

Riitta Niskanen, projektipäällikkö  
Kaupunkiympäristön palvelualue  
Lahden kaupunki  
Askonkatu 2  
15100 Lahti

24.11.2020

## LAUSUNTO

*viite ; lausuntopyyntönne keskustan liikenteen tavoiteverkkokäsittelyyn, tulevaan Harju-Lotila monitoimitaloon liittyvien koulureittien liikenneturvallisuuden kannalta*

Huom! Sulkeissa esiintyvät numerot viittaavat liitteen 1. olevassa kuvassa esitettyihin kohtiin.

Nykytilanteen mukaan Lotila-Tiirismaan koulualuetta päivittäin käyttävien henkilöiden määrä muodostuu yhteensä n. 1100 oppilaasta ja n. 100 henkilöstön edustajasta. Oppilaista n. 40 % (n. 420 opp.) on Lotilan koulun puolella toimivia alakoululaisia, joiden kulkeminen koulualueelle tapahtuu pääosin Vuoksenkadulta olevien liittymien kautta (1), mutta osittain myös Ursankatua pitkin ja rinteiden kautta alas (2).

Ursan kentällä toimivan Tiirismaan peruskoulun oppilaista (n. 650 opp.) noin 75 % muodostuu yläkoululaisista, alakoululaisten osuus koostuu englanninkielisen opetuksen oppilaista.

Lotilan koulun tontilla on omat henkilökunnan pysäköintiin varatut alueet (3), jotka käytännössä ohjaavat autoliikenteen vain tietyille alueille rakennuksen eteläpuolella. Kulku keittiölle ja jätekeräyspaikoille tapahtuu Vuoksenkadulta pysäköintialueelle johtavan reitin kautta. Oppilaiden polkupyöräpaikoitus sijaitsee Vuoksenkadun puoleisella etupihalla (4).

Jalan ja polkupyörillä Tiirismaan koulualueelle saapuvat oppilaat tulevat pääosin keskustan suunnasta Saimaankadulta Ursankadulle johtavaa jalankulkuväylää pitkin, osa saapuen Harju- ja Vuoksenkatujen suunnista. Koulualueelle on pääsy myös Onnelantien puolelta (7) sekä koulualueen läpi itä-länsisuunnassa, Lotilan koulun pohjoissivustalla kulkevaa jalankulkuväylää pitkin.

Kesällä 2019 puretun Tiirismaan koulurakennuksen paikalle rakennettiin purkutyön jälkeen alue liikunta- ja leikkitoimintoja sekä pysäköintiä varten (5). Pysäköintipaikkoja tarvittiin lisää koska rakennuksen purkamisen yhteydessä poistuivat samalla kaikki koulun tontilla sijainneet henkilöstön autopaikat, oppilaiden polkupyöräpaikat sekä leikkivälit.

Ennen uuden autopaikoitusalueen valmistumista koulun henkilöstön ainoa pysäköintimahdollisuus oli viereisellä yleisellä P- alueella (6), joka käytännössä täyttyi aamuisin muidenkin kuin koulun käyttäjien toimesta. Uusi pysäköintialue on vähentänyt koulun kohdalla aiemmin ilmenneitä ruuhkautumisia ja niiden aiheuttamia vaaratilanteita.

Nykytilanteessa auto- pyöräily- ja jalankulkuliikenne Tiirismaa-Lotila -koulualueelle ohjautuu pääosin harjun päällä sijaitsevan kiertoliittymän kautta. Kouluille tapahtuvan oppilas-, saatto-, henkilökunta- ja huoltoliikenteen lisäksi liittymän kautta kulkee alueen asukkaita, Ursankadun yleistä pysäköintialuetta käyttäviä sekä huomattava määrä läpikulkuliikennettä Harjukadun kautta keskustaan ja sieltä pois päin. Nimenomaan tämä suosittu Harjukadun oikoreitti lisää oppilaiden liikkumiseen kohdistuvia turvallisuusriskejä kiertoliittymän alueella.



