

LAHTI

KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMINEN JA TURVALLISUUDEN PARANTAMINEN

– SUUNNITTELUPÖYDÄLTÄ KÄYTTÖYMPÄRISTÖÖN



YLEISKAVALUONNOKSEN AUDITOINTI: SELOSTUS

Pyöräily ja kävely näkyvät omina liikennemuotoinaan kaavaselostuksessa erittäin hyvin kautta linjan. Alla on yhdisteltyjä otteita kaavaselostuksen tekstiosuuksista.

- o Vuonna 2030 kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteenlaskettu kulkumuoto-osuus on yli 50 %. Yhdyskuntarakenne, kaupunkiympäristö ja palveluverkko houkuttelevat kävelemään, pyöräilemään ja käyttämään joukkoliikennettä. Työ- ja koulumatkat liikutaan tavallisesti kävellen, pyörällä tai linja-autolla. Yli 10 % autoilijoista on ryhtynyt kävelemään, pyöräilemään tai liikkumaan julkisilla työ- ja asiointimatkinsa.
- o Lahden keskustan ja Rakokiven monipuoliset palvelut ovat kaupunkilaisten saavutettavissa jalan, pyörällä tai julkisilla kulkuvälineillä. Isommille ostoksille mennään keskustaan, ostoskeskukseen tai hypermarkettiin, joihin pääsee myös entistä helpommin pyörällä tai linja-autolla. Keskustaan pääsee aiempaa sujuvammin kaupunginosista myös pyörällä viihtyisiksi ja turvallisiksi kehitettyjä pyöräilyn pääreittejä pitkin. Myös keskustan läpi pääsee pyöräilemään sujuvasti, helposti hahmottuvia ja yhtenäisiä pyöräilypainotteisia reittejä pitkin. Kaupunkivyöhykkeellä arkipäivän palvelupisteet on mahdollista saavuttaa kävellen tai pyörällä, muut palvelupisteet ovat hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä. Paavolan kampusalueelle pääsee parhaiten kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä, sillä kampusalueen liikennettä on rauhoitettu katkaisemalla autojen läpiajoliikenne Kannaksenkadulla.
- o Jalankulun ja pyöräiliikenteen väylien turvallisuuden ansiosta kaikenikäisiä kaupunkilaisia on kannustettu liikkumaan joko jalan tai pyörällä. Verkoston suunnittelussa on otettu huomioon erityisesti lasten turvalliset koulumatkat. Päiväkotit, alakoulu ja lähikauppa ovat turvallisen kävely-, pyöräily- tai bussimatkan päässä kodista. Asuinalueiden liikenneturvallisuutta on parannettu rakentamalla tonttikaduista viihtyisiä pihakatuja, hillitsemällä ajonopeuksia kokoojakatuverkoston suunnittelulla ja suunnittelemalla viihtyisää kävely- ja pyöräily-ympäristöä.
- o Pyöräilyinfrastruktuurin laadulla on merkittävä vaikutus pyöräilyn määrään ja liittyy erityisesti liikenneturvallisuuden lisääntymiseen.
- o Vuonna 2030 Lahdessa on toteutettu pyöräilyn tavoiteverkko, joka kattaa pääreitit, aluereitit ja perusverkon. Pyöräilyn infrastruktuuri ja liikenteen ohjaus houkuttelee hyppäämään pyörän satulaan. Pääreiteillä pyöräiliikenne on näkyvästi eroteltu autoliikenteestä ja jalankulusta. Pyöräilyn pääreitit ovat nopeita, turvallisia, sujuvia ja hyvin kunnossapidettyjä reittejä asuinalueilta keskustaan palvelun ensisijaisesti työ- ja koulumatkapyöräilyä. Pyöräilyn pääreiteille on muotoiltu yhtenevät ja tunnistettavat valaisimet, opasteet ja muut kadunkalusteet. Aluksi on tärkeää toteuttaa korkeatasoiset pääväylät asuinalueilta keskuksiin ja työpaikkakeskittyisiin.

