

Tekninen ja ympäristötoimiala

VIIHTYISÄ KAUPUNKIKESKUSTA

Uudistuva Lahden keskusta vastaa yhä paremmin nykyisiin ja tuleviin käyttäjien ja elinkeinoelämän tarpeisiin muodostamalla aikaisempaa viihtyisämpää, vetovoimaisempaa ja hyödynnettävää kaupunkitilaa. Lahden keskustan kehittämisen perustana on yhdessä muotoutunut näkemys, mihin suuntaan keskustaa viedään. Keskustan kehittämisessä on pidetty tärkeänä, että keskusta on saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla: kävellen, pyörällä, bussilla ja henkilöautolla.

Tällä hetkellä ollaan laajemman muutoksen välivaiheessa, jossa kaupunkiin kehitetään kävelypainotteista keskustaa. Tämä tarkoittaa keskusta-alueen liikenneympäristön toteuttamista kävelijäkeskeisesti; autoliikenteen haittatekijöiden (estevaikutuksen, melun, päästöjen) lieventämistä ydinkeskustassa. Valmistuneet ja käyttöön otetut Toriparkki, Kauppatori, Alatori, torin reuna-alueen kadut, Matkakeskus ja joukkoliikenteen reitistöjen uudistukset ovat osa tuota laajempaa keskustan uudistamista.

Laitospysäköinti luo mahdollisuudet käyttää vapautuvaa katutilaa uusiin käyttötarkoituksiin, jotka mahdollistavat tulevaisuudessa kadun monikäyttötilan hyödyntämisen tapahtumiin, myyntitoimintaan tai viihtyisään oleskeluun. Keskustan saavutettavuutta autolla parannetaan keskittämällä pysäköintiä yhä enemmän pysäköintilaitoksiin. Autolla keskustaan saapuva henkilö pyritään jalkauttamaan tehokkaasti ja laadukkaasti pysäköintihalliin. Vuonna 2015 valmistunut 600 autopaikan pysäköintilaitos Toriparkki mahdollistaa keskustan kaduilla autoille varatun tilan hyödyntämisen muuhun käyttöön.

Lyhytaikaisen asiointipysäköinnin käyttöön jää edelleen kadunvarsipaikkoja. Laitospysäköinnin ja kadunvarsipysäköinnin oikealla hinnoittelulla voidaan tukea yhä enemmän pysäköintilaitosten käyttöä.

KESKUSTAN YLEISSUUNNITELMA

Keskustan yleissuunnitelman liikenneverkkoratkaisu 2020 (Kaupunginhallituksen päätös 1.12.2014)

Lahden kaupunginhallitus hyväksyi keskustan liikenneverkko 2020 -suunnitelman joulukuussa 2014 seuraavan mukaisesti:

- Keskustan kehän muodostavat valtatie 12/Mannerheiminkatu-Hollolankatu-Lahdenkatu-Saimaankatu-Aleksanterinkatu-Vesijärvenkatu-Loviisankatu.
- Aleksanterinkatu välillä Rauhankatu-Vesijärvenkatu ja Vapaudenkatu välillä Lahdenkatu-Vesijärvenkatu toteutetaan yksisuuntaisina ja yksikaistaisina
- Joukkoliikenteen reitit kulkevat matkakeskuksen ja torin kautta ja joukkoliikenteen pääväylien ratkaisut tukevat joukkoliikenteen sujuvuutta. Mm. Vesijärvenkadulle toteutetaan joukkoliikennekaistat, jotka ovat käytössä ruuhka-aikaan
- Keskustan läpi toteutetaan pyöräilyn laatukäytävät, joissa pyörätie erotetaan rakenteellisesti sekä auto- että jalankulkuliikenteestä sekä alueelliset pääreitit, joissa pyöräily pääsääntöisesti erotetaan autoliikenteestä. Muualla keskustan alueella pyöräily tapahtuu ajoradalla.
- Keskustan kehän sisäisten kokoojakatujen osalta ja niiden vaatimien toimenpiteiden osalta käydään tarkempi keskustelu jatkosuunnittelun yhteydessä
- Keskustan katujen kävelypainotteisuutta lisätään, merkittävimpinä kohteina Aleksanterinkatu ja Rautatienkatu. Kävelyreitit merkittäviin keskustan ulkopuolisiin kohteisiin ovat opastettuja ja sujuvia.

Tekninen ja ympäristötoimiala

Keskustan yleissuunnitelman katukohtaiset ratkaisut:



Aleksanterinkatu torin kohdalta

Aleksanterinkatu muuntuu yksisuuntaiseksi ja yksikaistaiseksi, kävely- ja joukkoliikennepainotteiseksi hitaan liikenteen kaduksi. Aleksille sijoittuu myös pyöräilyn laatuikäyttöön kuuluva kaksisuuntainen pyöräväylä. Väylän varrelle lisätään merkittävästi pyöräpysäköintiä sekä huoltoliikenteen pysäköintipaikkoja. Aleksin muutos näkyy ennen kaikkea kävelyalueiden kasvamisena kadun pohjoisreunalla, mikä korostaa kävelyakselia Kauppatorin ja Triokauppakeskuksen välillä. Kävelyalueiden valoisa ja lämpimään ilmansuuntaan avautuva lisätila voidaan hyödyntää mm. uusina terasseina, muuna kaupan toimintana tai oleskelutilana. Aleksanterinkadun muutostyöt käynnistyvät keväällä 2016.