Kuvassa kiertoliittymä Saimaankadun suunnasta tultaessa. Tulo- ja poistumissuuntien kaarresäteet ovat loivia ja keskiympyrän yliajettavuus mahdollistaa suorien ajolinjojen muodostumisen, jolloin ajoneuvojen nopeudet joka suunnasta tultaessa säilyvät kohtuullisen korkeina. Ursankadulta tultaessa kavennettu kaista vähentää ajonopeuksia jonkin verran.



Harjukadun käyttäminen oikoreittinä molempiin suuntiin Vesijärvenkadulta Saimaankadulle ja keskustan itäalueille on suhteellisen vilkasta.



Näkymä kiertoliittymästä Ursankadun suuntaan. Saimaankadun suunnasta Lotilan koululle ja Vuoksenkadun suunnasta Tiirismaan koululle jalan ja polkupyörällä tulevien lasten reitti kadun ylitykseen. Harjukadun suunnasta tulevien ajoneuvojen ajoreitti on suora, jolloin liittymän läpi-ajossa ajonopeudet nousevat liian korkeiksi.

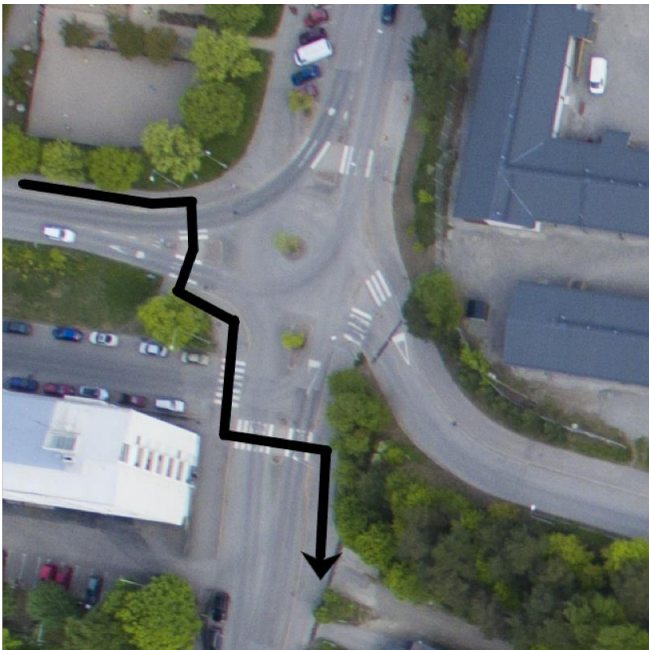
Suojatielle astuva pieni lapsi havainnoidaan ehkä vielä kuvanottohetken päivänvalossa, mutta mikä on tilanne huonomman näkyvyyden aikana?

Saimaankadun suunnasta tulevalla pyöräilijällä on haasteellinen kohta tultaessa suojatielle, kääntyminen ja liikenteen havainnointi tapahtuu samanaikaisesti. Lisäksi ensimmäisen kaistan ja keskisaarekkeen ylitys on nopea, jolloin ollaan käytännössä jo toisen suojatien puolella ja havainnoitava kiertoliittymästä tulevien suuntaan.





Näkymä liittymästä Saimaankadun suuntaan. Autoilijoilla on kohtuullisen hyvä näkyvyys koulun suunnasta suojateille pyrkiville jalankulkijoille ja pyöräilijöille, mutta vastakkaisesta suunnasta tulevien osalta näkyvyys heikompaa. Esim. keskustan suunnasta pyöräilevien kaartuminen pysäköintialueella olevien autojen editse suojatielle tapahtuu suhteellisen jyrkästi eli samanaikaisesti joudutaan kääntymään ja havainnoimaan.



Lotilan koululle Harjukadun suunnasta tulevien alakoululaisten reitillä on liittymän alueella kaksi saarekkeellista suojatietä eli yhteensä viiden suojatieosuuden ylitys.



