiestä jäi hieman huonommaksi, kioppumaan tyydyttävän ja kiitettävän välille. Kokonaisuudessaan Heinolan ohikulkutiehen ollaan erittäin tyytyväisiä.

Heinolan **keskusta** arvioitiin kaikissa ryhmissä onnistuneisuudeltaan tyydyttäväksi (sama tulos Mikkelissä). Parikymppisten näkemys Heinolan keskustasta on numeron verran huonompi kuin iäkkäämpien ryhmien (Mikkelissä ei tällaista eroa). Heinolan nuoret tuntuvat kokevan keskustan hyvin suppeaksi, lähinnä torin käsittäväksi alueeksi, joka liikkumiseltaan ei ole toimiva.

Heinolan sisäisessä vertailussa - kumpi on onnistuneempi ohikulkutie vai keskusta - ohikulkutie vei voiton. Nuorten ryhmän mukaan tien onnistuneisuus on kahta kokonaista numeroa parempi kuin keskusta. Ikääntyvät arvioivat tien vieläkin korkeammalle kuin nuoret, mutta näkivät keskustan tilanteen parempana. Keski-ikäisten ryhmässä ohikulkutie ja keskusta nähtiin onnistuneisuudeltaan samankaltaisena, tie tosin peri tässäkin ryhmässä voiton. Kokonaisuudessaan ohikulkutiehen ollaan tyytyväisempiä kuin keskustaan.

4.2 Ohikulkutien tarve ja sijainti

"Siltakadun ruuhkat on kestäneet iät ja ajat, 80-luvun alusta tulppa voimistui, kun Lahden ohitustie tuli. 60-luvulla ruuhkia ei vielä ollut ja 70-luvullakin helsinkiläinen mökkimatalla tankkas Heinokassa...Eritasoristeykset, ali- tai ylikulut taikka yksikin toimiva poikkikatu olis voineet auttaa...Pohjanmaalla asti tiedettiin Heinolan ruuhkista. Kyllä se valtakunnallinen tarve oli kun joka iikka ajoi tunnin 30 kilometriä...Onneks Kalevi Sorsalla oli huvila tossa ja TVL:n pääjohtaja on kuopiolainen." (Ikääntyvät)

Kysymykseen, kenen ehdoilla ohikulkutietä alettiin suunnitella, kuka sellaista eniten tahtoi, todettiin kuin yhdestä suusta: "tarve oli meidän kaikkien, eniten tietysti jonossa seisovien autoilijoiden, mutta myös Heinolan keskustan asukkaiden, sekä miesten että naisten". Sukupuolen ei uskottu Heinolassa vaikuttavan siihen, miten tarpeelliseksi ohikulkutie nähtiin. Pikemminkin tähän vaikutti asuinpaikka Heinolassa (miten paljon kärsi massiivisesta läpiajoliikenteestä). Sivulauseessa mainittiin helsinkiläisten kesämökkiliikenne ja suuryritysten toiveet ohikulkutien rakentamisen taustalla.

Tarkimmat muistikuvat ohikulkutien linjausten esittelystä oli ikääntyvien ryhmällä. Keski-ikäiset tiesivät linjauksia esitellyn lehdistössä ja aavistelivat tiedotustilaisuuksiakin olleen, "se on sitten toinen asia, käytiinkö niissä". Samoin nuorilla oli tunne, että asia eteni sopivaan tahtiin ja suunnitteluprosessissa olisi ollut mahdollisuus vaikuttaa - toisin kuin nykyisessä siltajupakassa (vanhan sillan kaventaminen). Ikääntyvien muistikuvan mukaan vesistön ylittävän ohikulkutien linjaus oli ylivoimainen. Muisteltiin, että jo ennen rakentamista ilmes-tyi karttoja uudella linjauksella ja että neljäs vaihtoehto olisi ollut tunneli.

Ohikulkutien tarve ja sijainti

Hyötyjät:

Heinolan läpikulkujonossa
seisseet autoilijat
Läpikulkuliikenteestä kärsineet

Haitankokijat:

—

4.3 Tyytyväisyys sillan estetiikkaan

"Siit on hieno tulla Lahdesta päin autolla lujaa tai katsoa vedeltä käsin, hyvännäkönen...Suurta, korkeeta ja leveetä, kuin Amerikassa, valot on hienot (Mitä valoista tulee mieleen ?) - "Lentokoneen siivet tai radiomastot, jotenkin kansainvälinen tunnelma." (Parikymppiset)

"Silta olis saanut mennä tehtaiden luota, eikä näin neitseellisellä luontoalueella" - "Eihän sitä kukaan nähny, miten neitseellinen se on, nyt sen näkee." (Keski-ikäiset)

"Se on niin ruma että se on kaunis...Kun arkkitehti kyseli, sanoin että tekkää tarpeeks hurjan näkönen niin sitä tullaan kaukaakin katsomaan...Kadunmies ei nää kü vilkut, etsittävä paikka josta näkee." (Ikääntyvät)

Parikymppisillä oli positiivisin arvio sillan estetiikasta. Silta (sen siivellä myös ohikulkutie) tuo kansainvälistä tuntua, kuin ilmaa siipien alle. Sillasta ollaan ylpeitä, ja sen moderni konstruktio korostaa perinteisiä, idyllisiä Heinolan arvoja: metsää ja järviä.