Vapaudenkattua kehitetään toisena keskustan joukkoliikennekatuna. Katu säilyy yksisuuntaisena lännestä itään. Myös Vapaudenkadulla on erillinen kaksisuuntainen pyöräväylä, jota on tarkoitus jatkaa Torikadulta länteen. Kävelyalueiden valoisa ja lämpimään ilmansuuntaan avautuva lisätila voidaan hyödyntää mm. uusina terasseina ja muuna kaupan toimintana.

Rautatienkatua kehitetään tärkeäksi kävelyakseliksi keskustan ja Matkakeskuksen välille. Yhteyttä korostetaan valaistuksella, kaupungintalon puistokohdan ja Marskin aukion kehittämisellä ja keskustan puoleisen osuuden aikaisempaa suuremmalla kävelypainotteisuudella, joka mahdollistaa katutilan hyödyntämisen mm. elinkeinoelämän tarpeisiin. Nykyisillä Rautatienkadun kävelykatuosuuksilla uusitaan valaistukset ja muutetaan kadun kalustusta.

Hämeenkatua kehitetään edelleen kadunvarren eri toimintoja palvelevaksi kaduksi, jossa mm. kadunvarsipysäköinti on tärkeässä asemassa. Jalkakäytävien maltillinen kasvattaminen parantaa kävelijöiden olosuhteista ja luo katutilasta aikaisempaa viihtyisämpää ja mahdollistaa kadun elävöittämisen istutuksilla.

Vesijärvenkadun läpiajoliikennettä siirtyy keskustan kehälle ja siten autoliikenteelle varataan yksi suoraan vievä kaista suuntaansa ja aina vasemmalle kääntyvälle liikenteelle omansa. Näin saadaan lisätilaa erilliselle pyöräväylälle sekä linja-autopysäkeille

Torikatu ja **Marolankatu** ovat edenneet jo yleissuunnittelun mukaisen ratkaisun toteutusvaiheeseen. **Rauhankadun** osalta suunnitelma käsittää lähinnä pyöräliikenteen reittimahdollisuuden.

Tekninen ja ympäristötoimiala

Kaupunkikuvan periaatteet

Yleissuunnitelmassa on esitetty periaatteelliset ratkaisut pintamateriaalien, valaistuksen, kalusteiden, varusteiden, muotoilun ja taiteen osalta tavoitteena luoda viihtyisää ja omaleimaista katu ympäristöä, jossa viihdytään ja viivytään.

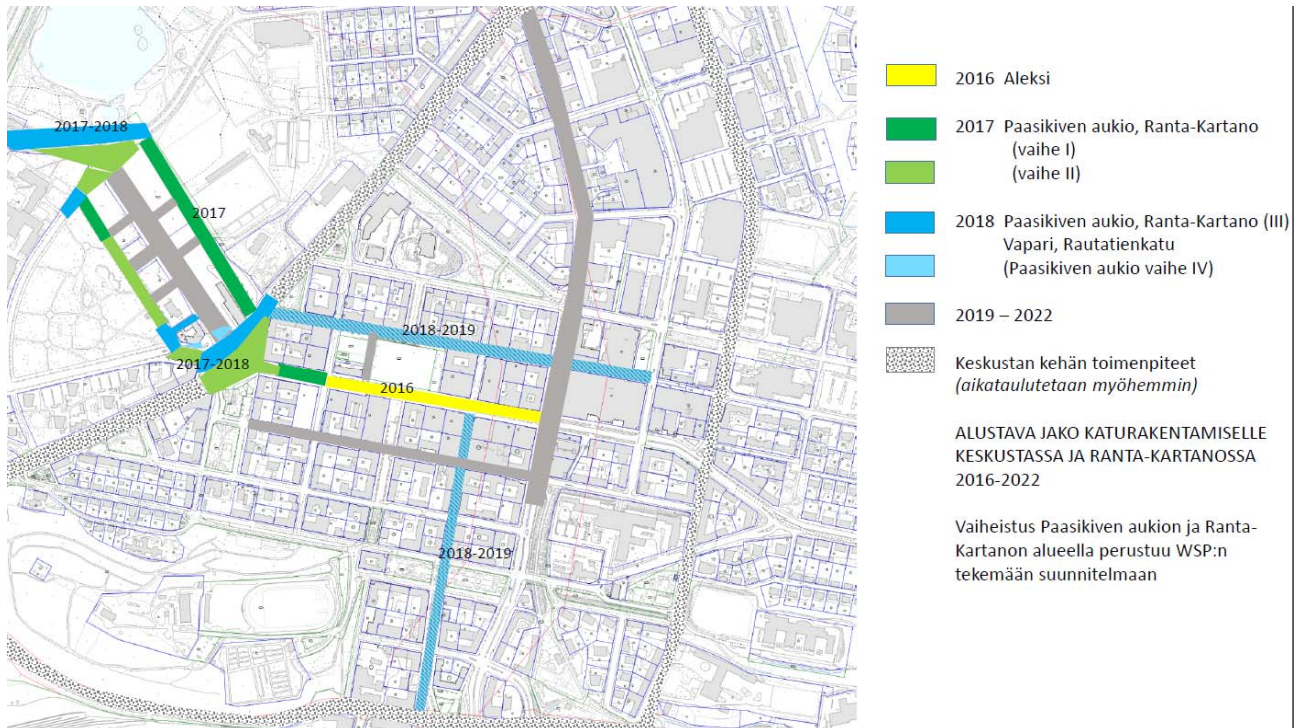
Katusulatuksen osalta on esitetty vaihtoehtoisia laajuusratkaisuja ja toteutukset tehdään yhdessä kiinteistöjen kanssa.