Vuoksenkadun varren pysäköintitila on hyödynnetty aina tehokkaasti, jolloin pysäköityjä autoja ohittavat ajoneuvot ajautuvat lähemmäksi vastaantulevaa kaistaa. Nykyisellä liikennemäärällä tämä ei ole vielä suuri ongelma, mutta liikennemäärän kasvaessa tarvittaisiin katuosuudelle turvallisuuden parantamiseen tähtääviä toimenpiteitä.

## MONITOIMITALO JA LIIKENTEELLISET HAASTEET

Ursan kentällä sijaitsevien Tiirismaan peruskoulun väliaikaistilojen kohdalle rakennettavaksi kaavaillun Harju-Lotila -monitoimitalon ennusteen mukainen oppilasmäärä on yhteensä n. 920. Määrästä n. 800 tulisi olemaan perusopetuksen 1-6- luokkien oppilaita ja n. 120 esiopetuksen oppilaita. Näiden lisäksi monitoimitaloon sijoittuisi 10- ryhmäinen päiväkotikieli eli n. 150 lasta.

Nykytilanteeseen verrattuna alueelle saapuvien oppilaiden ikäjakauma tulisi siten muuttumaan 13-15 vuotiaista yläkoululaisista 6-12 vuotiaisiin esi- ja alakoululaisiin. Pienimpien lasten kyky havainnoida ympärillään monessa suunnassa ja eri rytmeissä tapahtuvaa toimintaa on alhaisempi kuin esim. yläkoululaisilla ja aikuisilla. Esim. liikenteessä turvallisesti liikkumisen edellytyksenä tarvittava nopeuksien arviointi ja tilanteiden ennakointi ei pienimmillä lapsilla ole vielä kehittynyt riittävästi, joten tähän tulee kiinnittää erityistä huomiota liikennejärjestelyissä.

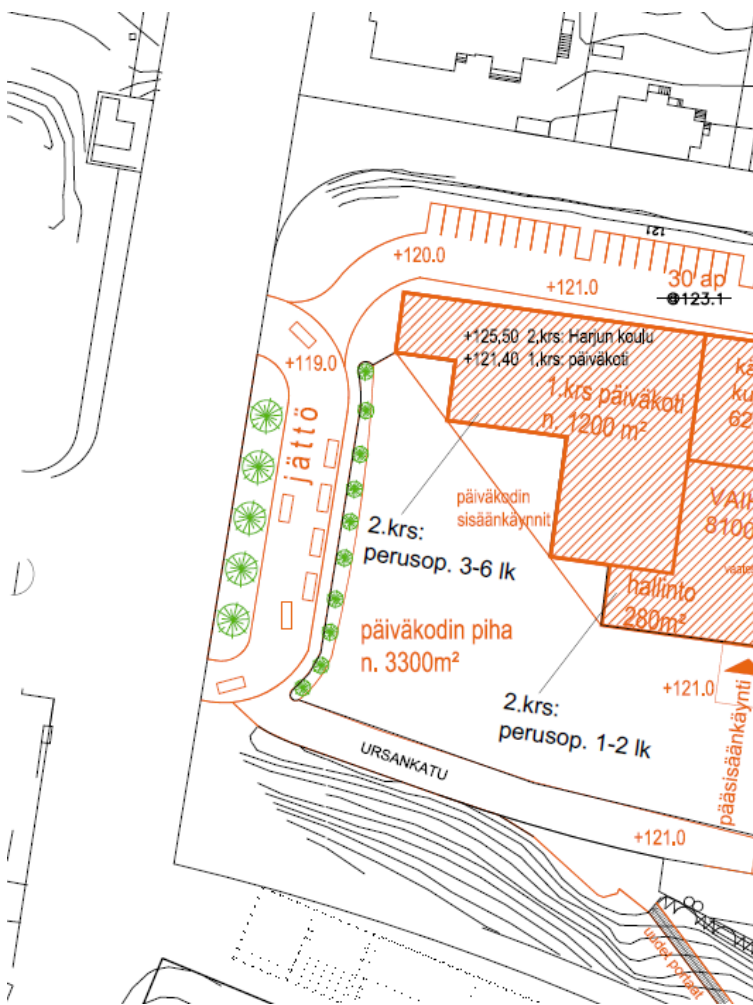
Rakennetaan selkeitä kulkuväyliä, joilla lapset ohjataan hallitusti ja turvallisesti koulualueelle ja ettei heidän tarvitsisi reiteillä tehdä kohtuuttomasti erillisiä valintoja oman turvallisuutensa varmistamiseksi.

