

Lausunto Lahden suunta 2021-2025 luonnoksesta

Maakuntahallitus 12.09.2023 § 112
117/15.01.02/2022

Lahden kaupunki pyytää lausuntoa Lahden suunta -työn 2021–2025 luonnoksesta, johon sisältyvät koko kaupungin kattava Lahden yleiskaava 2035 ja kestävä kaupunkiliikkumisen ohjelma 2021–2025. Luonnos on nähtävillä 26.6.–31.8.2023 välisen ajan.

Päijät-Hämeen liitolle on annettu lisäaikaa lausunnon palauttamiselle 13.9.2023 asti, että maakuntahallitus ehtii käsitellä lausunnon 12.9.2023 kokouksessa.

Keskeisiä työssä tarkasteltavia teemoja ovat elinkeinoelämä, kiertotalous, kaupunkirakenteen vyöhykkeet, rakennetut kulttuuriympäristöt ja arvokkaat luontokohteet. Liikkumisen suunnittelussa ratkaistaan kaupunkilogistiikan ja sähköisen liikenteen kokonaisuus, tavoitteellinen joukkoliikennevyöhyke, raideliikenteen seisakkeet, kävelyn laatureitit sekä pyöräilyn pää- ja aluereittien seutuyhteydet. Lahden suunta -työn 2021–2025 tavoitevuosi on 2035. Aineistoon voi tutustua Lahden kaupungin verkkosivuilla <http://www.lahti.fi/nytnahtavilla>

Valmistelija	Erityisasiantuntijat Petra Isotalo ja Kaisa Torri sekä aluesuunnittelujohtaja Niina Ahlfors, p. 040 5317628
Esittelijä	Maakuntajohtaja Niina Pautola-Mol
Päätösehdotus	Maakuntahallitus päättää antaa seuraavan lausunnon ja pyytää huomioimaan Lahden suunta -työn 2021–2025 luonnosta ehdotukseksi tarkistettaessa seuraavat asiat:

”Ekologinen kompensatio

Lahti on tehnyt edistyksellistä työtä ekologisen kompensaation osalta. Uudenkin luonnonsuojelulain mukaisesti ekologinen kompensatio on kunnille vapaaehtoista eikä ekologisen kompensaation kaavamerkinnoista ja -määräyksistä ole vielä olemassa valtakunnallista ohjeistusta. Lahden suunta -työssä on kuitenkin jo tarkasteltu ekologisen kompensaation pilottikohteen yleiskaavamerkintää ja -määräystä. Päijät-Hämeen liitto pitää tätä erinomaisena esimerkkinä myös alueen muille kunnille.

Luonnonympäristö ja viheryhteydet

Kaavan taustaselvityksiin lukeutuu yleiskaavatasoinen luontoselvitys, josta on kaavaluonnoksen yhteydessä ollut nähtävillä luonnosversio. Päijät-Hämeen liitto pitää laadittua selvitystä laadukkaana.

Ilmeisesti kartalla esitetyt viheryhteystarpeet pohjautuvat Lahden ekologisen verkoston selvitykseen, joka on laadittu edellisellä

yleiskaavakierroksella (Lahden ekologinen verkosto, Lahden yleiskaavatyön 2017–2020 selvitys). Kyseinen ansiokas raportti olisi hyvä mainita kaavan taustaselvityksissä.

Kaavaluonnoksesta ei esitetty jo aiemmin tunnistettua viheryhteystarvetta Ahtialantien ja Ohitustien yli. Esitämme, että ehdotusvaiheessa myös tämä yhteystarve esitetään kartalla. Ahtialan Selkätien katkaisu ajoneuvotien läpiajolta ei vaikuta yhteystarpeeseen edellä mainittujen tieyhteyksien osalta.

