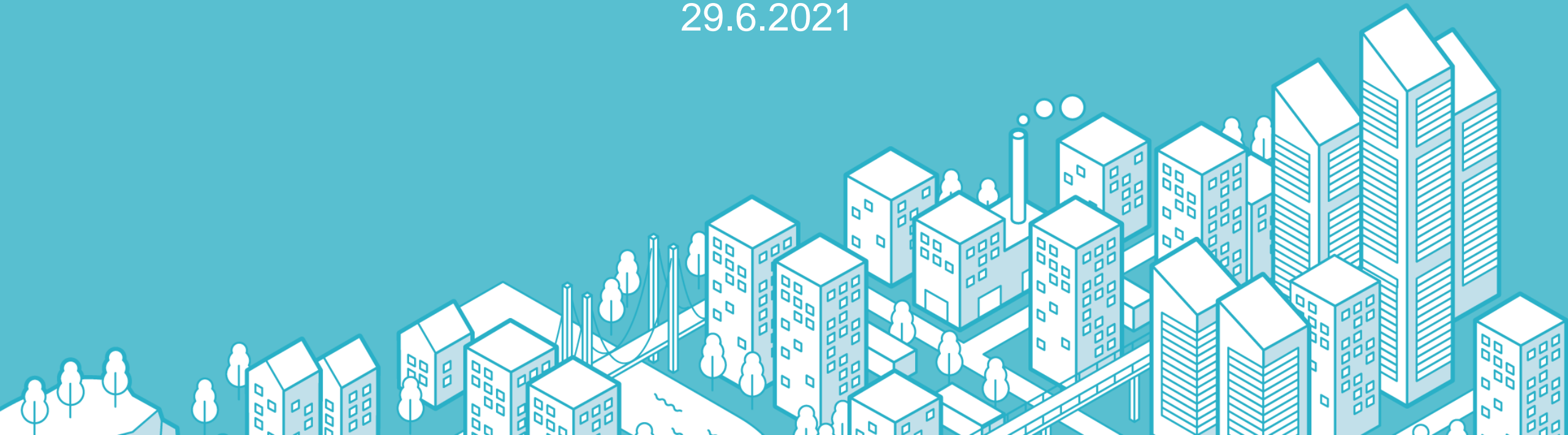


Koiskala – Tiiranmäen kaavarunko, Lahti: Liikenneselvityksen täydennys

29.6.2021



Sisältö

1. Liikenneselvityksen täydennyksen lähtökohdat
2. Selvitysalue
3. Nykytilanteen analyysi
4. Liikenneverkon toimivuus
5. Ongelma-analyysi
6. Kehittämistoimenpiteet
7. Vaikutukset
8. Johtopäätökset



1. Liikenneselvityksen täydennyksen lähtökohdat

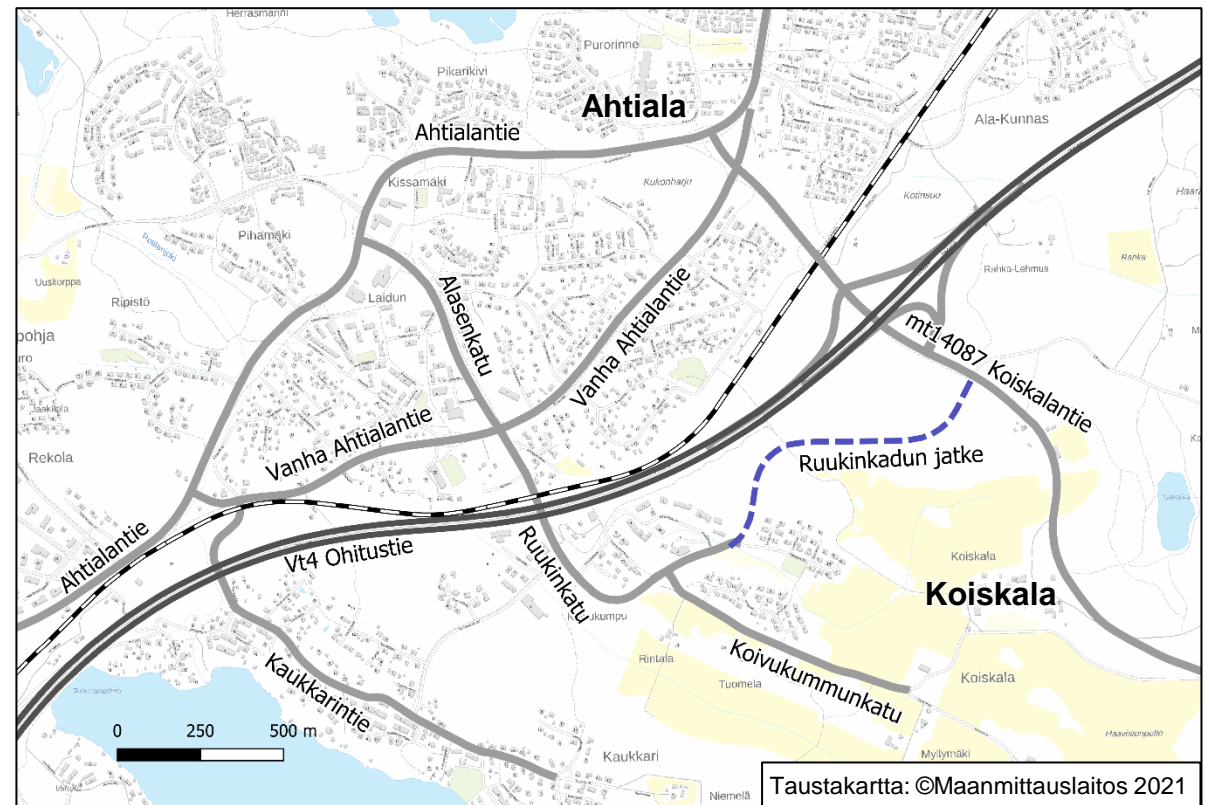
- Koiskala-Tiiranmäen kaavarunkoon liittyvä liikenneselvitys ja yleissuunnitelma on laadittu vuonna 2019. Liikenneselvityksessä tarkasteltiin etenkin läpiajettavien yhteyksien tarvetta Koivukummunkadulta ja Ruukinkadulta Koiskalantielle.
 - Liikennemallin perusteella verkollisesti suositeltavimmaksi vaihtoehdoksi esitettiin Ruukinkadun jatkeen rakentamista sekä JKPP-yhteyttä Koivukummunkadulta Koiskalantielle.
- Liikenneselvityksen täydennyksen (2021) tavoitteena on tutkia verkkoratkaisua, jossa toisin kuin alueen kaavarunkoluonnoksessa (2020), ei olisi Ruukinkadun jatketta.
 - Täydennyksessä on tutkittu minkälaisia vaikutuksia Ruukinkadun jättämisellä nykyiselleen olisi alueen ennusteliikenneverkon v. 2030 toimivuuteen, ja aiheutuisiko tästä toimenpidetarpeita muualla verkolla.
- Selvitysalue on vuoden 2019 selvityksen tapaan kaavarungon alue, painottuen Ruukinkadun jatkeen mahdollisiin korvaaviin autoliikenteen yhteyksiin sekä radan länsipuoliseen liikenteelliseen vaikutusalueeseen Ahtialassa.
 - Reitit mm. Ruukinkadulta Vanhan Ahtialantien kautta sekä Koiskalantielle ja valtatielle 4, että Ahtialantielle ja valtatielle 24.
- Liikenneselvitys, sekä liikenneselvityksen täydennys, on tehty konsulttitöinä A-Insinöörit Civil Oy:ssä, jossa projektipäällikkönä on toiminut Juha Vehmas ja pääsuunnittelijana Teemu Kuittinen. Selvitysten tilaaja on Lahden kaupunki, jonka yhteyshenkilöinä ovat toimineet yleiskaavoittaja Sanna Suokas ja liikennesuunnittelupäällikkö Tarja Tolvanen-Valkeapää.

2. Selvitysalue

- Liikenneselvityksen täydennyksessä kohteena on 6-8 km etäisyydellä Lahden keskustasta koilliseen sijaitsevat Ahtialan ja Koiskalan alueet.
- Ruukinkadun jatkeen vaikutukset etäämmälle Tiiranmäen alueelle ovat vähäiset, joten täydennyksessä keskitytään em. alueisiin.
- Selvitysalueen merkittävimmät kadut ja maantiet on esitetty alemmassa kuvassa. Valtatie 4 ja Lahti – Heinola –rata kulkevat selvitysalueen läpi.



