

KESKUSTAVISIO sekä liikenteen ja liikkumisen tavoitetila 2030

(=perusteluteksti käsittelyssä Tyla 10.11.2020, KH 1.12.2020, KV 14.12.2020)

TIIVISTELMÄ:

Keskustavisio on koonti Lahden keskustan tulevaisuudenkuvasta.

Keskustavision tavoitteena on, että keskusta vahvistuu ja laajentuu niin asumisen, asioinnin kuin yrittämisen paikkana sekä kohtaamisen ja viihtymisen paikkana. Viihtyisä keskusta lisää elinvoimaa ja asiakasvirtoja sekä houkuttelee Lahteen uusia asukkaita. Keskustavisio näyttää, mihin suuntaan keskusta kasvaa ja miten uudet keskustan kohteet muuttavat kulkuvirtoja ja asiointia. Samalla syntyy tarve päivittää keskustan liikennejärjestelmä maankäytön lähivuosien vaatimusten mukaiseksi. Syksyllä käynnistetyssä keskustan liikenne- ja liikkumisselvityksessä 2030 eli LIISU 2030:ssa on päivitetty vuonna 2014 tehty tavoitevuoden 2020 liikenneverkkopäätöksen osuus. Päätöksentekoon tuodaan tässä vaiheessa keskustan kehän linjaus sekä joukkoliikenteen vaihtopysäkkien sijainti. Keskustan sisäisiä katuja kehitetään kävelypainotteisiksi ja tarkempi suunnittelu tehdään työn toisessa vaiheessa.

JOHDANTO:

Lahden keskusta kasvaa ja vahvistuu koko maakunnan kaupallisena sekä palveluiden keskuksena. Tämän vuoden lopussa valmistuva eteläinen kehätie ohjaa raskaat liikennevirrat keskustan ulkokehälle. Kehätien valmistuttua on liikenteen ohjauskeinoin varmistettava, että keskustan läpi ei ohjata tarpeetonta pitkämatkaista läpiajoa. Eteläisen kehätien myötä Mannerheiminkadun hallinnollinen luokka vaihtuu maantiestä kaduksi.

Nykytilassa keskustan läpiajoliikenne muodostaa merkittävän haitan kaupunkiympäristön viihtyisyyteen ja turvallisuuteen. Noin 60% Vesijärvenkadulla, Hämeenkadun - Aleksanterinkadun kohdalla kulkevista autoista ei pysähdy keskustan alueella, vaan ajaa läpi keskustan. Pohjoissuunnasta tulevien autojen osalta läpiajon osuus on yli 80%. Liikennemelu keskustassa ja erityisesti Vesijärvenkadulla on voimakasta, ja Lahden meluntorjunnan toimintasuunnitelmassa vuosille 2019 - 2023 esitetään toimenpiteitä Vesijärvenkadulle. Keskustan ilmanlaatu on huono vilkkaasta liikenteestä aiheutuvien pakokaasujen, rengaskuluman ja muun ajoneuvojen nostattaman pölyn vuoksi. Monet keskustan liikenneonnettomuudet keskittyvät juuri Vesijärvenkadulle. Pohjoisosassa arviolta 70% autoista ajaa ylinopeutta. Vesijärvenkadun poikkileikkaus ei tue sille asetettua nopeusrajoitusta eikä kulkumuotoja ole eroteltu nykyaikaisten suunnitteluperiaatteiden mukaisesti.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on kaupungin vetovoimatekijä. Pyöräliikenteen tavoiteverkon päivittäminen ja uuden 1.6.2020 voimaan tulleen tieliikennelain mukaisten toimenpiteiden toteuttaminen on keskeisessä roolissa.



Näistä lähtökohdista on tarpeen ajanmukaistaa keskustan liikenteen ja liikkumisen tavoitetila vuodelle 2030.