Etenkin sillan valaistusta, varsinkin yöaikaan, ihailaan kuin taideteosta (kuten Mikkeliissä Savilahden siltaa). Etenkin vesiltä katsottuna (sillan alta) konstruktio on mahtava elämys. *"Rakennusvaiheessa silta näytti vähän pahaltakin, nyt monet ottaa takasin omia arvostelujaan, kun se on niin kaunis."*

Tyytyväisyys sillan estetiikkaan

Hyötyjät:

Heinolalle avarampaa ("kansainvälisempää") imagoa toivovat
Yöllisen valaistun sillan ihailijat
Vesitse sillan alla liikkuvat

Haitankokijat:

—

4.4 Palveluiden saavutettavuus ennallaan

"Lahdessa pääsee valkkaamaan ja hintataso on matalampi... Yleinen vitsi koko Citymarket, ei sillä tee talvella yhtään mitään: työpaikat on keskustassa, ei ne ruokatunnilla lähde sinne. Sinilähde ja Myllyoja ehkä hyötyy." (Parikymppiset)

"Heinolassa ei työn jälkeen ole kaupat auki, ja myyjä tulee heti siihen kyselemään. Lahdessa on iltaisin aikaa ostaa, on valinnanvaraa ja siellä voi kuljeksia edestakaisin muutenkin kuin toria ympäri. Lisäksi pienestäkin ostoksesta saa ilmaisen parkkipaikan." (Keski-ikäiset)

Vaikka palveluita olisi riittävästi riittävän lähellä, parikymppiset menisivät "notkumaan vaan" suurempaan kaupunkiin eli Lahteen (mm. Launeen ostoskeskus). Citymarketissa ei ole mukava "notkua", mieluummin mennään klassiseen tapaan torille, uuteen McDonaldsiin tai Valentina-kahvilaan. Ohikulkutie ei ole tuonut pysyvämpää muutosta nuorten palvelujen käyttöön tai tapaamispaikkoihin: "yhteen aikaan käytiin Tähtihovissa, muttei enää".

Tapaamispaikkana tori on ylivoimaisesti suosituin kaikissa ikäryhmissä. Nuorten kortteliralli keskittyy sen ympärille (reitistä eri variaatioita). Myös vanhempi väki tapailee toisiaan torilla - mieluisampi treffipaikka olisi puisto, mutta kokemansa turvattomuuden ja "ei-toivotun porukan" vuoksi valitaan tapaamispaikaksi tori. Ikääntyvät toivoivat rannan puukioskien kunnostamista (esim. kahvilaksi), jolloin ystäviä voisi tavata sielläkin.

"Heinolan keskustasta löytyy kaikki kulutustavarat nuorten farkkuja myöten, sormi menee suuhun vain jos tekee remonttia. Aikoinaan itselläkin oli semmonen, että täytyy lähteä muualta hakemaan, mutta ei enää...Paremmiin löytyy tavarat lähikaupasta kuin Citymarketista" - "Kauppias väitti, että Citymarket ottaa 80 % tuotosta heinolalaisilta" - "Kyllä varmasti on päinvastoin..." "Robin

Hood on kodikas ja kiva kauppaketju niille, joilla kesämökki ja tarvii erilaista tavaraa. Sinne pääsee helposti." (Ikääntyvät)

Heinolassa asioidaan keskustan, toria ympäröivissä liikkeissä (etenkin ikääntyvät). Citymarketin tuloa paikkakunnalle pidetään Keskon "juonena": "ottivat Keskossa Suomen kartan ja heittivät nuppineuloja sinne tasaisesti, niin Sysmään kuin tännekin ja keskustan K-kauppaa pienennettiin kolmasosaan entisestään, jotta ostovolyymi siirtyisi Citymarkettiin." Tätä etenkin ikääntyvät vastustivat: "turha lähteä merta edemmäs kalaan". Ikääntyvä väki pääsisi Citymarkettiin linja-autolla, mutta jos jotain unohtuu, on joka tapauksessa lähdettävä keskustaan. Yleisesti todettiin, että Citymarkettiin ei viitsi ilman autoa talvella lähteä, autoilija taas menee samantien ostoksille Lahteen, jossa ostaminen on sosiaalinen tapahtuma.