Maastokartta: ©Maanmittauslaitos 2021



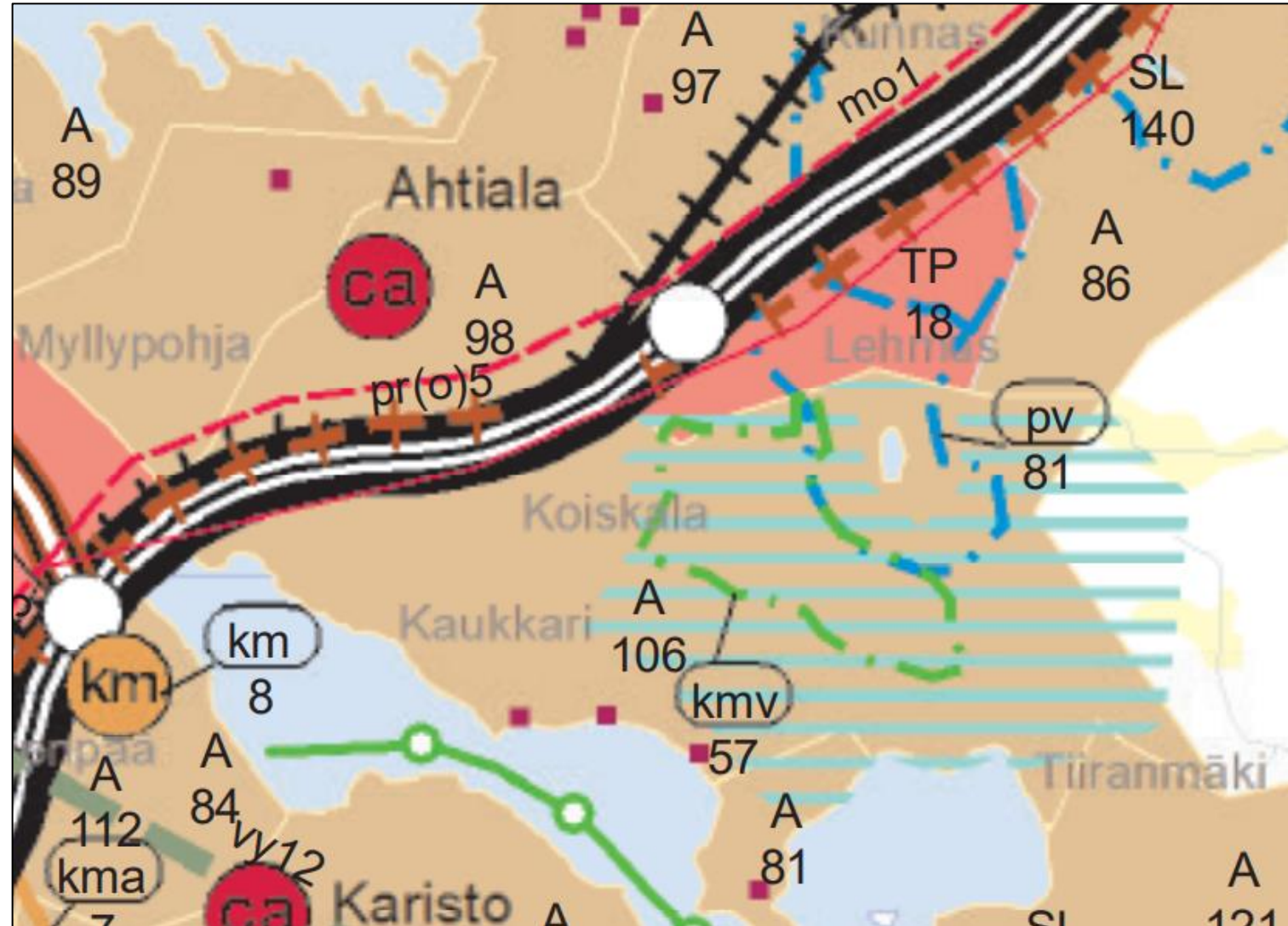
Taustakartta: ©Maanmittauslaitos 2021

3. Nykytilanteen analyysi: Kaavatilanne

- Päijät-Hämeen maakuntakaava 2014 on saanut lainvoiman 14.5.2019.
- Alueella on voimassa oikeusvaikutteinen Lahden läntisten osien osayleiskaava.
- Lahdessa on meneillään yleiskaavan päivitys, Lahden suunta –työ, joka on tällä hetkellä hyväksymisvaiheessa.
- Koiskala – Tiiranmäen kaavarunkoalueesta on asemakaavoitettua vain pieni osa Ruukinkadun ja Koivukummunkadun liittymän lähialueista. Ahtialan ja Kaukkarin alueista suurin osa on asemakaavoitettua.

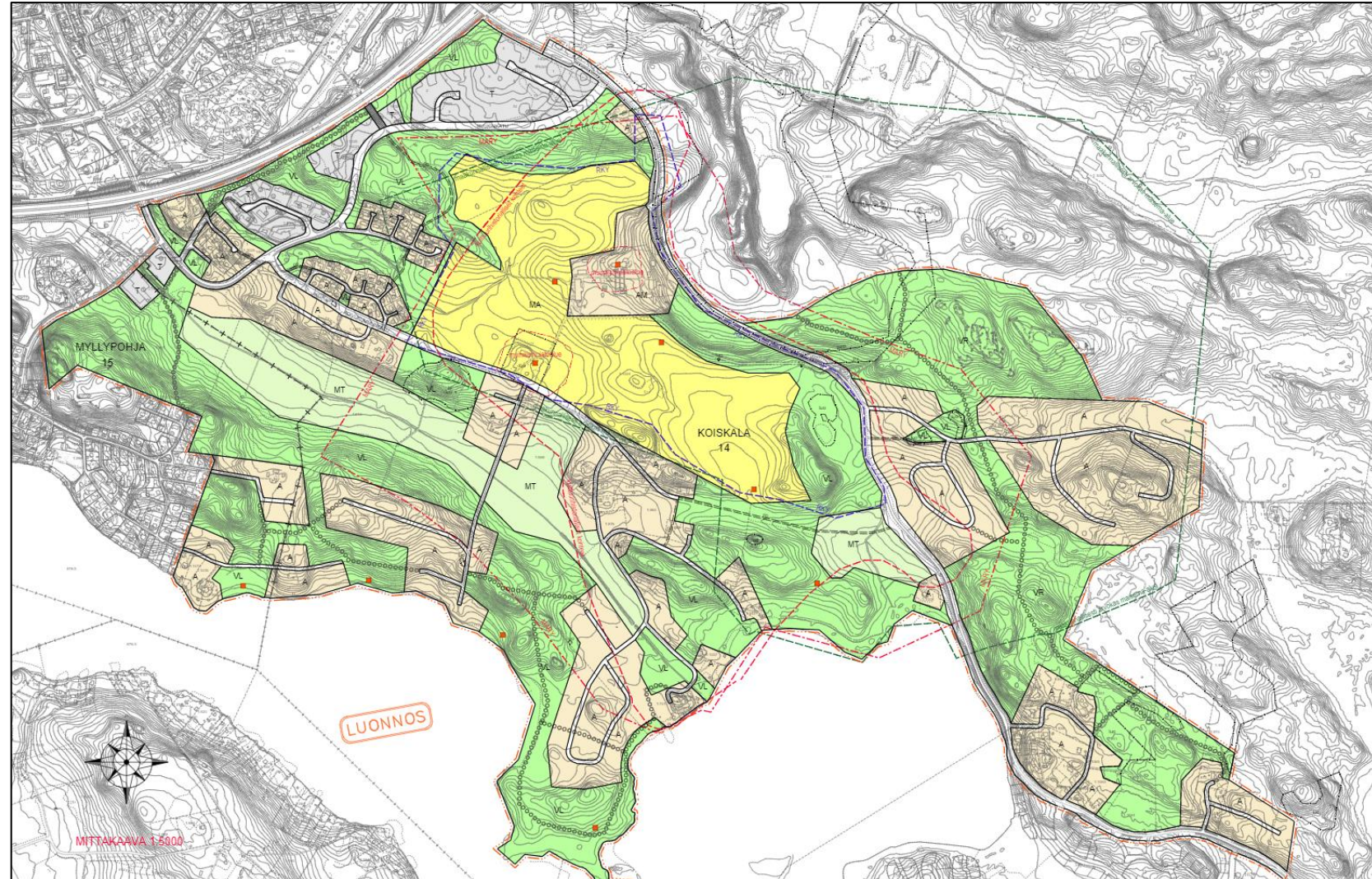
Ote Päijät-Hämeen maakuntakaavasta 2014

- Lähde:
Päijät-Hämeen liitto
(<https://paijat-hame.fi/voimassa-oleva-maakuntakaava-2014/kaava-asiakirjat/>)



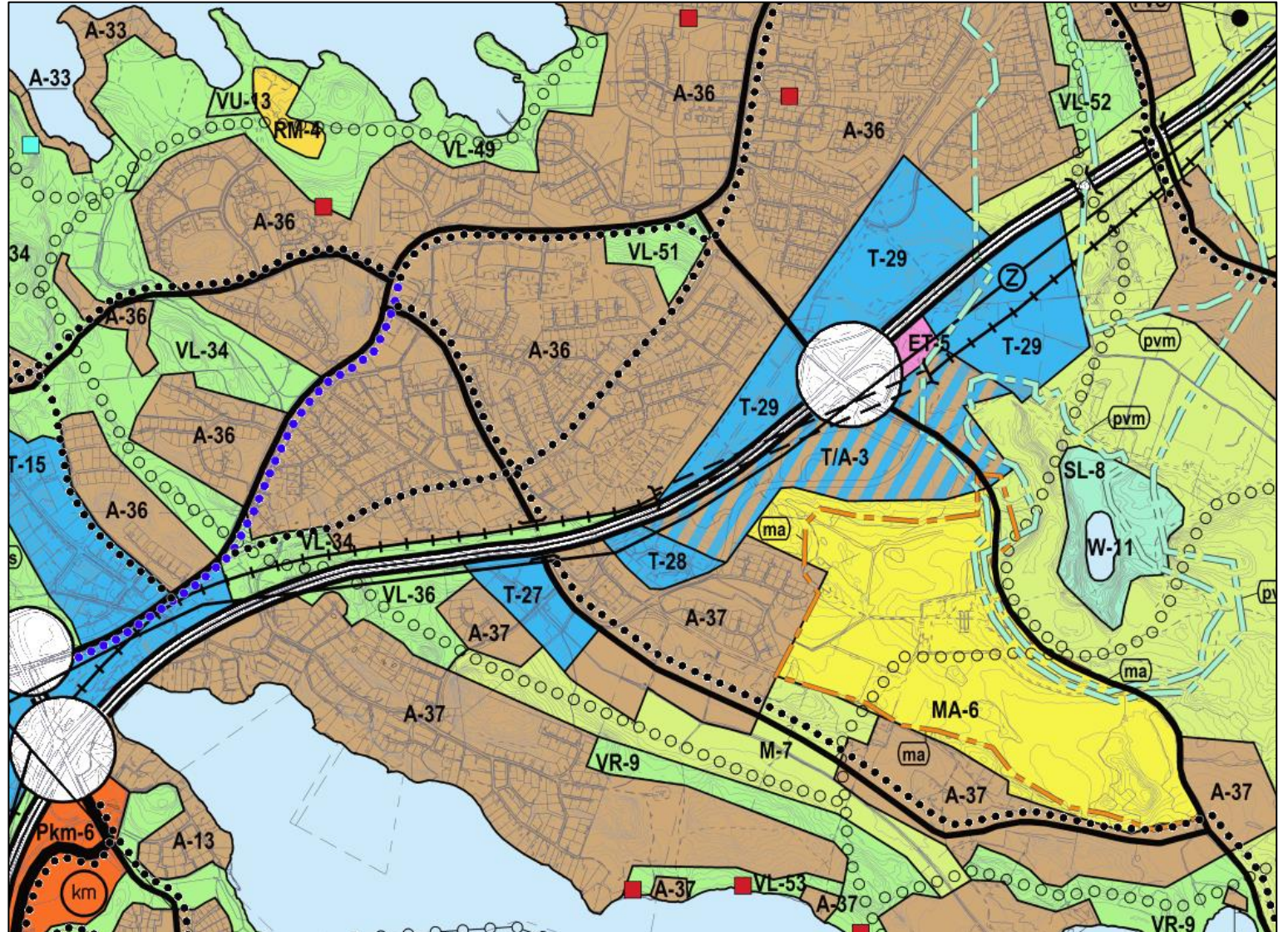
Koiskala-Tiiranmäen kaavarunkoluonnos 19.2.2020

- Kaavarunkoluonnos oli kuultavana 12.3.-2.4.2020.
- Luonnoksessa on esitetty Ruukinkadun jatke autoliikenteen katuna sekä Koivukummuntien jatke JKPP-väylänä Koiskalantielle asti.
- Kaavarunko ei ole vahvistettava kaava, vaan suunnittelun apuväline alueen yleis- ja asemakaavoitusta varten.