Aiemmat päätökset:

Lahden keskustasta ja sen liikennejärjestelyistä on laadittu lukuisia suunnitelmia ja selvityksiä 2010-luvulla. Yhteisenä nimittäjänä yllä oleville suunnitelmille on ollut tarve päivittää keskustan liikennejärjestelmä maankäytön lähivuosien vaatimusten mukaiseksi. Voimassa olevat liikenneverkkopäätökset, kuten Lahden kaupungin liikennepoliittisten linjaukset (Kaupunginvaltuusto 16.5.2011) linjaavat, että keskustan liikennettä suunnitellaan kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ehdoilla. Suunnittelu pohjautuu uusiin, laajassa mittakaavassa toimivaksi todettuihin liikkumisympäristön suunnitteluperiaatteisiin, joissa ihminen ja ympäristö ovat keskiössä.

Syksyllä 2019 käynnistetyssä keskustan liikenne- ja liikkumisselvityksessä 2030 eli LIISU 2030:ssa on päivitetty vuonna 2014 laaditun suunnitelman liikenneverkkoselvityksen osuus. Aiemmassa selvityksessä ei huomioitu eteläistä kehätietä ja sen vaikutuksia ja selvityksen tavoitevuotena oli 2020.

TAVOITTEET JA OHJAAVAT TEKIJÄT:

Keskustavision ja maankäytön muutokset

Keskustavision tavoitteena on elinvoimainen, vetovoimainen ja viihtyisä keskusta, joka on sujuvasti saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla ja kaikille turvallinen kulkea. Lahden keskustassa on useita kehittyviä kortteleita. Parhaillaan rakentuvat Ranta-Kartanon ja Radanvarren alueet ovat tulevaisuuden asuinalueita. Kauppakadun ja Saimaankadun korttelialueilla Paavolassa, niin sanotun tornitorakentamisen alueella, on mittava täydennysrakentamispotentiaali. Paavolaan rakennetaan parhaillaan myös kampusaluetta.

Keskustaan on tulossa uusia virkistys- ja kulttuurikohteita, kuten Ranta-Kartanon kylpylähotelli sekä taide- ja muotoilumuseo LAD. Palveluverkko on myös vahvassa muutoksessa, ja keskustaan keskitetään lähivuosina merkittävästi koulu- ja terveystalouksia. Tämä lisää keskustan houkuttelevuutta asuinpaikkana. Tällä hetkellä Lahden ydinkeskustassa asuu noin 12 000 asukasta. Nykyiset kaavat ja maankäytön tavoitesuunnitelma mahdollistaisivat noin 8600 asukkaan lisäyksen tulevien 20–30 vuoden aikana.

Maankäytön muutokset luovat merkittävää muutospainetta keskustan liikenteeseen ja liikkumiseen, eikä niiden toteuttaminen nykyisellä liikennejärjestelmällä ole mahdollista. Erityisesti kaupunginsairaalan ja Tiirismaa-Lotilan alueen palveluverkon muutokset edellyttävät uuden korvaavan tuloreitin avaamista etelän ja Mannerheiminkadun suunnasta sekä koko keskustan katuverkon liikenneturvallisuuden parantamista.

Keskustavision toteutuminen edellyttää keskitettyjä, moni- ja vuorottaiskäyttöisiä julkisia pysäköintilaitoksia, erityisesti täydennysrakentamisen, palvelukohteiden, liityntäpysäköinnin sekä

tapahtumatoiminnan tarpeisiin. Samalla julkiset laitokset ovat käytettävissä myös asioinnin tarpeisiin. Pysäköintilaitosten tulee olla sujuvasti saavutettavissa kaikista tulosunnista. Pysäköintilaitosten tarve ei kuitenkaan liity liikennesuunnitteluun. Pysäköintilaitosvisio käsitellään tämän vuoksi erikseen.

Keskustavision elinvoima-, vetovoima-, saavutettavuus- ja viihtyisyys-teemakartoilla on esitetty kooste tavoiteltavasta Lahden keskustasta v. 2030. Kaupunkien keskustat ilmentävät yleensä koko kaupunkia ja sitä kautta keskustavision osoittaa myös tavoitteen koko kaupungin kehittymiselle, sen elinvoimalle, vetovoimalle ja ennen kaikkea sen pitovoimalle.

