

LAHTI



ASEMAKAAVAN SELOSTUS

11.10.2021

**Asemakaavatunnus
A-2803**

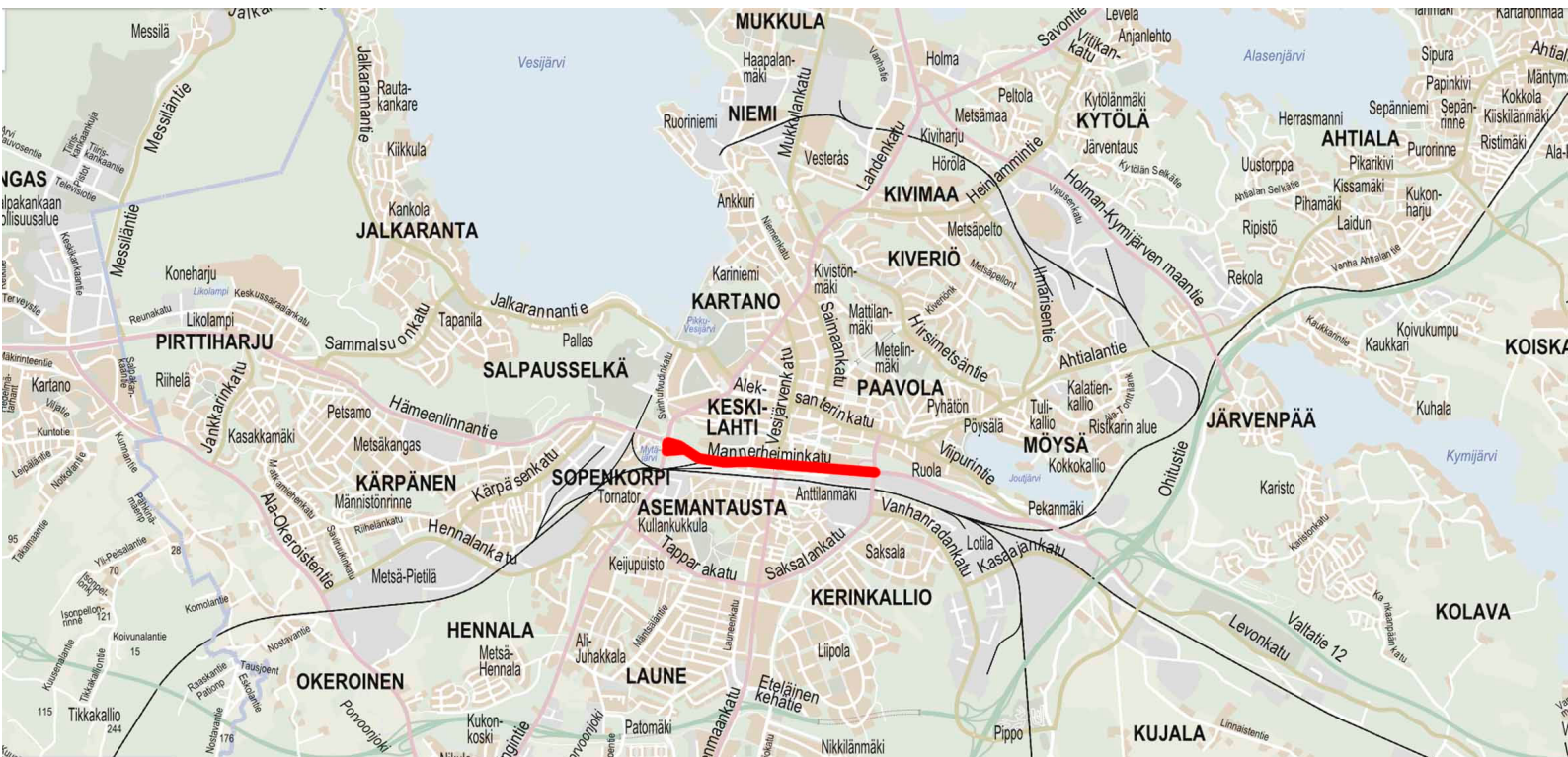
**Asemakaavan
muutos**

**Keski-Lahti (1.)
Paavola (3.)
Möysä (16.)**

**Valtatie 12,
Mannerheiminkatu**

Lahti.fi

Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 11. päivänä lokakuuta 2021 päivättyä asemakaavakarttaa nro A-2803



1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavan muutos koskee:
Keski-Lahden (1.) kaupunginosan yleisen tien aluetta
Paavolan (3.) kaupunginosan yleisen tien aluetta
Möysän (16.) kaupunginosan yleisen tien aluetta

Asemakaavan muutoksella muodostuu:
Keski-Lahden (1.) kaupunginosan katualue
Paavolan (3.) kaupunginosan katualue
Möysän (16.) kaupunginosan katualue

Kaavahanke sisältyy kaupungin vuosien 2020 ja 2021 kaavoitusohjelmaan. Kaavan vireilletulosta on ilmoitettu 05.03.2020 kaavoituskatsauksesta tiedottamisen yhteydessä.

1.2 Kaava-alueen sijainti

Suunnittelualue käsittää Mannerheiminkadun tiealueen Mytäjäisten risteysalueelta Upon sillan alueelle. Suunnittelualue kulkee Keski-Lahden (1.) ja Paavolan (3.) ja Möysän (16.) kaupunginosien halki. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 7,8 ha.



Ortokuvakartta.

1.3 Kaavan tarkoitus

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on osoittaa asemakaavan yleisen tien alueet katualueeksi, mahdollistaa viihtyisän tieympäristön toteuttamisen ja kunnossapidon. Asemakaavalla osoitetaan olevien alikulkujen sijainnit ja tarkastellaan mahdollisten uusien yli- ja alikulkujen tarve huomioiden kevyen- ja joukkoliikenteen kehittäminen, sekä katuverkkoon sijoittuvan duo-raiotien aluevaraus.

1.4 Kaupungin strategia

Kaupungin strategian (2017) mukaisesti kaava edistää kestävä kehityksen mukaista yhdyskuntarakennetta ja liikkumista (A4).

JATKUVIEN KAAVOJEN OSALTA:

Kaava edistää strategian vuoden 2020 kärkihanketta 5. *Luonnollisesti liikkeessä* parantamalla joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä alueella.

