

## CitiCAP-liikenneselvitys asiantuntijaryhmä 1

Aika 1.6.2018 klo 8:30-11:00

Paikka Videoneuvottelutilat Lahdessa, Tampereella, Oulussa ja Espoossa.

Läsnä	Petri Honkanen	Lahden kaupunki
	Kristiina Kartimo	Lahden kaupunki
	Riitta Niskanen	Lahden kaupunki
	Tuula Salminen	Lahden kaupunki
	Antti Ojanen	Lahden kaupunki
	Kalle Vaismaa	WSP
	Reijo Vaarala	Ramboll
	Lauri Vesanen	Ramboll
	Erkki Sarjanoja	Ramboll
	Eveliina Majuri	Ramboll
	Antti Mustaniemi	Ramboll
Poissa	Mari Järvinen	Ramboll

### 1. Kokouksen avaaminen ja osallistujien esittely

Reijo Vaarala avasi kokouksen. Videoneuvotteluun osallistuvat asiantuntijat Oulusta, Lahdesta, Espoosta ja Tampereelta esittäytyivät.

### 2. Työn esittely

Vaarala kertoi CitiCAP-työssä vertailtavan neljää vaihtoehtoa älypyörätien linjauksesta. Tarkoituksena on valita linjausvaihtoehto ja määrittää pyöräväylän tyyppi laadukkaalle pääreititasoiselle älypyörätielle sekä listata mahdollisia älyratkaisuja.

### 3. Aineiston esittely

Reijo Vaarala ja Leena Manelius esittelivät kokouksen keskustelun pohjaksi laaditun lähtökohta-aineiston.

Vaarala kertoi, että Lahden pyöräilyn tavoiteverkko määriteltiin vuoden 2012 selvityksessä. Pää- ja aluereittien verkko koostui keskusten välisistä yhteyksistä. Uudenmaankatu määriteltiin silloin pääreitiksi. Keskustan reiteille määriteltiin myös väylätyyppejä.

Kristiina Kartimo kertoi, että pääpyörätieverkko on reiteinä viety yleiskaavaan. Sen jälkeen keskustan yleissuunnitelma käsitteli osaa keskustan reiteistä, mutta ei kaikkia. Karjalankadulle laaditussa erillisessä Paavolan kampuksen liikenneselvityksessä esitettiin tilanpuutteesta johtuen pyöräkaistoja. Kaupungin Vesijärvenkadun kokeilusta saaman palautteen perusteella lahtelaiset toivovat yksisuuntaisia pyöräteitä. Myös Lahden kaupunki haluaa edistää yksisuuntaisten ratkaisujen toteutumista keskustaan ja muille tiiviin yhdyskuntarakenteen alueelle, sillä yksisuuntaiset ratkaisut ovat tilaasäästäviä, mahdollistavat



CITICAP



järjestelmällisesti käytettynä selkeän pyörätieverkon ja ovat merkittävästi 2-suuntaisia ratkaisuja turvallisempia risteyksissä ja tonttiliittymissä.

Manelius kertoi vaihtoehtoisista linjauksista ja niiden mahdollisista väylätyypeistä.

Tarkasteltavana on neljä vaihtoehtoa:

**VE 1** Uudenmaankatu-Heikinkatu-Ajokatu-Apilakatu, 2,46 km

**VE 2** Uudenmaankatu-Pohjoinen Liipolankatu-Ajokatu-Apilakatu, 2,43 km

**VE 3** Uudenmaankatu-Launeenkatu, 2,16 km

**VE 4** Uudenmaankatu, 1,99 km

Kaikki vaihtoehdot alkavat matkakeskuksesta (etäisyydet mitattu Moisionkadulta) ja päättyvät samaan pisteeseen Uudenmaankadun varrelle Lahden eteläisen kehätien yhteydessä rakennettavalle uudelle pyörätielle.

Kaupunki on toimittanut tuoreita tietoja pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden nykyisistä määristä. Jalankulkijoiden määrään ja pyöräilijöiden määrään on vaikuttanut matkakeskuksen valmistuminen.

Vaarala esitteli Launeenkadun pyöräkaistoista laadittua havainnekuva. Pyöräkaistat jäänevät kapeimmillaan 1,25 metriin, mikä on pääreitit suositusarvoa selvästi kapeampi. Myös jalkakäytävät ovat kapeimmillaan vain 2,5 metriä leveät. Kaikista muistakin vaihtoehdoista tullaan tekemään yksi havainnekuva.