Keskustan kaupallinen visio

Keskustavision rinnalla on laadittu myös keskustan kaupallinen visio, jossa määriteltiin kaupan kehittymisen potentiaalia sekä tarkasteltiin keskustan katujen kaupallista identiteettiä. Selvityksen mukaan Lahden tiivis ja sekoittunut keskusta nähdään varsin potentiaalisena kaupan paikkana. Kuitenkin keskustan täydennysrakentaminen on keskeistä kaupan toimintaedellytysten turvaamiseksi.

Luomalla mielenkiintoista, miellyttävää ja turvallista liikkumisympäristöä synnytetään toisaalta positiivisia asiakaskokemuksia ja toisaalta myös yrityksille mahdollisuuksia esimerkiksi katutilan hyödyntämiseen liiketoiminnassaan sekä kaupallisen toiminnan paremmin näkyväksi tuomista. Lisäksi on huomioitava, että kaikki keskustan asiakkaat ovat jossain vaiheessa kävelijöitä.

LIISU yritysvaikutusten arvioinnissa keskustan hyvä saavutettavuus sekä huoltoliikenteen järjestelyt nousevat yrittäjien näkökulmasta tärkeimmiksi tekijöiksi. Pysäköinnin tulee olla sujuvaa ja helppoa. Myös kadunvarsipysäköintiä tulee säilyttää. Asiointikokemuksen näkökulmasta erityisesti kävelyympäristön laadulla ja viihtyisyydellä on suuri merkitys. LIISU vastaa näihin tavoitteisiin. Kaupungin investoinnit yleensä generoivat myös yksityisiin investointeihin, täydennysrakentamiseen tai kiinteistöjen ja liike

Kaupallisessa visiossa on esitetty erilaisia kehittämismahdollisuuksia, joiden avulla Lahden keskustan katu ympäristöjä voidaan paremmin profiloita ja brändätä synnyttäen näin vetovoimaisempaa ja houkuttelevampaa keskustaympäristöä. Lahden keskustan kaupallisen kehittämisen keskeisinä tavoitteina ovat toisaalta ydinkortteleiden (Trio-Kauppatori) tiivistäminen ja kehittäminen sekä toisaalta keskustan reuna-alueiden solmukohtien (Ranta-Kartano, Paavola ja Matkakeskus) kytkeminen osaksi kaupallisesti toimivaa keskustaa. Katukohtaiset kaupalliset teemat ovat hyvä lähtökohta katukohtaiseen suunnitteluun, LIISU 2. vaiheessa.

Strategia ja strategian ilmasto- ja ympäristötavoitteet

Keskustavision ja LIISU 2030 toteuttavat suoraan ja välillisesti kaupungin strategian kirjauksia rohkeasta ympäristökaupungista kaikkien kolmen - elinvoima, uudistuminen, yhteisöllisyys-strategiateeman

toimenpiteiden A1, A3, A4, A5, A6, B1, C1, C2 ja C3 osalta.

LIISU 2030 -esitys on myös osa Luonnollisesti liikkeessä -kärkihanketta 2019-2020. Kaupungin strategisiin kirjauksiin on kirjattu kärkihankkeen sisällöksi seuraava: Kärkihankkeen tavoitteena on luoda vahva ja yhdessä suunniteltu visio keskustan liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja sitä tukevaksi kestävästä liikkumisesta visioksi. Hankkeessa kasvatetaan palveluiden saavutettavuutta kävellen, pyöräillen ja julkisia kulkuneuvoja käyttäen.

Keskustan liikenne- ja liikkumissuunnitelmalla tuetaan myös valtion kanssa valmisteilla olevan maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksen tavoitteita edistää Lahden keskusta-alueen liikenneturvallisuutta, sujuvuutta sekä kestävämpien kulkumuotojen käyttöä.

Lahden tavoite on saavuttaa hiilineutraalius vuonna 2025. Lisäksi vuoden 2030 tavoitteeksi on asetettu, että kestävien kulkumuotojen osuus liikkumisesta on yli 50%. Keskustan liikennejärjestelmän päivittäminen edistää niin Lahden kaupungin ympäristökaupunki-strategiaa kuin ilmastotavoitteiden saavuttamista. LIISUn tavoitteena on luoda edellytyksiä elinvoimaiselle ja identiteettiään vahvistavalle, elävälle sekä melu- ja ilmanlaadultaan hyvälle kaupunkikeskustalle.