1.5 Selostuksen sisällysluettelo

1	Perus- ja tunnistetiedot.....	2
1.1	Tunnistetiedot	2
1.2	Kaava-alueen sijainti.....	3
1.3	Kaavan tarkoitus	3
1.4	Kaupungin strategia.....	3
1.5	Selostuksen sisällysluettelo	4
1.6	Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista.....	5
2	Tiivistelmä.....	5
2.1	Kaavaprosessin vaiheet.....	5
2.2	Asemakaava	5
2.3	Toteuttaminen	5
3	Lähtökohdat.....	5
3.1	Selvitys suunnittelualueen oloista	5
3.1.1	Yleiskuvaus.....	5
3.1.2	Luonnonympäristö	5
3.1.3	Rakennettu ympäristö.....	6
3.1.4	Maanomistus.....	9
3.2	Suunnittelutilanne.....	10
3.2.1	Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset.....	10
4	Asemakaavan suunnittelun vaiheet.....	12
4.1	Asemakaavan suunnittelun tarve	12
4.2	Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset.....	12
4.2.1	Aloite	12
4.2.2	Sopimukset.....	12
4.2.3	Pohjakartan tarkistaminen	12
4.3	Osallistuminen ja yhteistyö.....	12
4.3.1	Osalliset	12
4.3.2	Vireilletulo	12
4.3.3	Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	13
4.3.4	Viranomaisyhteistyö.....	13
4.4	Asemakaavan tavoitteet	13
4.4.1	Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet	14
4.4.2	Prosessin aikana syntyneet tavoitteet	14
4.5	Asemakaavan vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	14
4.5.1	Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta.....	14
4.5.2	Valittujen vaihtoehtojen vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu	15
4.5.3	Yhteenveto vaihtoehtojen vertailusta	15
5	Kuvaus.....	15
5.1	Asemakaavan rakenne	15
5.1.1	Kokonaisrakenne.....	15
5.1.2	Mitoitus ja aluevaraukset	16
5.2	VAT:iin, maakuntakaavan ja yleiskaavan sisältövaatimusten toteutuminen	16
5.3	Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen.....	16
5.4	Kaavan vaikutukset	16
5.4.1	Vaikutus rakennettuun ympäristöön ja liikenteeseen	16
5.4.2	Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön.....	16
5.4.3	Muut vaikutukset	16
5.5	Ympäristön häiriötekijät.....	16
5.6	Kaavamerkinnot ja -määräykset	16
6	Asemakaavan toteutus	17
6.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat.....	17
6.2	Toteuttaminen ja ajoitus.....	17
6.3	Toteutuksen seuranta.....	17

7 Päiväys ja allekirjoitus	17
8 Seurantalomake	18

1.6 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

asemakaavakartta A-2803
osallistumis- ja arviointisuunnitelma
Vt12 Lahden eteläinen kehätie, hallinnollisten järjestelyjen yleiskartta
Duoraitiotielinjauksen tarkastelu Lahti 2021

2 TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Asemakaavan muutos on laadittu kaupungin aloitteesta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma laadittiin ja asetettiin nähtäville kaavamuutoshankkeen kotisivulle 10.09.2020. Kaavatyötä käsittelevä yleisötilaisuus järjestettiin 24.11.2020 ja luonnosvaiheen kuuleminen järjestettiin 08.01.-08.02.2021, jolloin pyydettiin myös viranomaislausunnot.

2.2 Asemakaava

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on osoittaa asemakaavan yleisen tien alueet katualueeksi ja samalla mahdollistaa viihtyisän tieympäristön toteuttamisen ja kunnossapidon. Asemakaavalla osoitetaan olevien alikulkujen sijainnit ja tarkastellaan mahdollisten uusien yli- ja alikulkujen tarve huomioiden kevyen- ja joukkoliikenteen kehittäminen, sekä katuverkkoon sijoittuvan duo-raiotien aluevaraus. Kaavamuutoksen yhteydessä tarkistetaan myös uusien liittymien tarpeet.

2.3 Toteuttaminen

Asemakaavan muutoksen toteutuksesta vastaavat Lahden kaupunki kunnallistekniikan osalta

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Yleiskuvaus

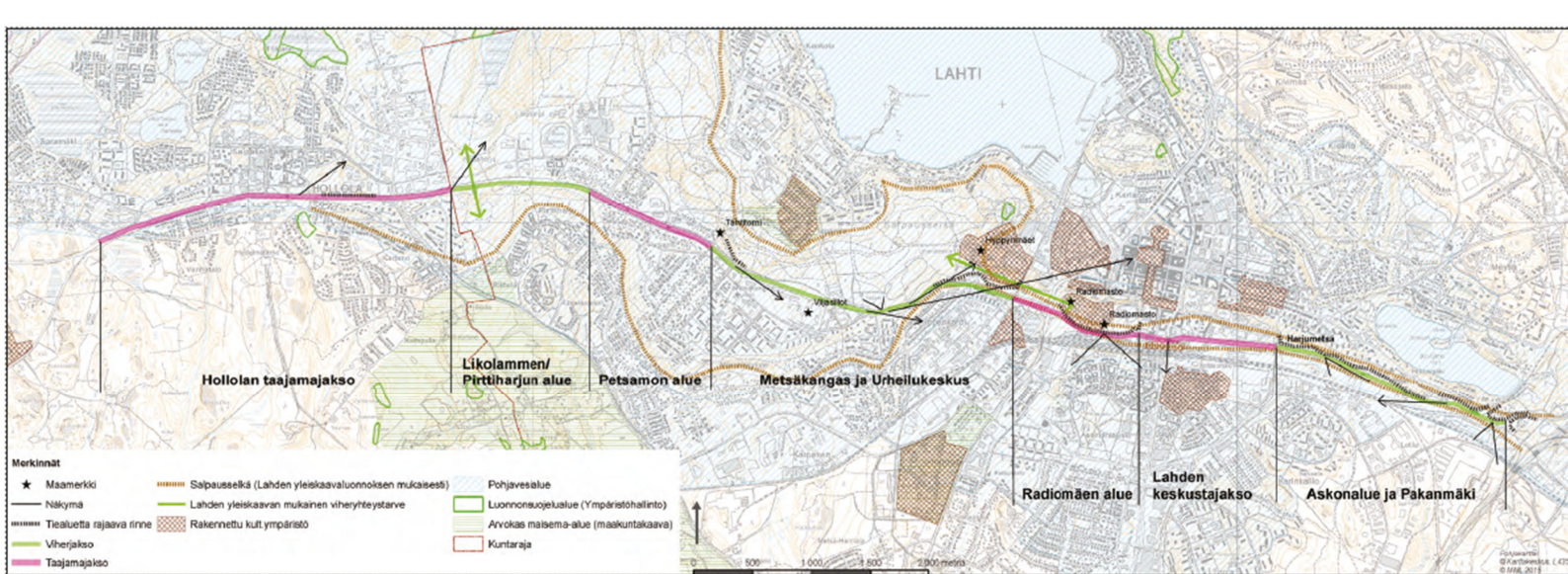
Suunnittelualue sijaitsee Mytjäisten risteysalueelta Upon sillalle ollen pituudeltaan noin 2,0 km. Suunnittelualue käsittää kyseiseltä väliltä vain yleisen tien aluetta (entinen VT 12).

3.1.2 Luonnonympäristö

Kaava-alue sijoittuu Salpausselän harjualueella. Maaperä on suurilta osin hiekkaa. Alueen kasvillisuus koostuu tiealueen välikaistoille sijoittuvista pensasistutuksista sekä tietä reunustavasta puustosta.