Ostokäyttäytymisen suhteen on havaittavissa integroitumista, lähentymistä Lahteen em. tavalla. Haastateltujen mielestä tämä ilmiö on ollut olemassa jo ennen ohikulkutien valmistumista, "sitä vaan tulee nyt enemmän ajatelleeksi, kun kysytään, miksei käydä Citymarketissa." Työssäkäyntiin lähikaupungeissa, esim. Lahdessa ohikulkutie ei ainakaan haastateltavien mukaan ole vaikuttanut. Kuten tutkimuksessa on käynyt ilmi, heinolalaiset itse eivät ohikulkutietä juuri käytä (tai käyttävät vain toiseen suuntaan).

Palveluiden kohdalla on käynyt samoin kuin liikenteen muuttumisessa Heinolassa: ruuhkia ei enää ole ja asiakkaat/autojen virta jakaantuu aikaisempaa tasaisemmin koko päivälle (vaikuttavina tekijöinä myös työttömyys ja kolmi-vuorotyön lisääntyminen paikkakunnalla). Keskustan autioitumisen pelko on kaikkien haastateltujen mielestä ollut liioiteltu. Päinvastoin keskustan elävyys on jonottamisen vähennyttyä (sekä liikenteessä että kaupoissa) lisääntynyt selvästi. Ainoana uhkana tässä pidetään Alkon mahdollista siirtymistä Citymarkettiin, mikä vähentäisi tuntuvasti perjantai- ja lauantaiasiointeja. Kielteisiä vaikutuksia ohikulkutiestä on tullut Heinoska-kaupalle (Citymarketin tulo), sekä vanhan 5-tien huoltoasemille.

Paluumuuttoilmiö Heinolaan (eniten eläkeläiset) selittyy juuri palveluiden sijainnilla ja saavutettavuudella. Keskustarakenne on tiivis (kaupat lähekkäin), autoa ei tarvitse ja esim. pyörätuolilla kulku on esteetön.

Palveluiden saavutettavuus ennallaan

Hyötyjät:

Autoilevat market-ostajat
(Citymarket)
Vanhukset, huonosti liikkuvat
(keskustassa helppo asioida)

Haitankokijat:

Heinoska-kauppa ja sen asiakkaat
Vanhan 5-tien huoltoasemat
Ei-autoilevat (ostoshuvimatkat
tehdään Lahdessa)

5. VAIKUTUKSET ASUKKAIDEN KOKEMINA

Ohikulkutien tavoitteeksi Heinolassa asuvien kannalta on asetettu seuraavia: helpottaa erityisesti viikonloppuliikenteen pahoja ruuhkia, vähentää Heinolan läpiajoliikennettä ja siitä aiheutuvia haittoja. Täysi hyöty siitä saadaan rakennustyön valmistuttua Lusiin saakka (2).

5.1 Haittavaikutuksia ympäristölle niukasti

"Ihan tyvenenä kesäiltana saattaa vähän kuulua melua, mutta sitä ei voi verratakaan siihen, miten Plaanilla kuuluu tehtaat...Kaikki aatteli, ettei se koske meitä kun se tulee niin kauas...Veden sameus puhutti silloin, että vaikuttaako se retkeilyalueen kalastukseen" - "Eihän siellä käy kyllä enää ketään" - "Niin kun se jouduttiin pistämään täysin uusiks." (Parikymppiset)

Heinäsaaren retkeilyalueen arveltiin kärsineen ohikulkutien sijainnista, mutta toisaalta alueen edustajat itse ovat julkisuudessa todenneet, ettei haittaa tullut.

Meluhaittoja, joita paikkakunnalla pelättiin, ei ole tullut. Pientä taustahuminaa kuvattiin niin vähäiseksi, että sitä ei juuri tunnista tieltä tulevaksi. Myöskään lähinnä uutta tietä asuvaa väkeä (Rannanmäenkujalla) tieltä tulevat äänet eivät häiritse. Mikkeliin verrattuna tilanne on sikäli erilainen, että vesi ei tunnu kantavan ääntä Kymenrannan asukkaiden mukaan. Jos meluvalleja yleensäkin tarvitaan, ne voitaisiin rakentaa myllylle.

Hajuhaitoista arveltiin, ettei niitä ole lainkaan. Teollisuuden hajusta on mainittu hyvin runsaasti tutkittaessa Heinolan uusien asukkaiden mielipiteitä kaupungistaan (1).

Ruuhkautumista ei sanan varsinaisessa merkityksessä enää Heinolassa ole. Ainoastaan kaupungin eteläpään tehtaiden vuorojen loputtua klo 16 Siltakadun alkupäässä näkee pysähteleviä "kimppakyytiläisten" autoja, kun työkavereita jätetään keskustaan. Koulujen loppuessa Rajakadun varrella on tätä lievempää tiivistymisilmiötä, ei kuitenkaan ruuhkaa. Koululaiset liikkuvat entistä enemmän autoilla, etenkin iltapäivisin. Ruuhkat muodostuvat siis viemis- ja hakemisliikenteestä (pienet koululaiset eivät liiku keskikaupungilla yksin, ainoastaan kouluun menon aikoihin n. 7.30 lapsia liikkuu jalkaisin koulureiteillä).

