



Liikennepoliittiset linjaukset

2013 20.12.2012

kh 9.5.2011
kv 16.5.2011

LAHTI



Sisältö

Johdanto	1
LAHDEN KAUPUNGIN STRATEGIA 2025 (KV 11.4.2011)	2
LIIKKENEPOLIITTISET PÄÄMÄÄRÄT	5
LIIKKENEPOLIITTISET LINJAUKSET JA TAVOITTEET	6
1. Yhdyskuntarakenne ja liikenne	6
2. Liikenteen ja liikkumisen hallinta.....	8
3. Kävely ja pyöräily	10
4. Joukkoliikenne.....	12
5. Keskustan liikenneympäristön kehittäminen	14
6. Liikenneverkkojen kehittäminen.....	16

Kuvat:

Andreas Schödel, Freiburg Garten und Tiefbauamt

Lahden kaupunki

Liikennevirasto

Nordregio

Poliisi

Seppo Karppinen, Sito Oy

Trafix Oy

VR Yhtymä Oy

Ramboll



Johdanto

Kaupungin strategia on valtuuston tahdonilmaisu siitä, miten kaupunkia ja sen organisaatiota halutaan kehittää tulevaisuudessa. Liikennepoliittiset linjaukset on strategiaan perustuva seuraavan tason suunnitelma, jonka tarkoitus on täsmentää ja havainnollistaa strategiaa. Se koostuu päämääristä sekä linjauksista ja tavoitteista. Liikennepoliittisista linjauksista päättää valtuusto. Ohjelma tarkistetaan valtuustokausittain ja useamminkin, jos strategian muuttuminen tai muu syy sitä vaatii. Ensimmäinen ohjelma laadittiin vuoden 2010 aikana, ja valtuusto hyväksyi sen toukokuussa 2011. Nyt se on päivitetty vastaamaan kaupungin uusinta strategiaa.

Liikennepoliittiset linjaukset ohjaavat liikennejärjestelmän suunnittelua, rakentamista ja ylläpitoa sekä liikenteen ja liikkumisen hallintaa. Liikennepoliitiikka, yleiskaavoitus ja keskustan kehittämisen suunnittelu ovat kiinteässä vuorovaikutuksessa keskenään.

Keskeinen strategiaan perustuva liikennepoliittinen linjaus on, että siellä, missä liikenne ruuhkautuu tai eri tavoin liikkuvien edut ovat muutoin ristiriidassa keskenään, etusijalle laitetaan kestävätkä liikkumismuodot: kävely, pyöräily ja joukkoliikenne. Tätä linjausta noudattaen liikennepoliittinen ohjelma on pyritty laatimaan yksiselitteiseksi ja sellaiseksi, että se helpottaa päätöksentekoa ohjaamalla valintoja kaupungin strategian mukaiseksi.

LAHDEN KAUPUNGIN STRATEGIA 2025 (KV 11.4.2011)

Kaupungin arvot ja toimintaperiaatteet

Kaupungin arvot ja toimintaperiaatteet ovat yhteisiä käsityksiä siitä, mikä meille on tärkeää ja arvokasta. Ne ohjaavat kaupungin päätöksentekoa ja koko organisaation toimintaa. Visio ilmaisee tulevaisuuden tahtotilan, jota kohti kaupungin halutaan kehittyvän.

Arvostamme

- alueen elinvoimaisuutta ja kilpailukykyä
- uusia toimintatapoja ja ratkaisuja
- terveellistä, turvallista ja viihtyisää asumisen ja elämisen paikkaa
- ympäristöystävällisyyttä
- asukkaistaan ja henkilöstöstään välittävää yhteisöä
- asukkaiden hyvinvointia
- tasa-arvoa ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden edistämistä

Visio

- *"Lahti on houkutteleva ja elinvoimainen ympäristökaupunki."*





Strategiset päämäärät ja menestystekijät

Strategiset päämäärät ovat visiosta johdettuja pitkän aikavälin tavoitteita. Ne kertovat mitä visiolla tarkoitetaan, minkä halutaan muuttuvan ja mihin suuntaan kehitystä ohjataan.