Lahden suunta ja SUMP

Lahdessa liikkumisen ja liikenteen kysymyksiä ja strategisen kehittämisen painopisteitä on tarkasteltu Lahden suunta -prosessin osaksi ensimmäistä kertaa liitettyssä kestävästä kaupunkiliikkumisen ohjelmassa (SUMP). Ohjelmaan on listattu tärkeimmät toimenpiteet kestävästä liikkumisesta edistämiseksi ja viisaiden liikkumisvalintojen mahdollistamiseksi Lahdessa tavoitevuodelle 2030. SUMP-ohjelman monipuolisesta keinovalikoimasta huolimatta keskustan kaupunkikehitystä asetettujen tavoitteiden mukaisesti ohjaava liikenneverkkopäätös kuitenkin puuttuu. Lahden suunta -työn osana toteutetussa kestävästä liikkumisesta vaikutusten arvioinnissa (9/2019) suositellaan, että liikenneverkon tarkastelu tulee saattaa aiempaa määrätietoisemmin ja vahvemmin mukaan kaupungin strategiatyöhön.

Lahden suunta -työn yhteydessä on kerätty laaja karttapohjainen aineisto kaupunkilaisten arjen paikoista ja reiteistä Lahdessa. Kyselyssä kartoitettiin myös epämiellyttäviksi ja vaarallisiksi koettuja paikkoja Lahden keskustan alueella. Paikannusten perusteella keskustan alueella on paljon epäviihtyisiä ja meluisia kohteita sekä liikenneturvallisuutta heikentäviä risteyskohtia erityisesti Vesijärvenkadulla.

Keskustan liikenteen ja liikkumisen tavoitteet

Liikennepoliittisissa linjauksissa määritellään, että keskustan liikennettä suunnitellaan jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ehdoilla.

Kävelyn olosuhteiden parantaminen on keskiössä keskustan liikkumisympäristöä suunniteltaessa. Miellyttävämmässä ympäristössä kävellään pidempiä matkoja ja havainnoidaan ympäristöä. Monet tutkimukset osoittavat, että juuri kävely-ympäristön viihtyisyys on eduksi liike-elämälle ja tuo lisää asiakkaita.

Pyöräilyolosuhteiden kehittämällä parannetaan erityisesti jalankulun liikenneturvallisuutta, pyöräilyn sujuvuutta ja edistetään hyvinvointia. Lahden suunta -työn osana päivitetyn pyöräilyn tavoiteverkon mukaisesti tarkoituksena on toteuttaa keskustaan yksisuuntaiset, erotellut pääpyöräreitit. Muilla keskustan katuverkon osilla pyöräliikenne kulkisi ajoradalla. 1.6.2020 voimaan tulleen uuden tieliikennelain myötä pyörätiet ovat jatkossa lähtökohtaisesti yksisuuntaisia. Kaksisuuntaiset pyörätiet on merkittävä lisäkilvin ja pyöräilijöitä kohdellaan osana tieliikennettä. Näin ollen jalankulun ja pyöräilyn erottaminen parantaa erityisesti jalankulun turvallisuutta ja miellyttävyyttä ja samalla toteuttaa uutta tieliikennelakia.

Keskustan saavutettavuus paranee, kun keskustan läpi ajavaa autoliikennettä voidaan johtaa kehäkaduille. Kehäkadun kautta on myös toteutettavissa sujuvat ja ajantasaisesti opastetut yhteydet keskustan pysäköintilaitoksiin. Vuoksenkadun avaaminen Mannerheiminkadulta mahdollistaa sujuvamman yhteyden itäisen keskustan palveluihin, kaupunginsairaalalle, pysäköintilaitoksiin sekä Lotilan ja Paavolan kampuksille. Keskustaan ja keskustan läpi ajaminen on edelleen mahdollista, mutta jalankulun ja pyöräilyn ehdoilla. m