"Jos jotain ruuhkia on, niin Lusissa seistään nyt, ainahan se siirtyy pullonkaula...Torin ympäri kauhee ajaa, kun autot parkissa kahdella puolella." (Parikymppiset)

Haittavaikutuksia ympäristölle niukasti

Hyötyjät:

—

Haitankokijat:

Heinäsaaren retkeilyalue?? (Ei varmaa tietoa)

Ruuhkien pullonkaula siirtynyt Lusiin (korjaantumassa)

5.2 Siltakatu ennen ja nyt

Muisteltiin, että ennen ohikulkutietä ruuhkien aikaan (eniten 80-luvulla) oli yllättäen helppokin liikkua Siltakadulla: autot seisoivat niin kauan, että niiden välisistä pääsi sopivasti puikkelehtimaan tien toiselle puolelle. Saasteista ja turhauttavasta tilanteesta huolimatta Siltakadun estevaikutus itse tien ylittämiseen oli käytännössä tuolloin pienimmillään !

Ohikulkutien valmistuttua Siltakatu on "näivettynyt" ja katu on koettu avarana ja epäviihtyisenä: poikittaisyyteyksien parantamista tarvitaan. Liikennesaneeraus- ja yleissuunnitelman mukaan poikittaista kulkuyhteyttä myös kirkonmäellä on korostettava. Siltakatu jää moottoritiele johtavaksi sekä paikallisen ja hitaan liikenteen väyläksi. Kuitenkin raskas liikenne käyttää sitä edelleen reittinä Heinolan teollisuusalueille. Liikenne Siltakadulla on vähentynyt n. 6000 ajoneuvoa/vrk (2). Kuitenkin todettiin seuraavaa:

"Siltakadulla on vieläkin yllättävän kova liikenne, perjantairuuhka poistui ohikulkutien jälkeen...Kun tulee auto Siltakatua 60 km:n vauhdilla ja näkyvyys on 50 m, ei 7 - 8-vuotias koululainen ehdi siinä mitään...Minäkin pelkään, kun ylittävät 5-tien siinä missä ei ole valoja, vanhan Poliisilaitoksen ohitte." (Keski-ikäiset)

Siltakadun estevaikutus vaikeuttaa vanhemmalle väelle mieluisia Vesitornin kahvilassa käyntejä ("sinne on hankala muutenkin mennä ja vielä ku se on Siltakadun toisella puolella").

Siltakatu ennen ja nyt

Hyötyjät:

Etenkin Siltakadun asukkaat
(yöt rauhallisempia)

Haitankokijat:

Siltakadun koulumatkallaan ylittävät lapset (väärä ylityspaikka)
Vanhukset/Vesitornille yms. menijät

5.3 Hyötyjät ja haitankokijat

	HYÖTYJÄT	HAITANKOKIJAT
Heinolan luonnonkaunis idylli	Luonnonläheisyyttä kaipaavat, vesilläliikkujat, paluumuuttavat eläkeläiset, terveysarvoja korostavat	—
Tunnelma: tyly ja turvaton ?	—	Kaikki häirikköjä pelkäävät heinolalaiset, vasta Heinolaan muuttaneet henkilöt, Heinolan viihtyisä imago kärsii
Autoilun nykytilanne keskustassa	Siltakatua reittinä käyttävät paikalliset autoilijat (ruuhkat vähentyneet)	Raskas liikenne, joka kuljettaa Heinolan keskustaan (saattaa kärsiä kadun saneeruksesta)

Liikennekulttuuri ja kevyt liikenne	Leveällä tiellä (ei pyöräilijöitä) kaahaavat autoilijat	Kevyt liikenne Siltakadulla, pyöräilijöiden armoilla olevat jalankulkijat, autojen armoilla olevat pyöräilijät
--	---	--

	HYÖTYJÄT	HAITANKOKIJAT
Sillankavennus ja tiedottaminen	—	Suuttuneet paikalliset asukkaat (mitä sitoutuneempi henkilö on paikkakuntaan, sitä enemmän muutosvastarintaa)
Onnistunut ohikulkutie	Vanhan 5-tien vaikutuspiirissä asuvat, Heinolan ohittavat pitkämatkalaiset (mm. mökille menijät)	—
Ohikulkutien tarve ja sijainti	Heinolan läpikulkujonossa seisseet autoilijat, läpikulkuliikenteestä kärsineet	—
Tyytyväisyys sillan estetiikkaan	Heinolalle avarampaa ("kansainvälisempää") imagoa toivovat, yöllisen valaistun sillan ihailijat, vesitse sillan alla liikkuvat	—