Ratkaisevat menestystekijät ovat asioita, joissa Lahden kaupungin täytyy onnistua strategisten päämäärien ja vision saavuttamiseksi ja jotka vaikuttavat pitkällä aikavälillä ratkaisevasti kaupungin menestymiseen. Menestystekijöiden kautta kaupunki suuntaa resursseja, suunnittelee toimenpiteitä sekä arvioi strategian toteutumista.

Liikennepoliittikkaa ohjaavat seuraavat strategiset päämäärät ja ratkaisevat menestystekijät:



A1) Kehitetään keskusta-alueen vetovoimaa ja asuinympäristöjen viihtyisyyttä

- *Ydinkeskustaan toteutetaan laaja kävelykeskusta*
- *Ydinkeskustan liikennejärjestelyissä etusijalla jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne*
- *Vähennetään kadunvarsipysäköintiä ydinkeskustassa*
- *Ympäristö- ja muotoilupainotus näkyy katutilassa.*
- *Aseman seudulle rakennetaan matkakeskus*

B2) Kehitetään tiivistä, kestävästä kehityksen mukaista yhdyskuntarakennetta sekä erinomaista julkisen ja kevyen liikenteen järjestelmää.

- *Lahden kaupunki kehittää:*
- *yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää kevyen ja julkisen liikenteen ehdoilla. Uutta asuinrakentamista keskitetään keskustaan ja hyvien liikenneyhteyksien varrelle.*
- *keskusta-alueita ensisijaisesti jalankulun ja pyöräilyn alueena. Tavoitteena on henkilöautoliikenteen väheneminen.*

Kestävä kehitys edellyttää muutoksia myös asukkaiden elämäntavoissa ja alueen yritysten toimintatavoissa. Tätä tarkoitusta varten kaupunki ohjaa asukkaita ja muita alueen toimijoita toimimaan ympäristöystävällisesti.

LIIKENNEPOLIITTISET PÄÄMÄÄRÄT

Kaikki lahtelaiset voivat

tehdä tarvittavat arjen matkat



kokea olonsa turvalliseksi liikenteessä ja liikenneympäristössä



elää ympäristössä, jonka puhtautta ja viihtyisyyttä liikenne ei pilaa



asua ja toimia liikenneympäristössä, joka tukee heidän hyvinvointiaan ja arjen sujuvuutta



LIIKENNEPOLIITTISET LINJAUKSET JA TAVOITTEET

1. Yhdyskuntarakenne ja liikenne

a) *Strategiset päämäärät ja ratkaisevat menestystekijät* (KV 11.4.2011)

Tavoitteena on tiivis kestävän kehityksen mukainen yhdyskuntarakenne.

Tavoitteena on tiivistää ja kehittää yhdyskuntarakennetta julkisen ja kevyen liikenteen ehdoilla.

Tavoitteena on henkilöautoliikenteen väheneminen.

Tavoitteena on kehittää asukkaiden viihtyisyyttä, terveyttä ja hyvinvointia edistävää elinympäristöä.