Radiomäen jaksolla suunnittelualue rajautuu pohjoispuolen metsäiseen rinteeseen.

Keskustajakson tiealue on tiivis ja ympäristö rakennettua, mikä erottaa sen muista tiejaksoista. Loviisankadusta itään päin tiealueen pohjoispuoli on vihreää, kun taas eteläpuolta hallitsevat radanvarren pysäköintikentät ja Askonalueen liike- ja teollisuusrakennukset.



Kuvassa valtatie maisemallinen jaksotus nykytilanteessa välillä Hollola - Lahti (Sitowise, 2015)

Kaava-alue sijoittuu lähes kokonaisuudessaan vedenhankinnan kannalta tärkeälle pohjaveden muodostumisalueella.

Alueella ei ole suojelualueita.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Kaavoitettava alue halkoo Lahden keskustaa itä-länsisuunnassa.

Radiomäen jakso rajautuu pohjoisessa metsäiseen rinteeseen ja etelästä nykyiselle Ratapihan alueelle, jonka maankäyttö tulee muuttumaan tulevaisuudessa kaupunkimaisemmaksi ympäristöksi.

Matkakeskuksen ympäristön alue on murroksessa; vanhoja rakennuksia puretaan ja uusia rakennetaan. Uuden rakentamisen myötä matkakeskuksen alue muuttuu entistä urbaanimmaksi ja keskustamaisemmaksi ympäristöksi.

Väestön rakenne ja kehitys alueella

Mannerheiminkadun ympäristön vaikutuspiirissä on koko Lahden keskustan alue, jonka väkiluku on täydennysrakentamisen ansiosta kasvamassa. Suunnittelun välittömään läheisyyteen rakentuvat uudet asuinkorttelit matkakeskuksen ympäristössä ja Askon alueella kasvattavat tulevaisuudessa alueen väkilukua, kuten mahdollisesti Radanvarren tulevaisuuden maankäyttö.

Asuminen

Eteläpuolella suunnittelualue rajoittuu parhaillaan rakentuvaan Jaksonkadun asuinkerrostalo kortteliin ja suunnitteilla olevaan matkakeskuksen viereisen kerrostalokortteliin sekä idempänä Askon alueen tulevaan kerrostaloalueeseen.

Pohjoispuolella suunnittelualue rajoittuu Vientikerman ja oikeustalon tulevaisuudessa rakentuviin kerrostalokortteleihin sekä Vesijärvenkadun varren rakentamiseen.

Palvelut, työpaikat, elinkeinotoiminnot

Keski-Lahden (1.) kaupunginosassa kaava-alue rajautuu Lahden matkakeskukseen, sekä sen viereisiin toimistorakennuksiin. Paavolan (3.) kaupunginosassa kaava-alueen pohjoispuolella

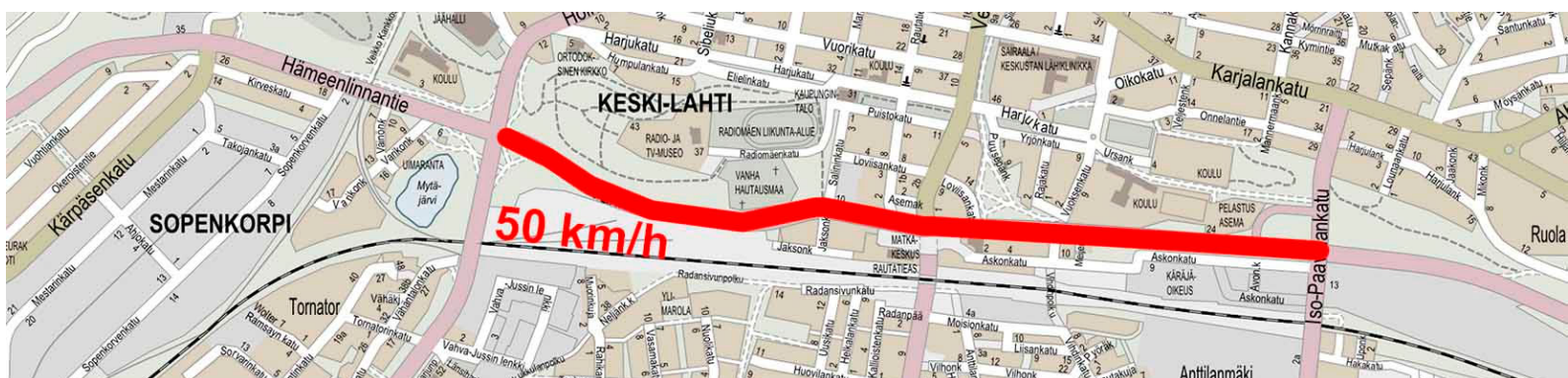
sijaitsevat Tiirismaan ja Lotilan koulut ja pelastuslaitos. Eteläpuolella sijaitsee Askonalueen työpaikkakeskittymä, jossa toimii mm. käräjäoikeus.