Yleissuunnitelman ratkaisujen kustannusarvio

Esitettyjen suunnitelmaratkaisujen alustavat rakennuskustannukset ovat yhteensä noin 10 milj € Lisäksi tulee mahdolliset sulanapitojärjestelmän toteutukset 0,5-2 milj €

Yleissuunnitelman mukainen vaiheistus (päivitetty syksyllä 2015)

1. Aleksanterinkatu v. 2016
2. Rautatienkadun kokeilujakso 2016–2017
3. Rautatienkatu 2018-2019
4. Vapaudenkatu 2018–2019
5. Hämeenkatu 2019



Teksti: **Riitta Niskanen, Kristiina Kartimo**

LAHTI

LAHTI uudistuu

Lahden keskustan
yleissuunnitelman
taustaa ja tiivistelmä

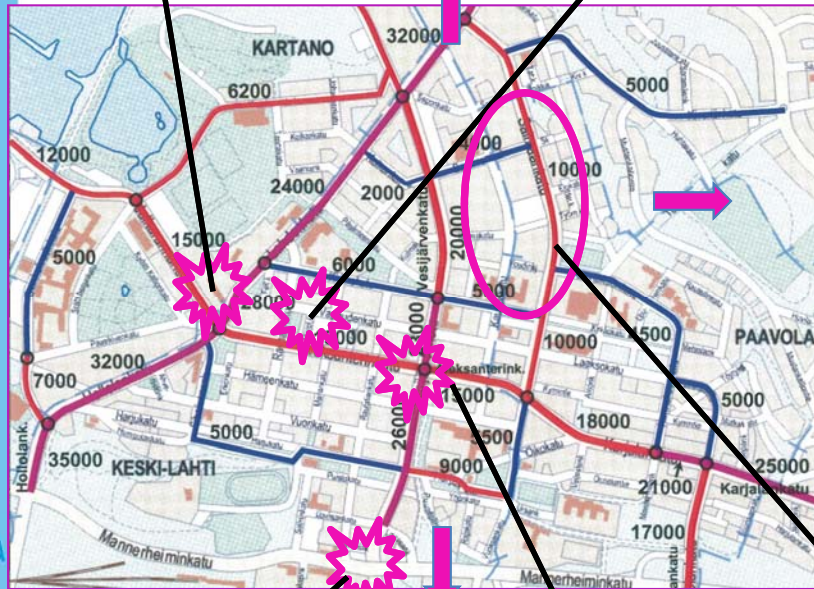
05/2016

Tekninen ja ympäristötoimiala
Projektipäällikkö Riitta Niskanen

Hankkeen lähtökohdat v. 2011

Linja-autoasema ja rautatieasema erillään – väliyhteys puuttuu

Lännen suunnalta puuttuu järjestetty pysäköinti – alue ei kehity



Matkakeskusalue on keskeneräinen ja yhteydet sekä Trioon että Torille ovat puutteellisia. Tämä jakaa keskustan kahteen osaan.

Suuret liikennemäärät halkovat Lahden ydinkeskustaa

Keskustan ulkopuoliset kauppakeskukset syövät keskustan elinvoimaa

STRATEGISET TAVOITTEET:

- Vahvistetaan keskusta-alueen vetovoimaa ja tehdään elinvoimaa kasvattavia investointeja
- Toteutetaan laaja kävelykeskusta
- Liikennejärjestelyissä etusijalla ovat jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne
- Ympäristökaupunki ja muotoilu näkyvät rakentamisessa ja katutilassa

Keskustan kärkitoimenpiteet



**Periaatepäätökset
kaupunginvaltuusto 13.6.2011:**

TORIPARKKI

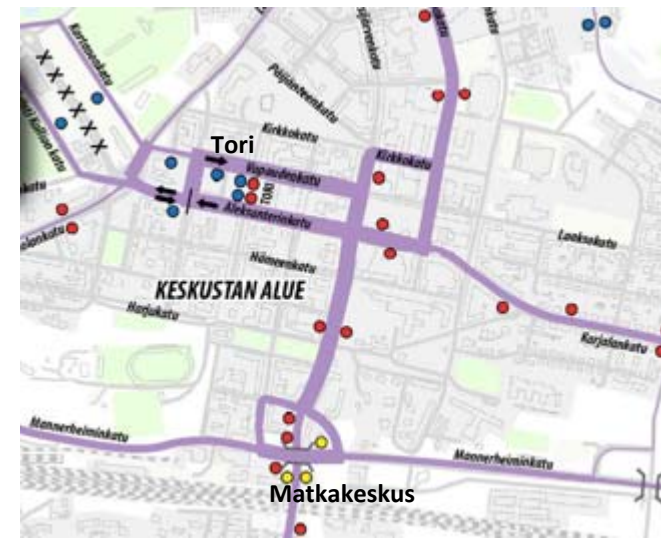
MATKAKESKUS

KESKUSTAN LIIKENNEVERKKO
PYÖRÄTIET JA KÄVELYALUEET

UUSI JOUKKOLIIKENNEJÄRJESTELY
JA -REITIT

Bussiliikenne uudistui 1.7.2014

- Perustettiin LSL
- Enemmän vuoroja, +40 %
- Paremmat liikennöintiajat erityisesti hiljaisina aikoina
- Uusia palvelualueita
- **Kaikilla vuoroilla torille ja matkakeskukseen**
- Uudet bussit ja yhtenäinen ilme
- Esteettömyyttä parannettu:
Pääosa matalalattiabusseja ja pyörätuolin- ja lastenvaunun kanssa kulkeville ilmaiset matkat