Hulevedet

Kaavaselostuksessa kuvatut huleviesien hallinnan kehittämisalueita koskevat suunnitteluohjeet ovat erittäin hyvät asemakaavoitusta ja tarkempaa suunnittelua varten. Karttaan voisi nimetä ja numeroida kunkin alueen ja lisätä merkintöihin ja määräyksiin viittauksen niitä koskeviin, kaavaselostuksessa esitettyihin tarkempiin suunnitteluohjeisiin.

Kaavakarttaa voisi kehittää siten, että hulevesien hallinnan kehittämisalueet olisi helpompi hahmottaa, eivätkä ne sekoittuisi tieverkon tiheisiin ja samanvärisiin viivoihin.

Kiertotalous

Yleiskaavassa osoitetut maarakentamiseen liittyvät väliaiset varastointialueet, jotka sijoittuvat merkittävien aluerakentamiskohteiden läheisyyteen, ovat edistyksellisiä. Ne vähentävät maa-aineksen kuljettamista ja sitä kautta parantavat liikenneturvallisuutta ja vähentävät raskaan liikenteen päästöjä.

Kestävä liikkuminen ja Kestävän kaupunkiliikkumisen ohjelma 2021–2025 Niin yleiskaavaluonnos kuin kestävän kaupunkiliikkumisen ohjelma 2021–2025 (SUMP) vastaavat melko hyvin Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman strategisiin painopisteisiin, joita ovat kestävän liikkumisen edistäminen, maakunnan saavutettavuuden ja liikenneturvallisuuden parantaminen sekä kaupunkikeskustojen vetovoiman kehittäminen. Myös viime vuosina valmistuneet maakunnalliset selvitykset on huomioitu luonnoksessa hyvin Lahden kaupungin näkökulmasta.

Yleiskaavasuunnitelmassa on esitetty uudet rautatieasemat Hennala ja Pippo-Kujala, joista ensimmäinen on esitetty jo lainvoimaisessa Lahden yleiskaavassa 2030. Molemmat asemat on esitetty Päijät-Hämeen maakuntakaavassa 2014 uusina asemina (Hennala ja Karisto). Maakuntakaavassa on esitetty Lahden alueelta myös Okeroisten uusi raideliikennepaikka, jonka lisäksi Lahden kaupunkiseutusuunnitelman ehdotuksessa on esitetty Ahtialan uusi seisake. Näitä asemapaikkoja ei ole yleiskaavaluonnoksessa. Heinolan suunnan lähijunaliikenne ja seisakkeet mukaan lukien Ahtiala on ajoitettu kaupunkiseutusuunnitelman ehdotuksessa vuosien 2032–2040 toimenpiteeksi. Okeroisten ja Ahtialan seisakkeiden tarkempi sijainti on hyvä selvittää ja ratkaista yleiskaavassa.

Joukkoliikenteen saavutettavuusvyöhykkeellä 1, joka kattaa suuren osan kaupungin alueesta, on vyöhykkeistä tihein joukkoliikenteen vuorotarjonta, vähintään kaksi vuoroa tunnissa suuntaansa arkipäivisin. Toisaalta joukkoliikenteen alueet eivät ulotu esimerkiksi Kiiskilänmäkeen ja Koiskalantien läheisyyteen, jonne on kaupunkiseutusuunnitelmassa esitetty tiheitä ja harvoja taajama-alueita. Päijät-Hämeen liitto pitää hyvänä keskeisen joukkoliikennekäytävien merkitsemistä. Merkityt käytävät vastaavat myös alueellisen junaliikenteen ja duoraitoliikenteen mahdollisuuksia käsittelevissä selvityksissä mahdollisina kaupunkiraitoliikenteen reitteinä tulevaisuudessa. Säteittäisten keskeisten joukkoliikennekäytävien ero saavutettavuusvyöhykkeeseen 1 jää kuitenkin hieman epäselväksi.