Huomiot:

- + Kävelylle ja pyöräilylle on annettu selkeät määrälliset ja laadulliset tavoitteet.
- + Kävelyn ja pyöräilyn hyvää saavutettavuutta korostetaan.
- + Kävely- ja pyöräily-yhteyksien turvallisuuden kiinnitetään huomiota.
- + Pyöräiliikenteen tavoiteverkon merkitys nostetaan esille ja sen toteuttamisjärjestykseen otetaan kantaa.
- Selostuksessa voisi esittää tarkemmin väylätyyppien valintaan sekä 1- ja 2 -suuntaisuuksiin liittyviä periaatteita.

YLEISKAVALUONNOKSEN AUDITOINTI: SELOSTUS

Pyöräily ja kävely näkyvät omina liikennemuotoinaan kaavaselostuksessa erittäin hyvin kautta linjan. Alla on yhdisteltyjä otteita kaavaselostuksen tekstiosuoksista.

- Liikenneverkko tulee suunnitella pyöräilyn tarpeet huomioiden. Toisinaan pyöräilyn suosiminen voi merkitä myös autoliikenteen rauhoittamista ja tilan ottamista pyöräilylle nykyisestä katutilasta. Keskustan liikennejärjestelyissä etusijalla ovat jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne. Autoliikenne on sopeutettu muihin liikkumismuotoihin. Liikennejärjestelyissä etusijan ovat saaneet kävely, pyöräily ja joukkoliikenne.
- Pyöräilyn pääreittien ja autoliikenneväylien risteämiskohdissa pyöräilijät ovat pääasiassa etuajo-oikeutettuja. Pyöräilijöille on asetettu liikennevaloetuedet. Pyöräilyn pääreittien ja muiden tärkeiden pyörä- ja kävelyreittien talvikunnossapito on parasta hoitoluokkaa, ja lumi- ja liukkaustilanteesta sekä aurauksesta tiedotetaan sovellusten avulla.
- Kävely- ja pyöräily yhteys Aleksanterinkadulta Ranta-Kartanoon ja Vesijärven rantaan kulkee Paasikivenaukion sekä Pikku-Vesijärven puiston puistokäytävien kautta.
- Korkealaatuisen pyöräpysäköinnin järjestäminen matkan alku- ja loppupäässä on olennaista, jotta pyöräilyllä on selkeä rooli matkaketjussa. Uusien kulkuvälineiden pysäköinti- ja säilytystarpeet on otettu huomioon pyöräpysäköinnin suunnittelussa.
- Joukkoliikenteen reittien solmukohdissa on hyvät liityntäpysäköintimahdollisuudet polkupyörille. Niillä asuinalueilla, joilla etäisyys bussipysäkille on yli puoli kilometriä, pysäkille voi sujuvasti pyöräillä ja jättää polkupyörän sille varattuun katokseen pysäkin viereen. Kävely ja pyöräily ovat tärkeä osa joukkoliikenteen matkaketjuja.
- Kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvu on vähentänyt melulle ja päästöille altistumista.
- Eheä ja tiivis kaupunkirakenne luo edellytykset pyöräliikenteen kehittämiseksi.
- Kävelyllä ja pyöräilyllä on myös selkeä yhteys kansanterveyteen ja kaupungin viihtyvyyteen.
- Pyöräilyn edistäminen vaatii poliittista tahtoa ja laajaa näkemystä eri kulkutapojen tavoitteellisesta roolista erilaisilla liikkumisvyöhykkeillä.

