

Kaupunkiympäristölautakunta

Päätöspäivämäärä 22.01.2025

Lahden kaupunki, Kaupunkiympäristölautakunta, 22.01.2025

## Mannerheiminkadun ja Nastolantien pyöräilyn pääreitit jkpp-väylän yleissuunnitelma

5139/10.03.01.00/2023

### Asian valmistelija / lisätietojen antaja

Liikenneinsinööri Juhana Polojärvi p. 044 482 6402

### Päätös

### Esittelijä

Suunnittelujohtaja Helminen Juha

### Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä Mannerheiminkadun ja Nastolantien pyöräilyn pääreitit yleissuunnitelman (piirustusnumerot 2024-61-101-Y, 2024-61-102-Y, 2024-61-103-Y vain Lakkilantien katualueen osuus, 2024-61-201-Y ja 2024-61-202-Y) raportteineen.

### Perusteluosa

#### Tausta

Lahden pyöräliikenteen tavoiteverkon 2030 ja Lahden yleiskaavan yksi pääreiteistä kulkee Mannerheiminkadun pohjoispuolelta ja edelleen Nastolantien vartta. Reitti on myös Päijät-Hämeen pääpyörätieverkko-selvityksessä tunnistettu yhdeksi maakunnan tärkeimmistä. Nykyinen jalankulku- ja pyöräilyväylä ei täytä pyöräilyn pääreitit standardeja mm. liikkumismuotojen erottelun, väylän mitoituksen ja pystygeometrian osalta. Tavoitteena on parantaa pyöräilyn olosuhteita ja turvallisuutta sekä

edistää kestäväää liikkumista. Reitin suunnittelua on lähdetty edistämään, jotta Pipposta keskustan ja matkakeskuksen suuntaan meneviä yhteyksiä saadaan parannettua.

Yleisesti pyöräilyn pääreittien kehittäminen on tärkeää, koska se sujuvoittaa liikkumista, lisää pyöräilyn suosiota ja osuutta liikenteessä sekä vähentää liikenteen päästöjä. Lisäksi jalankulku- ja pyöräväylät ovat arkiliikunnan ohella käytetyimpiä liikunta- ja virkistyspaikkoja ja näin ne edistävät kansanterveyttä. Kehittämällä pyöräilyreittejä tuetaan kestäväää kaupunkisuunnittelua ja parannetaan kaupunkilaisten elämänlaatua. Laadukkaat väylät tekevät kävelystä ja pyöräilystä turvallisempaa sekä houkuttelevampaa.

#### Nykytilan Kuvaus

Nykyinen väylä on pääosin yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä, leveydeltään noin 2,2–3 metriä. Joutsitiellä Rekolankadulla, Rekolankujalla ja Sotkankadun päädyn kohdalla pyöräily ja jalankulku tapahtuvat kuitenkin ajoradalla ja Sotkankadulla etenkin pyöräilijät käyttävät ajorataa koko kadun matkalla loivemman mäen vuoksi, mikä kadun raskaan liikenteen kanssa muodostaa myös liikenneturvallisuusriskin. Asemakaavassa Mannerheiminkadun osuus on suurelta osin Lotilanharjun puistoalueella (PI-merkintä), Valimonkadun ja Rekolankadun osuus pääosin katualueella, Rekolankujan osuus suojaviheralueella (EV-merkintä) ja Viipurintieltä Nastolantielle katualueella. Nastolantien osuus on Lakkilantien kohtaa lukuun ottamatta tiealuetta ja näin ollen siitä vastaa toistaiseksi Uudenmaan ELY-keskus. Sotkankadun ja Nastolantien osuuksilla on mäkiä, joiden pituuskaltevuudet ovat 5,5–7 % (pyöräilyn laatuväylän suositusmaksimi 4 %). Nykyisellään kulkijamäärät vaihtelevat voimakkaasti

vuodenajan mukaan, mutta kesäkuukausina jalankulkijoita on 30–150 ja pyöräilijöitä 100–200 vuorokaudessa osuudesta riippuen.