b) *Haasteet*

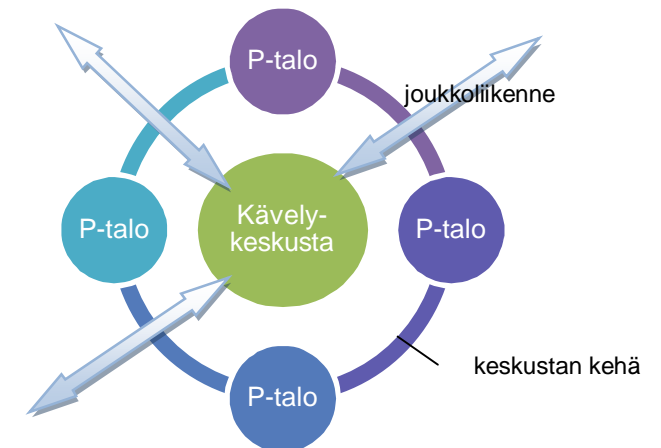
- Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisen parantaminen
- Yhdyskuntarakenteen hajautuminen ja kasvavan liikenteen aiheuttamat haitat
- Palveluiden järjestäminen niin, että ne ovat saavutettavissa myös jalan, pyöräillen tai joukkoliikennevälineillä
- Erilaisten intressien, monien toimijoiden, yksityisen maanomistuksen ja viranomaisvaatimusten yhteensovittaminen maankäytön suunnittelussa
- Liikenteelle ja liikkumiselle kaavoissa osoitettavien aluevarauksen oikea mitoitus pitkällä aikavälillä ja muuttuvissa olosuhteissa

c) *Toimintalinjaukset ja tavoitteet*

Yhdyskuntarakenne suunnitellaan niin, että se edistää kestävästä liikkumisesta ja että se mahdollistaa ympäri vuoden toimivat, turvalliset ja viihtyisät jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytävät asuinalueilta palveluihin. Uutta rakentamista osoitetaan ensisijaisesti nykyisen yhdyskuntarakenteen sisään, sitä täydentäen ja tiivistäen sekä hallitusti laajentaen.

Keskustavyöhykkeellä yhdyskuntarakenne suunnitellaan jalankulkua ja pyöräilyä suosivaksi. Keskustaa ympäröivällä vyöhykkeellä yhdyskuntarakennetta kehitetään niin, että keskusta on asuinalueilta helposti saavutettavissa joukkoliikenteellä ja keskustan kehä henkilöautolla. Yhdyskuntarakennetta tiivistetään joukkoliikenteen akseleiden varrella.

Raskasta liikennettä aiheuttava maankäyttö sijoitetaan pääväylien varteen tai siten, ettei siitä aiheudu asuinalueille haitallista liikennettä.





2. Liikenteen ja liikkumisen hallinta

a) *Strategiset päämäärät ja ratkaisevat menestystekijät* (KV 11.4.2011)

Tavoitteena on henkilöautoliikenteen väheneminen.

Tavoitteena on erinomainen julkisen ja kevyen liikenteen järjestelmä.

Tavoitteena on pienentää alueen kasvihuonekaasupäästöjä.

b) *Haasteet*

- Ajantasaisen liikennetiedon hyödyntäminen
- Ruuhkahuippujen madaltaminen
- Nopeusrajoitusten noudattaminen

c) *Toimintalinjaukset ja tavoitteet*

Liitytään valtakunnallisen liikennetietopalvelun piiriin ajantasaisen tilannekuvan saamiseksi liikennejärjestelmästä ja tiedon välittämiseksi edelleen käyttäjille. Navigointilaitteista saatavaa hyötyä tuetaan toimittamalla tiedot liikenneympäristön muutoksista palveluntuottajille mahdollisimman nopeasti.

Joukkoliikenteessä otetaan käyttöön Internetissä, matkapuhelimissa ja tärkeillä pysäkeillä toimiva reaaliaikainen aikataulutiedotus. Sijoitetaan lisää aikataulunäyttöjä palvelukeskittyisiin.

Ruuhkahuipuista informoidaan työnantajia ja työntekijöitä. Ruuhkahuippuja voidaan madaltaa työaikoja sekä koulujen ja päiväkotien alkamisaikoja porrastamalla.

Liikkuminen keskustan kehällä ja ajo pysäköintilaitoksiin järjestetään sujuvaksi tehokkaan liikennevalo-ohjauksen ja sähköisen opastusjärjestelmän avulla. Painotetaan esteettisen kaupunkiympäristön yhteensovittamista liikenteen vaatimusten kanssa.