Huomiot:

- + Liikenneverkon kehittämistä pyöräliikenteen tarpeet huomioon otettuna pidetään tärkeänä.
- + Pyöräliikenteen etuisuudet nostetaan esille.
- + Pyöräpysäköinti ja -säilytys nostetaan esille sekä pyöräliikennettä tukevat matkaketjut nostetaan esille.
- + Kestävän liikkumisen matkaketjujen merkitys nostetaan esille.
- + Ympäristöasiat ja ympäristön kuormitus otetaan huomioon.
- + Vuonna 2012 laadittu pyöräliikenteen tavoiteverkko tarkistettiin yleiskaavatyön yhteydessä, koska yleiset tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet pyöräliikenteen osalta ovat kehittyneet paljon viime vuosina.

YLEISKAVALUONNOKSEN AUDITOINTI: KAAVAMERKINNÄT

Pyöräily ja kävely näkyvät kaavamerkinnöissä seuraavasti:

- Asuinalueilla (A): *Palveluiden sijoittelussa kiinnitetään huomiota niiden saavutettavuuteen kävellen ja pyörällä sekä joukkoliikenteellä. Asuinalueiden suunnittelussa ja rakentamisessa kiinnitetään erityistä huomiota elinympäristöjen viihtyisyyteen ja turvallisuuteen.*
- Keskustatoimintojen alueella (C): *Katuympäristön ja julkisen tilan suunnittelussa ja viimeistelyssä otetaan erityisesti huomioon kävely ja pyöräily.*
- Kaupallisten palvelujen alueella / Yhdistetyllä kaupallisten palvelujen ja elinkeinoelämän alueella / Julkisten palvelujen, hallinnon ja elinkeinoelämän alueella / Elinkeinoelämän alueella / Elinkeinoelämän ja asumisen alueella (P, Pkm, Pkm/T, PY/T, T, TY, T/A, TY/A): *Ympäristön tulee olla viihtyisä, turvallinen ja esteettisesti laadukas niin autoilijan, pyöräilijän kuin jalankulkijankin näkökulmasta.*
- Lähivirkistysalue (VL): *Virkistysreitit tulee liittää toisiinsa ja kevyen liikenteen verkostoon.*
- Pyöräilyn pääreitti
- Ohjeellinen pyöräilyn aluereitti
- Matkailun kävelyreitti
- Ulkoilureitistön pääväylä.

Huomiot:

- + Erilaisilla liikkumista synnyttävillä toimintoalueilla kävelyyn ja pyöräilyyn on viitattu asianmukaisesti.
- Pyöräilyn pääreittiä ja ohjeellista pyöräilyn aluereittiä koskeville kaavamerkinnöille kaivattaisiin niiden sisältöä tarkentavat määräykset. Merkinnöissä voisi ottaa myös kantaa varmoihin ja ohjeellisiin reitteihin.
- Erillisessä pyöräilyn tavoiteverkkoselvityksessä keskusluokittelu on esitetty, mutta sitä vastaavaa luokittelua ei löydy yleiskaavasta, ei edes kaavaselostuksesta. Yhteneväisen keskusluokittelun avulla pyöräilyn tavoiteverkko ja sitä tukeva maankäytön suunnittelu helpottuu.

Esitys pyöräiliikenteen kaavamerkinnöiksi kaavamääräyksineen:

Pyöräiliikenteen pääreitti (korvaa pyöräilyn pääreitit)

Pyöräiliikenteen pääreitin laatustandardi on korkealuokkainen ja erottuu muista reitistä. Pyöräiliikenne erotetaan tarpeen mukaan kävelystä ja autoliikenteestä. Erottelu toteutuu aina keskustassa. Erillinen pyöräiliikenteen järjestely määräytyy autoliikenteen nopeuden ja määrän perusteella. Pääreittien ja joukkoliikenteen runkoreittien solmukohtissa on pyöräiliikenteen liityntäpysäköintimahdollisuus.