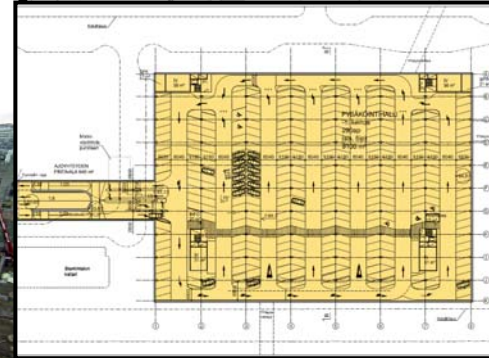
Toriparkki

rakenteilla 05/2013-04/2015
avautui 17.4.2015

- omistaa Lahden Pysäköinti
- 602 autopaikkaa
- hinta n. 18 milj € / n.29 t€/ap
- 2-tasoinen pysäköintilaitos
- Sisäänajo Rauhankadulta
- Mahdollistaa lisärakentamista

Oheishankkeet n. 5 milj €

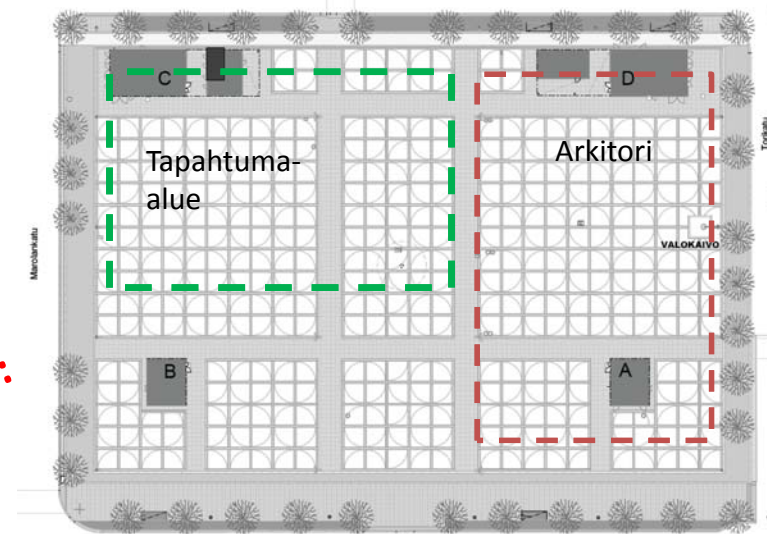
- Arkeologiset kaivaukset
- Pilaantuneen maan poisto
- Kauppatorin uudistaminen
- Reunustavien katujen muutokset



Kauppatori otettiin käyttöön uusittuna 17.4.2015

- Tori-isäntä Timo Arasola
- Tapahtuma-alue ja arkitori
- Valaistus uusittu
- 4 hissillistä porrashuonetta toriparkkiin
- Torirakennukset ; yleisö-wc:t + 2 liiketilaa (kahvilat)
- Vesi- ja sähköpisteet
- Esteettömät reitit
- Valokaivo-valoteos, kohtaamispaikka ja koroke

Torirakennusten elävöittäminen: Mainospaikat



Alatori → toimintapuisto

avattiin 24.9.2015



Matkakeskus

rakenteilla 04/2014 lähtien
otettiin käyttöön 1.2.2016

-Yhdistää juna-,
kauko- ja
paikallisliikenteen
sekä
parantaa alueen
pyöräilyolosuhteita



Keskustan yleissuunnitelma

- alkoi 04/2014
- valmis 05/2015



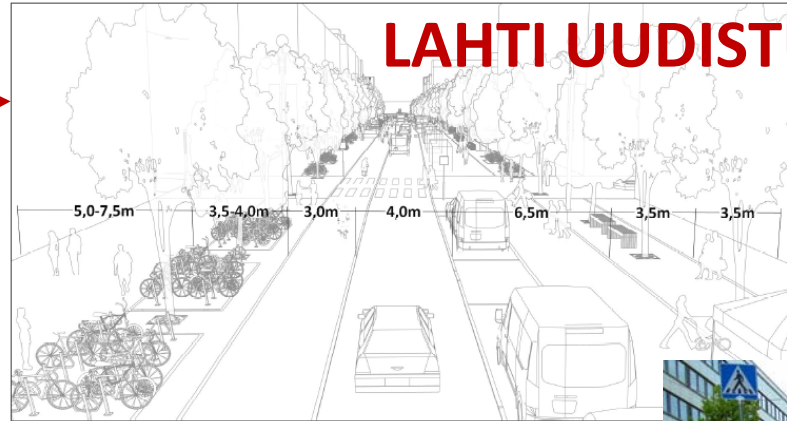
1. **Liikenteellinen ja toiminnallinen suunnitelma**
2. **Katuympäristön ja kaupunkikuvan suunnittelu,**
mm. pintamateriaalit, kalusteet, varusteet ja valaistus

- Keskustan yrittäjät ja kiinteistöjen omistajat ovat mukana suunnittelussa, työryhmissä sekä työpajoissa (7kpl)
- Suunnitelman tavoitevuosi 2020

Keskustan kehittämisessä tärkeänä pidetään, että keskusta on saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla.