	HYÖTYJÄT	HAITANKOKIJAT
Palveluiden saavutettavuus ennallaan	Autoilevat marketostajat (Citymarket), vanhukset, huonosti liikkuvat (keskustassa helppo asioida)	Heinoska-kauppa ja sen asiakkaat, vanhan 5-tien huoltoasemat, ei-autoilevat (ostoshuvimatkat tehdään Lahdessa)
Haittavaikutuksia ympäristölle niukasti	—	Heinäsaaren retkeilyalue ?? (Ei varmaa tietoa), ruuhkien pulonkaura siirtynyt Lusiin (korjaantumassa)
Siltakatu ennen ja nyt	Etenkin Siltakadun asukkaat (yöt rauhallisempia)	Siltakadun koulumatkallaan ylittävät lapset (väärä ylityspaikka), vanhukset/Vesitornille yms. menijät

6. VISIOITA HEINOLAN TULEVAISUUDESTA

6.1 Keskustan elävyys säilyy !

Vaikka uuteen ohikulkutiehen liittyisi myöhemmin uusia asunto- tai palvelu-alueita, heinolalaiset ovat vuorenvarmoja siitä, että heidän keskustassaan vierailevat ohikulkijat ja turistit. Seuraavassa perusteluja tälle:

- tori on viihtyisä ja tunnettu sekä osto- että tapaamispaikkana
- välimatka Helsingistä on hyvä, kuskin kannalta väli Helsinki - Heinola on sopiva ennen lepotaukoa
- vaatteet yms. tavarat on helppo löytää Heinolasta: monet matkailijat ostavat tehokkaasti ja miellyttävästi juuri Heinolasta
- keskustan tiiviys: kaikki on käden ulottuvilla, eikä autoa tarvitse ostosmatkalla siirtää

Tyylillisesti keskustaa luonnehdittiin nyt jo mm. saksalaisen pikkukaupungin tyyppiseksi ulkoisesti. Idyllisyyttä on mahdollisuutta edelleen vanhoja rakennuksia kunnostamalla lisätä, mm. rannassa olevia puisia kioskeja toivottiin kahvilakäyttöön. Lisäksi vanhukset suosisivat puistoja, mm. rantapuistoa, joka tällä hetkellä mielletään jopa pelottavaksi, lisäksi penkkejä on liian vähän. Keskustan elävyyden kehittämisessä myös nuorten monimuotoinen toiminta on jo otettukin huomioon (mm. rullalautailuramppi tulossa).

6.2 Heinolan Tähti porttina ulkomaailmaan ?

Heinolan Tähten, sen pylonin, on sanottu olevan portti järvi-Suomeen (4). Koska Heinola on jo siltojen kaupunki, jonka identiteetille ja turvallisuuden tunteelle sillat ovat oleellisessa asemassa, on uudella sillalla valtava symboliarvo etenkin paikkakunnan asukkaille. Se on koettu ilmaa siipien alle tuovaksi yhteydeksi ulkomaailmaan (Heinolaa pidetty sisäänpääntäviävänä paikkana).