Liikenne

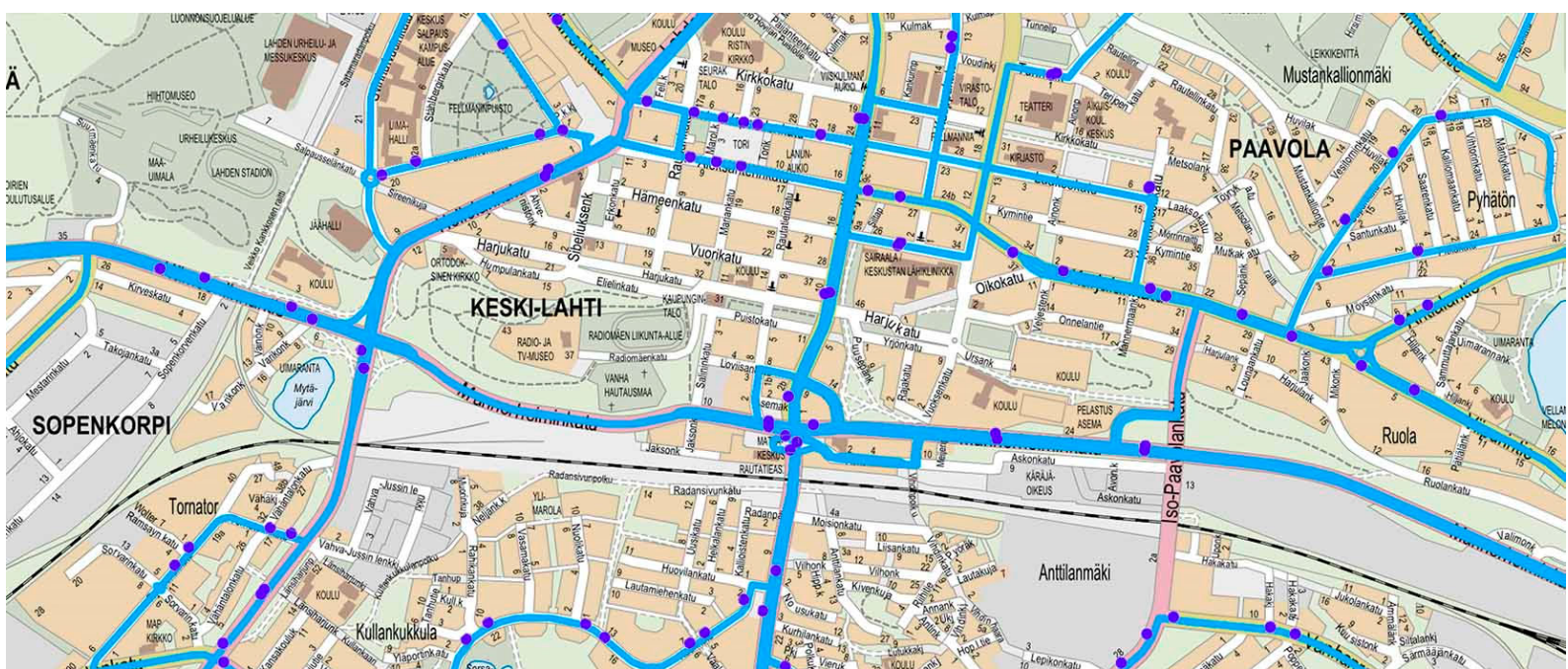
Huhtikuussa 2021 saadun mittaustiedon perusteella uusi kehätie vaikuttaa merkittävästi liikenteeseen Mannerheiminkadulla, josta laskentatietoa saadaan Joutjärven kohdalta. Täysperävaunullisten kuorma-autojen liikennemäärät ovat pudonneet 500–600 sadalla autolla päivässä noin 150 autoon ja puoliperävaunullisten kuorma-autojen osuus vanhalla valtatiellä Joutjärven kohdalla on pudonnut noin 400 autosta päivässä noin 250 autoon. Seurannasta erottuvat selkeästi arkipäivien liikenne ja hiljaisemmat viikonloput, jolloin raskasta liikennettä kulkee vain noin 100–200 autoa päivässä.

Ajoneuvoliikenteestä uudelle kehätielle on siirtynyt etenkin läpikulkuliikennettä. Kaiken kaikkiaan vanhan valtatie liikenne Joutjärven kohdalla on vähentynyt kymmeniä prosentteja uuden kehätien myötä. Ennen kehätien avaamista vanhalla valtatiellä liikkui enimmillään jopa 20 000 ja viikonloppuisin noin 12–13 000 ajoneuvoa. Kehätien avaamisen myötä liikennemäärät laskivat ja ovat arkisin reilut 10 000 ja viikonloppuisin noin 7 000 ajoneuvoa. (Ylläoleva teksti on kopioitu Väyläviraston tiedotteesta 28.4.2021)

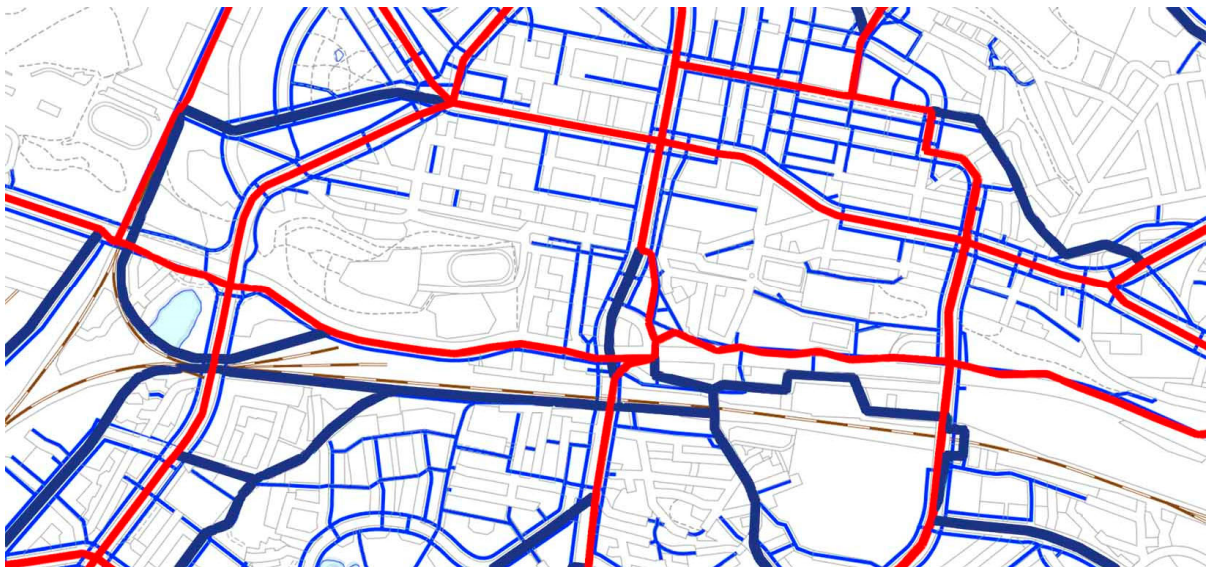
Mannerheiminkadulla nopeusrajoitus on nykyisin 50 km/h



Kaava-alue sijoittuu joukkoliikenneväylykelle. Matkakakeskuksen läheisyyden vuoksi joukkoliikenne on vilkasta sisältäen runsaasti kaukoliikenteen vuoroja.



Opaskartalla on esitetty sinisellä Lahden seudun liikenteen runkolinjat ja pysäkit.



Kuvassa on osoitettu punaisella pyöräilyn pääreitit, tumman sinisellä pyöräilyn aluereitit, ja vaaleamman sinisellä muut pyörätiet.

Kaavoitettavalla alueella tiealueen vieressä kulkee koko matkalta kevyenliikenteenväylä. Matkakakeskuksen ympäristössä kevyenliikenteen väylä sijaitsee tiealueen molemmin puolin. Mannerheiminkadun suuntaisesti kulkee myös pyöräilyn pääreitti.



Kuvassa on osoitettu Upon sillan ja Nastolantien risteuksen väliset onnettomuuspaikat 2016-2020

Liikenneturvallisuus .

Vuosina 2016-2020 kaava-alueelle on poliisin toimesta kirjattu 50 onnettomuutta, joista 20 on johtanut loukkaantumiseen. Merkittävimmät onnettomuuspaikat sijoittuvat risteysalueille, joista Mytjäisten risteysalue 20 liikenneonnettomuudella (4 loukkaantumiseen johtanutta) on suurista liikennemääristä johtuen onnettomuusherkin paikka kaavoitettavalla alueella. Myös Uponsillan liittymässä pelastuslaitoksen edustalla on onnettomuusherkin paikka.