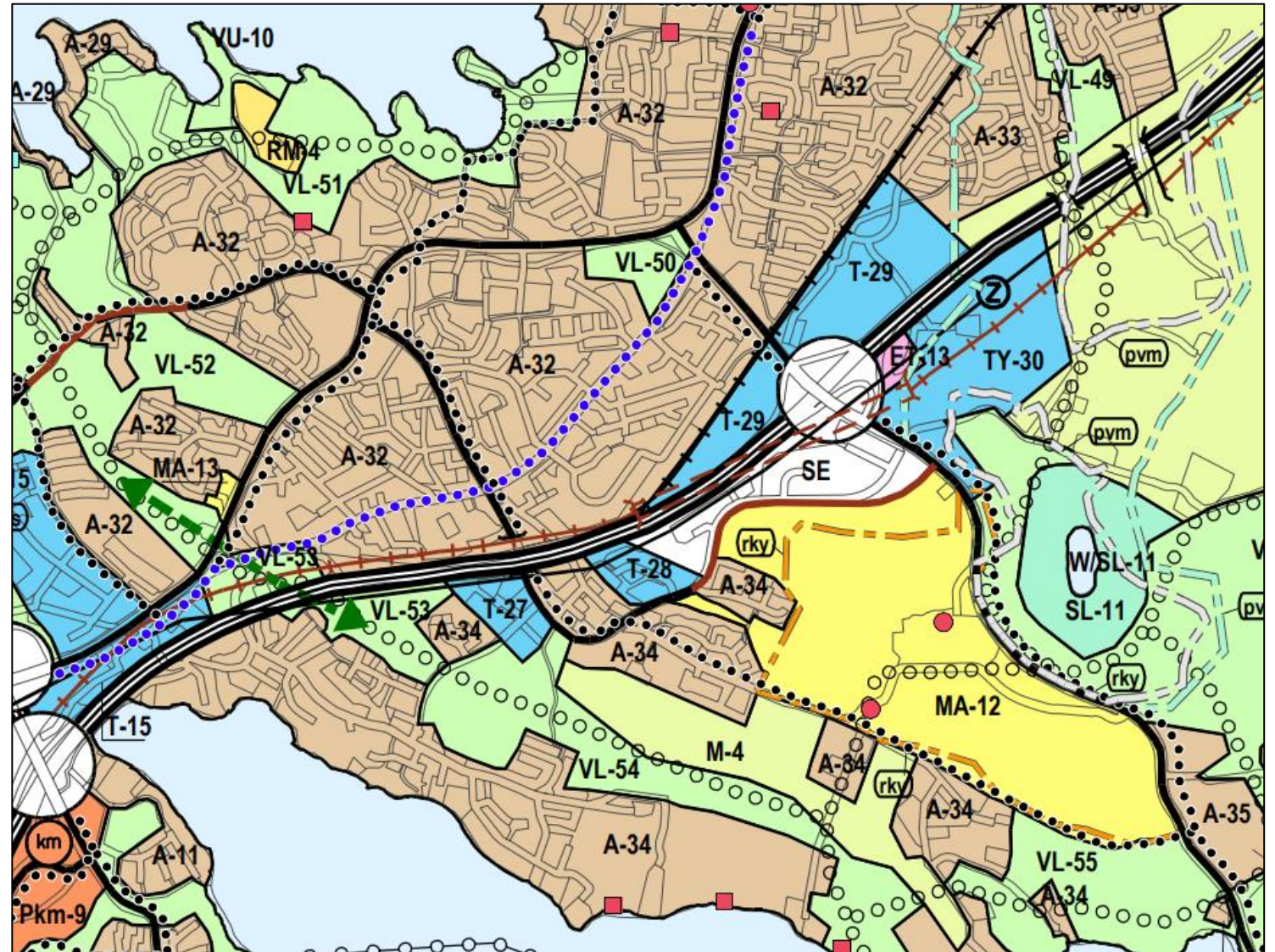
Ote Lahden läntisten osien osayleiskaavasta

- Läntisten osien osayleiskaava hyväksyttiin Lahden kaupunginvaltuustossa 27.6.2016, ja se sai lainvoiman 5.10.2017.
- Ruukinkatu on jatkettu Koivukummuntien suuntaisesti kaava-alueen eteläpäässä Koiskalantielle.
- Lähde:
Lahden karttapalvelu (<https://kartta.lahti.fi/>)



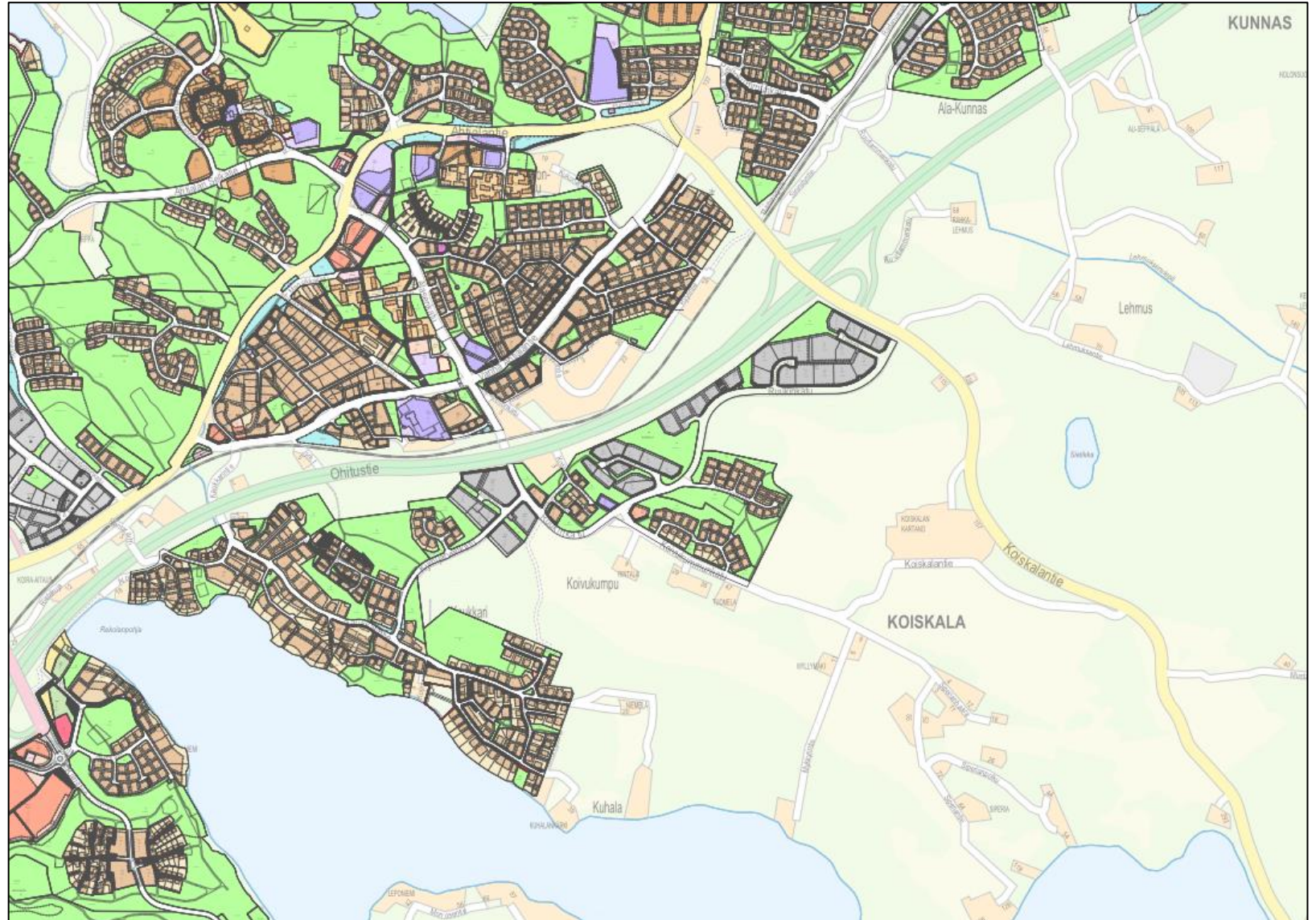
Ote Lahden suunta –työn Yleiskaava 2030 –ehdotuksesta

- Ehdotus 21.12.2020
- Ruukinkatu on jatkettu valtatie rinnalla Koiskalantielle, kuten v. 2019 kaavarunkoluonnoksessa
- Lähde:
Lahden suunta –työ
<https://www.lahti.fi/kaupunki-ja-paatoksenteke/strategia-ja-kehittaminen/lahden-suunta/>



Asemakaavayhdistelmä

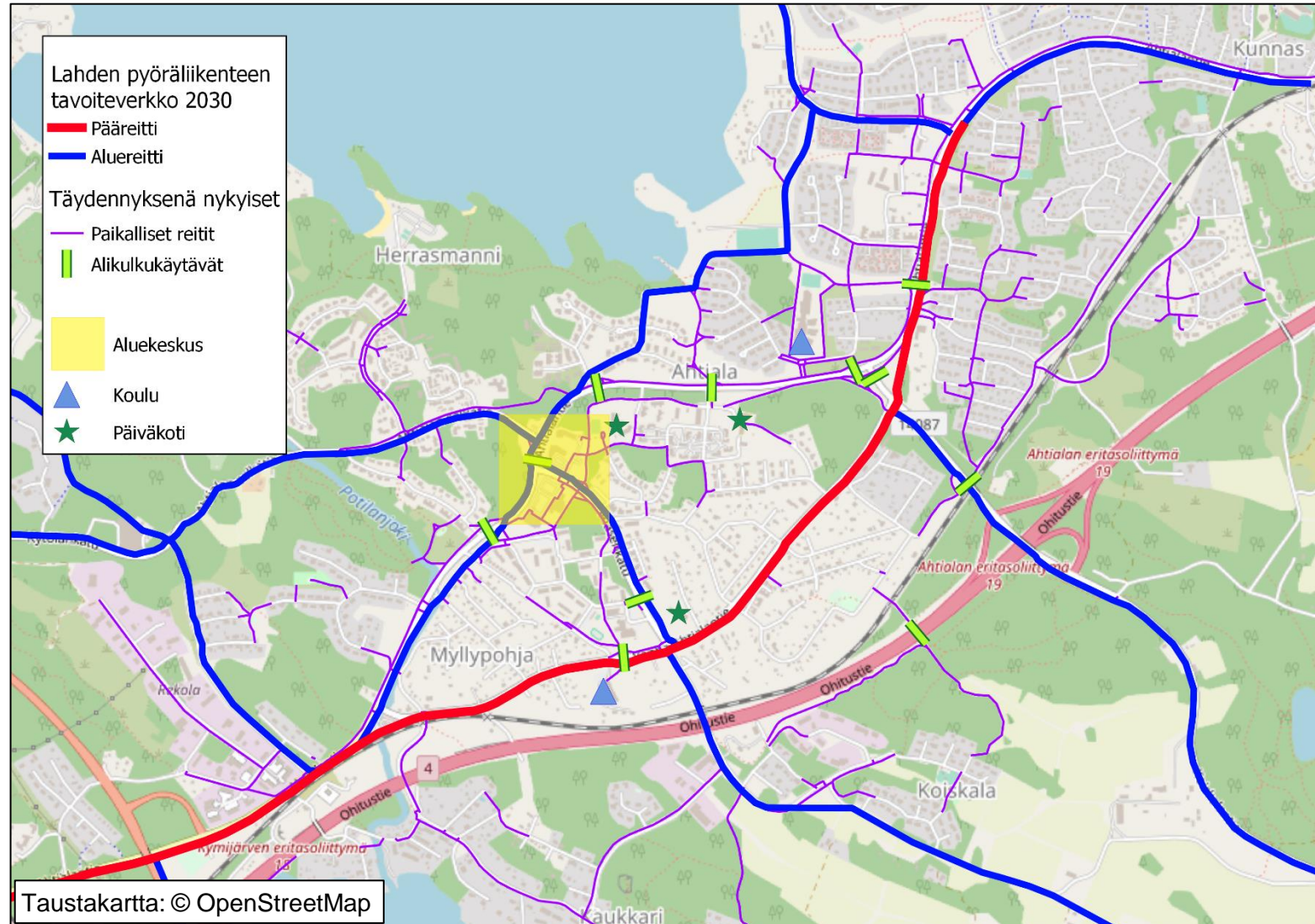
- Ruukinkatu on jatkettu valtatie rinnalla Koiskalantielle, kuten v. 2019 kaavarunkoluonnoksessa.
- Lähde:
Lahden karttapalvelu
(<https://kartta.lahti.fi/>)