Keskustan tulee olla sujuvasti saavutettavissa joukkoliikenteellä. Joukkoliikenteen runkolinjojen tavoitteena on parantaa joukkoliikenteen sujuvuutta ja nopeutta ja tuoda sitä kautta säästöjä. Joukkoliikenteen vaihtopysäkkien siirto Vesijärvenkadulle parantaisi tavoitteiden mukaisesti saavutettavuutta ja palvelisi palveluverkon kohteita paremmin, erityisesti Niemen- ja jatkossa myös Paavolan kampukselle kulkevia opiskelijoita. Kaupunki on LUT:n kanssa vuonna 2017 tehdyssä yhteistyösopimuksessa sitoutunut kehittämään joukkoliikennettä Niemen alueelle. Kauppatori säilyisi edelleen itä-länsisuunnan reittien sekä palvelulinjaston pysäkkialueena.

Hajauttamalla autoliikennettä eri reiteille ja panostamalla kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteisiin saadaan automaattisesti myös toteutettua kestävä liikunnan tavoitteita sekä parannettua asukkaiden hyvinvointia.

LIISU2030 -TARKASTELUT

Keskustan liikenne- ja liikkumissuunnitelman 2030 ensimmäisen vaiheen lopputuloksena on esitys siitä, kuinka keskustan kehäkatu muodostetaan ja mikä on paikallisliikenteen bussien vaihtopysäkkialueen paikka keskustassa.

Keskustan kehäkaduilta varmistetaan sujuva yhteys pysäköintilaitoksiin ja keskustaan pääsee jatkossakin autolla. Vesijärvenkatua ei olla sulkemassa autoliikenteeltä. Vuoksenkadun osalta on tarkasteltu, millainen ratkaisu on tämänhetkisen tiedon valossa toteuttamiskelpoisin. Trion vaihtopysäkkialueesta sekä kehäkaduista on tehty kapasiteetti- ja toiminnalliset tarkastelut. Lisäksi on laadittu melu-, päästö-, lapsi- ja terveysvaikutusten arviointi sekä yritysvaikutusten arviointi, jossa selvitettiin liikenneverkkoratkaisun vaikutuksia liiketoiminnan kannalta sekä on esitetty tavoitteet katukohtaisille ratkaisuille.

Tehdyt toiminnallisuus- ja kapasiteettitarkastelut sekä vaikutustenarvioinnit tukevat ehdotettujen toimenpiteiden toteuttamista. Hyöty- ja toiminnallisuusvertailun perusteella esitetään keskustan joukkoliikenteen vaihtopysäkkialueen uudeksi sijainniksi Trion edustaa Aleksanterinkadun ja Vesijärvenkadun kulmauksessa, jolloin kaikkien bussien ei tarvitse kiertää kauppatorin kautta. Tällä saavutetaan noin 0,5M€ vuosittaiset säästöt liikennöintikustannuksiin. Kauppatorille jää kuitenkin edelleen pysäkit itä-länsisuunnan joukkoliikenteelle sekä palvelulinjoille.

Keskustan kehäkaduiksi esitetään Vuoksenkadulta Saimaankadun, Lahdenkadun ja Hollolankadun kautta Mannerheiminkadulle kulkevaa reittiä. Keskustan saavutettavuutta parannetaan keskittämällä pysäköintiä laitoksiin sekä varmistamalla niihin sujuva opastus keskustan kehäkadulta.

Tarkastelujen perusteella LIISU-suunnitelman mukaisilla toimenpiteillä parannetaan keskustan liikenneturvallisuutta ja esteettömyyttä, kun kulkumuodot erotellaan selkeästi. Keskustan ilmanlaatu paranee ja melutaso pienenee keskustan kehän sisäpuolella toimenpiteiden seurauksena.

Kehän sisäpuolisia katuja esitetään kehitettäväksi kävelypainotteisina ja viihtyisinä asuin-, joukkoliikenne- ja asiointikatuina toisen vaiheen suunnittelussa. Vesijärvenkatua kehitetään viihtyisinä asiointikatuna. Huoltoliikenne sekä taksien ajo keskustan kävelypainotteisilla alueilla toimii jatkossakin. Kaupungin voimassa olevien liikennepoliittisten linjausten mukaan kuitenkin raskaita ajoneuvoyhdistelmiä ei sallita keskustan kehän sisäpuolella ilman erityistä lupaa.