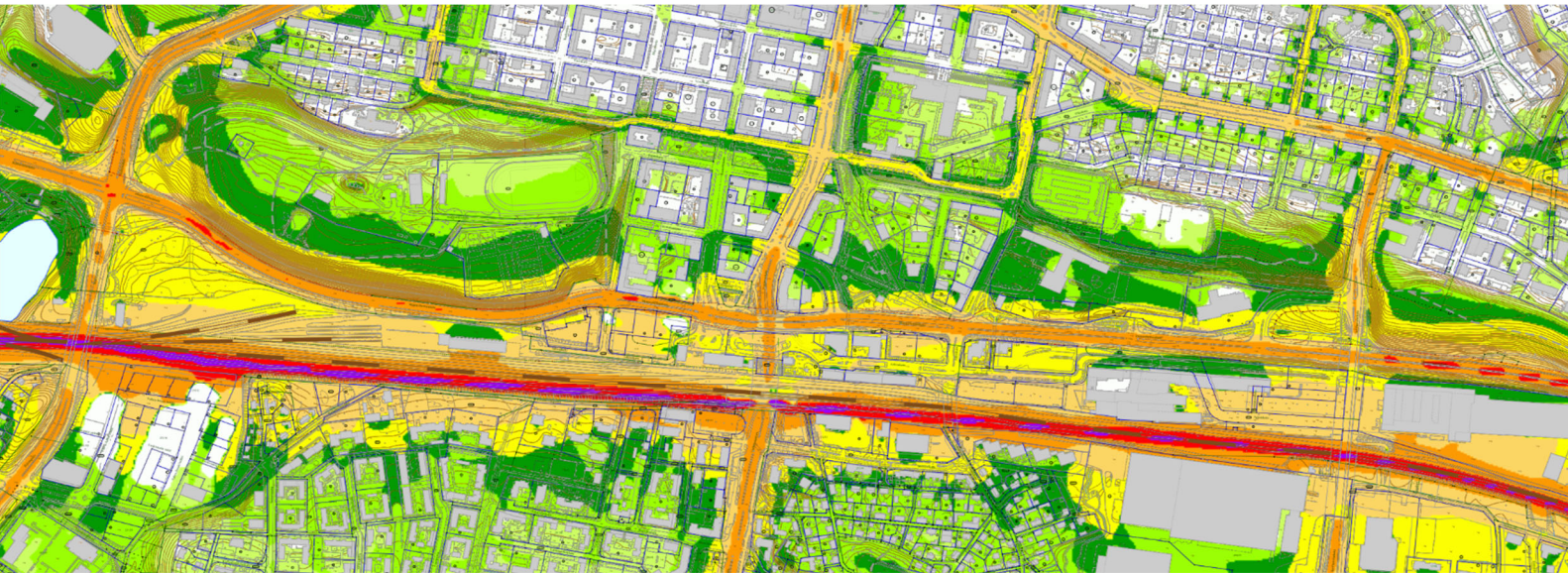
Kevyenliikenteen liikenneturvallisuutta parantavat Mannerheiminkadun alitse kulkevat yhdistetyt jalankulku- ja pyöräilyväylät ja osuudella onkin vain neljä ylityskohtaa samassa tasossa, jotka ovat myös liikennevalo-ohjattuja.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Liikenne aiheuttaa ympäristöön melua. Eteläisen kehätien avaaminen joulukuussa 2020 on vähentänyt liikennemääriä ja etenkin raskaan liikenteen osuutta tieosuudella. Tällä on meluhaittoja lieventävä vaikutus.



Kuvassa Lahden meluselvitys vuodelta 2017: päivämelu



Kuvassa Lahden meluselvitys vuodelta 2017: yömelu

3.1.4 Maanomistus

Kaava-alue on pääosin valtion omistuksessa, kunta omistaa paikoin kapeita maakaistoja kaava-alueen reunoilla.

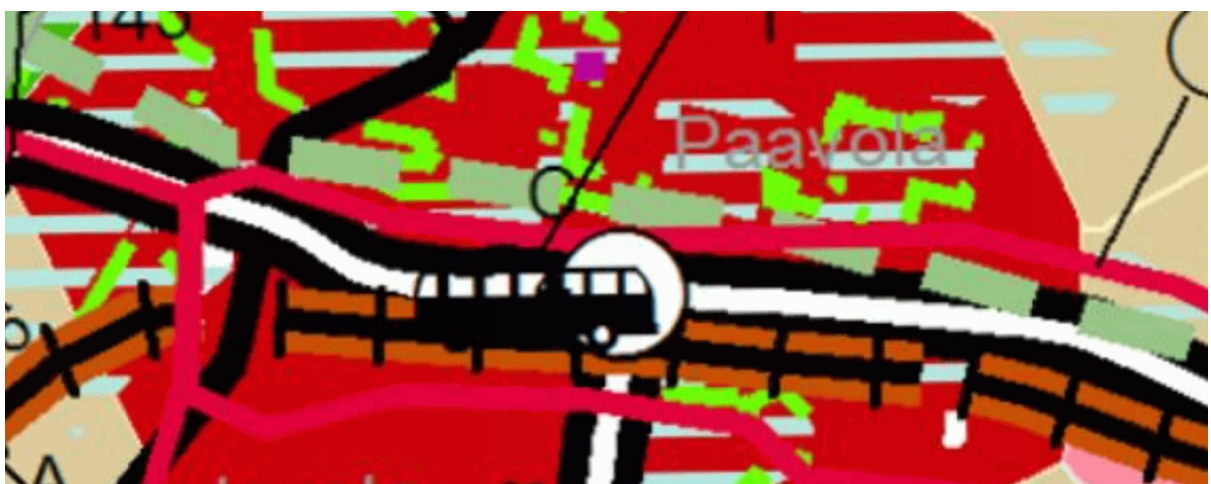
3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Maakuntakaava

Päijät-Hämeen maakuntakaava 2014 on tullut voimaan maankäyttö ja rakennusasetuksen 93 § mukaisten kuulutusten myötä 13.5.2019.

Maakuntakaavassa alue on osoitettu kaksiajorataiseksi päätieksi tai -kaduksi (yt(2)11).



Ote Päijät-Hämeen maakuntakaavasta 2014.

Osayleiskaava

Lahden osayleiskaava Y-202 (kv 27.6.2016 §) sai lainvoiman 5.10.2017.

Lahden läntisten osien osayleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu seututieksi tai pääkaduksi:

Tielle suunnitellaan korkeatasoista tieympäristöä, jossa pyöräily, auto- ja joukkoliikenne sekä kuljetukset toimivat sujuvasti ja liikkuminen on turvallista. Liikenteen siirtyessä eteläiselle kehätielle tie muutetaan Lahden kaupungin pääkaduksi. Tienvarren palveluihin ja asuinalueille liitytään kokoojakatujen kautta. Pysäkit varustetaan pysäkkikatoksin, joista löytyy ajantasainen informaatio bussien saapumisesta. Pyöräilyn laatukäytävän sujuvuuteen ja turvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota ja sen varrella varaudutaan katetun pyöräpysäköinnin tarpeisiin. Pyöräily ja kävely risteävät autoliikenteen kanssa eri tasossa tai tasossa mikäli kohde on liikennevalo-ohjattu. Pyöräilyn pääreitiltä toteutetaan sujuvat yhteydet palveluihin. Liikennemelua torjutaan nopeusrajoituksella, etäisyydellä, rakennuksilla tai meluestein.