Jälkeen

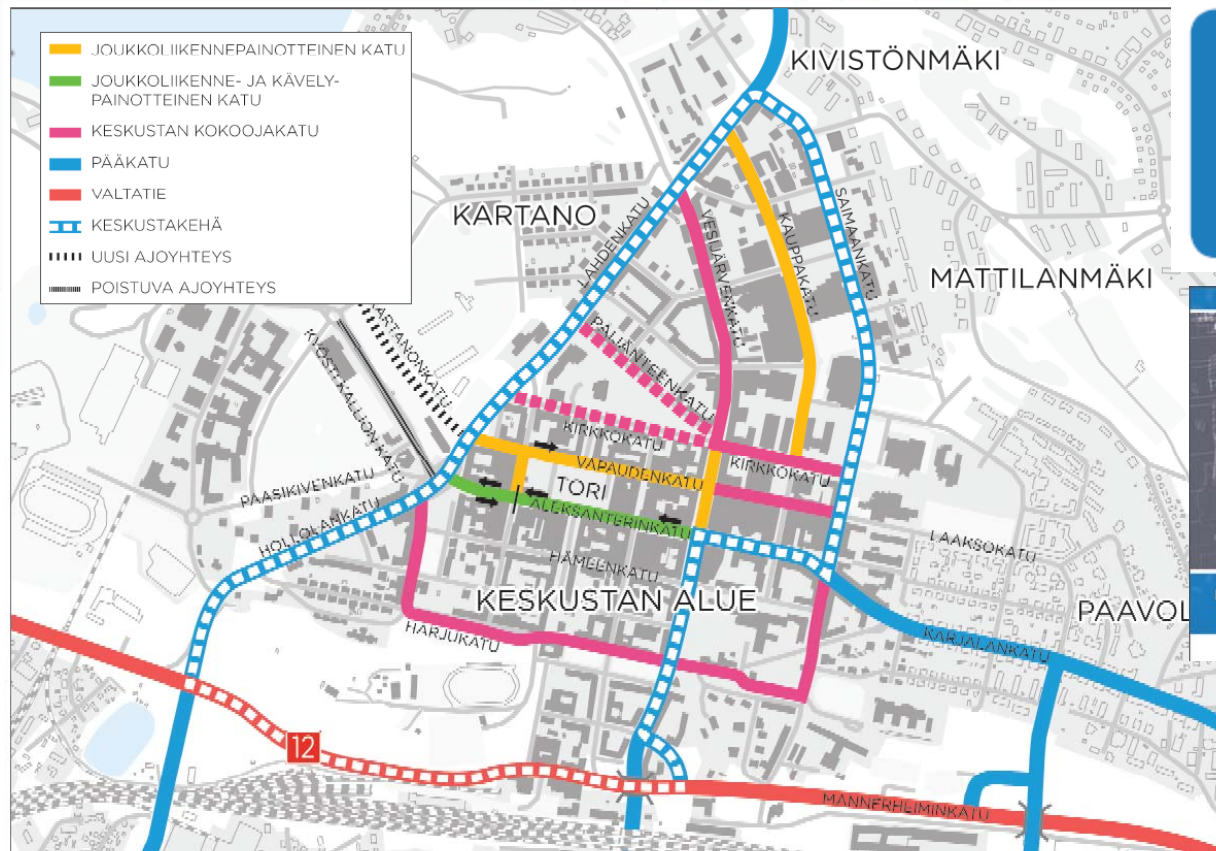
Ennen



LAHTI UUDISTUU

välivaihe:
"Räsymatto"





Kuva 2.1: Tie- ja katuverkko v. 2020.

KESKUSTAN YLEISSUUNNITELMA

Opastus
kiinteät opasteet
ajantasainen opastus
Kaupunkikuva

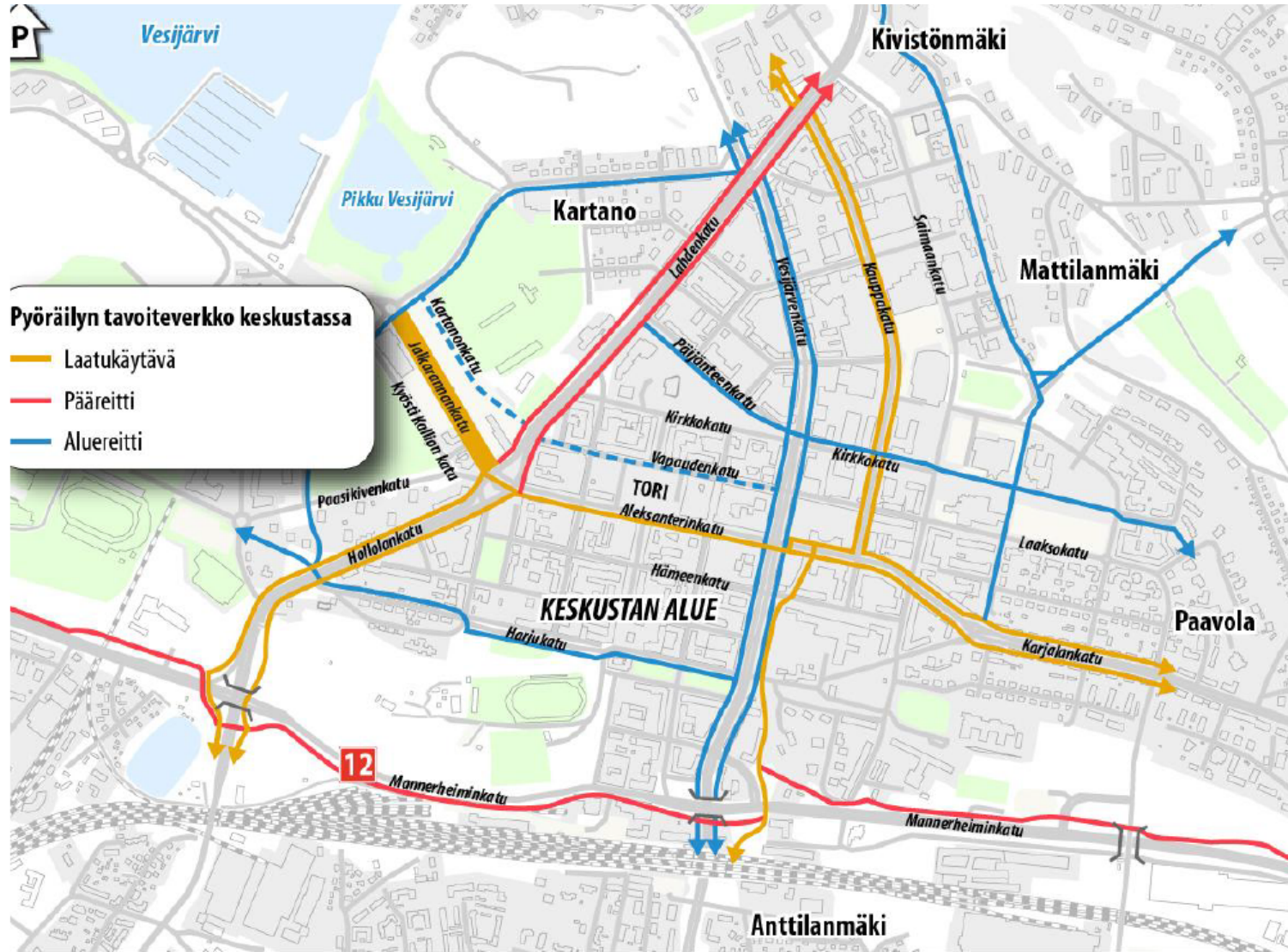
Esitetty autoliikenneverkko pohjautuu Lahden kaupungin hallituksen hyväksymään päätökseen 1.12.2014. Työn aikana tutkitut muut vaihtoehdot on kuvattu tarkemmin liitteessä 2.