Nykytilanteen analyysi: Jalankulun ja pyöräilyn reitistö

- Vuoden 2030 tavoiteverkon (1) mukaisesti pyöräilyn pääreitti kulkee Vanhan Ahtialantien ja Ahtialantien varressa.
- Pääreittiä täydentää useita aluereittejä sekä lukuisia pienempiä paikallisia reittejä.
- Ahtialan alueella sijaitsee Ahtialan ja Myllypohjan koulut sekä 3 päiväkotia.
 - Myllypohjan koulu toimii tällä hetkellä väistötiloissa.

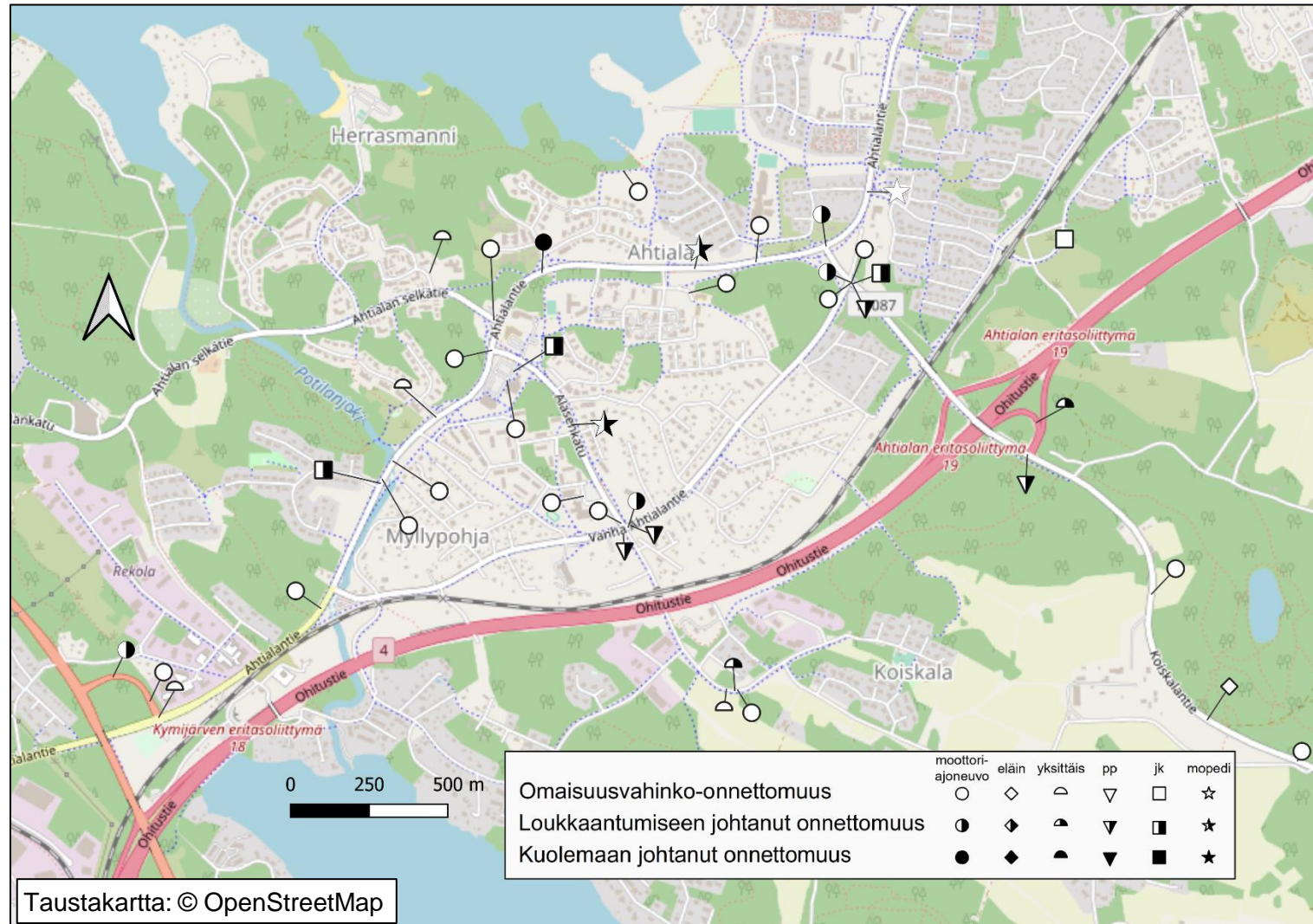
(1) Lahden pyöräliikenteen tavoiteverkko 2030, <https://www.lahti.fi/tiedostot/pyorailyn-tavoiteverkko-2030/>



Liikenneonnettomuudet 2016-2020

- Tarkastelualueella on tapahtunut vuosina 2016-2020 yhteensä 39 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, joista 1 on johtanut osallisen kuolemaan ja 15 loukkaantumiseen.
 - 4 jalankulkijaonnettomuutta
 - 4 polkupyöraonnettomuutta
 - 3 mopeditonnettomuutta
- Onnettomuuskeskittymät Vanhalla Ahtialantiellä Ruukinkadun ja Koiskalantien liittymissä

Huom. Kartta ei sisällä valtatie 4 linjaosuuden onnettomuuksia.



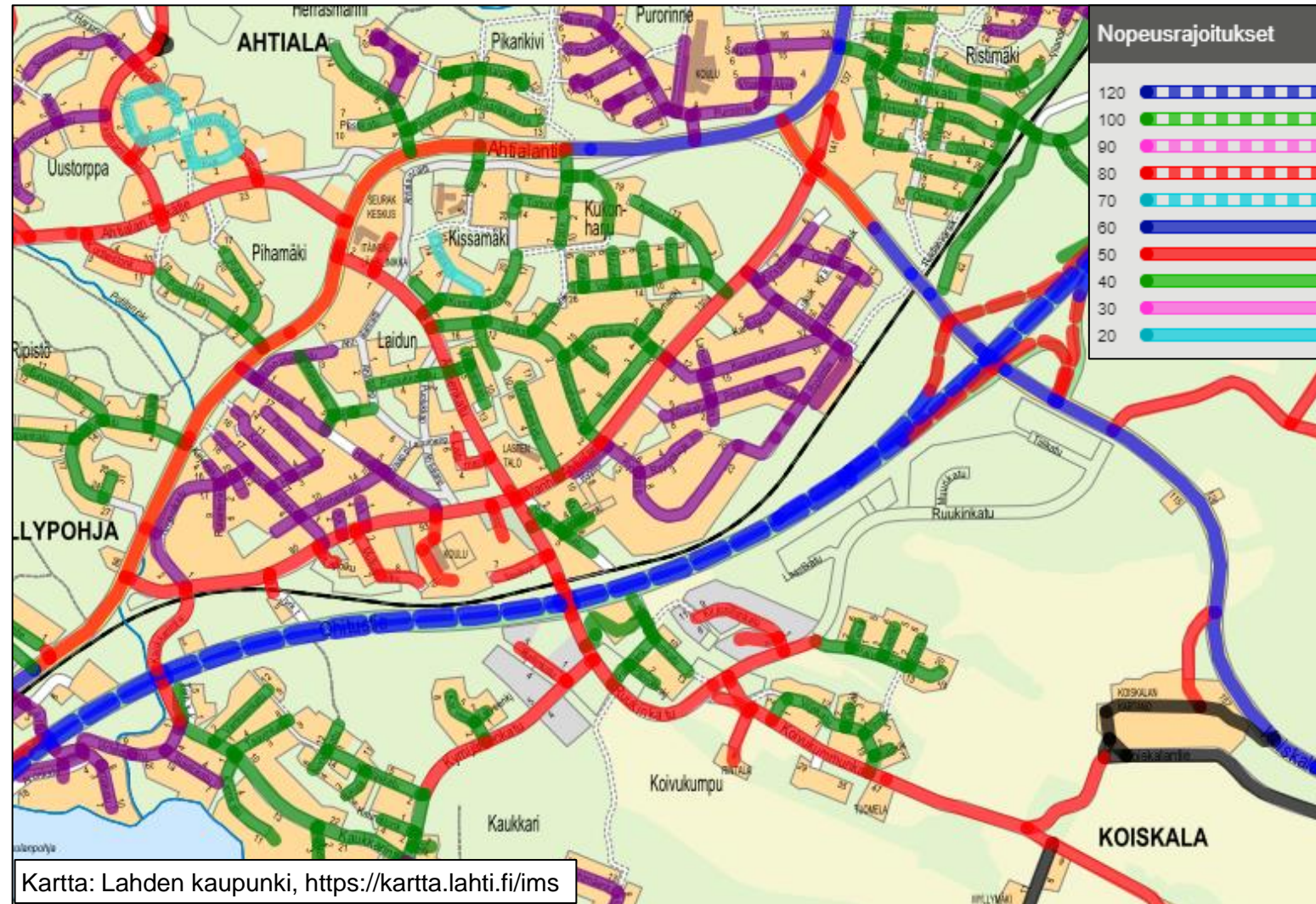
Joukkoliikenne

- Ahtialan, Myllypohjan ja Kaukkarin alueilla on kattava verkosto joukkoliikenteen linjoja sekä pysäkkejä
 - Kuvassa linjasto 7.6.2021 alkaen.
- Tärkeimpiä linjoja 2,3 ja 8, joiden vuorovälit (kesällä 2021):
 - 2: 30 min
 - 3: 30 min
 - 8H: 60 min
 - 8K: 60 min



Nopeusrajoitukset

- Tarkastelualueen pääkaduilla ja alueellisilla kokoojakaduilla nopeusrajoitus on valtaosin 50 km/h.
 - Ahtialantien pohjoisosassa sekä Koiskalantiellä nopeusrajoitus 60 km/h.
- Pienemmillä kokoojakaduilla ja tonttikaduilla nopeusrajoitukset ovat 30–40 km/h.