Pyöräiliikenteen aluereitti (korvaa ohjeellisen pyöräilyn aluereitit)

Pyöräiliikenteen aluereitin laatustandardi on korkealuokkainen, mutta se voi olla jonkin verran pyöräiliikenteen pääreitin laatutasoa alempi. Pyöräiliikenne erotetaan tarpeen mukaan kävelystä ja autoliikenteestä. Erottelu toteutuu aina keskustassa. Erillinen pyöräiliikenteen järjestely määräytyy autoliikenteen nopeuden ja määrän perusteella. Tärkeimpien aluereittien ja joukkoliikenteen runkoreittien solmukohtissa on pyöräiliikenteen liityntäpysäköintimahdollisuus.

AUDITOINNIN TULOKSET: YLEISKAVALUONNOS

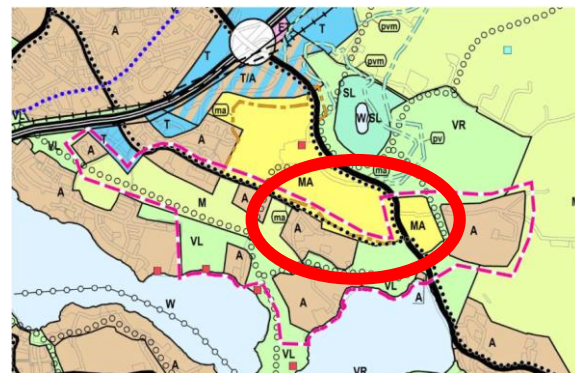
Otteita kaavasta:



Kuva a. Kivimaa: Heinlammintie-Metsäpellontie. Pyöräilyn pääreitin (sin. palloviiva) jyrkkä käänнос risteyksessä.



Kuva b. Keskustan ja Kariston välillä lyhin reitti on määritelty pääreitin sijasta ohjeelliseksi pyöräilyn aluereitiksi.



Kuva c. Koiskala-Tiiranmäen kaavaluonnosvaihtoehto 2, jossa kulkuyhteyttä muutetaan osittain vain kävelyille ja pyöräilylle.

Huomiot:

- + Lahden pyöräliikenteen tavoiteverkko 2030 esitetään yleiskaavaluonnoksessa. Tavoiteverkko on "silmäkokonsa" puolesta sopiva ja tärkeimmät reitit nousevat esille.
- + Keskusta, kaupallisten palvelujen ja elinkeinoelämän alueet sekä julkisten palvelujen ja hallinnon alueet ovat hyvin pyöräilyn pääreittien vaikutusalueella. Tärkeät kohteet ovat hyvin pyörällä (ja jaloin) saavutettavissa ja tukevat pyöräliikennettä ja kävelyä liikkumismuotoina.
- Pyöräliikenteen tavoiteverkossa on ainakin kaksi mutkikasta yhteyttä. Toinen keskustan ja Mukkulan ja toinen Kiveriön ja Kytölään välillä (kuva a).
- Keskustan ja Kariston välillä lyhin reitti on määritelty pääreitin sijasta ohjeelliseksi pyöräilyn aluereitiksi (kuva b).
- /+ Pyöräliikenteen tavoiteverkossa ei ole löydettävissä kovin paljon autoliikenteen väyliä lyhempiä reittejä, jotka kulkisivat yhdyskuntarakenteen sisällä. Case Koiskala-Tiiranmäki on onnistunut ratkaisu, jossa pyöräliikenne on tehty kilpailukykyisemmäksi verrattuna autoiluun (kuva c).
- Yleiskaavan liitekartalla tai vastaavalla voisi näyttää sekä nykyiset että uudet keskuksat ja laajenemissuunnat. Tällaiset kohteet/keskuksat synnyttävät yleensä paljon pyöräliikennettä. Pyöräliikenteen tavoiteverkon määrittely perustuu pyöräliikenteelle potentiaalisten kohteiden/keskusten välisiin yhteyksiin. Tavoiteltavaa olisi, että tärkeimmät kohteet/keskuksat voitaisiin poimia yleiskaavasta. Muussa tapauksessa ne määritellään pyöräliikenteen tavoiteverkkoa suunniteltaessa, jolloin määrittely ei ole välttämättä täysin yhtenevä yleiskaavan kanssa.