

Hyvä kaupunki –työpaja

Lahti pyöräilykaupungiksi

15.11.2017

Kutsuttu ;

Kaikki valtuutetut

Kaupungin asiantuntijoita (elinvoima, liikenne, ympäristö)

Pyöräilyseurat ja -aktiivit

Työpajan tavoitteet ja YHTEENVETO



PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO



Työpajan tavoitteet ja ohjelma

- luoda yhteinen visio kehittämistyölle
- Työpajassa osallistujat ideoivat kaupunkiympäristöä paremmaksi. Tavoitteena on löytää uusia näkemyksiä ja ratkaisuja keskustan kaupunkiympäristön haastaviin suunnittelupulmiin ja yhteinen visio kehittämistyölle.
- Työpajassa paneudutaan erityisesti Vesijärvenkadun ja Karjalankadun kaupunkiympäristön kehittämiseen. Vesijärvenkatu on jatkossa tärkeä pyöräily-yhteys uudelle Niemen korkeakoulukampukselle. Miten sitä voitaisiin parantaa?



LAHTI PYÖRÄILYKAUPUNGIKSI -TYÖPAJA 15.11. KLO 16:00

Felmanni-kampus, (Kirkkokatu 27, 2 krs ArsCultura-tila)

Ohjelma

16.00	Kävely/ pyöräilykierto työpajan kohteisiin Kokoontuminen Felmannin pääoville (Kirkkokatu 27)
16:45	Tilaisuuden avaus, tervetuloa Lahden kaupunki
16:55	Kaupunkiliikenne muuttuu –mikä on ratkaisu? <i>Kestävän liikkumisen erityisasiantuntija, tekniikan tohtori Kalle Vaismaa, WSP FINLAND</i>
17:15	<i>Lahden keskustan liikenneverkko-suunnitelma pyöräilyn näkökulmasta Riitta Niskanen, Jukka Lindfors ja Kristiina Kartimo, Lahden kaupunki</i>
17:30	Lahden liikenneverkko -työpaja <ul style="list-style-type: none">- Keskustan pyöräily-yhteyden ja käveltyvyyden kehityskohdat- Pyöräily-yhteydet Niemen ja Paavolan uusille kampuksille
18:30	Tulosten yhteenveto ja yhteinen keskustelu
19:00	Työpaja ja varsinainen tilaisuus päättyy
19.00	Lahti pyöräilijöiden kaupungiksi -tapaaminen Tapaamisessa käydään läpi esimerkkejä pyöräilijöiden roolista eri kaupunkien pyöräilyn kehittämisessä ja mietitään yhdessä mahdollisuuksia kasvattaa pyöräilijöiden roolia Lahden päätöksenteossa. <i>Martti Tulenheimo ja Matti Koistinen, Pyöräiliitto</i>