Liikenneympäristö ja liittymät Vanhalla Ahtialantiellä

- Vanha Ahtialantie on alueellinen kokoojakuu, joka välittää liikennettä seudullisille, pitkämatkaisemman liikenteen väylille. Ahtialantie on valtatie 4 rinnakkaisväylä (pohjoisempaan mt 14085), joka välittää myös pitkämatkaisempaa liikennettä.
- Vanha Ahtialantie on aiemmin ollut seudullinen väylä, joka näkyy edelleen mm. kadun liittymäjärjestelyissä ja poikkileikkauksen maantiemäisessä leveydessä.
 - Liittymät Ahtialantielle, Ruukinkadulle ja Koiskalantielle ovat todella laajoja ja mitoitukseltaan väljiä. Laajat ja väljät liittymäjärjestelyt voivat mm. nostaa ajonopeuksia liittymissä ja pidentävät jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden ylitysmatkojen pituuksia.
 - Vanhan Ahtialantien leveä poikkileikkaus ei tue nopeusrajoituksen noudattamista tai kadun asemaa paikallisen liikenteen reittinä.
 - Vanhan Ahtialantien yli on useita suojateitä ja pyörätien jatkeita, mutta ainoa keskisaarekkeellinen ylityspaikka Vanhan Ahtialantien yli on Ahtialantien liittymän yhteydessä.
 - Vanhan Ahtialantien liittymissä sivusuunnilla olevat keskisaarekkeet ovat pääasiassa kapeita (noin 2 m) nykyohjeistukseen nähden.

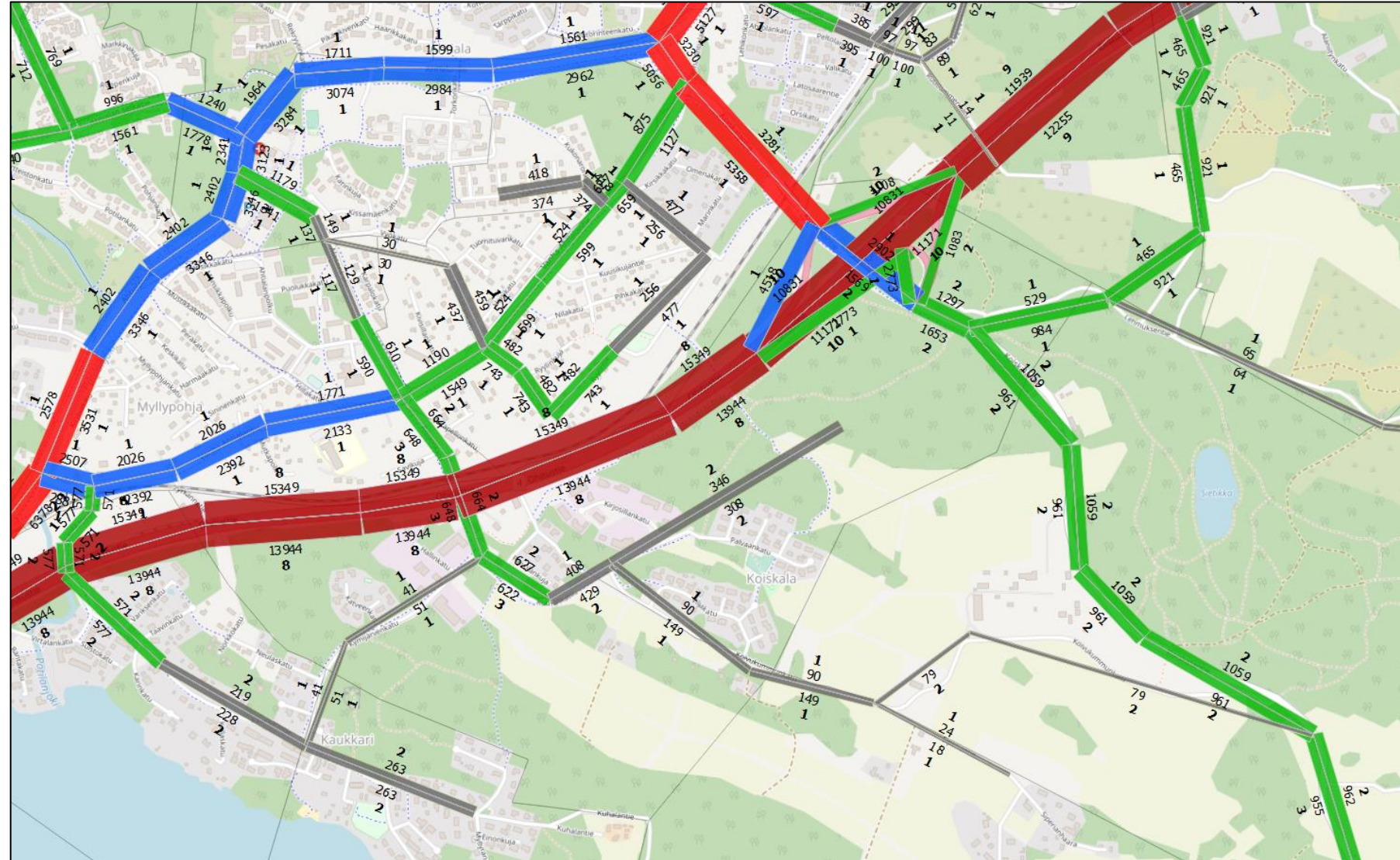


4. Liikenne-ennusteet ja verkolliset tarkastelut

- Liikenne-ennusteet ja verkolliset tarkastelut pohjautuvat Koiskala – Tiiranmäen kaavarungon liikenneselvityksen (v. 2019) yhteydessä tehtyihin selvityksiin.
 - Tarkasteluissa käytettiin v. 2018 päivitettyä Päijät-Hämeen seudullista liikennemallia.
 - Liikenne-ennusteet laadittiin tavoitevuodelle 2030.
 - Ennusteen lähtökohtana käytettiin Lahden yleiskaavaluonnoksen mukaista ennustetta.
 - Tarkemmat tiedot mm. liikennemallin osa-aluejaosta ja asukasmääristä löytyvät v. 2019 liikenneselvityksestä.
- Aiemmin tarkasteltiin neljää erilaista verkollista vaihtoehtoa, jotka erosivat toisistaan Ruukinkadun ja Koivukummunkadun jatkeiden rakentamisen osalta.
 - Liikenneselvityksessä todettiin, että verkollisesti Ruukinkadun jatke olisi tarpeellisempi kuin Koivukummunkadun jatke. Ruukinkadun jatkeen rakentaminen vähentäisi kuormitusta Vanhalla Ahtialantiellä sekä Ahtialantie-Vt24 liittymässä.
- Seuraavilla dioilla on vertailtu keskenään aiempia vaihtoehtoja Ve1 ja Ve2, joista Ve1 ei sisältänyt Koiskalassa kumpaakaan kadunjatketta, ja Ve2 sisälsi vain Ruukinkadun jatkeen.

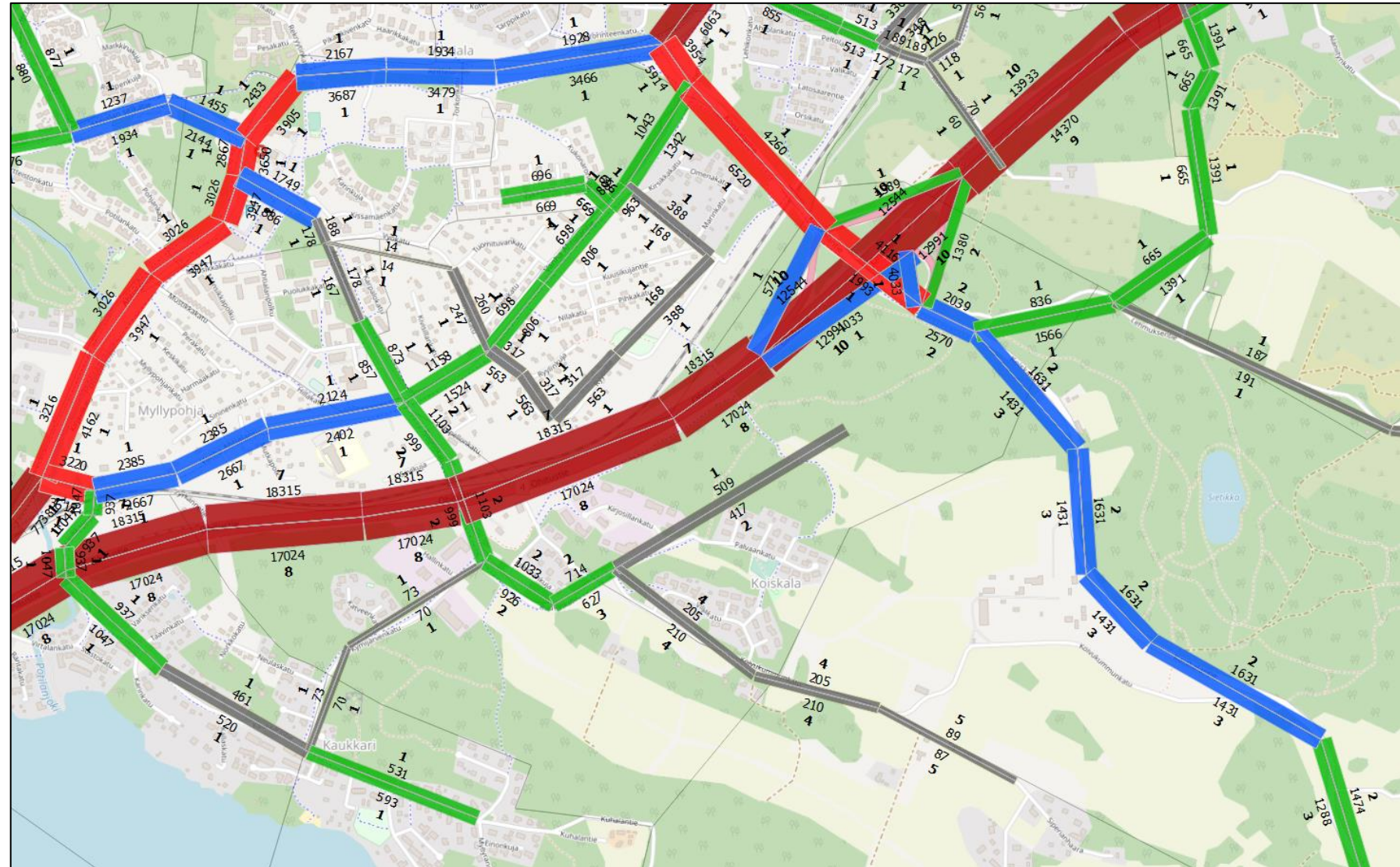
Liikennemallin nykytilanne, v. 2017

- Liikennemallissa esitetty keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) linkeillä suunnittain.