Ote läntisten osien osayleiskaavasta Y-202 vuodelta 2016.

Asemakaava

Alueella on voimassa seuraavat asemakaavat ja asemakaavoissa esitetty käyttötarkoitus:

- 398A-1389a hyväksytty 22.06.1995, Kauttakulku- tai sisääntulotie suoja- ja näkemäalueineen
- 398A-2610a hyväksytty 28.09.2017, Maantialue
- 398-798 hyväksytty 01.10.1992, Kauttakulku- tai sisääntulotie suoja- ja näkemäalueineen
- 398-799 hyväksytty 01.10.1992, Kauttakulku- tai sisääntulotie suoja- ja näkemäalueineen
- 39848454/A hyväksytty 06.12.1978, Kauttakulku-, sisääntulo- ja ohitustie, vier-, suoja- ja näkemäalueineen

Lisäksi voimassa olevissa asemakaavoissa on osoitettu ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen alikulut.

Rakennusjärjestys

Rakennusjärjestys Lahti, Nastola, Kärkölä on tullut Nastolan osalta voimaan 1.4.2013 ja Lahden ja Kärkölän osalta voimaan 1.5.2013.

Pohjakartta

Pohjakartan on tarkistettu 6.10.2020

Muut aluetta koskevat päätökset, suunnitelmat tai ohjelmat

- Matkakeskuksen edustan korttelin 165 suunnittelu ja tämän pohjalta tehtävä kaavatyö ovat alkavat loppusyksystä 2021
- Vientikerman korttelin 27 kaava sai lainvoiman 24.8.2021
- Mannerheiminkadun yleissuunnitelman (katujärjestelyt) suunnittelu on parhaillaan käynnissä
- LIISU 2030

Laaditut selvitykset

Lahden yleiskaava 2025 yhteydessä tehdyt perusselvitykset
Duoraitiotielinjauksen tarkastelu

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Asemakaavan muutoksen tarve on lähtöisin Lahden eteläisen kehätien yhteydessä tehdyistä sopimuksista, joilla nykyisin valtatie- ja maantiekäytössä olevat väylät siirtyvät osaksi kaupungin katuverkkoa (Selostuksen liite).

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

4.2.1 Aloite

Asemakaava ja asemakaavan muutos on tullut vireille kaupungin aloitteesta. Kaavahanke sisältyy kaupungin vuosien 2020 ja 2021 kaavoitusohjelmaan. Kaavan vireilletulosta on ilmoitettu 05.03.2020 kaavoituskatsauksesta tiedottamisen yhteydessä.

4.2.2 Pohjakartan tarkistaminen

Alueen pohjakartta on tarkistettu ennen kaavaehdotuksen laatimista. Pohjakartta täyttää maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:ssä (jatkossa lakiin viitataan lyhenteellä MRL) annetut kaavoitusmittausvaatimukset.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

MRL 62 §:n mukaan osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

Osallisia ovat:

- Alueen maanomistajat
- Muut vaikutusalueen kiinteistöjen omistajat, asukkaat ja yritykset
- Kaupungin hallintokunnat
- Hollolan kunta
- Päijät-Hämeen liitto
- Hämeen ELY-keskus / ympäristö
- Uudenmaan ELY-keskus / liikenne
- Lahden kaupungin museo
- Väylävirasto
- VR-Yhtymä Oy
- Lahti Aqua
- Lahti Energia Oy, lämpöliikennetoiminta
- LE-Sähköverkko Oy

- Päijät-Hämeen pelastuslaitos
- Poliisi
- DNA Oy, Etelä-Suomi
- Telia Finland Oyj
- Elisa Oyj

4.3.2 Vireilletulo

Asemakaavatyön vireille tulosta on ilmoitettu MRL 63 §, 3 mom. mukaisesti 05.03.2020 julkaistussa Lahden kaupungin vuoden 2020 kaavoituskatsauksessa.

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma laadittiin ja asetettiin nähtäville kaavamutoshankkeen kotisivulle 20.9.2020. Kaavatyötä käsittelevä yleisötilaisuus järjestettiin 13.01.2021. Kaavatyöstä on kuulutettu 08.02.2021. Valmisteluvaiheen kuuleminen järjestettiin 08.01.-08.02.2021. Kaavatyöhön liittyvää aineistoa on ollut nähtävillä kaavahankkeen verkkosivulla.

Mielipiteiden keskeinen sisältö	Vastinen ja vaikutus kaavaan
<p>Mielipide 02.02.2021 Esitetään huoli, että liikennöintiä muilta paikkakunnilta Lahden keskustaan heikennetään.</p>	<p>Mytäjäinen-Uponsilta kaava on pääosin tekninen muutos valtion tiestä kaupungin kaduksi. Se ei ota kantaa katualueen sisällä tapahtuviin ratkaisuihin, eikä aiheuta muutoksia nykyisille liikenne- ja ratkaisuille. Muutos valtatiestä kaduksi sallii lyhyemmät liittymä- ja risteysvälit.</p> <p>Mielipiteen keskeiset huomiot kohdistuvat pääasiassa Mytäjäinen-Uponsilta alueen kaavatyön yhteydessä laadittavaan yleis- ja katusuunnitelmaan, joka keskittyy Radanvarren ja matkakeskuksen alueen liikennejärjestelyihin</p>

4.3.4 Viranomaisyhteistyö

Asemakaavan muutoksen aloituskokous pidettiin 13.02.2020. Hanke esiteltiin 17.3.2020 ELY-kaavaneuvottelussa. Valmisteluvaiheen kuuleminen järjestettiin 08.01.-08.02.2021. Sen yhteydessä viranomaisille toimitettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja kaavaluonnosvaihtoehdot ja pyydettiin niistä viranomaislausunnot. Viranomaiskokous järjestettiin 11.1.2021.