Sairaalanmäen ja Vuoksenkadun alue

Kaupunginsairaalan toimintojen muuttuessa sairaalan edustalle suunnitellaan julkista, monikäyttöistä pysäköintilaitosta. Lotilan koulun alue muuttuu arviolta v. 2026 mennessä Harju-Lotilan alakoulukampukseksi, jonne sijoittuu 150 lapsen päiväkotikiinteistö sekä vajaan tuhannen 6-12 vuotiaan lapsen alakoulukampus.

Näiden uusien toimintojen myötä niin autoliikenne kuin myös kävely- ja pyöräilyliikenne kasvaa sairaalanmäen alueella. Alueelle on syntymässä vakava liikenneturvallisuusongelma, jos alueen katujärjestelyjä ei muuteta ja näiden palveluiden saavutettavuutta suunnitella osana keskustan liikenteen kokonaisuutta. Koululle tullaan myös kulkemaan eri puolilta keskustaa, joten keskustan sisäistä liikennettä tulee suunnitella juuri liikenneturvallisuus edellä.

LIISU-työssä on tutkittu Vuoksenkadun osalta pinta-, silta- ja tunnelivaihtoehtojen toteuttamismahdollisuuksia. Toteuttamiskelpoisin vaihtoehto niin kehäkadun sujuvuuden kuin tulevan alakoulukampuksenkin osalta on ratkaisu, jossa ylikulkukannen avulla toteutetaan turvallinen kulku Harju-Lotilan alakoulukampukselle. Kehäkatu kulkisi kannen alitse lyhyessä alikulkutunnelissa. Ratkaisu mahdollistaa myös sujuvan ajoyhteyden kaupunginsairaalle. Vuoksenkadun kansiratkaisun ja kaupunginsairaalan tietojen tarkentumisen myötä on Vuoksenkadun-Saimaankadun liikenne-ennustetta tarkennettu Sairaalanmäkeä koskevassa liitteessä.

Sivistystoimi on antanut lausunnon, jossa esitetään koululle kohdistuvan liikenteen ja alueen muun autoliikenteen erottamista alakoulukampuksen edustalla eri "tasoilleen". Nykyinen katujärjestely tulisi olemaan liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallinen. Liikenteen erottelu on mahdollista toteuttaa LIISU-ratkaisun myötä.

Osallistaminen

LIISU -työn etenemisestä on viestitty säännöllisesti ja tilaisuuksia kertoa mielipiteensä suunnittelusta on tarjottu eri ryhmille työn edetessä.

Poliisin ja pelastuslaitoksen kanssa käytiin viranomaisneuvottelu syksyllä 2019 ja yhteistyötä jatketaan tarkemmassa suunnittelussa. Pelastusreitit siirtyminen Vuoksenkadulle nähtiin sujuvampana reittinä Paavolan pelastuslaitokselta kuin nykyinen Vesijärvenkatu.

Kestävän liikkumisen asukasraadin tapaamisissa LIISU-suunnitelmia käsiteltiin sekä syksyllä 2019 että syksyllä 2020.

Asukastilaisuudet järjestettiin joulukuussa 2019 Museokioskilla sekä Teams-alustalla virtuaalisesti lokakuussa 2020. Linjoilla oli parhaimmillaan 170 seuraajaa. Lisäksi tarjosimme mahdollisuuden osallistua tilaisuuteen palvelutorilla. Työn etenemisestä on julkaistu yhteensä 11 tiedotetta ja blogikirjoitusta. Verkkosivuille on koottu kattava paketti vastauksia usein esitettyihin kysymyksiin.