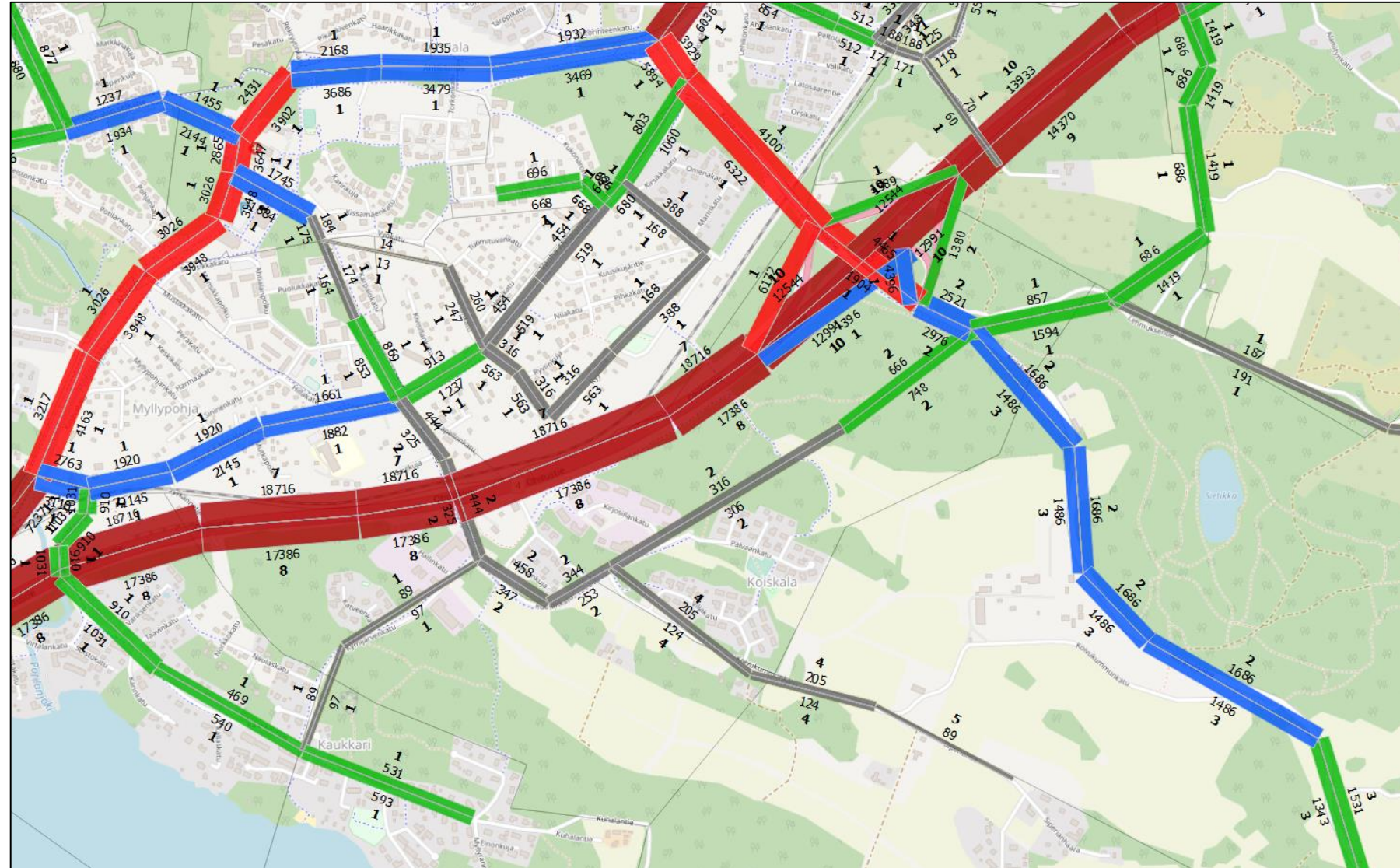
Ve1 – ei Ruukinkadun tai Koivukummunkadun jatkeita

- Ennustevuosi 2030
- Nykytilanteen mukainen liikenneverkko
- Nykytilanteeseen verrattuna yleistä liikenteen kasvua keskimäärin n. 25 %.

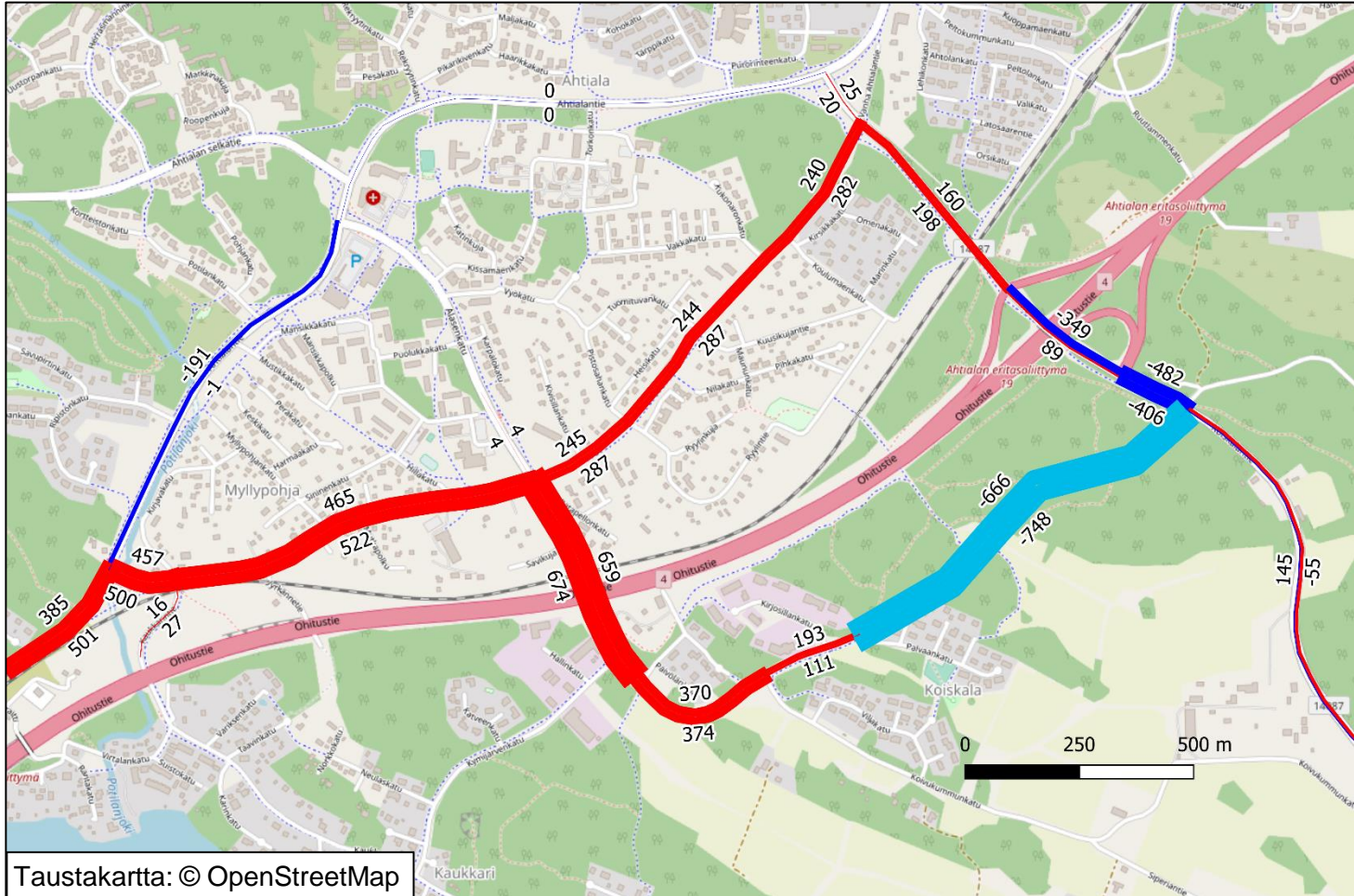


Ve2 – Ruukinkadun jatke, mutta ei Koivukummunkadun jatketta

- Ennustevuosi 2030
- Ruukinkadun jatkeen rakentaminen vähentää liikennemääriä etenkin Ruukinkadun eteläosassa sekä Vanhalla Ahtialantiellä Ruukinkadun ja Ahtialantien liittymien välisellä jaksolla.
- Liikennemäärät lisääntyvät Koiskalantiellä Ahtialantien eritasoliittymän läheisyydessä.



Keskeisimmät erot ennustetilanteessa verkkojen Ve1 ja Ve2 välillä



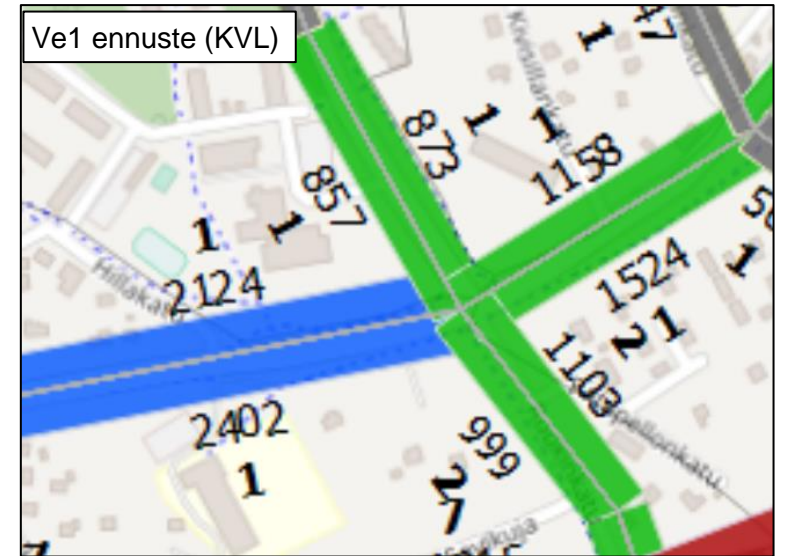
- Jos Ruukinkadun jatketta ei rakenneta,
 - **Punaisella** kasvaneet liikennemäärät
 - **Sinisellä** pienentyneet liikennemäärät (vaalean sinisellä toteutumatta jäävä liikenne)
- Liikennemäärät kasvavat erityisesti Ruukinkadulla, Vanhalla Ahtialantiellä (etenkin länsihaaralla) ja Ahtialantiellä edellisen liittymästä Lahden keskustan suuntaan.
- Huom! Molempien verkkojen taustalla sama maankäyttö ja yleinen liikenteen kasvuennuste.

Liittymien toimivuus

- Liikennemallin verkkovaihtoehtojen perusteella tarkasteluun valittiin ne liittymät, joissa Ruukinkadun jatkeen rakentamatta jättäminen lisäisi liikennemäärää eniten:
 - Ruukinkadun ja Vanhan Ahtialantien nelihaaraliittymä
 - Vanhan Ahtialantien ja Ahtialantien kolmihaaraliittymä
- Liittymien toimivuutta arvioitiin asiantuntija-arvioina liikennemallin mukaisten vuorokausiliikennemäärien perusteella.
 - Liittymien vuorokausiliikennemääristä tehtiin huipputunnin liikennevirta-arviot ja verrattiin niitä Tasoliittymät-ohjeen (Tiehallinto 2001) välityskykynomogrammeihin.