Lausuntojen keskeinen sisältö	Vastinen ja vaikutus kaavaan
<p>Lahden Talot 02.02.2021 Korttelin 166 (Jaksonkatu) korkomaailman huomioiminen Mannerheiminkadun kevyen liikenteen suunnittelussa</p>	<p>Kaavalla ei ole vaikutusta katualueen (nykyisen tiealueen) liikennejärjestelyin tai katusuunnitteluun.</p> <p>Lausunnon yhteensovittaminen tapahtuu pääasiassa kaavatyön yhteydessä laadittavan yleis- ja katusuunnitelman kanssa.</p>
<p>Lahden kaupungin museo 25.01.2021 Ei lausuttavaa kaavamutoksesta</p>	
<p>Elisa Oyj 25.01.2021 Ei lausuttavaa kaavamutoksesta</p>	

<p>Päijät-Hämeen poliisilaitos, Päijät-Hämeen pelastuslaitos, Päijät-Hämeen hyvinvointiyhtymän ensihoitopalvelut 04.02.2021 Ei huomautettavaa kaavamuutoksesta tiestä kaduksi. Liikennejärjestelyjen osalta pyydetään huomioimaan Mannerheiminkadun jatkosuunnittelussa sujuvan ja turvallisen hälytysajon sekä huomioimaan paremmin liikenneturvallisuuden.</p>	<p>Kaavalla ei ole vaikutusta katualueen (nykyisen tiealueen) liikennejärjestelyin tai katusuunnitteluun.</p> <p>Lausunnon liikennejärjestelyjen huomioiminen tapahtuu kaavatyön yhteydessä laadittavassa ja myöhemmin vuonna 2021 valmistuvassa Mannerheiminkadun yleis- ja katusuunnitelmassa viranomaisyhteistyönä.</p>
<p>Päijät-Hämeen liitto 08.02.2021 Ei lausuttavaa kaavamuutoksesta, kehotettu huomioimaan selvityksissä vuoden 2015 VT12 kehittämisselvitys</p>	<p>Vuoden 2015 VT12 kehittämisselvitys on huomioitu asemakaavaa laadittaessa.</p>
<p>LE-Sähköverkko Oy 25.01.2021 Ei lausuttavaa kaavamuutoksesta</p>	
<p>DNA 03.02.2021 Ei lausuttavaa kaavamuutoksesta, kehotettu huomioimaan kadun alla kulkevat kaapelit mahdollisia katumuutoksia tehtäessä</p>	<p>Huomio koskee Mannerheiminkadun yleis- ja katusuunnitelmaa. Tieto on välitetty työryhmälle.</p>
<p>Hämeen ELY-keskus 25.01.2021 Ei lausuttavaa kaavamuutoksesta, pyydetty liittämään kaavaselostukseen myös tutkittu vaihtoehto Mannerheiminkadun linjauksen muuttamisesta Radiomäen takana Ratapihan alueella</p>	<p>Linjauksen vaihtoehtotarkastelu on lisätty selostukseen.</p>

4.4 Asemakaavan tavoitteet

4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Asemakaavan muutoksella reagoidaan kaavallisesti Lahden eteläisen kehätien käyttöönottoon, minkä takia Mannerheiminkatu siirtyy kaupungin kaduiksi toteuttamissopimuksen mukaisesti.

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on osoittaa asemakaavan yleisen tien alueet katualueeksi. Asemakaavalla osoitetaan olevien alikulkujen sijainnit sekä kaavalliset aluevaraukset kevyen liikenteen reiteille toteutuneen tilanteen mukaisesti. Asemakaavan muutoksen yhteydessä kartoitetaan myös mahdollisten uusien alikulkujen tarve.

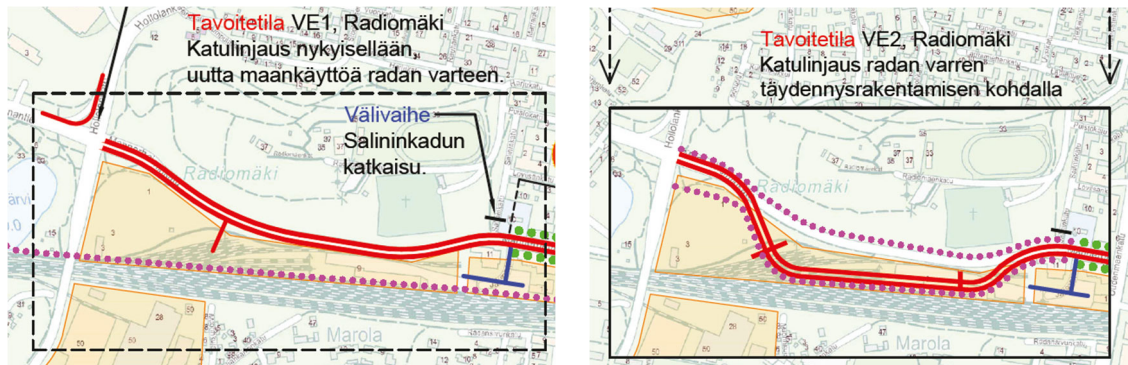
4.4.2 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet

Kaavaprosessin aikana tarkasteltiin vuoden 2015 VT12 kehittämisselvityksessä esillä ollutta vaihtoehtoa Mannerheiminkadun tielinjauksen tielinjauksen muutoksesta Radiomäen osan kohdalta yhdessä maanomistajan Senaattikiinteistöjen kanssa.

4.5 Asemakaavan vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

4.5.1 Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta

Vuoden 2015 kehittämisselvityksessä esillä ollut Mannerheiminkadun vaihtoehtoinen tielinjaus Radiomäen osan kohdalla selvitettiin vuoden 2020 aikana liikennesuunnittelun puolesta A-Insinöörien ja maankäytön sekä rakentamisen puolesta maanomistaja Senaattikiinteistöjen konsultin Sitowisen kautta.



Vasemmalla nykyinen Mannerheiminkadun linjaus ja oikealla tutkittu linjauksen muutos.

4.5.2 Valittujen vaihtoehtojen vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu

Radanvarren raiteiden poistuminen tulevaisuudessa antoi mahdollisuuden tarkastella alueen maankäyttöä kokonaan uudestaan. Tielinjauksen siirtämisen suurin hyöty nähtiin olevan meluhaittojen (rautatie ja Mannerheiminkatu) keskittämisenä vierekkäin. Nykytilanteessa Mannerheiminkadun liikennemelu häiritsee ratapihan pohjoispuolta ja rautatie alueen eteläistä puolta (meluselvitys kohdassa 3.1.3)

Kadun linjauksen siirto jakaisi ratapihan alueen myös kahteen osaan ja koko alueen kolmeen osaan. Läntisempi puolikas kärsisi edelleen nykytilanteen mukaisesta kahden puolen meluhaitasta. Itäisemmän puolikkaan osasta muodostuisi kuitenkin nykytilannetta rauhallisempi ja viihtyisämpi ympäristö. Tulevasta maankäytöstä riippuen itäisemmän puolikkaan tiiviissä rakentamisessa olisi valoisuuden puolesta haasteita, sillä useat rakennusten tilat avautuisivat vain pohjoiseen Radiomäen rinteeseen ja myös lähelle tätä. Tästä syntyy alueelle huomattavasti vähän valoa saavia tiloja.

Turvallisuuden puolesta alueen jakaminen tiellä kolmeen erilliseen osaan nähtiin myös riskiksi jos uusi maankäyttö toisi alueelle paljon ihmisiä.