#### 4. Keskustelu vaihtoehdoista

Seuraavaan on koostettu yhteenveto keskustelusta aihepiireittäin.

##### Älyratkaisut

- Mitä älyratkaisuja on tarkoitus tulla?
- Erilaisia älyratkaisuja ovat esim. liikennevalotunnisteet, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikennevaloetuuudet, älykäs valaistus (kestävät arviot huomioiden), keskinopeuden näyttäminen valoilla, jalankulun ja pyöräilyn barometrit, säätiedotus, matka-ajan näyttäminen, älykäs materiaali infran pinnassa.
- Modulaariset pylväät voidaan varustaa anturilla tai kameralla tai ohjaavuutta merkkäava valo.
- Lisäksi pyöräilyn viitoitusta voidaan parantaa esim. uuteen tieliikennelakiin tulevilla opastusmerkeillä (suunnistustaulut, etäisyystaulut).
- Vaikuttaako valittavaan vaihtoehtoon, sen mahdollistamat älyratkaisut?
- Uudenmaankadun varrella on eniten valo-ohjattuja liittymiä, mutta pyöräilyn sujuvuutta ei voida parantaa autoliikenteen pääväylän sujuvuutta heikentäen.
- Liikennevalojen kojetiedot tarvitaan lähtötiedoksi älyratkaisujen pohdintaan.
- Petteri Väisänen on mahdollisesti tehnyt opinnäytetyön Saara Vauramolle älyratkaisusta pyöräteillä. Kristiina Kartimo selvittää tilanteen ja toimittaa konsultille aineiston.

##### Heikinkadun kohta

- Kaikille vaihtoehdoille yhteinen ongelmallinen kohta, jossa nykyinen yhteys alikulkuun aiheuttaa kiertomatkaa ja valoliittymä viiveitä.
- Alikulku ei ole mahdollinen Uudenmaankadun suuntaisesti Heikinkadun ali, koska se edellyttäisi kadun katkaisua. Heikinkatu on kuitenkin ainoa selkeä sisäänpääsyreitti asuinalueelle eikä sitä voida katkaista.
- Uudenmaankadun sillan leventäminen on myös yksi vaihtoehto → lisätään vaihtoehtoihin.



- Pyörätie voidaan viedä alikulusta johtavalta väylältä suoraan Heikinkadun yli esimerkiksi korotettuna, jolloin Uudenmaankadun hitaat liikennevalot voidaan kiertää.

### Ve 1

- Vaihtoehto ei saanut kannatusta asiantuntijaryhmässä.
- Pääpyörätien pitäisi ohjata pyöräilijä Heikinkadulle Uudenmaankadun varresta. Reitintulisi olla looginen.
- Palvelee hyvin asukkaita ja Uudenmaankadun itäpuolella sijaitsevia kauppia.
- Saksalankadun ylitys on hankala.
- Pisin vaihtoehtoista.

### Ve 2

- Eniten asiantuntijaryhmän kannatusta saanut vaihtoehto.
- Heikinkadun jälkeen tutkitaan, voidaanko toteuttaa sillan levennys Uudenmaankadulle, jotta pyörätie jatkuu suoraan etelään.
- Mahdollistaa vaihtoehdon 4 myöhemmässä vaiheessa.
- Edellyttää hyvää visuaalista ohjautuvuutta.
- Meluisampi kuin ve 1.
- Saksalankadun jälkeen pohjoiseen päin jatkuvasti ylämäkeä.
- Pohjoiselle Liipolankadulle on mahdollista toteuttaa yksisuuntainen ratkaisu idästä länteen ja kaksisuuntainen eteläpuolelle. Tämä vaihtoehto pohjautuu Pohjoisen Liipolankadun itäpäähän olemassa olevaan ratkaisuun, jossa länteen päin pyöräilijät on ohjattu ajoradalle, koska ajonopeudet kasvavat liian suuriksi alamäessä.
- Kulkee koko ajan Uudenmaankadun itäpuolella ja palvelee sekä kauppia että asutusta.
- Ajokadun länsipuolelle kulkiessaan reitti palvelisi hyvin kauppia, mutta matkalla on useita liittymiä ja sisäänajoja liikkeisiin. Toisaalta Pohjoisen Liipolankadun ylitys vältettäisiin.