Liikennevalo-ohjauksen noudattamista tehostetaan kamera-valvonnalla ja nopeusrajoitusten noudattamista siirrettävällä nopeusvalvontalaitteistolla



3. Kävely ja pyöräily

a) *Strategiset päämäärät ja ratkaisevat menestystekijät* (KV 11.4.2011)

Tavoitteena on erinomainen kevyen liikenteen järjestelmä.

Tavoitteena on tiivistää ja kehittää yhdyskuntarakennetta julkisen ja kevyen liikenteen ehdoilla.

Tavoitteena on kehittää asukkaiden viihtyisyyttä, terveyttä ja hyvinvointia edistävää elinympäristöä.

Tavoitteena on pienentää alueen kasvihuonekaasupäästöjä.

b) *Haasteet*

- Pyöräilyn lisääminen
- Pyöräväylien järjestäminen, etenkin keskustassa
- Jalkakäytävien ja pyöräteiden talvihoito

c) *Toimintalinjaukset ja tavoitteet*

Otetaan pyöräilyn hierarkkinen tavoiteverkko maankäytön suunnittelun, väylien toteuttamisen, kunnossapidon ja rahoituksen lähtökohdaksi.

Tavoitteena on pyöräilyn kulkutapaosuuden kaksinkertaistaminen. Liikenteen ristiriitatilanteissa asetetaan kävely ja pyöräily etusijalle.

Asuinalueiden kadut mitoitetaan kapeiksi ja niillä käytetään nopeusrajoitusta 30 km/h pyöräilijän ja jalankulkijan turvalli-

suuden parantamiseksi. Vanhoilla asuinalueilla jalankulkijan ja pyöräilijän asemaa parannetaan muuttamalla katutilaa niin, että se edistää alhaista ajonopeutta.

Turvataan asuinalueilta suorat, viihtyisät, turvalliset ja ympäri vuoden toimivat pyörätiet keskustaan. Pääpyöräreitit merkitään etuajo-oikeutetuksi autoliikenteeseen nähden, ellei liikennevalo-ohjausta ole. Jalankululle on omat reittinsä. Mo-poilla ajetaan ajoradalla.

Siellä, missä pyöräillään ajoradalla, varataan liikennevalo-ohjatuissa risteyksissä pyöräilijöille odotustila ennen pysäytysviivaa (pyörätasku) kääntymisen helpottamiseksi.

Matkakeskuksessa sekä kauppa-, työpaikka- ja palvelukeskitymissä varataan riittävästi tilaa pyöräpysäköinnille. Pitkäkestoinen pyöräpysäköinti tehdään säältä suojatuksi, turvaliseksi ja helposti saavutettavaksi.

Jalankulun ja pyöräilyn pääväylät aurataan ensimmäisenä ja hoidetaan talvella niin, että kävely ja pyöräily on sujuvaa ja turvallista. Lisätään väylien sulana pitämistä siellä, missä jätelämpöä, esimerkiksi kaukolämmön paluulämpöä, on käytettävissä.

Toteutetaan pyöräteiden Internet-pohjainen reittipalvelu ja pyörätiekartta siten, että niistä löytyy tieto mm. reittiosan päällysteestä, mäkisyydestä ja ajoradalla pyöräiltäessä pientareen leveydestä. Järjestetään kampanjoita pyöräilyn lisäämiseksi.



4. Joukkoliikenne

a) Strategiset päämäärät ja ratkaisevat menestystekijät (KV 11.4.2011)