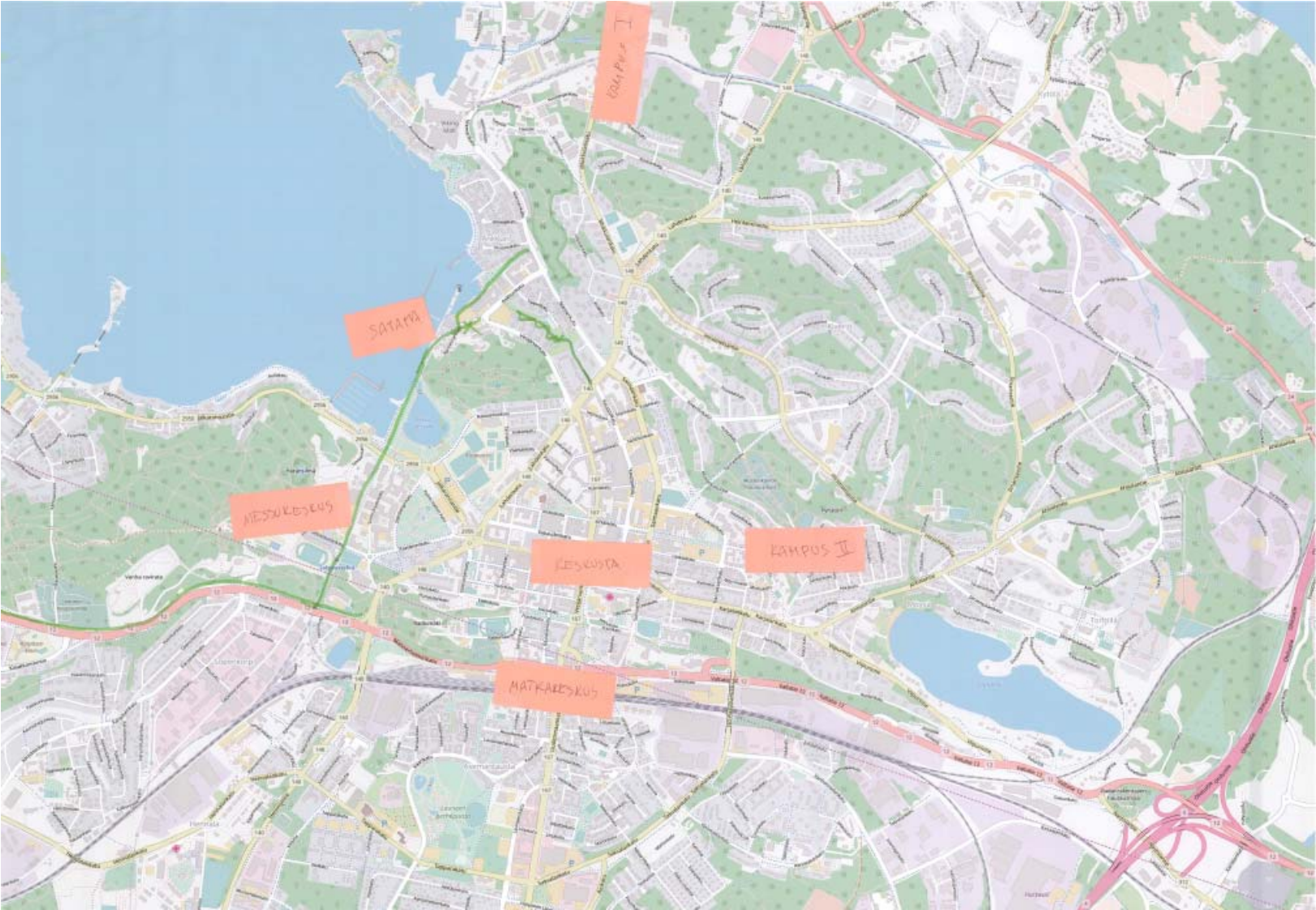
LAHTI



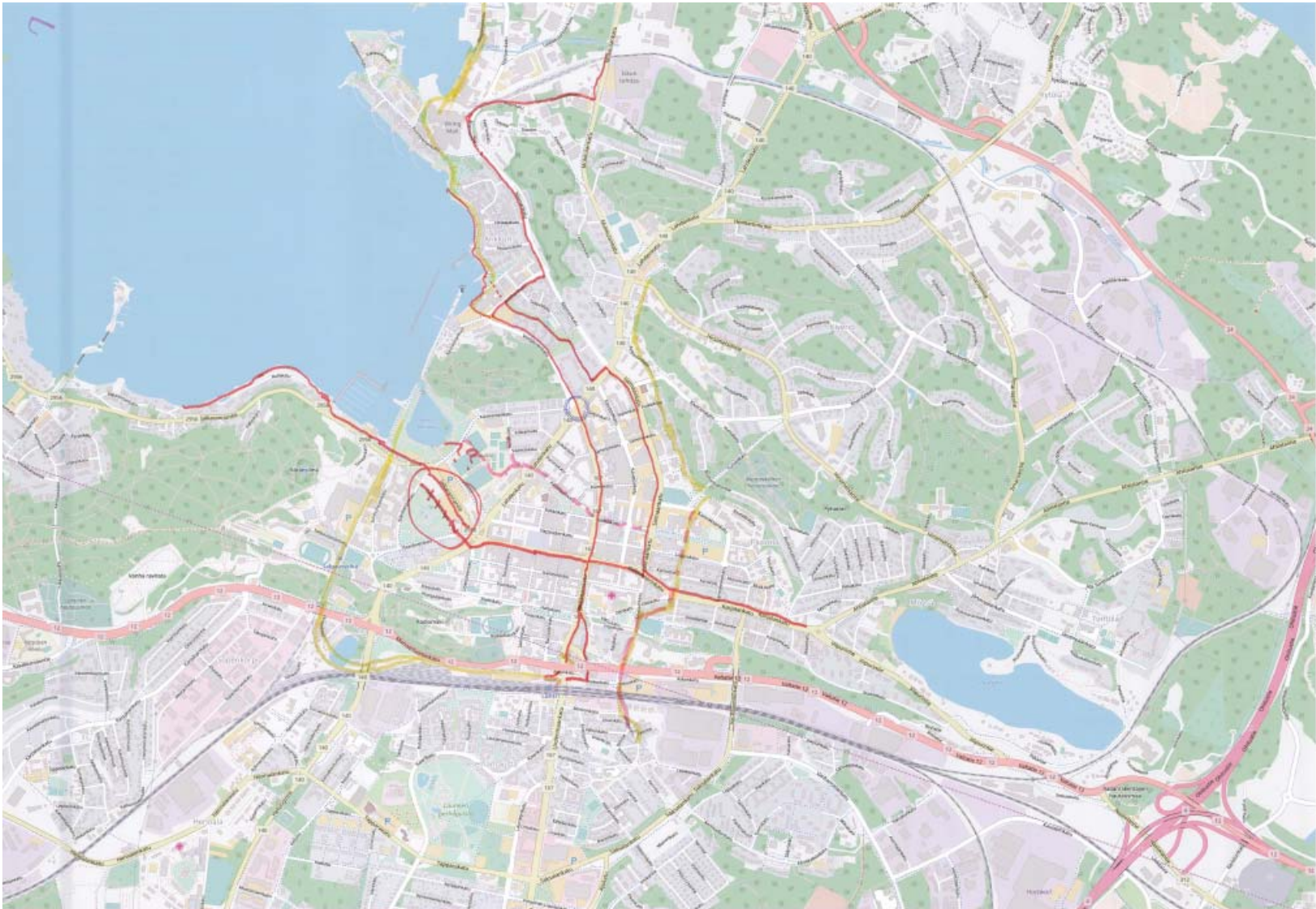
PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO



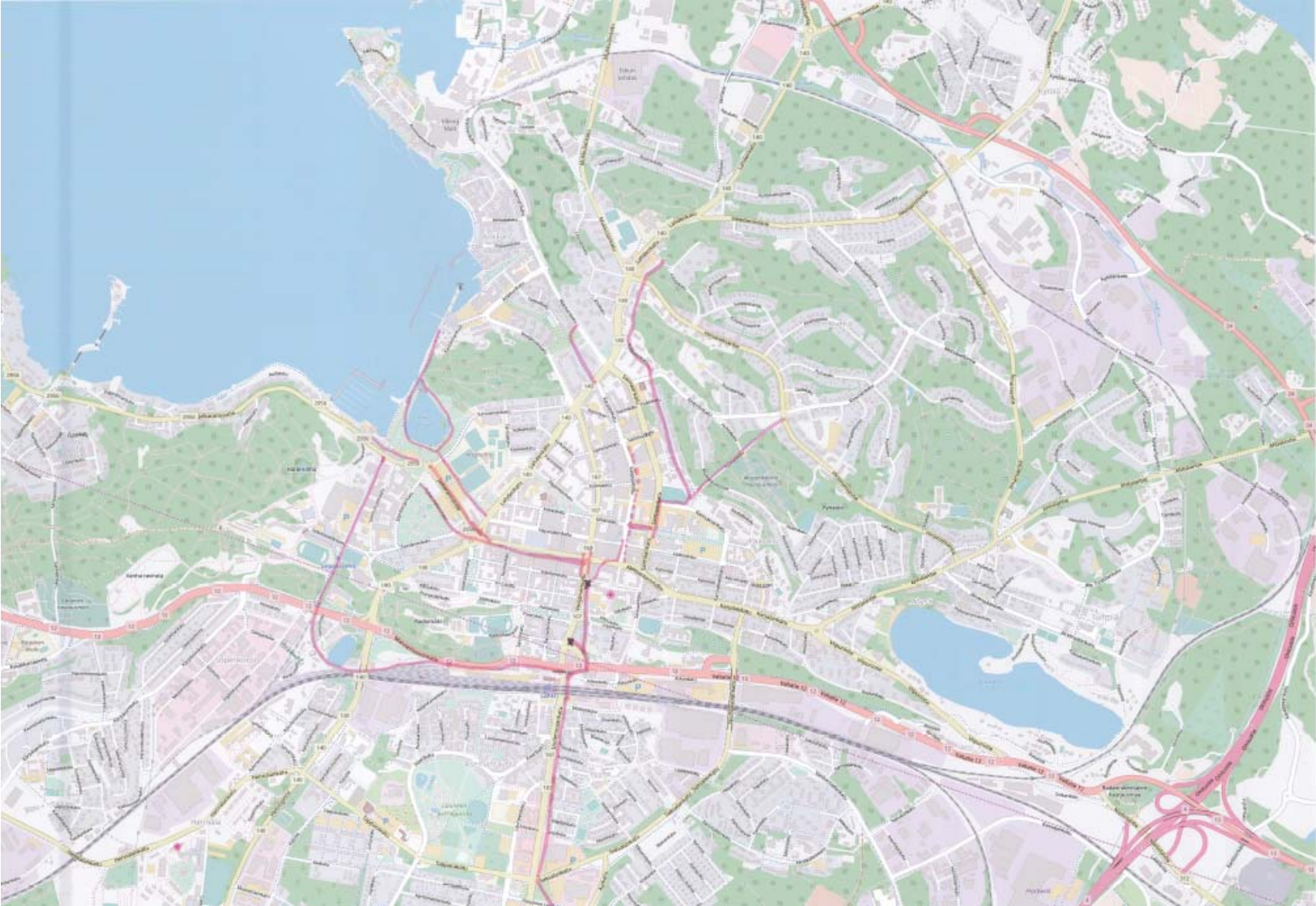
Kokonaisverkkokartat



Kokonaisverkkokartat



Kokonaisverkkokartat



Vesijärvenkatu visio 1

Tulevaisuuden visio ohitustien valmistuttua

1. Toteutetaan keskustan kehä: VT 12 – Hollolankatu – Lahdenkatu – Saimaankatu
 - Saimaankatu 1+1-kaistainen, muut 2+2-kaistaisia
 - Saimaankatu pidetään kapeana ja ohjataan pohjois–etelä-suuntainen autoliikenne läntistä reittiä (Lahdenkadun ja Hollolankadun ja VT 12:n kautta)
 - Teatteri ja kirjasto eivät näin jää erilleen vahvan liikennevirran taakse
 - Rakennetaan liittymä VT 12 – Saimaankatu
 - Muutetaan Hollolankadun ja VT 12:n liittymän ohjausta niin, että kääntyminen Hollolankadulta VT 12:a itään nopeutuu ja että liittymä kertoo ”visuaalisesti” kehätien suunnan
 - Varmistetaan hyvät yhteydet kehältä pysäköintitaloihin
2. Muodostetaan kävely- joukkoliikennevyöhyke välille Kauppatori – Aleksis - Trio
 - Kauppakeskittymä on tällöin kävelyaluetta
 - Vesijärvenkadusta saa hienon oleskelualueen
 - Kadulle tehdään pyöräily- ja joukkoliikenneväylät
 - Kadunvarsipysäköinti säilyy Vesijärvenkadun pohjois- ja eteläpäässä
3. Pohditaan kahta tunnelimahdollisuutta:
 - Johdetaan Aleksanterinkatu maan alle Saimaankadun länsipuolelta ja toteutetaan maanalainen yhteys Trion pysäköintihalliin
 - Toteutetaan tunneli Saimaankadun eteläosaan, jotta saadaan yhtenäinen harjupuistoalue Saimaankadun yli

Vaihe 1 kohti visiota: Kehittäminen nykytilanteessa (ennen ohitustien valmistamista)

- Muutetaan Vesijärvenkatu 1+1-kaistaiseksi, jolloin kadulle saa hyvät pyöräväylät mutta edelleen kadunvarsipysäköinti säilyy
- Paikallisjoukkoliikenteen hubin siirto Torilta Vesijärvenkadulle kannattaa pohtia