Pienimmät oppilaat, etenkin ihan koulutaipaleensa alussa kulkevat vielä joko yksin tai parittain, jolloin heidän havainnointi autoilijoiden taholta on huomattavasti vaikeampaa kuin esim. yläkoululaisten, jotka kulkevat usein isommissa ryhmissä.



Päiväkoti-lasten osalta on käytännössä ainoa ratkaisu muodostaa selkeä ja turvallinen saattoliikennealue, josta lapset saattajineen voivat kulkea sisäänkäynneille ilman risteävän liikenteen kohtaamista. Saattoliikennealue on erotettava muusta yleisestä liikenteestä oman tontin puolella tapahtuvaksi. Alla olevassa kuvassa on esitetty eräs alustava vaihtoehto päiväkodin saattoliikenteelle ja henkilöstön autopaikoitukselle.

Mikäli toteutus olisi kuvatun kaltainen ja nykyinen liikennejärjestely kiertoliittymineen jäisi ennalleen, ei edellä kuvattuja liikenneturvallisuuteen liittyviä ongelmia saataisi poistumaan, päinvastoin henkilöstömäärän kasvun aiheuttama lisäliikenne sekä uutena päiväkodin saattoliikenne toisivat mukanaan näkemyksemme mukaan liikaa turvallisuuteen liittyviä riskejä. Saattoliikennealueelle sisäänmeno- ja ulostuloreittien asemointi kiertoliittymään nähden tulisi olemaan myös todella haasteellista.



Näkemyksemme mukaan tulevan koulukokonaisuuden liikenneturvallisuuden kannalta ehdotomasti huonoin ratkaisu olisi säilyttää nykyinen järjestely. Huomattavaa parannusta toisi järjestely, jossa Harjukadun kautta molempiin suuntiin tapahtuva oikoliikenne estettäisiin, mutta yhteys Lotilan koululle Vuoksenkadun kautta säilyisi.

Paras ratkaisu kuitenkin saavutettaisiin muodostamalla nykyisen kiertoliittymän alueesta pelkästään koulukokonaisuutta palveleva, oppilaiden turvallisen liikkumisen lähtökohdat sekä muun liikenteen toimivuus huomioiva ja ympäröivään kaupunkirakenteeseen harmonisesti kiinnittyvä alue.

Tällainen ratkaisu, muun ympäröivän alueen liikenteellisiä olosuhteita olennaisesti heikentämättä olisi mahdollinen käytännössä vain rakentamalla esim. em. alue kannelle, joka mahdollistaisi liikenteen alitse pohjois-eteläsuunnassa.

Kansirakenne lähiympäristöön kohdistuvine oheisvaikutuksineen muodostuu oletettavasti kustannuksiltaan niin suureksi, ettei sitä voitaisi toteuttaa ilman suunnitelman nivoutumista muihin mahdollisiin keskusta-alueen liikenteellisiin tavoitteisiin.

Mikäli esillä ollut yhteys Mannerheiminkadulta Vuoksenkadulle toteutuisi ja muodostaisi kehäkadun pohjois-eteläsuunnassa, ajoyhteys siltä Lotilan koululle tulisi säilyttää siihen saakka kun koulurakennus on käytössä.

Kehäkatuvaihtoehdossa liikenteen aiheuttama melu tulee huomioida ensisijaisesti liikennesuunnittelussa, mutta myös tärkeänä osana uuden monitoimitalon suunnittelua. Meluvaikutusten osalta on erityisesti huomioitava rakennusmassan ja eri pihatoimintojen sijoittelut tontilla.

Lahdessa 24.11.2020

Lassi Kilponen  
opetus- ja kasvatusjohtaja