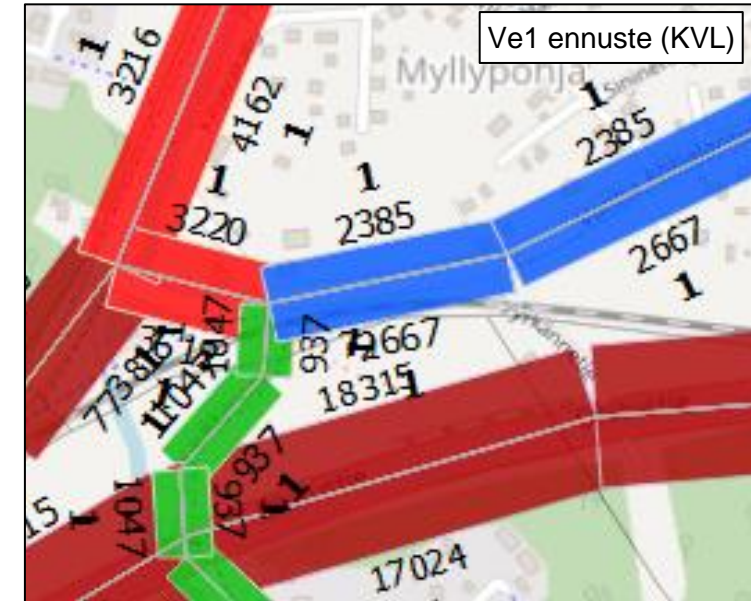
Vanhan Ahtialantien ja Ruukinkadun liittymä

- Jos Ruukinkadun jatketta ei rakennettaisi (Ve1 tilanne), merkittävimmin kasvaisi Vanhan Ahtialantien länsipään ja Ruukinkadun välinen liikennemäärä.
 - Aamun huipputuntina liittymään saapuu Ruukinkadun suunnasta paljon Vanhalle Ahtialantielle vasemmalle kääntyviä.
 - Iltapäivähuippuna kasvusta valtaosa Vanhalta Ahtialantielta Ruukinkadun suuntaan kääntyviä.
- Vaikka Ruukinkadun jatketta ei rakennettaisi, niin ennustetut liikennemäärät liittymässä ovat melko maltillisia. Liikenteen palvelutason kannalta liittymä toimii nykyjärjestelyillä hyvin myös ennustetilanteiden liikennemäärillä.
 - Pisimmät viiveet Ruukinkadulta vasemmalle kääntyville.



Vanhan Ahtialantien ja Ahtialantien liittymä

- Jos Ruukinkadun jatketta ei rakenneta, suuri osa Ruukinkadun jatkeen liikenteestä säilyy Vanhalla Ahtialantiellä (valtatie 4 reitin sijaan), ja kulkee liittymän kautta Lahden keskustan suuntaan.
- Liittymään saapuvat liikennemäärät ovat isoja, ja sivusuunnalta on paljon vasemmalle kääntyviä. On todennäköistä, että etenkin sivusuunnalta vasemmalle kääntyvä suunta jonoutuu ruuhka-aipeun aikaan.
 - Viivytysten tarkempi arviointi edellyttäisi huipputuntien liikennevirtatietoja. Sivusuunnalta vasemmalle kääntyvää liikennettä on todennäköisesti eniten aamuhuipputunnin aikaan, jolloin kokonaisuutena liittymään saapuvan liikenteen määrä voi olla pienempi kuin iltahuipputunnin aikaan.
- Ruukinkadun jatkeen rakentaminen vähentäisi mallin mukaan liittymään saapuvan liikenteen määrää noin 1 000 ajon./vrk, mutta liittymään saapuisi silti ennustetilanteessa yli 13 000 ajon./vrk.
 - Liittymä saattaa ruuhkautua, vaikka Ruukinkadun jatke rakennettaisiin.
 - Toisaalta liittymän välityskyky heikkenee nopeammin ja enemmän, jos jatketta ei rakenneta. Liittymään saapuvan liikenteen määrä on ennustetilanteissa yli 13 000 ajon./vrk, eli liittymä on todennäköisesti lähellä ruuhkautumista. Tällöin 1 000 ajon./vrk lisäys voi huonontaa liittymän toimivuutta ruuhka-aipeuna erittäin merkittävästi.

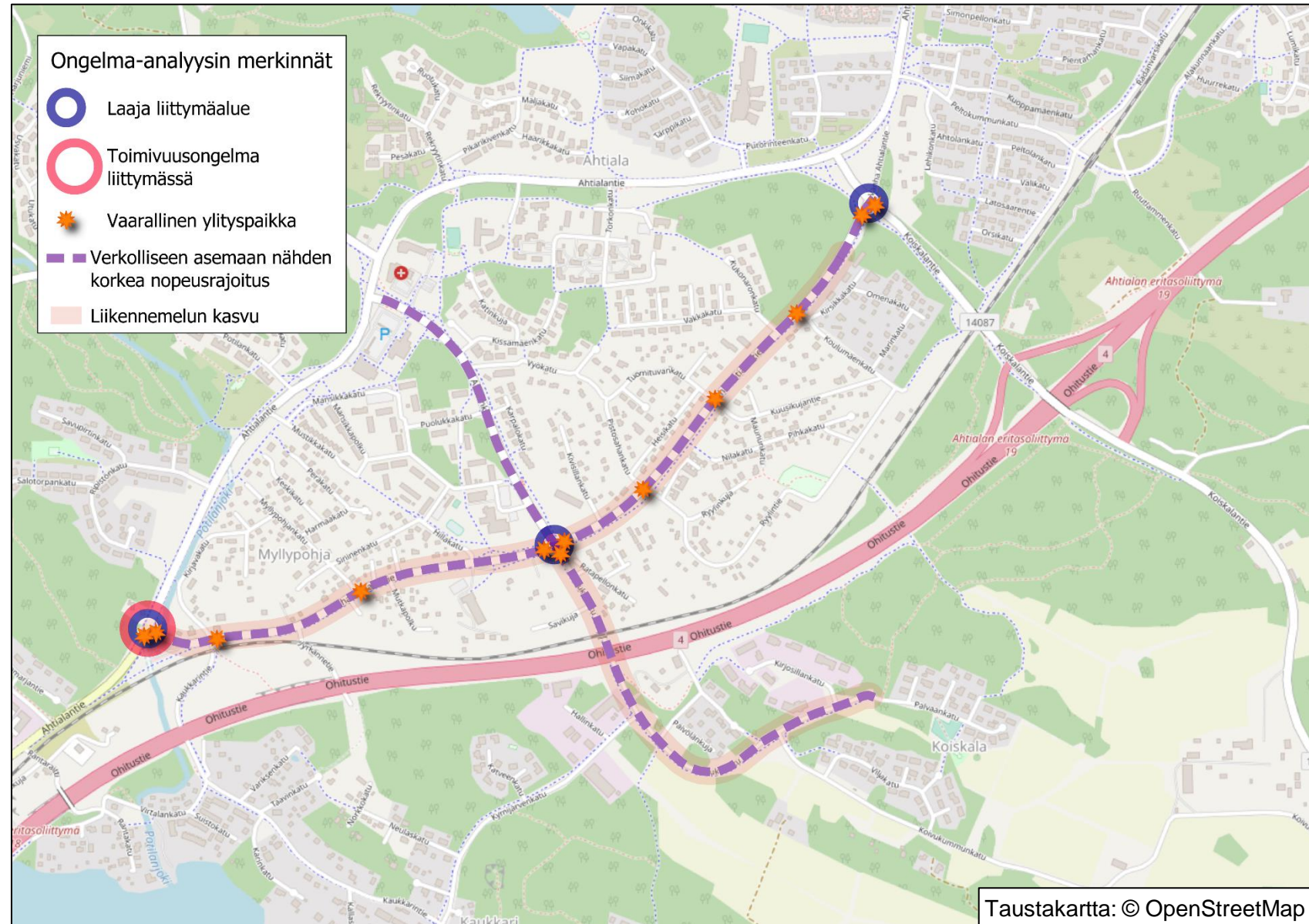


5. Ongelma-analyysi

- **Onnettomuuskeskittymät** Vanhan Ahtialantien ja Ruukinkadun sekä Vanhan Ahtialantien ja Koiskalantien liittymissä.
 - Pyöräilyn tavoiteverkon pääreitti risteää samassa tasossa autoliikenteen kanssa molemmissa liittymissä.
 - Ruukinkadun jatkeen rakentaminen vähentäisi liikennemääriä molemmissa liittymissä ja risteämisissä.
- Vanhalla Ahtialantiellä, Ruukinkadulla ja Alasenkadulla on verkolliseen asemaan nähden **korkea nopeusrajoitus 50 km/h**. Korkea nopeusrajoitus heikentää liikenneturvallisuutta etenkin suojateillä ja pyöräteiden jatkeilla sekä liittymissä. Lisäksi liikenteestä aiheutuvat meluvaikutukset ovat sitä suuremmat, mitä korkeampia ajonopeudet ovat.
- Jos Ruukinkadun jatketta ei rakenneta, liikennemäärien kasvu on merkittävää Ruukinkadulla ja Vanhalla Ahtialantiellä.
 - Vanhalla Ahtialantiellä on useita **riskialttiita jalankulun ja pyöräilyn ylityspaikkoja**, joissa liikennemäärät ovat ennustetilanteessa suuret ja järjestelyt nykyohjeisiin nähden puutteelliset.
 - Ruukinkadun ja Vanhan Ahtialantien varsilla on paljon asutusta, joille **liikenteen meluvaikutukset** kasvavat liikennemäärien kasvaessa.
- Vanhan Ahtialantien ja Ahtialantien **liittymä voi ruuhkautua** ennustetilanteen liikennemäärillä.
 - Ruukinkadun jatkeen rakentaminen vähentäisi liittymän liikennemääriä noin 1 000 ajon./vrk. Kun liittymä on lähellä ruuhkautumista, voi 1 000 ajoneuvon lisäyksellä olla merkittävä vaikutus liittymän toimivuuteen ja liittymäviiveisiin.

Ongelma-analyysi

- Liittymägeometrian ongelmat
- Liittymän mahdollinen toimivuusongelma
- Vaaralliset ylityspaikat jalankulkijoille ja pyöräilijöille
- Verkolliseen asemaan nähden korkea nopeusrajoitus
- Ennustetilanteessa kasvava liikenteen melualue



6. Toimenpide-ehdotukset

Harkittavia toimenpiteitä jo nykytilanteessa, mutta etenkin ennustetilanteessa, korostetusti Koiskalan maankäytön laajentuessa, ja jos Ruukinkadun jatketta ei toteuteta.