Selostuksessa todetaan, että ”Joukkoliikenteen saavutettavuusvyöhykkeellä 1 on vyöhykkeistä tihein joukkoliikenteen vuorotarjonta, vähintään kaksi vuoroa tunnissa suuntaansa arkipäivisin. Usealla osuudella linjoja on tätä enemmän.” Korkean palvelutason joukkoliikennekäytävien osalta puolestaan todetaan, että ”näillä yhteysväleillä joukkoliikenteen vuorotarjonta on tihintä, useita vuoroja tunnissa suuntaansa arkipäivisin.” Joukkoliikenteen vuorovälillä on huomattava vaikutus sen houkuttelevuuteen.

Selostuksessa mainitaan, että LSL:n käynnissä olevan palvelutason määrittelyn tulokset huomioidaan yleiskaavatyön ehdotusvaiheessa, minkä koemme tarpeellista. Kestävän liikkumisen näkökulmasta on huomioitu myös Kestävät matkaketjut Päijät-Hämeessä -selvitys sekä siinä määritellyt solmupisteet. Tämän lisäksi käynnissä olevassa Päijät-Hämeen liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelmassa määritellään tulevaisuuden solmupysäkkejä vuoteen 2040. Selvityksen tulokset suositellaan huomioimaan yleiskaavatyön ehdotusvaiheessa palvelusomärittelyn tulosten rinnalla. Luonnoksessa ei ole otettu kantaa paikallisbussiliikenteen terminaalien sijaintiin, joka on esitetty kaupunkiseutusuunnitelmassa torin sijaan lähempänä Vesijärvenkatua. Yleiskaavassa tulisi ratkaista liityntäpysäköinti ainakin seudullisesti merkittävien kohteiden osalta (terminaalitasoiset solmupysäkit).

Kaavaluonnoksessa on esitetty pyöräilyn tavoitteelliset pää- ja alueretit. Lisäksi Lahden kaupungin läpi kulkee Euroopan laajuiseen pyörämatkailureittien verkostoon kuuluva Eurovelo 11 -reitti, joka kulkee maakunnan pääpyörätieverkolla. Suosittelemme sen merkitsemistä kaavakartalle.

Kestävän kaupunkiliikkumisen ohjelmassa yhtenä teemakokonaisuutena on liikenneturvallisuus, jonka näkökulmasta korostuu kestävien kulkumuotojen liikenneturvallisuuden parantaminen erityisesti keskusta-alueella. Liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä on tarpeen tehdä myös autoliikenteen näkökulmasta ja keskusta-alueen ulkopuolella. Tämä osaltaan tukee kestävien kulkutapojen käyttöä kaupungin reuna-alueilla ja esimerkiksi Lahden ja lähikuntien kuntakeskusten ja aluekeskusten välillä.

Yleiskaavassa tai SUMP-suunnitelmassa ei ole pohdittu kaupunki-ilmailua, joka voi vähentää liikenteen päästöjä ja tuoda ratkaisuja kaupunkilogistiikkaan, mutta edellyttää ratkaisuja maankäyttöön. Lentojen ennustetaan lisääntyvän nopeasti jo lähivuosina samalla, kun lainsäädäntö ja teknologia kehittyvät. Tulevaisuudessa voi olla tarpeen selvittää muun muassa droonien nousu- ja laskeutumispaiikkoja, parhaita lentokäytäviä ja alueita, joissa lentämistä olisi syytä rajoittaa sekä lentomelun hallintaa. Matalan ilmatilan lentojen yleistyminen vaatii yhteistyötä eri osapuolten kuten kaupunkien, viranomaisten ja yritysten välillä. Päijät-Hämeen liitto osallistuu mielellään yhteistyöhön, jotta harraste- ja ammattimainen kaupunki-ilmailu saadaan toimivaksi ja turvalliseksi osaksi maakunnan liikennejärjestelmää.