Liikenteellisesti linjauksen siirto aiheuttaisi suuremman estevaikutuksen, mutta muodostaisi myös kaupunkimaisempaa katu- ja kaupunkiympäristöä loivine kaarteineen ja näkymineen.

Linjauksen muutos nykytilasta johtaisi myös suuriin kustannuksiin ja maansiirtoihin. Nykyisten kuntotietojen perusteella Mannerheiminkadun tiepohjan kunto on edelleen hyvä.

4.5.3 Yhteenveto vaihtoehtojen vertailusta

Kaupunki ja maanomistaja Senaattikiinteistöt totesivat linjauksen siirtämisestä saatavan hyödyn jäävän odotettua pienemmäksi, sillä uuden linjauksen hyödyt saavutettaisiin vain puolikkaassa aluetta. Uudesta linjauksesta saatavat hyödyt paranisivat merkittävästi, jos linjausta olisi voitu kasvattaa aina matkakeskukselle asti ja saada mukaan nyt rakentuvat Jaksonkadun kortteli 165 ja suunnitteilla oleva korttelit 166.

5 KUVAUS

5.1 Asemakaavan rakenne

5.1.1 Kokonaisrakenne

Asemakaavan muutoksella osoitetaan katualuetta. Katualueet käsittävät ajoradat välikaistoineen, kevyen liikenteen väylät sekä suojavallit. Asemakaavalla on osoitettu katualueen alittavat kevyen liikenteen alikulut, mahdollinen alikulun levennys BWT:n kohdalla, sekä uusi mahdollinen alikulun

paikka Mytjääisten risteysaluleelle ja idemmäksi Askonalueen ja Ruuttapuiston välille. Asemakaavan muutoksella kielletään suorat tonttiliittymät kaava-alueelta liittymäkieltomerkein.

5.1.2 Mitoitus ja aluevaraukset

Asemakaavan muutoksella ei muodostu rakennusoikeutta. Koko kaava-alueen pinta-ala on noin 9.8 hehtaaria.

5.2 Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden, maakuntakaavan ja yleiskaavan sisältövaatimusten toteutuminen

Lahden oikeusvaikutteista yleiskaavaa 2025 laadittaessa on otettu huomioon MRL 39 §:n mukaiset yleiskaavan sisältövaatimukset, ja asemakaavan muutos on yleiskaavan mukainen. Asemakaavan muutos on Päijät-Hämeen maakuntakaavan 2008 mukainen.

5.3 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Väylän osoittaminen asemakaavan muutoksella kaduksi mahdollistaa väylän kehittämisen kaupunki- ja katumaisemmaksi ympäristöksi.

5.4 Kaavan vaikutukset

5.4.1 Vaikutus rakennettuun ympäristöön ja liikenteeseen

Asemakaavan muutoksella ei ole vaikutuksia alue- ja yhdyskuntarakenteeseen.

Asemakaavan muutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen. Asemakaavan muutoksella ei osoiteta tilavarauksia muille uusille liikenteellisille ratkaisuille kuin alikululuille. Asemakaavan muutos mahdollistaa kaavatyön aikana tehty duoraide-selvityksen reitti- ja liityntäratkaisut. Asemakaava itsessään ei vaikuta liikennemääriin, mutta ennusteiden ja vuoden 2021 alkuvuoden toteutuman mukaan Eteläisen kehätien myötä Mannerheiminkadulla liikennemäärien kasvu taittuu ja raskaan liikenteen osuus vähenee.

5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Asemakaavan muutoksella ei ole vaikutuksia luontoon ja luonnonympäristöön.

5.4.3 Muut vaikutukset

Asemakaavan muutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia elinoloihin, terveyteen tai viihtyisyyteen, sillä kaavamutoksella otetaan kantaa ainoastaan alueen hallinnolliseen tilanteeseen. Asemakaavan myötä vastuu väylästä siirtyy kaupungille. Väyliä osoittaminen asemakaavalla kaduksi mahdollistaa väyläympäristön kehittämisen katumaisemmaksi ympäristöksi. Tarkemmin katutilaan tehtävät muutokset ratkaistaan myöhemmin yleis- ja katusuunnittelun yhteydessä.

Asemakaavan muutoksella osoitettava katualue otetaan kadunpitopäätöksellä kaupungin kaduksi. Katualueen hoito- ja kunnossapito siirtyy kunnalle ja vaikuttaa kuntatalouteen lisääntyvinä katujen hoito- ja kunnossapitokuluina.

5.5 Ympäristön häiriötekijät

Mannerheimintien nopeusrajoitusta laskemalla voidaan vähentää ympäristöön leviävää melukuormaa, nopeusrajoituksia laskemalla parannetaan myös alueen liikenneturvallisuutta. Asemakaavalla ei kuitenkaan oteta kantaa nopeusrajoituksiin, vaan päätökset tehdään asemakaavatilanteesta riippumatta. Nopeusrajoituksen laskemista selvitetään parhaillaan Väyläviraston, Ely-keskuksen, Lahden kaupungin ja Hollolan kunnan yhteistyönä.

5.6 Kaavamerkinnot ja -määräykset

Kaavakartan liitteenä, erityismerkinnät ja niiden perustelu avattu tarkemmin

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Vuonna 2015 laaditussa Vt12 kehittämisselvitys välillä Hollola-Lahti on osoitettu tavoitteita katualueen kehittämistoimiksi siten, että väylän ilmettä kehitetään katumaiseksi ja keskustamaiseksi. Alueella tehtävät muutokset ratkaistaan tarkemmalla katusuunnitelmalla.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakaavan saatua lainvoiman voidaan katualueet ottaa kunnan vastuulle kadunpitopäätöksellä.

7 PÄIVÄYS JA ALLEKIRJOITUS

Lahdessa 11.10.2021

Kaavoitusarkkitehti

Tuomas Helin

8 SEURANTALOMAKE

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	398 Lahti	Täyttämispvm	05.10.2021
Kaavan nimi	ASEMAKAAVAN MUUTOS KOSKEE: KESKI-LAHDEN (1.) KAUPUNGINOSAN YLEISEN TIEN ALUETTA. PAAVOLAN (3.) KAUPUNGINOSAN YLEISEN TIEN ALUETTA. MÖYSÄN (16.) KAUPUNGINOSAN YLEISEN TIEN ALUETTA. ASEMAKAAVAN MUUTOKSELLA MUODOSTUU: KESKI-LAHDEN (1.) KAUPUNGINOSAN KATUALUE. PAAVOLAN (3.) KAUPUNGINOSAN KATUALUE. MÖYSÄN (16.) KAUPUNGINOSAN KATUALUE.		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ihm. pvm	
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	398A2803
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	9,7879	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	9,7879

Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]	
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	9,7879	100,0			0,0000	
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	9,7879	100,0			0,0000	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnot

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	9,7879	100,0			0,0000	
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	9,7879	100,0			0,0000	
Kadut	9,7879	100,0			9,7879	
LT					-9,7879	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						