- Liittymägeometrian ongelmat
 - Pysäkin siirto Ahtialantien liittymässä
 - Liittymägeometrian muotoilut Ruukinkadun ja Koiskalantien liittymissä
 - Harkittavaksi toimenpiteeksi pääsuunnan oikealle kääntymiskaistan poisto Ahtialantien liittymästä.
- Liittymän mahdollinen toimivuusongelma
 - Liikennelaskennat → Toimivuustarkastelut
- Vaaralliset ylityspaikat jalankulkijoille ja pyöräilijöille
 - Keskisaarekkeiden leventäminen ja uusien saarekkeiden rakentaminen
- Verkolliseen asemaan nähden korkea nopeusrajoitus
 - Harkittavaksi toimenpiteeksi nopeusrajoituksen lasku Vanhalla Ahtialantiellä sekä Ruukinkadulla ja Alasenkadulla (50 km/h → 40 km/h)
- Ennustetilanteessa kasvava liikenteen melualue
 - Harkittavaksi toimenpiteeksi nopeusrajoituksen lasku (50 km/h → 40 km/h)



Tarkennetut liittymäkohtaiset toimenpide-ehdotukset: Vanhan Ahtialantien ja Ahtialantien liittymä

➤ Liikennelaskennat liittymässä:

- Liikennelaskennoilla voidaan tarkentaa arviota liittymän palvelutasosta ja toimenpidetarvetta nyky- ja ennustetilanteessa. Jos Ruukinkadun jatketta ei rakenneta, ennustetilanteen liikenneverkko vastaa nykytilanteen järjestelyitä, ja nykytilanteen liikenteen suuntautuminen vastaa todennäköisesti melko hyvin myös ennustetilannetta.

➤ Pysäkin siirto olalliseksi, ja harkittavana toimenpiteenä oikealle kääntymiskaistan poisto:

- Nykyjärjestelyillä liittymäalue on todella laaja, joka kasvattaa sivusuunnalta vasemmalle kääntymiseen tarvittavaa kriittistä aikaväliä. Lisäksi vasemmalle kääntyvä jää herkästi suojatien ja pyörätien jatkeen päälle odottamaan vuoroaan (kuten kuvassa).
- Keskustan suunnasta oikealle kääntyvä auto (kuvassa bussi) muodosta näkemäesteen sivusuunnalta saapuvalle, mikä voi johtaa riskialttiiseen pääkadulle liittymiseen.
- Pysäkin siirrolla ja oikealle kääntymiskaistan poistolla voidaan liittymäjärjestelyä selkeyttää, lyhentää Ahtialantien ylittävää suojatietä ja näin parantaa turvallisuutta.



Tarkennetut liittymäkohtaiset toimenpide-ehdotukset: Ruukinkadun ja Vanhan Ahtialantien liittymä

➤ Liittymägeometrian muotoilu ja jäsentäminen:

- Alasenkadun liittymähaaran uudelleen muotoilu, vastaamaan enemmän Ruukinkadun liittymähaaraa. Tarpeettoman väljyyden poistaminen parantaisi suojattomien kulkijoiden asemaa.
- Harkittavaksi toimenpiteeksi kiertoliittymän rakentaminen: kiertoliittymä olisi hyvin sovitettavissa jo nykyisellään laajalle liittymäalueelle, ja se hillitsisi ajonopeuksia liittymässä ja parantaisi suojateiden ja pyörätien jatkeiden turvallisuutta.

➤ Ruukinkadun keskisaarekkeen leventäminen:

- Nykyinen Ruukinkadun saareke on kapea (noin 2 m) etenkin pyöräilijöille ja lastenvaunujen kanssa kulkeville.

➤ Keskisaarekkeiden rakentaminen pääsuunnalle:

- Nykyiset suojatieylitykset ovat turvattomia. Liikennemäärien kasvaessa tilanne pahenee entisestään.
- Nykyisten ohjeiden mukaan 50 km/h nopeusrajoitusalueella suojatie tulisi toteuttaa joko saarekkeellisena, ajoradan kavennuksella tai liikennevalo-ohjauksella.
 - Näissä liikenneoloissa fyysiset ratkaisut ovat soveliaampia kuin valo-ohjaus.
 - Lisäksi 40 km/h nopeusrajoitus parantaisi turvallisuutta.



Tarkennetut toimenpide-ehdotukset: Vanhan Ahtialantien ja Koiskalantien liittymä

➤ Liittymägeometrian muotoilu ja jäsentäminen:

- Eteläisen liittymäkainalon uudelleen muotoilu ja tarpeettoman väljyyden poistaminen.
- Koiskalantien ylittävän suojatien ja pyörätien jatkeen oikaisu ja siirto pois kaarrelevityksen kohdalta.

➤ Koiskalantien keskisaarekkeen leventäminen:

- Nykyinen Koiskalantien saareke on kapea (noin 2 m) etenkin pyöräilijöille ja lastenvaunujen kanssa kulkeville.

➤ Stop-merkki ja pysäytysviiva Vanhan Ahtialantien pohjoiselle liittymähaaralle.



7. Vaikutukset

- **Liikenteelliset vaikutukset**
 - **Liikenteen sujuvuus**
 - Vanhan Ahtialantien ja Ahtialantien liittymä voi ruuhkautua ennustetilanteessa, jolloin liikenteen sujuvuus heikkenee. Ruukinkadun jatkeen rakentaminen vähentäisi liittymään saapuvaa liikennettä noin 1 000 ajon./vrk, joka vähentäisi kyseisen liittymän sujuvuusongelmia.
 - Toisaalta Ruukinkadun jatkeen rakentaminen lisäisi vastaavasti liikennemääriä valtatie 4 ramppilittymissä, jossa liikennemäärät ovat vain hieman pienempiä kuin Ahtialantien länsipäässä.
 - **Liikenteen suuntautuminen**
 - Ruukinkadun jatke loisi Koivukummun ja Kaukkarin alueilta nopeamman yhteyden valtatielle 4. Jos Ruukinkadun jatketta ei rakennettaisi, liikenne kulkisi pidemmän matkan alueellisia kokoojakatuja pitkin asuinalueella. Etenkin Vanhan Ahtialantien eteläosaa hyödynnettäisiin läpiajoliikenteen reittinä Koivukummun ja Kaukkarin alueiden ja Lahden keskustan välillä.
 - **Liikenneturvallisuus**
 - Liikenneturvallisuus liittymissä sekä jalankulun ja pyöräilyn risteämispaikoilla heikkenee liikennemäärien kasvaessa. Ruukinkadun jatke ohjaisi osan liikenteestä valtatielle 4, joka helpottaisi liikenneturvallisuuteen riippumatta Ruukinkadun jatkeen toteutuksesta. Nopeusrajoituksen lasku (50 km/h → 40 km/h) antaa autoilijoille sekä jalankulkijoille ja pyöräilijöille enemmän aikaa havaita toisensa risteämisissä. Tämä vähentää onnettomuusriskiä, ja samalla lieventää mahdollisten onnettomuuksien vakavuutta.
 - **Joukkoliikenne**
 - Liikenneselvityksessä (2019) todettiin, että Lahden seudun liikenne ei edellytä linja-autoreittiä kaavarunkoalueen läpi.
 - Etenkin Vanhan Ahtialantien ja Ahtialantien liittymän ruuhkautuminen pidentäisi joukkoliikenteen matka-aikoja ja heikentäisi matka-ajan ennakoitavuutta.
- **Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen**
 - Ruukinkadun jatkeen rakentaminen mahdollistaisi maankäytön kehittämisen Ruukinkadun pohjoisosassa, voimassa olevien yleis- ja asemakaavojen mukaisesti.
- **Ympäristövaikutukset**
 - **Luontoarvot**
 - Liikenneselvityksessä ja yleissuunnitelmassa (2019) todettiin, että Ruukinkadun jatke sijoittuisi osin liito-orava-alueelle, mutta tilanne ei heikkene olemassa olevaan asemakaavaan nähden.
 - Jos Ruukinkadun jatketta ei rakenneta, liito-orava-alueet eivät vaarannu tai vähene.
 - **Melu**
 - Liikenteestä aiheutuvat meluvaikutukset ovat verrannollisia liikenteen määrään ja ajonopeuteen. Ruukinkadun jatkeen rakentaminen hillitsi liikenteen kasvua Ruukinkadulla ja Vanhalla Ahtialantiellä, jolloin myös liikenteestä aiheutuva melu olisi vähäisempää. Meluvaikutuksia voidaan hillitä myös nopeusrajoitusta alentamalla.
 - **Päästöt**
 - Liittymien ruuhkautuminen ja pitkät odotusajat liittymissä kasvattavat autoliikenteen päästöjä.

8. Suositukset ja jatkotoimenpiteet

- Liikenneselvityksen täydennyksen perusteella suositellaan Ruukinkadun jatkeen rakentamista. Liikenteellisesti Ruukinkadun jatkeen rakentamiselle on selkeät perusteet:
 - Ruukinkadun jatke vähentää asuinalueiden läpiajoliikennettä alueellisilla kokoojakaduilla Ruukinkadulla ja Vanhalla Ahtialantiellä, ohjaten suuremman osan liikenteestä valtatielle 4. Läpiajoliikenteen vähentäminen parantaa mm. jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta, ja pienentää liikenteestä asuinalueille aiheutuvia meluvaikutuksia.
 - Ruukinkadun jatke keventää liikennepainetta Vanhan Ahtialantien ja Ahtialantien liittymässä. Liikennemallin perusteella liittymään saapuvan liikenteen määrä on merkittävä, ja pienikin vähennys liikennemäärissä voi helpottaa tilannetta huomattavasti.
 - Ruukinkadun jatkeen rakentaminen mahdollistaisi maankäytön kehittämisen alueen voimassa olevien yleis- ja asemakaavojen mukaisesti.
- Liikenneselvitys täydennyksineen toimii alueen kaavoituksen lähtötietona ja perusteluna. Maankäytön ja liikenneverkon päälinjaukset saadaan aikaan kaavoituksessa lainvoimaisten ja oikeusvaikutteisten kaavojen myötä.
- Lahden kaupunki käsittelee alueen maankäyttöä ja liikenneverkkoa Lahden yleiskaavassa, sekä Koiskala – Tiiranmäen kaavarungossa.
- Alueelle suunnitellun maankäytön rakentuminen vaatii yleiskaavan ja kaavarunkosuunnitelman lisäksi asemakaavan laatimisen. Liikenneselvityksen yhteydessä laaditussa yleissuunnitelmassa esitetty Ruukinkadun jatkeen mahdollinen linjausmuutos vaatisi asemakaavamutoksen. Alueen asemakaavan tai asemakaavamutoksen laatiminen ei ole kaupungin kaavoitusohjelmassa.



Yhteystiedot

A-Insinöörit Civil Oy

Projektipäällikkö

Juha Vehmas

Pääsuunnittelija

Teemu Kuittinen

etunimi.sukunimi@ains.fi