Suunnittelualueella on kuusi jalankulun ja pyöräilyn alikulkua, joista yksi on radan alittava alikulku Sotkankadun länsipäässä. Viipurintien, Mannerheiminkadun sekä Nastolantieltä lähtevän valtatie 4:n rampin alikulut ovat ahtaita, pimeitä ja iäkkäitä, ja niiden uusiminen on tarpeen. Näissä kolmessa alikulussa on valaistus, mutta se on käytössä vain, kun muukin katuvalaistus on päällä. Näin ollen kirkaalla säällä alikulkuun mennessä silmä ei ehdi sopeutua valoisuuseroon ja kulkijoiden havainnointi on tällöin haasteellista.

Yhdistetyt jalankulun ja pyöräväylän osuudet on pääosin valaistu vain viereisten ajoratojen valoilla, mutta Valimonkadun kohdalla sekä radan alikulun läheisyydessä väylällä on myös lyhyillä osuuksilla oma valaistus. Väylän kuivatus tapahtuu pientareilla, ja suurin osa hulevesistä imeytyy maaperään. Väylän alla, Rekolankadun osuutta lukuun ottamatta ei ole juurikaan kunnallisteknisiä verkostoja.

Suunnittelualue sijaitsee osittain herkän ja luontoarvoiltaan tärkeän harjualueen reunalla, jossa kasvaa harjualueelle tyypillistä kasvustoa. Alueelle on tehty Lahden Lotilanharjun paahdealueen hoitosuunnitelma vuonna 2022.

#### Työn Tavoitteet ja suunnitelmaratkaisut

Yleissuunnitelman tavoitteena on laadukas, sujuva ja turvallinen kävelyn ja pyöräilyn pääreitti, joka toimii keskeisenä väylänä matkakeskuksen sekä keskustan ja Pippon lisäksi muunkin itäisen Lahden välillä. Työn yhtenä lähtökohtana oli myös tarkastella alustavasti oikoreitin toteutettavuutta Nastolantieltä Kasaajankadulle radan estevaikutuksen vuoksi, mutta sen toteutuskustannukset olisivat varsin suuret hyötyihin nähden. Linjaus on

kuitenkin esitetty piirustuksessa 2024-61-103-Y, josta päätettävänä on vain Lakkilantien osuus. Yleissuunnitelman ratkaisut olisivat lähtökohtana myöhemmin toteutettaville katu-, tie- ja puistosuunnitelmille. Työn aikana tehtiin myös vaihtoehtotarkasteluja nykyisen linjauksen sijaan, mutta näistä vain Sotkankadun osuus jäi lopulliseen suunnitelmaan.

Laaditussa suunnitteluratkaisussa pyöräily ja jalankulku erotetaan omille väylilleen uuden tieliikennelain mukaisesti. Nykyisiä väyliä sekä alikulkuja levennetään (tavoitelevyydet jk+pp 2,0+3,0 m) ja valaistusta parannetaan, jotta ne täyttävät kansalliset pyöräilyn pääreititavoitemitit. Esimerkiksi valtion jalankulun ja pyöräliikenteen investointitukien saaminen edellyttää mitoitushojjeiden noudattamista. Rinteessä olevan väylän leventäminen tarkoittaa kuitenkin paikoin uusien tukimuurien toteuttamista.

Leventämisen osalta on pyritty säästämään nykyisiä puita niin paljon kuin mahdollista ja paikoin muodostuviin luiskiin niitä voidaan myös istuttaa jonkin verran uusiakin poistettavien korvaamiseksi.

Joutsitien, Rekolankadun ja -kujan osuuden ratkaisuna olisi pyöräkatu suurelta osin nykymitoituksella ja Sotkankadulla pyöräväylä linjattaisiin ajoradan viereen paremman linjauksen ja tasauksen vuoksi ja nykyinen reitti jäisi pääasiassa jalankulkijoille. Yleissuunnitelmassa on myös huomioitu lähivuosina tapahtuvan ratasillan uusiminen, mikä vaikuttaa linjaukseen Sotkankadun länsipäässä. Tämä edellyttää alueelle uutta katusuunnitelmaa joka tapauksessa.