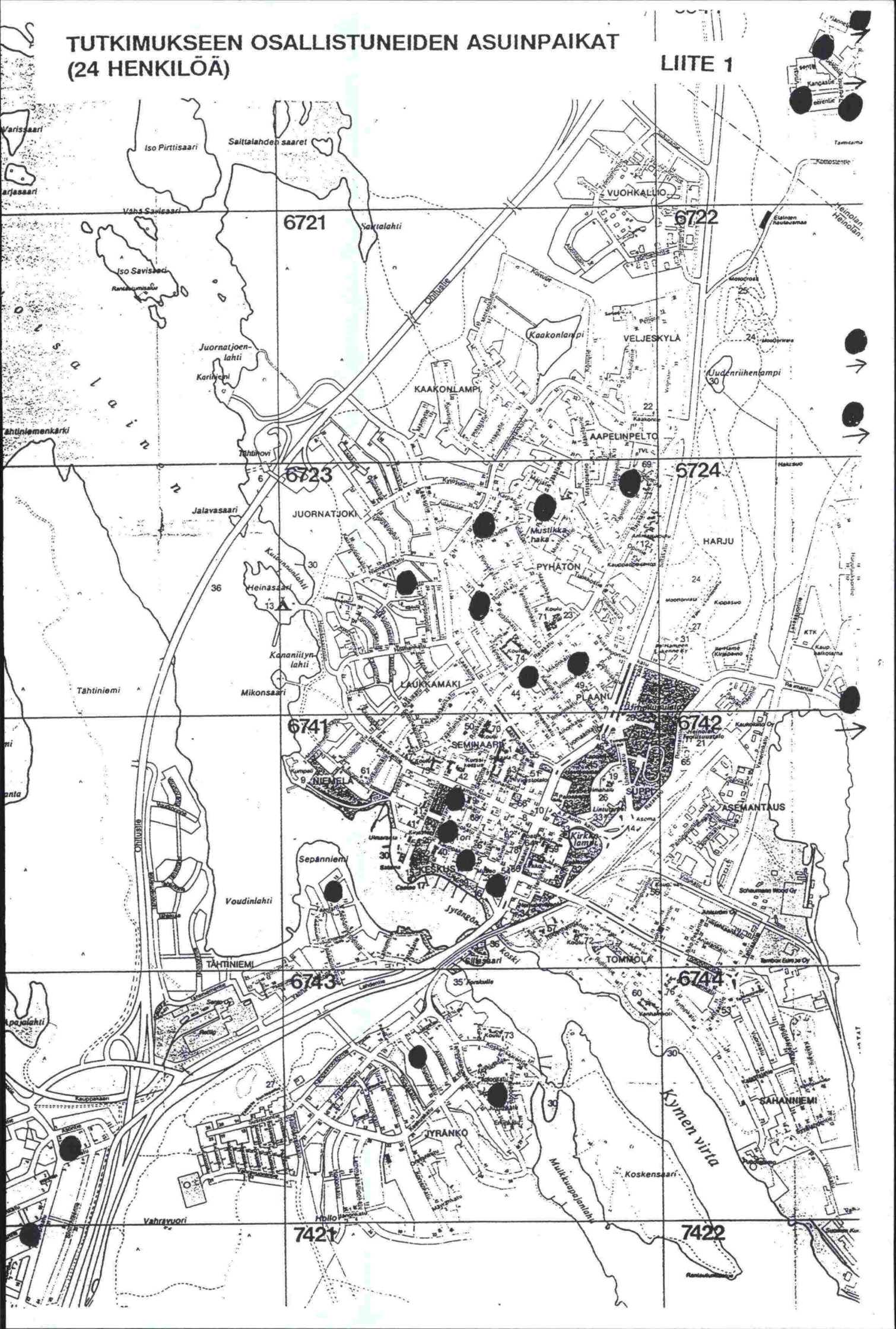
Ulkoisilta puitteiltaan Heinolan ajatellaan olevan jo kiitettävällä tasolla. Heinolan hengessä on kuitenkin tyylyttä (avautuu hitaasti ulkopuolisille) sekä turvatomuutta (poliisin resurssien puute). Keskustan liikenteeseen yhtä hyvin kuin yleistunnelmaan Heinolassa tarvitaan erilaisuuden hyväksymistä, rinnakkaiseloa ilman (tai mahdollisimman vähäisin) yhteentörmäyksiä. Ihanteellista olisi, jos tie- ja ympäristösuunnittelun ratkaisut voisivat tukea tätä suvaitsevaisuuden ja moniarvoisuuden linjaa.

LÄHDELUETTELO

1. Selvitys Heinolaan muuton syistä 1992 - 1993 / Kyselyn tulokset III. Heinolan kaupunki, kaupunginkanslia. 3.11.1993.
2. Heinolan siltakatu. Liikennesaneerauksen yleissuunnitelma. LT-Konsultit. Heinolan kaupunki. 1994
3. Heinolan ohikulkutien seurantatutkimus (Tienpidon strateginen projekti S1). Tielaitos. Luonnos 12.10.1995.
4. Heinolan Tähti. Esite. Tielaitos, Kaakkois-Suomen tiepiiri. 1994.

TUTKIMUKSEEN OSALLISTUNEIDEN ASUINPAIKAT (24 HENKILÖÄ)

LIITE 1



LIITE 2

PUOLISTRUKTUROITU KESKUSTELURUNKO: ESIMERKKI

Instruktio: "Tällä tutkimuksella pyritään selvittämään mahdollisimman perusteellisesti, minkälaista Heinolassa ja sen lähiympäristössä on asua, elää ja toimia. Lisäksi pohditaan, millaisia ovat nykyiset liikennejärjestelyt, miten ne ovat kehittyneet ja vaikuttaneet elämään täällä. Tietoa käytetään hyväksi ympäristösuunnittelussa."

A. Taustaa, lämmittelyä

- missäpäin asutte täällä, keskustassa vai kauempana? (voidaan merkitä kartalle)
- pääsittekö kätevästi tänne Kaupungintalolle - miten ?
- oletteko asuneet alueella jo pitkään ? Miten viihdytte täällä, millaista oli tänne tullessa, entä nyt ? Heinolaan muuton syitä (puoliso, työ, liikenneyhteydet jne.)