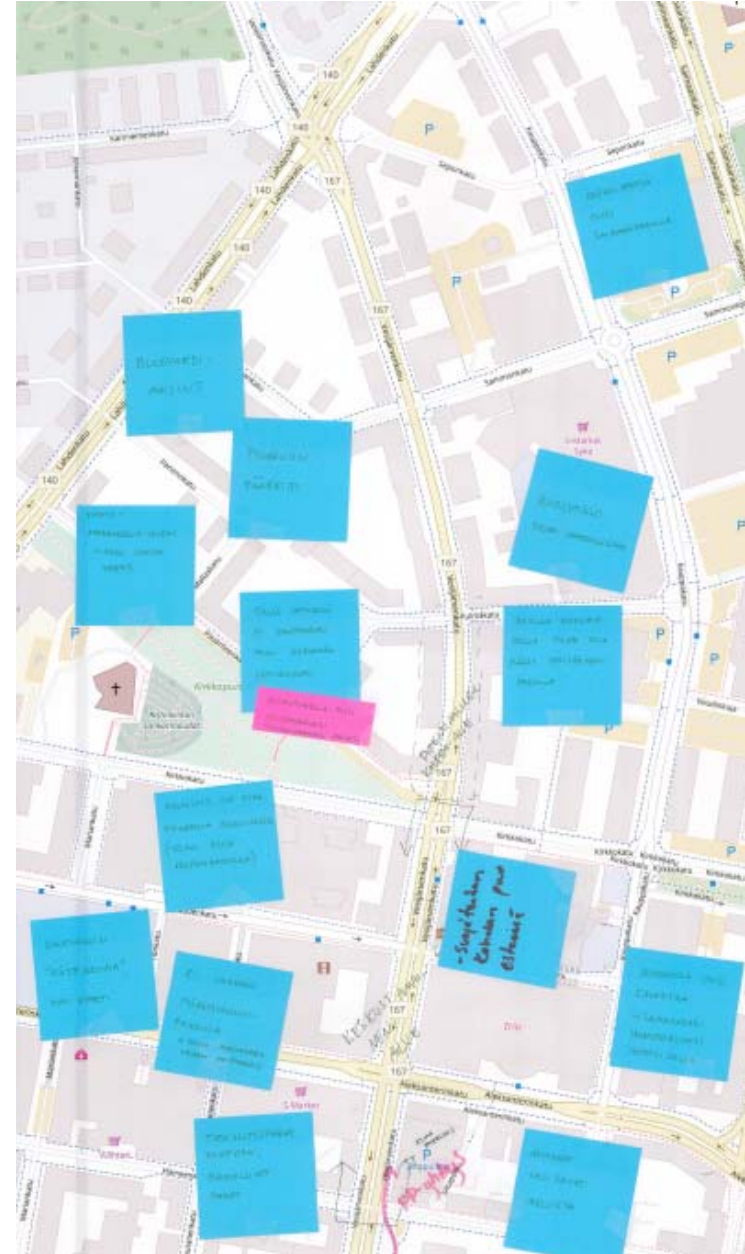
Vesijärvenkatu visio 2

Vesijärvenkadun nykytila

- Tällä hetkellä Vesijärvenkatu toimii ajoneuvoliikenteen kokoojakatuna, jossa kävelyn ja pyöräilyn mukavuus ei ole riittävällä tasolla.
 - Myös kadun ylittäminen paikkapaikoin hankalaa ja turvatonta jalankulkijoille.
- Kadulla on paljon erilaisia kivijalkaliikkeitä ja liikemix on hyvin erilainen viereiseen Kauppakatuun verrattuna.
- Katu on jakaantunut kolmeen osaan:
 - Kirkkokadusta etelän suuntaan keskustamainen katuympäristö
 - Kirkkokadusta Kulmakadulle potentiaalinen kauppa-alue
 - Kulmakadusta pohjoiseen asuinpainotteinen alue
- Jotta Vesijärvenkatua voisi kehittää, tulee läpiajoliikennettä ohjata muille kaduille
- Autojen pysäköintipaikkoja on hyvin tarjolla, mutta pyöräpysäköintipaikat puuttuvat käytännössä kokonaan.
- Kadun asukkaat ovat valittaneet melusta, jota ajoneuvoliikenne aiheuttaa.

Vesijärvenkadun kehittäminen

- Vesijärvenkatu on yksi ensimmäisistä kaduista, jotka Lahteen tuleva näkee. Sen tulisi olla **kaupungin näyteikkuna**, joka aiheuttaa wau-efektin: Näinkö hienoa Lahdessa on?
- Katu voisi toimia pyöräilyn pääreitteinä, kunhan kävely- ja pyöräliikenne saataisiin erotettua toisistaan.
 - Sujuva yhteys matkakeskukselta rantaa kohti.
- Kadun kehittämisessä tulee huomioida yrittäjien toimintaedellytykset ja esimerkiksi huoltoajon mahdollistaminen.
- Voisiko katu toimia bulevardityyppisenä?