Päättäjille on järjestetty seminaareja ja työtä on esitelty valtuustoryhmissä sekä toimielinten kokouksissa. Päättäjäseminaarit järjestettiin joulukuussa 2019, syyskuussa 2020 sekä lokakuussa 2020. Teknisen ja ympäristölautakunnan lisäksi LIISU-suunnitelma on esitelty maaliskuussa 2020 kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaostolle. Lahden Nuorisovaltuusto (NUVA) osallistui lapsivaikutusten arvioinnin tekoon kyselyyn vastaamalla. Lisäksi NUVA käsitteli LIISU-esitystä työryhmätyöskentelyssään marraskuussa 2020. NUVA:n mukaan esityksen toimenpiteet ovat

kannatettavia. Nuorisovaltuusto kiinnittää erityisesti huomiota liikenneturvallisuuteen, pienten koululaisten liikkumiseen ja keskustan rauhallisuuteen. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita on parannettava.

Yrittäjille on tarjottu mahdollisuus osallistua LIISU- suunnitteluprosessiin keskustan kehittämisryhmän kautta. Kehittämisryhmä, jossa on mukana kattavasti eri elinkeinotoimijoita, mm. Lahti City ry:n hallituksen jäseniä, Lahden Yrittäjien ja Kiinteistöliiton edustajat, nimettiin LIISU seurantaryhmäksi. Seurantaryhmä kokoontui suunnitteluprosessin aikana 5 kertaa.

Lisäksi suunnitelmia on esitelty ja niistä on keskusteltu Lahti City ry:n tilaisuuksissa sekä kevään että syksyn aikana. Keväällä 2020 järjestettiin LIISU-esittely etätapaamisena elinkeinojärjestöille. Edustettuina tilaisuudessa olivat Lahden Yrittäjät, Päijät-Hämeen Yrittäjät, Kauppakamari ja Teollisuusseura. Keskustan kaupallisilta toimijoilta kerättiin arvokasta tietoa ja toiveita myös kaupalliseen visioon.

Keskustan asukkaat ja yrittäjät sekä muut toimijat tulevat nousemaan erityisen tärkeään osaan LIISU-tyon edetessä 2. vaiheen katukohtaiseen suunnitteluun.

Kustannusvaikutukset ja toteutusaikataulu

LIISU-ehdotuksen toimenpiteiden kustannukset jakautuisivat seuraavalle kymmenelle vuodelle liikenteellisten edellytysten sekä maankäytön muutosten vaatimassa toteutusjärjestyksessä. Vuoksenkadun kehäkatu järjestelyt tulisi toteuttaa ennen Harju-Lotilan alakoulukampuksen ja mahdollisen kaupunginsairaalan pysäköintilaitoksen toteuttamista. Keskustan uusi vaihtopysäkkialue voidaan toteuttaa Vuoksenkadun kehäkatualueen käyttöönoton jälkeen. Keskustan sisäisten järjestelyjen aikataulutus sovitaan LIISUn toisessa vaiheessa, kun suunnitellaan katukohtaisia järjestelyjä yhdessä alueen toimijoiden kanssa.

Kehäkatujen (Mannerheiminkatua lukuun ottamatta) ja kehän sisäpuolisten katujen kehittäminen sekä vaihtopysäkkialueen kustannusarvio asettuu haarukkaan 16–26 miljoonaa euroa riippuen suunnitteluratkaisuista ja katu ympäristön laatutasosta.

Toimenpiteillä voidaan saavuttaa taloudellisia hyötyjä. Joukkoliikenteen arvioidut säästöt ovat kymmenen vuoden aikana noin 5 miljoonaa euroa. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön kasvaminen sekä henkilöautoilun väheneminen LIISU2030 -työssä käytetyn tavoitelähtöisen mallin mukaan toisi kymmenessä vuodessa 60 miljoonan euron suuruiset hyödyt yhteiskunnalle aikuisten 20-74 vuotiaiden ikäluokassa fyysisen aktiivisuuden lisäyksen tuomien terveyshyötyjen ja ennenaikaisten kuolleisuuden vähenemisen myötä.

Kaupungin kehittämisinvestoinnit innostavat myös yksityisiin investointeihin. Toriparkin toteuttamisen tiedetään generoineen noin 100 miljoonan euron yksityiset täydennysrakentamisen

investoinnit. Myös katu ympäristön parantamistoimet ovat useiden tutkimusten mukaan nostaneet keskustan yritysten asiakasmääriä 20-40% ja liikevaihtoa 10-25%.