### Ve 3

- Toiseksi eniten asiantuntijaryhmän kannatusta saanut vaihtoehto.
- Pyöräkaistat joudutaan toteuttamaan paikoitellen hyvin kapeina. Samoin jalkakäytävät. Selvitettävä vaikutukset kunnossapitoon. Voi olla myös imagomielessä negatiivista, jos älypyörätie toteutuu suosituksia kapeampana.
- Suora ja looginen reitti.
- Kaupunkimainen ympäristö, tasainen ja suora. Vain yhden liikennevalot.
- Uudenmaankadun ylikulkusilta muuttuu kehätien rakentamisen myötä 6 metriä leveäksi alikulkukäytäväksi.
- Palvelee hyvin Launeen puolen asutusta, mutta ei yhtä hyvin Uudenmaankadun itäpuolen kauppia.
- Nikkilä-Venetsia suunta ei johda Launeenkadulle. Renkomäen suunnasta Launeenkatu on luonteva vaihtoehto. Samoin Patomäestä.
- Jalkakäytävät Launeenkadun varrella tulisivat todennäköisesti kaupungin kunnossapidettäväksi.
- Miten 1-suuntainen pyörätie törmää bussipysäkkiin?

### Ve 4

- Kannatusta saanut vaihtoehto, joka todettiin kuitenkin kalliiksi ja hankalaksi toteuttaa tavoiteaikataulussa.
- Suorin reitti, mutta teknisesti haastava ja kallis. Edellyttää alikulujen toteutusta.
- Looginen reitti ja jatkuvasti Uudenmaankadun itäpuolella.
- Uudenmaankadulla pitkät vaiheet autoilijoille. Paljon viivytyksiä pyöräilijälle.
- Heikinkadun jälkeen voidaan toteuttaa sillan levennys Uudenmaankadulle, jotta pyörätie jatkuu suoraan etelään.



- Eteläpäässä on tilanpuutetta rakennuksen vuoksi.
- Halutaanko ottaa taas yleiskaavaan mukaan?
- Uudenmaankadulle ei ole tässä vaihtoehdossa järkevää esittää pyöräkatua talouskaistalle.

### Muuta

- Voisiko pääreitti kulkea ensin Uudenmaankadun vartta ja erkaantua Launeenkadulle McDonaldsin takaa alikulun kautta?
- Tämä reitti on vähintäänkin poikittainen pääreittiä syöttävä yhteys.
- Paljonko pyöräilijöitä on vuonna 2020 ja 2025? Onko mahdollista muodostaa tavoitetta tai selvittää ennustetta? Liikennemallilla voisi olla mahdollista, mutta Lahdessa vain ajoneuvoliikenteen malli. Tämä liikenneselvitys ei sisällä mallitarkastelua. Laaditaan asiantuntija-arvaus valitun vaihtoehdon tavoiteltavasta pyöräliikennemäärän kasvusta.
- Keskustassa käytetään punaista asfalttia, muualla voidaan korostaa värityksellä esim. risteyspaikkoja.
- Valittava reitti tulee olla hyvin perusteltavissa.
- Kehätiehankkeessa rakennetaan parhaillaan pyöräbaanaa Uudenmaankadun varteen Renkomäestä Apilakadun risteuksen. CitiCAP-älypyörätie toimii tämän loppuvuodesta valmistuvan pyörätien jatkona keskustan suuntaan. Ajokadulla on haastava pystygeometria pyöräilylle Apilakadusta etelään, mikä voi luoda painetta kehittää Venetsian ja Nikkilän alueen yhteyksiä rakennettavalle pyöräbaanalle Aukeankadun kautta.

## 5. Jatkotoimenpiteet

TEHTÄVÄ	TEKIJÄ (T)	DEADLINE/TILANNE
Pohjustus väylätyypin valintaan havainnekuvaa Ve 1 Ajokatu Ve 2 Pohjoinen Liipolankatu Ve 3 Launeenkadun pyöräkaistat (tehty jo) Ve 4 Uudenmaankatu		Seuraavaan kokoukseen mennessä.
Väylien leveydet kunnossapitoa varten.	Ramboll	Seuraavaan kokoukseen mennessä.
Uudenmaankadun sillan toteutusmahdollisuudet.	Ramboll	Seuraavaan kokoukseen mennessä.
Työssä otetaan kantaa siihen, että tuleeko yleiskaavassa pitää varaus Uudenmaankadun	Ramboll	Liikenneselvityksen valmistumiseen mennessä

## 6. Seuraava kokous

Seuraava asiantuntijapalaveri 11.6. 8:30.

Puheenjohtaja Reijo Vaarala

Sihteeri Leena Manelius



CITICAP