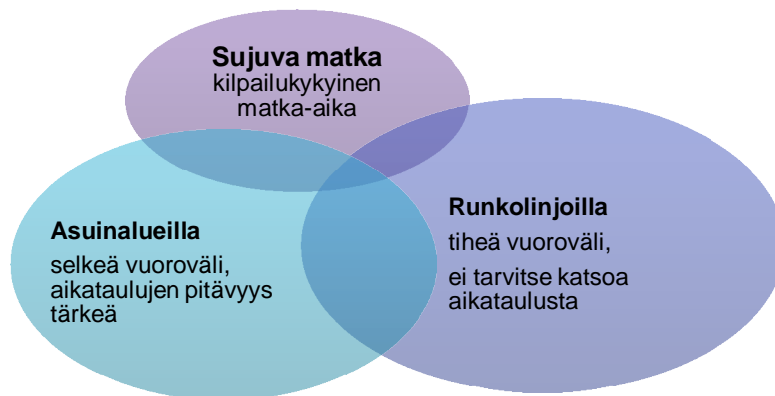
Tavoitteena on erinomainen julkisen liikenteen järjestelmä. Yhdyskuntarakennetta tiivistetään ja kehitetään julkisen liikenteen ehdoilla.

Tavoitteena on henkilöautoliikenteen väheneminen.

Tavoitteena on pienentää alueen kasvihuonekaasupäästöjä.

b) Haasteet

- Vakiokäyttäjämäärien lisääminen ja uusien käyttäjäryhmien mukaan saaminen
- Kilpailukyvyyn lisääminen henkilöautoliikenteeseen nähden



c) Toimintalinjaukset ja tavoitteet

Tavoitteena on joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kaksinkertaistaminen.

Joukkoliikennejärjestelmä suunnitellaan siten, että sen käyttäminen on helppoa, esteetöntä ja edullista. Bussiliikenteen matka-ajan ja vuorovälin on oltava kilpailukykyinen henkilöautoliikenteen kanssa. Reitit suunnitellaan siten, ettei matka-aika veny liikaa henkilöautoon verrattuna.

Kehitetään yhdessä muiden toimijoiden kanssa valtakunnallista maksu- ja lippujärjestelmää. Lipputukea suunnitellaan vakiokäyttäjille, mm. työ- ja koulumatkoihin käytettäviin kausi- ja sarjalippuihin siten, että vakiokäyttäjän on edullisempaa tulla keskustaan bussilla kuin omalla autolla.

Joukkoliikenteen kaluston on oltava korkeatasoista. Kalustossa kiinnitetään huomiota sisätilojen esteettömyyteen, käytettävyyteen ja viihtyisyyteen. Kaluston on oltava vähäpäästöistä ja hiljaista.

Joukkoliikennekäytävien varrelle varataan kaistat busseille sekä toteutetaan korkeatasoisia pysäkkijärjestelyitä ja katoksia.

Pysäkkien reaali-aikaiset aikataulut ja liikennevalojen joukkoliikenne-etuisuudet toteutetaan bussien paikannukseen perustuvilla järjestelmillä. Tällöin liikennevalojen etuisuudet voidaan antaa vain etuisuutta tarvitseville ja etuisuudet voidaan lopettaa heti kun bussi on poistunut risteysalueelta.



Valo-
etuudet

Hybridi-
kalusto

Matkus-
tajainfo

Valoisat
pysäkit

Pysäkit
valaistu

Kalusto,
pysäkit
= Brändi

Esimerkinä Kansas Cityn BRT-linja, jonka ominaispiirteitä on mainittu keltaisissa ympyröissä.



5. Keskustan liikenneympäristön kehittäminen

a) *Strategiset päämäärät ja ratkaisevat menestystekijät* (KV 11.4.2011)

Tavoitteena on vetovoimainen ja houkuttelevaksi kehittyvä keskusta-alue.
Tavoitteena on erinomainen julkisen ja kevyen liikenteen järjestelmä.
Tavoitteena on henkilöautoliikenteen väheneminen.

b) *Haasteet*

- Liikenneperäisten häiriöiden vähentäminen keskustassa
- Pyöräreittien järjestäminen keskustan läpi
- Esteettömyys
- Erilaisten intressien yhteensovittaminen
- Toimiva huoltoliikenne

c) *Toimintalinjaukset ja tavoitteet*

Keskustan vilkkaimmat jalankulkualueet muutetaan kävelyalueiksi. Kävelyalueilla pyöräily tapahtuu jalankulun ehdoilla.