Toinen vaihe

Työn 2. vaiheessa päivitetään keskustan kehän sisäpuolella katukohtaiset suunnitelmat. Suunnitelmat kuvataan kaavoitus- ja katusuunnitelmaprosesseissa noudattaen vakiintuneita nähtävillä olo- ja osallistamiskäytäntöjä yhdessä asukkaiden, yrittäjien ja muiden toimijoiden kanssa. Suunnitelmat tuodaan poliittiseen käsittelyyn vaiheittain. Hyvän lähtökohdan kehittämiseksi antaa kaupallisen visioraportin ehdotukset kunkin kadun kaupallisesta luonteesta.

PÄÄTÖSKÄSITTELY

Keskustavisio 2030 ja Liikenteen ja liikkumisen tavoitetilä 2030 periaatelinjaukset on hyväksytty Kaupunginvaltuustossa 14.12.2020 seuraavin reunaehdoin:

1. Suunnittelussa huomioidaan eteläisen kehätien vaikutukset liikennemääriin. Kehätien vaikutukset arvioidaan elokuuhun 2021 mennessä. Tulokset ja sen mahdolliset vaikutukset suunnitelmiin tuodaan lautakunnan ja kaupunginhallituksen tietoon.
2. Elinkeinoelämän eri toimijoilta pyydetään lausunnot keskustan liikenne- ja liikkumissuunnitelmasta kevään 2021 aikana. Näin varmistetaan mahdollisimman positiiviset, pitkäkestoiset vaikutukset Lahden seudun sekä keskustan elinkeinoelämään, yritystoimintaan ja elinvoimaan. Tarkemmassa suunnittelussa tehdään täsmällisemmät, kohdekohtaiset yritysvaikutusten arvioinnit. Jokaisen kadun osalta kunkin kadun yrittäjät ovat mukana suunnittelussa.
3. Loviisankadun risteysalueen tarkempi suunnittelu keskustan kehän osana tarkentuu suunnittelun edetessä siten, että siitä muodostuu toimiva ja liikennettä sujuvasti ja luontevasti kehälle ohjaava etelästä päin tultaessa sekä molempiin suuntiin liikkussa.
4. Vuoksenkadun ratkaisu toteutetaan siten, että se on turvallinen koululaisille ja häiritsee mahdollisimman vähän asutusta.
5. Vesijärvenkadulle suunnitellun bussien vaihtopysäkkiratkaisun toteuttamisesta tehdään kevyillä ratkaisuilla toteutettava kokeilu sen jälkeen, kun henkilöautoliikenteelle on käytettävissä vaihtoehtoinen reitti.
6. Pysäköintilaitokset ovat osa keskustan visiota ja liikenteen ratkaisuja. Keskustan kehällä tai kehän sisällä toteutetaan tarvittava määrä pysäköintilaitoksia, jotka ohjaavat liikenteen kokonaissuunnittelun kehittämistä ja varmistavat osaltaan keskusta-alueen saavutettavuuden. Pysäköintilaitosvisio tuodaan päätettäväksi kaupunginhallitukseen. Suunnitelmat yksittäisistä pysäköintilaitoksista tuodaan erikseen lautakunnan päätettäväksi.
7. Keskustan saavutettavuutta henkilöautoilla ei heikennetä.
8. Keskustan liikennesuunnittelun seuraavassa vaiheessa aloitetaan tarkempi kohdekohtainen suunnittelu. Tässä yhteydessä päivitetään katukohtaiset suunnitelmat keskustan kehän sisäpuolella. Suunnitelmat kuvataan kaavoitus- ja katusuunnitelmaprosesseissa noudattaen vakiintuneita nähtävilläolo- ja osallistamiskäytäntöjä yhdessä asukkaiden, yrittäjien ja muiden toimijoiden kanssa. Kaikki suunnitelmat tuodaan erikseen ja vaiheittain asiaankuuluvien päätöselinten käsiteltäväksi.