SUMP-ohjelman luonnos sisältää monia hyviä kestävän liikkumisen lisäämiseen liittyviä tavoitteita sekä esimerkiksi Vähäpäästöisen liikenteen edellytykset ja kehittäminen Päijät-Hämeessä -toimenpideohjelmassa tunnistettuja keinoja liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Osan toimenpidekokonaisuuksien (esim. Viihtyisä ja esteetön kävelyn ja pyöräilyn ympäristö, kaupunkipyöräjärjestelmä, citylogistiikka) tarkempi sisältö jää kuitenkin epäselväksi. Ohjelmaan olisi hyödyllistä tuoda konkreettisia tavoitteita ja toimenpiteitä, jotta suunnitelman toteutumisen seuranta olisi mahdollista SUMP-suunnitelmaa koskevan ohjeistuksen (Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadintaa ja toteutusta koskevat suuntaviivat, 2019) mukaisesti.

Päijät-Hämeessä ollaan käynnistämässä maakuntakaavan yhteydessä SUMP-suunnitelman laatiminen tai sen sisällyttämiseen esimerkiksi maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan TEN-T asetusuudistuksen vaatimusten mukaisesti. Pidämme kuitenkin hyvänä, että Lahden kaupungin SUMP-suunnitelmaa laaditaan osana jatkuvaa yleiskaavatyötä.

Yleisiä huomioita

Selostuksessa on hyvä kuvata yleiskaava suhteessa Lahden kaupunkiseutusuunnitelmaan ja siinä tehtyyn mitoittamiseen.

Teemakarttojen luettavuutta suositellaan parannettavan ehdotusvaiheeseen. Kaikilla teemakartoilla korostuu tarpeettomasti alempi tieverkko ja esitetyt suunnitteluratkaisut jäävät sen peittoon. Joitain teemoja on näkyvissä kaikilla kartoilla, mm. Salpausselkä Geopark, ja se haastaa merkintöjen luettavuutta. Kullakin teemakartalla voisi esittää ainoastaan siihen teemaan liittyvät ratkaisut, että niitä olisi helpompi tulkita. Esimerkiksi liikenteen kartalta korostuvat voimakkaasti joukkoliikenteen saavutettavuusvyöhykkeet ja liikenteen ratkaisut jäävät niiden peittoon. Lisäksi saavutettavuusvyöhykkeet 1 ja 2 on hankala erottaa toisistaan. Luonnonympäristökartan Merkittävä luontoverkosto -merkintää ei hahmota kartalta, sillä taajama-alueilla korostuu alempi tieverkko ja maaseutualueilla aluevarausten väriytykset vie luontoverkoston huomion. Kiertotalouskartalla tuulivoiman ja aurinkovoiman selvitysalueet on vaikea havaita kartalta.

Selostukseen suositellaan lisäämään tieto siitä millä kartoilla selostuksessa kuvatut eri suunnitteluratkaisut on esitetty ja kartat on hyvä nimetä teeman mukaan numeroinnin lisäksi. Se helpottaisi runsassisältöisen aineiston luettavuutta.

Suunnittelu- ja toteutusohjeet toistuvat kaikilla kartoilla. Niiden kehittämistä voisi harkita kehitettävän siihen suuntaan, että ne koskisivat aina kutakin teemaa sen omalla kartallaan.

Kaavaa varten laaditut selvitykset on hyvä olla selostuksen liitteinä ja osa nähtävillä olo -aineistoa. Muut selvitykset olisi hyvä kuvata lähtötietoaineistona siten, että työn tilaaja, laatija ja valmistumisvuosi käyvät luettelosta ilmi.

Yksittäisiä tarkistettavia asioita:

- selostuksen s. 24; Päijät-Hämeen liitto on teettänyt tuulivoimaselvityksen seuraavaa maakuntakaavaa varten

- s. 32 ja s. 97; Päijät-Hämeen jätteenkäsittelyalueen vaihemaakuntakaava on saanut lainvoiman 8.6.2023”

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.