Kirkkokatu

Tärkein pyöräily-yhteys lännestä ennen Karjalankadun olosuhteiden parantamista

Toteutetaan Kirkkokadulle jalankulusta eroteltu pyöräyhteys

- Vaihtoehtoina 1-suuntaiset pyöräkaista molemmin puolen katua tai 2-suuntainen pyörätie kadun eteläreunaan
- Kadunvarsipysäköintipaikoista voidaan luopua ainakin kadun eteläreunalla, sillä Trion ja Hansan hallipysäköinti lähellä
- Ahtialasta Kirkkokatu on ennen Karjalankadun pyöräilyn olosuhteiden parantamista tärkein kehitettävä pyöräily-yhteys. Tällä hetkellä Ahtialasta tulee hyvä pyörätie Metsolanraittia keskustaan mutta Kirkkokadulla pyöräily on suuren jalankulkijamäärän vuoksi hankalaa

Joukkoliikenteen siirtäminen Vapaudenkadulle

- Vapaudenkadu välillä Aleksanterinkatu – Saimaankatu ei ole viihtyisää ympäristöä jalankulkijalla eikä katu ole kovin hyvin pyöräiltävissä.
- Katu varjoisa
- Kirkkokatu jäisi tällöin hiljaisemmaksi ja olisi viihtyisämpi kävellen ja pyöräillen katua käyttäville

Lisätään pyöräpysäköintiä

- Kirkkokadun pohjoisreunaan voisi uuden kaavan myötä lisätä pyöräparkkeja
- Pyöräparkkeja lisätään Kirkkokadun ja Vesijärvenkadun kulmaan



Karjalankatu



Karjalankatu

Liikennekatu miellyttävämmäksi

Liikkuvaa autoliikenteeltä tilaa pois

- Säilytetään pysäköintimahdollisuuksia, mutta vähennetään kadun ajokaistoja ainakin Laaksokatu-Oikokatu välillä
- Kaistojen tiputtaminen kahteen mahdollistaa keskisaarekkeen poistamisen kadulta ja vapauttaa näin tilaa
- Nopeuksien alentaminen osa keinovalikoimaa
- Yksisuuntaiset pyöräkaistat kadun molemmille puolille
- Iso-Paavolankadun risteys on suunnittelun näkökulmasta hyvin haastava ja se tulee miettiä tarkkaan.

Viipurintien risteys

- Pyöräily-yhteys Metsolanraitille Viipurintieltä vaatii parannusta



Vapaudenkatu

Yhteenvedo keskusteluista

Vapaudenkadun funktion ollessa erityisesti joukkoliikennepainotteinen, pyöräliikenteen kannalta erityisen suuri puute on, ettei katua pääse pyörällä kuin toiseen suuntaan ja toiseenkin suuntaan vain jakamalla kadun bussien kanssa. Tämä on ongelmallista sikäli, että pyöräily ohjautuu jalkakäytävälle.

Vapaudenkadulta vapautuisi arvokasta katutilaa muihin, tehokkaampiin käyttötarkoituksiin, mikäli osa kadun pysäköintipaikoista poistettaisiin. Vaihtoehtoisesti osan pysäköintipaikoista voisi jättää kadulle määrittämällä ne pelkästään lyhyttä asiointipysähtymistä varten.

Osa vapautuvasta katutilasta voidaan ottaa muuhunkin käyttöön kuin liikennettä varten – esimerkiksi terassit sopisivat osaksi vuotta Vapaudenkadulle hyvin. Tällöin vapautuva katutila voisi olla myös osan vuodesta edelleen pysäköintikäytössä silloin, kun terassit eivät luontevasti ole käytössä.

Tulevaisuuden visio

1. Poistetaan kaikki pysäköintipaikat Vapaudenkadulta

- Ohjataan kaikki Vapaudenkadun pysäköinti torin alle kokonaan
- Varmistetaan hyvät yhteydet torin pysäköintitiloihin
- Kaikki vapautuva katutila saadaan tehokkaaseen liikennekäyttöön
- Mahdollistaa pyöräliikenteen erotetut väylät molemmille puolille katua yksisuuntaisesti

2. Muutetaan Vapaudenkadun pysäköintijärjestelyitä osittain

- Poistetaan kaikki Vapaudenkadun vinopysäköintipaikat
- Säilytetään osa paikoista muuttamalla ne suorapysäköintipaikoiksi
- Osa vapautuvasta katutilasta saadaan tehokkaaseen liikennekäyttöön
- Mahdollistaa pyöräliikenteen erotetun väylän toiselle puolelle katua bussien ajosuuntaa vastaan
- Säilytettävät suorapysäköintipaikat määritetään lyhyttä asiointipysähtymistä varten

3. Harkitaan osan katutilasta käyttämistä terasseja varten

- Pop up –tyyppiset terassiratkaisut olisivat mahdollisia osan vuodesta pysäköinnin vaihtoehtona