B. Emotionaalinen suhde kotipaikkaan

- onko tyytyväinen asuinpaikkaansa, onko ajatellut pysyväksi ? Missä mieluummin asuisi, lähiympäristössä vai kokonaan muualla, miksi ?
- mikä täällä on parasta/huonointa noin yleensä ? Entä mikä on ympäristössä selkeästi Heinolaan liittyvää, mistä asioista voi huomata olevansa juuri Heinolassa? (paikallisidentiteetti ja sitoutuminen paikkakuntaan)
- mistä syystä lähtisi pois: minne, miksi ?
- minkäikäisenä täältä muutetaan pois, tai onko ollut ajanjaksoja, jolloin täältä lähdettiin herkästi muualle. Mitkä asiat tähän liittyivät ?
- kun ikää kertyy, mitkä asiat muuttuvat vaikeammiksi/helpommiksi täällä Heinolassa asuessa ? (yksin asumisen, liikenteen, ympäristön muuttamisen mahdollinen pelottavuus)

C. Toiminnallinen suhde kotipaikkaan

- miten kuljette työmatkanne, miten Heinolassa yleensä? Onko tämä muuttunut, muuttumassa ?
- miten kuljette ostosmatkanne, mistä ostatte päivittäistavarat ? Entä muut hyödykkeet ? Onko tässä tapahtunut muutosta ?
- mitä ikäisenne harrastavat täällä iltaisin, viikonloppuisin? Miten kuljette harrastuksiinne ?
- tapaamis- ja kokoontumispaikkoja: missä ajattelette nuorten viihtyvän, missä tapaavat toisiaan lapsiperheet? Entä vanhukset ?
- itselle rakkain paikka täällä ?

D. Paikkakunnan yleisilmeen muutos

- onko yleisilme kaupunkimainen, "lähiömäinen", kirkonkylämäinen ? Mistä kohdin näin on, onko yhteistä yleisilmettä ?
- miten oli ennen ?
- onko muuttunut hyvään vai huonoon suuntaan ?
- jos muutos jatkuisi samantyyppisenä edelleen, millainen olisi tulos ?
- onko täältä hävinnyt hyviä piirteitä, jotakin tärkeitä, jota olette jäänyt kaipaamaan ?
- mitä täältä ei saa missään nimessä hävittää ?
- kenen "ehdoilla" ajattelee ympäristön muuttuneen, ts. ketkä ovat hyötöneet muutoksista eniten, ketkä vähiten? (talouselämä, yrittäjät, autoilijat, ohikulkutien käyttäjät jne.)

E. Tieympäristö, kulkuyhteydet ennen ja nyt

- millä liikennevälineellä liikkuu nyt eniten, millä liikennevälineellä työmatkat, kaupparamatkat yms ? Entä ennen?
- miten julkinen liikenne palvelee teidän ikäisiänne? Onko tässä tapahtunut muutosta ?
- kun ajattelee nykyisiä yhteyksiä täällä, keille ne sopivat parhaiten, miksi?
- olitteko itse tietoinen alueen suunnitelmista (ohikulkutie) / osallisena prosessissa jollakin tavalla ?
- mistä saitte tietoa suunnitelmista, muistatteko mitä niistä kerrottiin ? Tuntuuko siltä, että silloin kerrotut asiat toteutuivat ? Mitkä asiat eivät toteutuneet ?
- jos saisitte "jälkiviisaasti" arvioida liikenne- ja ympäristösuunnitelmia ja niiden toteuttamista, mitä sanoisitte?
- ympäristön muuttuminen: ovatko uudet liikennejärjestelyt muuttaneet kotiseutuanne, onko melua/hajuhaittoja enemmän, vähemmän ? Entä esteettinen puoli, ovatko näkymät huonontuneet, parantuneet, millä tavalla (näkymät sillalta ja itse sillan ulkonäkö)
- miten entinen läpiajoväylä on muuttunut ohikulkutien valmistumisen myötä ? Onko muutos parantanut, huonontanut ympäristöä, millä tavalla? Tulisiko tilannetta muuttaa, miten ?
- milloin täällä on vaikeinta liikkua, kesällä/talvella? Missä kohdin voi joutua pulaan, miksi ?
- pelottavimmat paikat liikenteessä. Missä tapahtuu nykyään eniten onnettomuuksia, minkälaisia ? Entä ennen ?
- milloin, missä täällä on nykyään ruuhkaista ? Keitä ruuhkat häiritsevät ? Miten oli ennen, oliko ruuhkia ja missä sijaitsivat ? Entä ajonopeuksien vaikutus ?
- kun ajattelette perheenne elämää ennen ohikulkutietä ja sen valmistumisen jälkeen, oliko sillä vaikutusta? Keihin, minkälaisia ?
- mitä perheessänne ajateltiin ohikulkutiestä silloin, entä nyt ? Muistatteko, missä vaiheissa hanketta suosittiin, vastustettiin ja mistä syistä ? Minkälainen tilanne on nyt, onko paikkakunnalla tyytyväisyyttä, purnaushenkeä?

TAUSTATIETOJA

LIITE 3

Tutkimusta varten tarvitaan seuraavia tietoja keskusteluryhmiin osallistuneista:

Nimi _____

Ikä _____ vuotta

Ammatti/koulutustaso _____

Millä paikkakunnilla olette asunut vakituisesti ?