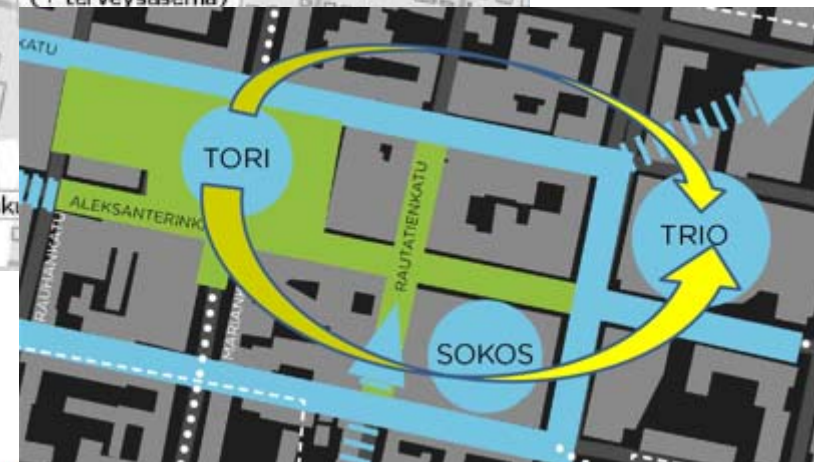
Tie- ja katuverkko 2020



Pyöräilyn tavoiteverkko



Kävely



Pysäköintilaitosten vaikutusalue



SUUNNITTELUPERIAATTEET

01
Kapeahko ajorata

02
Pysäköinti
jalakäytävän
tasossa

03
Pyöräpysäköintiä
kattavasti

04
Huoltoliikenteelle
erilliset paikat

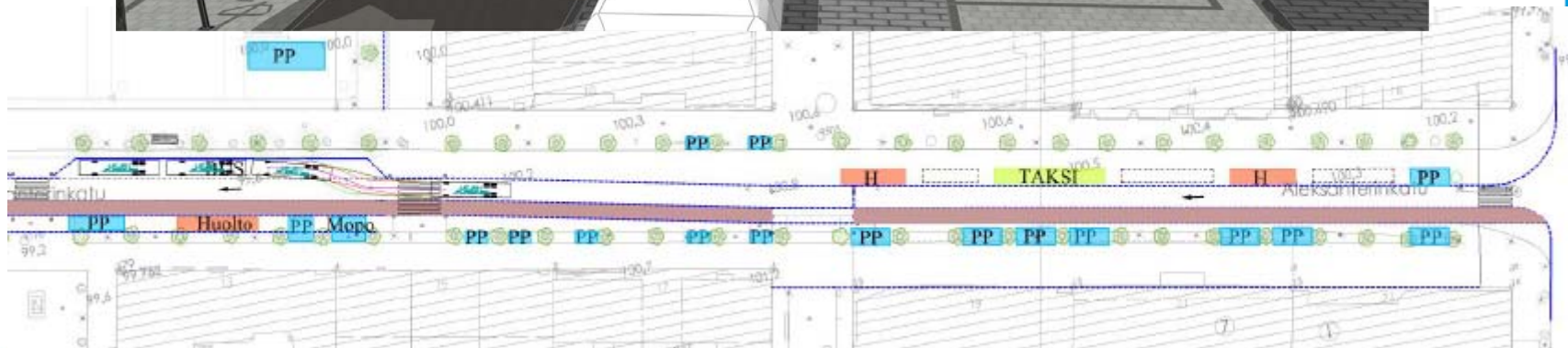
05
2-suuntainen
pyörätie

06
Nykyiset puut
säilytetään

07
Jalankulkijoille
nykyistä enemmän
tilaa



Aleksanterinkatu



LAHTI



A
A
A
A
A
A
A
A
A
A



ALEKSANTERINKATU TORIN KOHDALTA



Vapaudenkatu



NÄKYMÄ VAPARILTA



RAMBOLL

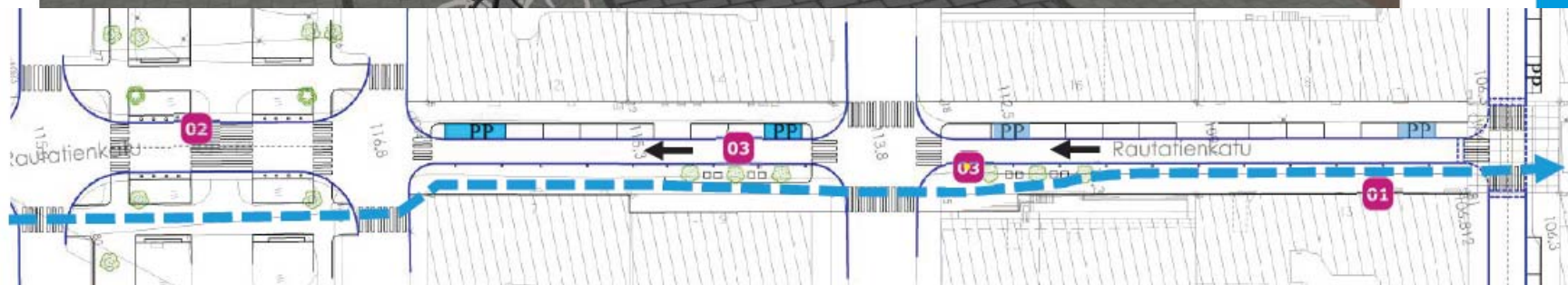