Toteutetaan keskustan kehä, jonka varrella olevat pysäköintilaitokset on helposti saavutettavissa henkilöautolla. Liikenne järjestetään niin, ettei keskustan läpiajo yksityisautolla ole mahdollista. Keskustan nopeusrajoitukseksi asetetaan 30 km/h.

Keskustan läpiajoväylänä toimivan Vesijärvenkadun henkilöautoliikenne ohjataan keskustan kehälle.

Kaikista tulosuunnista opastetaan ajantasaisesti pysäköintilaitoksiin. Kadunvarsilla sallitaan vain asukas pysäköinti ja lyhytaikainen asiointipysäköinti. Pysäköintitaloissa taksa on edullisempi kuin kadunvarsipysäköinnissä. Toriparkin lisäksi rakennetaan keskustaan läntistä tulosuuntaa palveleva pysäköintitalo.

Uudisrakentamisen tarvitsemat pysäköintipaikat osoitetaan keskustan kehän sisäpuolella ja Paavolan alueella pysäköintilaitoksiin. Pysäköintilaitosten rakentaminen ja ylläpito rahoitetaan velvoiteautopaikkojen myynnillä sekä asiakkaita perittävillä pysäköintimaksuilla.

Huoltoajo sallitaan vain tiettyinä aikoina. Huoltoliikenteelle osoitetaan omia purku- ja lastauspaikkoja. Raskaita ajoneuvoyhdistelmiä ei sallita keskustan kehän sisäpuolella ilman erityistä lupaa.

Esteettömyys on keskeinen suunnitteluperiaate keskustassa. Muotoilu otetaan myös liikenneympäristössä vahvasti huomioon.

Matkakeskukseen on hyvät kauko- ja paikallisliikenneyhteydet. Matkakeskuksen yhteyteen varataan riittävästi liityntäpysäköintitilaa henkilöautoille ja pyörille.





6. Liikenneverkkojen kehittäminen

a) *Strategiset päämäärät ja ratkaisevat menestystekijät* (KV 11.4.2011)

Tavoitteena on vetovoimainen ja houkuttelevaksi kehittyvä keskusta-alue sekä ympäristökaupungin viihtyisä ja terveellinen ympäristö.

Tavoitteena on erinomainen julkisen ja kevyen liikenteen järjestelmä.

Tavoitteena on henkilöautoliikenteen väheneminen.

Tavoitteena on pienentää alueen kasvihuonekaasupäästöjä.

Vahvuutena on kaupungin sijainti osana metropolialuetta sekä hyvät liikenneyhteydet sekä sijainti kasvavan Pietarin vaikutusalueella.

b) *Haasteet*

- Rahoitus
- Suunnitelmien hyväksyttävyyys

c) *Toimintalinjaukset ja tavoitteet*

Asuinalueiden liikenneväylät suunnitellaan turvallisuuden ja viihtyisyyden näkökulmasta ja jalankulkua ja pyöräilyä suosien.

Päätieverkkojen ruuhkautuessa ohjataan liikennettä korvaaville reiteille investointien välttämiseksi ja myöhentämiseksi.

Kiirehditään valtion toimenpiteitä seuraavien kaupungille tärkeiden ulkoisten yhteyksien rakentamiseksi

- Eteläinen kehätie (VT12)
- Valtatie 12 Lahdesta itään
- Eteläinen sisääntulotie (MT 167)

Uusien rautatieyhteyksien osalta pidetään tärkeänä, että maankäytöllisesti varaudutaan mahdollisiin uusiin ratayhteyksiin Lahti-Heinola- Mikkeli, Lahti-Hämeenlinna ja Lahti-Heinola-Jyväskylä. Näiden yhteyksien toteutuminen riippuu pitkälti valtakunnallisista ja Lahden ulkopuolisista tekijöistä. Kaupunki on valmis osallistumaan hankkeisiin, joilla näiden yhteyksien edellytyksiä selvitetään.