Syntymäpaikka: 1. _____

Muut asuinkunnat: 2. _____

3. _____

4. _____

5. _____

6. _____

7. _____

8. _____

Miten kuljette työ-, koulu- yms. matkanne ? (Ympyröi)

autolla

linja-autolla

polkupyörällä

jalan

Jollain muulla, millä ? _____

Minkä arvosanan antaisitte ohikulkutielle sellaisena kuin sen nyt näette ?

(kouluarvosanat 4 - 10) _____

Entä Heinolan kaupungin keskustalle ? _____

Kiitos osallistumisesta tutkimukseen !

YRITYSKYSELY
 Luottamuksellinen

Yrityksen nimi: _____

Heinolan ohikulkutie avattiin liikenteelle marraskuussa 1993. Missä määrin parantuneet liikenneyhteydet ovat vaikuttaneet (tulevat vaikuttamaan) yrityksenne toimintaan seuraavien tekijöiden osalta?

	Hyvin merkittävä	Merkittävä	Vähäinen merkitys	Ei merkitystä
- Tuotanto- ja kehitysedellytykset yleensä	_____	_____	_____	_____
- Raaka-aineiden ja tuotteiden kuljetuskustannukset	_____	_____	_____	_____
- Sijaintipäätökset toimintojen/toimipaikkojen osalta	_____	_____	_____	_____
- Yritysten välinen yhteistyö (verkostoituminen)	_____	_____	_____	_____
- Työmarkkina-alueen laajentuminen (työvoiman saatavuus)	_____	_____	_____	_____
- muu (mikä?)	_____	_____	_____	_____

Kommentteja:

Voimmeko tulla tarkemmin haastattelemaan Teitä tähän kyselyyn liittyen? Kyllä ___ Ei ___

Yrityksenne kontaktihenkilön/haastateltavan nimi: _____

puhelin: _____ telefax: _____

TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 66/1995 Teknologian siirto; Bauma 1995 -messut. TIEL 3200341
- 67/1995 Teiden ja siltojen kaiteet; Tyyppipiirustuskaiteiden muotoitumahdollisuudet ulkonäön ja turvallisuuden kannalta, kaiteiden ja meluesteiden liittäminen penkereeltä sillalle. TIEL 3200343
- 68/1995 Mikkelin ohikulkutien vaikutusten jälkiseuranta. TIEL 3200344
- 69/1995 Asfalttimassan ominaisuuksien parantaminen lentotuhkalla. TIEL 3200345
- 70/1995 Suomalaisten päivittäiset toiminnot ja liikkumistarpeet. TIEL 3200246
- 71/1995 Liikennepoliittikkaa etsimässä. TIEL 3200347
- 72/1995 Tienrakennushankkeen suunnitelmien taloudellisuuden ohjaus. TIEL 3200348
- 73/1995 Polttoaineen hinta ja kotitalouksien autonkäyttö. TIEL 3200349
- 74/1995 Kunnittainen liikenne-ennuste 1995-2020. TIEL 3200350
- 75/1995 Teiden rakentamisen teknologian siirto ja innovaatiot, IV SPRINT Workshop
- 76/1995 Vt 3 väyläarkkitehtuuri. TIEL 3200351
- 77/1995 Liikenteen optimaalinen nopeus - onko sellaista? TIEL 3200352
- 78/1995 Liikennesektorin strateginen suunnittelu Suomessa. TIEL 3200353
- 79/1995 Geotekniikan informaatiojulkaisuja: Tieleikkausten pohjatutkimukset. TIEL 3200354
- 80/1995 Liikennejärjestelmän kehittämisen yhteiskuntataloudellinen perusta.. TIEL 3200355
- 81/1995 Bitumiemulsion murtumisajan määrittäminen. TIEL 3200356
- 82/1995 PAB-V -tutkimukset 1995. TIEL 3200357
- 83/1995 Ympäristö tiepiirin toiminnassa. TIEL 3200358
- 84/1995 Soratien tasaisuuden ja pinnan kiinteyden vaikutukset ajokustannuksiin. TIEL 3200359
- 85/1995 Valo-ohjatun liittymän välityskyky. TIEL 3200360
- 86/1995 Valtatien 4:n Järvenpää-Mäntsälä-välin muuttuvan reittiopastusjärjestelmän vaikutukset. TIEL 3200361
- 87/1995 Moottoriväylien rinnakaistiet; Esiselvitys alemman tieverkon ominaisuuksista ja suunnitteluperiaateista moottoriväylän liikennekäytävässä. TIEL 3200362
- 88/1995 Remixer-stabilointi. TIEL 3200363
- 89/1995 Lauttapaikkojen palvelutaso. TIEL 3200364
- 90/1995 Lossin ohjausköyttä korvaavat laitteistot. TIEL 3200365