Työn yhteydessä kerättiin suunnitelmiin kommentteja avoimessa karttakyselyssä sekä järjestettiin Rekolankadulla yhden iltapäivän ajaksi mahdollisuus tulla katsomaan ja kommentoimaan suunnitelmia. Kyselyyn saatiin vastauksia n. 50 kpl ja paikan päällä kävi 20–30 henkeä ja heistä suurin osa oli alueen asukkaita. Kommenteissa korostuivat pyöräilijöiden

nopeus, joka hankaloittaa mm. pihoilta poistumista Rekolankadulla sekä luo kävelijöille turvattomuutta yhdistetyillä osuuksilla. Lisäksi erityisesti alikulkuihin kaivattiin parannusta kapeuden, pimeyden ja huonojen näkemien vuoksi. Mannerheiminkadun vaihtoehtoinen linjaus koettiin kustannusten ja maisemahaittojen vuoksi tarpeettomaksi, mikä osaltaan puolsi nykyisen linjauksen kehittämistä. Kaikki eivät kokeneet väylän leventämistä tarpeellisena, mutta enimmäkseen uudistuksia pidettiin hyvinä.

#### Kuntalaisvaikutukset

Toteutuessaan laatutason parantaminen sujuvoittaa pyöräilyä sekä parantaa myös kävelijöiden olosuhteita erottelun myötä, mikä osaltaan houkuttelee käyttämään väylää ja mahdollistaa käyttäjämäärien kasvamisen.

#### Organisaatiovaikutukset

Katu- ja rakennussuunnitelmien toteuttaminen ja niiden tuominen päätöksentekoon. Tämän jälkeen tulisivat tavanomaiset rakennuttamiseen ja rakentamiseen liittyvät tehtävät.

#### Ympäristövaikutukset

Toteutuessaan rakentaminen vähentää jonkin verran nykyistä puustoa, mutta osa voidaan korvata uusilla. Lisäksi rakentaminen aiheuttaa työkoneiden ja käytettyjen materiaalien osalta päästöjä. Autoilusta kävelyyn ja pyöräilyyn siirtyvät vähentävät liikenteestä aiheutuvia päästöjä ja muita haittoja sekä kohentaa liikkujien terveyttä pidemmällä aikavälillä.

#### Talousvaikutukset

Toteutuessaan rakentaminen voi edetä vaiheittain infran investoinneista, jolloin esimerkiksi mahdolliset valtion investointituet voitaisiin hyödyntää parhaiten ja tukea saisi hyväksytyyn yleissuunnitelman pohjalta myös katu- ja rakennussuunnitteluun. Alikulkujen ja ratasillan uusiminen aiheuttaa joka tapauksessa investointitarpeita jo lähitulevaisuudessa, jolloin parantamistoimenpiteitä on hyvä toteuttaa samassa yhteydessä. Kaupungin osuuden (Iso-Paavolankatu – Sotkankatu, plv 0–2200) yleissuunnitelmatason kustannusarvio on noin 4 950 000 euroa, joka sisältää suunnittelu- ja rakentamiskustannukset. Tästä alikulkujen osuus on n. 1 900 000 euroa ja Mannerheiminkadun alikulku on peruskorjattava seuraavan 10 vuoden aikana joka tapauksessa.

Kunnossapidon kustannuksiin vaikutukset ovat maltilliset, sillä aivan uutta väylää tulisi vain lyhyelle Sotkankadun osuudelle. Väylän pinta-ala kasvaa, mikä sinänsä nostaa näitä kustannuksia, mutta esimerkiksi talvikunnossapidossa lumen poisajon määrä ei pitäisi juurikaan kasvaa, sillä väylän varrella on hyvin lumitilaa. Kansantaloudellisesti lisääntynyt aktiivinen liikkuminen vähentäisi sairauspoissaoloja ja tämä puolestaan vähentäisi mm. yritysten henkilöstökustannuksia sekä julkisen terveydenhuollon kustannuksia pitkällä aikavälillä.

#### Yhteydet strategiaan

- Lahti on hiilineutraali 2025
- Lahtelaiset ovat terveempiä ja liikkuvat enemmän
- Lasten ja nuorten terveelliset elintavat, turvallisuuden ja osallisuuden kokemukset sekä koettu hyvinvointi paranevat
- Matalan kynnyksen liikunta- ja kulttuurimahdollisuuksien saavutettavuus paranee

Kaupunkiympäristölautakunta

Päätöspäivämäärä 22.01.2025

Lisäksi pyöräilyn pääreittien kehittäminen on toimenpiteenä Lahden kaupunginvaltuuston (9.12.2024 § 129) hyväksymässä Lahden kestävän kaupunkiliikkumisen ohjelmassa 2021–2025 (SUMP) ja osaltaan tukee myös monia muita ohjelman toimenpiteitä ja tavoitteita.

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto

**Toimenpiteet**

-