TORIKATU



MAROLANKATU



RAUTATIENKATU



RAUTATIENKATU



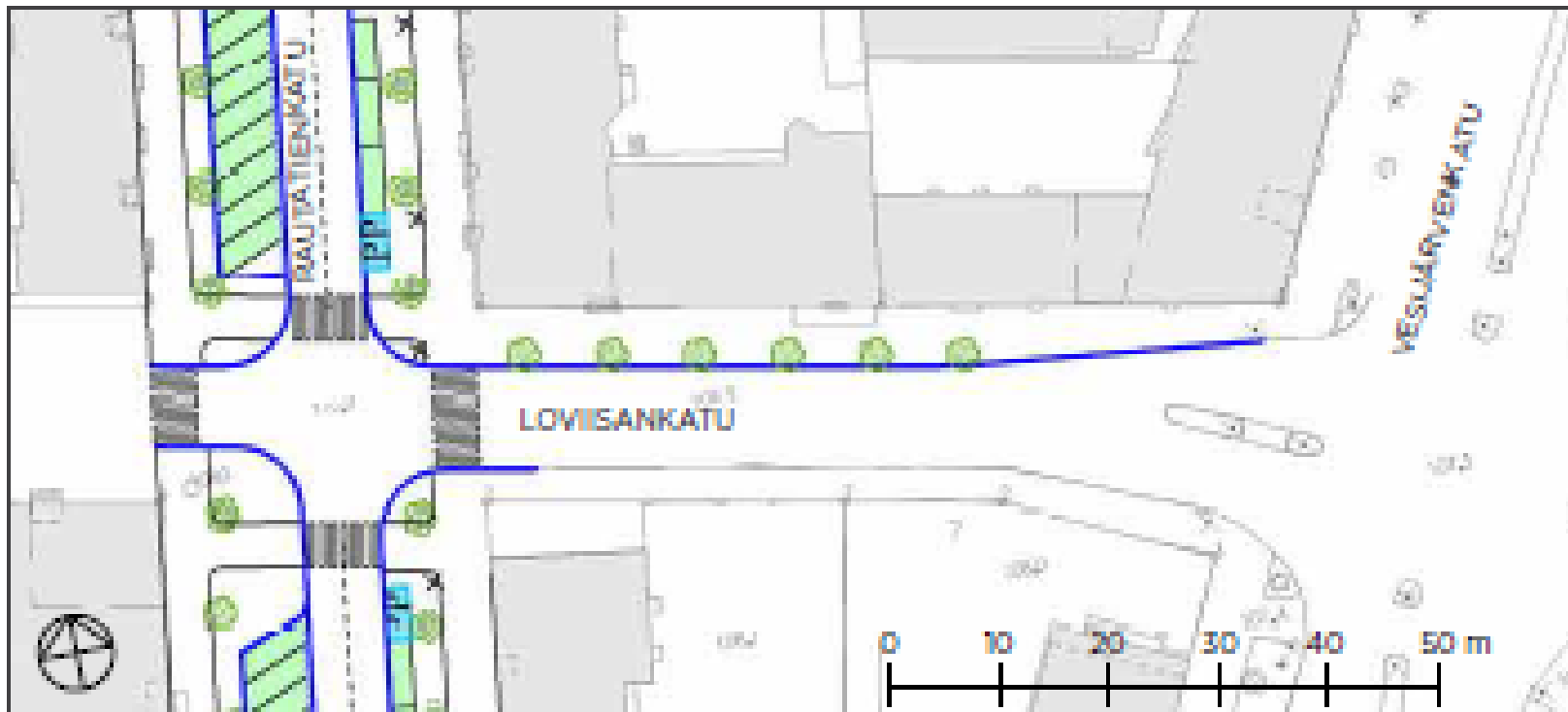
RAMBOLL



Loviisankatu

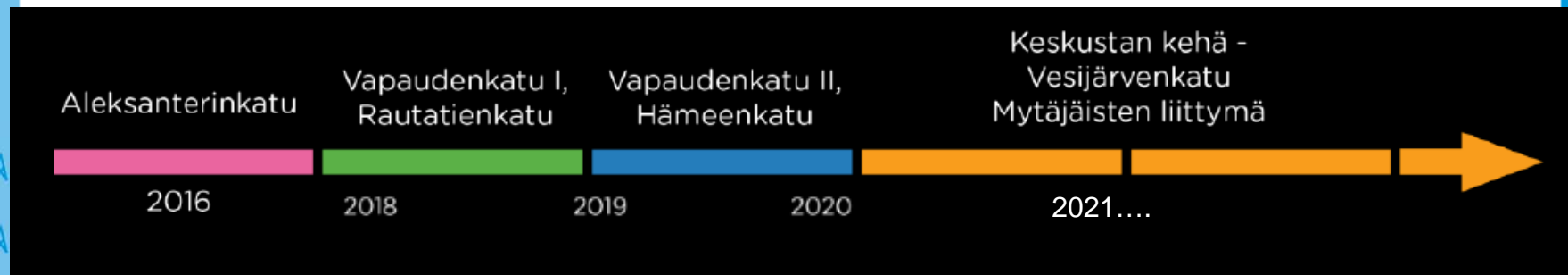
Yleissuunnitelma:

Loviisankadun katujaksolle välillä Rautatienkatu –Vesijärvenkatu lisätään puuistutukset kadun pohjoispuolelle leventämällä nykyistä jalkakäytävää. Tällä lisätään katutilan viihtyvyyttä liiketilojen edustalla.



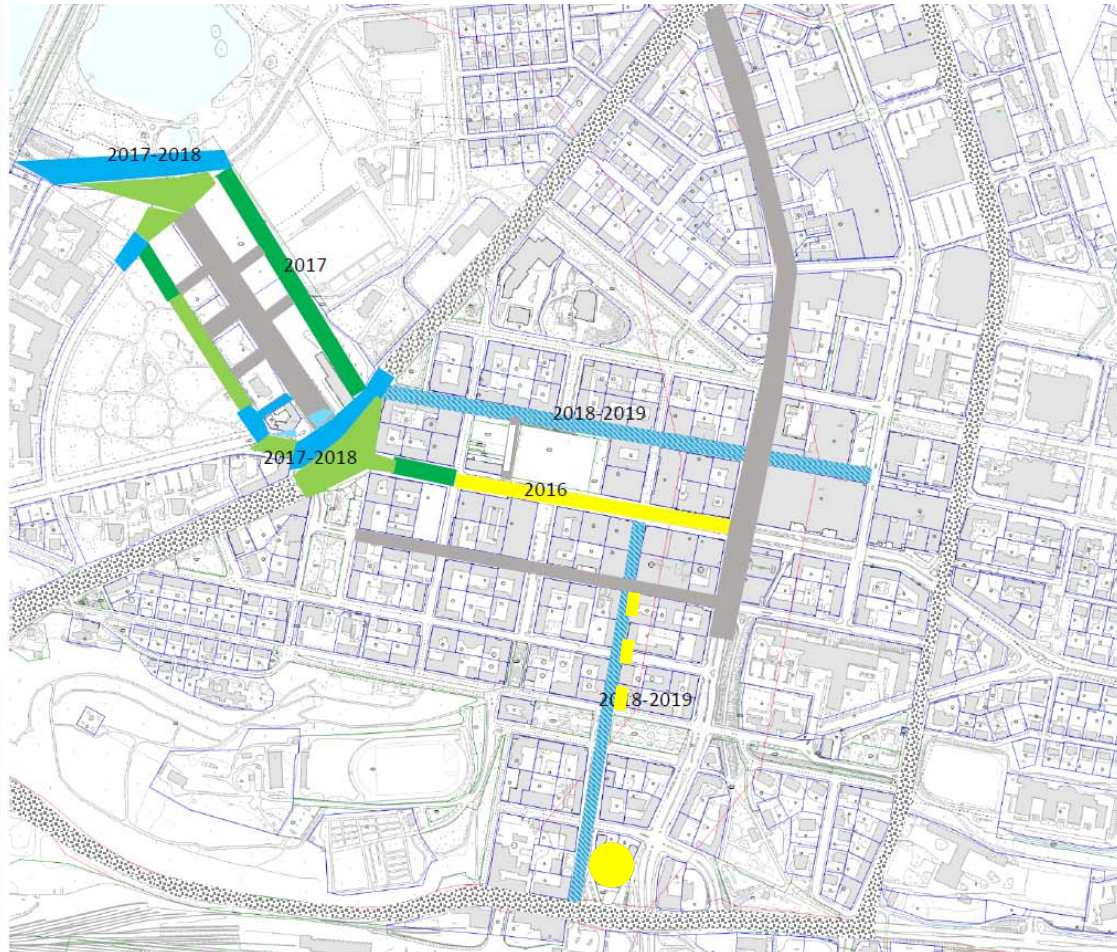
Kustannukset ja toteuttaminen

- Rakennuskustannukset yhteensä noin 10 milj € + mahdolliset sulanapitojärjestelmän toteutukset 0,5-2 milj €
- Aleksanterinkadun osuus n. 3 milj €



Keskustakohteiden vaiheistus 2016-2022

(päivitetty syksyllä 2015)



- 2016 **Alexi, Rautatienkadun kokeilu, Marskin aukio ja Asemakatu**
- 2017 Paasikiven aukio, Ranta-Kartano (vaihe I)
(vaihe II)
- 2018 Paasikiven aukio, Ranta-Kartano (III)
Vapari, Rautatienkatu
(Paasikiven aukio vaihe IV)
- 2019 – 2022
- Keskustan kehän toimenpiteet
(aikataulutetaan myöhemmin)

ALUSTAVA JAKO KATURAKENTAMISELLE
KESKUSTASSA JA RANTA-KARTANOSSA
2016-2022

Vaiheistus Paasikiven aukion ja Ranta-Kartanon alueella perustuu WSP:n tekemään suunnitelmaan

