

Lausunnot keskustan pysäkkikokeilusta

Lahden keskustaan suunnitellusta pysäkkikokeilusta pyydettiin lausuntoja 52 ja eri taholta, joihin kuului eri viranomaistahoja, asukasjärjestöjä, elinkeinotoimijoita, oppilaitoksia ja opiskelijajärjestöjä, sekä kokeilualueen kiinteistöt ja yritykset.

- | | |
|---------------------------------|--|
| 1 Nuorisovaltuusto | |
| 2 Vammaisneuvosto | |
| 3 Vanhusneuvosto | |
| 4 Kumppanuuspöytä - pohjoinen | |
| 5 Kumppanuuspöytä - itäinen | |
| 6 Kumppanuuspöytä - eteläinen | |
| 7 Kumppanuuspöytä - keskusta | |
| 8 Poliisi | |
| 9 Pelastuslaitos | |
| 10 Lahden Yrittäjät | |
| 11 Päijät-Hämeen Yrittäjät | |
| 12 Kauppakamari | |
| 13 Nuorkauppakamari | |
| 14 Teollisuusseura | |
| 15 Päijät-Hämeen liitto | |
| 16 LADEC | |
| 17 Spatium | |
| 18 Lahti City ry | |
| 19 Lahen tori | |
| 20 Kiinteistöliitto | |
| 21 Lahti Region | |
| 22 ELY | |
| 23 Hyvinvointikuntayhtymä | |
| 24 Eventum Lahti, Sibelius-talo | |
| 25 KOE | |
| 26 Itky | |
| 27 LAB | |
| 28 LUT | |
| 29 Salpaus | |
| 30 Yhteiskoulu | |
| 31 Gaudia | |
| 32 Lyseo | |
| 33 Tiirimaan lukio | |
| 34 Hollolan kunta | |
| 35 Orimattilan kunta | |
| 36 Asikkalan kunta | |
| 37 Padasjoen kunta | |
| 38 Heinolan kaupunki | |
| 39 Vesijärvenkatu 9/ Trio | |
| Vesijärvenkatu 20, | |
| Aleksanterinkatu 15/ | |
| 41 KOy Lahden Kulmala | |
| Vesijärvenkatu 22: Lahden | |
| 42 Vesijärvenkatu 22 As Oy | |
| Aleksanterinkatu 14 | |
| 43 /Hämeenmaa | |
| Coppa Eatery, Osuuskauppa | |
| 44 Hämeenmaa | |
| 45 Partioaitta Oy | |
| 46 Burger King | |
| 47 Crazy Town | |
| 48 Walkers Lahti, Dila | |
| 49 Helmi Apteekki | |
| 50 Milano Kebab | |
| 51 Ale Klubi Lahti | |
| 52 Päijät-Hämeen Keskusta | |

Lausuntoja saatiin 19 kpl.

Lausunnot:

1. [Asunto Oy Lahden Kulmala](#)
2. [Kauppakeskus Trio](#)
3. [Asunto Oy Vapaudenkatu 10](#)
4. [Kiinteistöliitto Päijät-Häme ry](#)
5. [Keskusta-alueen kumppanuuspöytä](#) uusi, korvaava lausunto
6. [Eteläinen kumppanuuspöytä](#)
7. [Päijät-Hämeen liitto](#)
8. [Päijät-Hämeen Yrittäjät](#)
9. [Lahden Yrittäjät ry](#)
10. [Itäinen kumppanuuspöytä](#)
11. [LUT-Yliopiston ylioppilaskunta LTKY](#)
12. [Lahti City ry](#)
13. [Hämeen poliisilaitos](#) - uusi lausunto erillisenä liitteenä
14. [LAB-ammattikorkeakoulun opiskelijakunta KOE](#)
15. [Lahden kaupungin vammaisneuvosto](#)
16. [Lahden kaupungin vanhusneuvosto](#)
17. [Pohjoinen kumppanuuspöytä](#)
18. [Päijät-Hämeen pelastuslaitos](#) – uusi lausunto erillisenä liitteenä
19. [Hollolan kunnan kannanotto](#)

Asunto Oy Lahden Kulmala, lausunto, 22.10.2025

Lahdessa on jo erinomainen paikallisliikenteen pysäkkialue kauppatorin pohjois- ja eteläpuolella. Kauppatorilla on riittämiin tilaa bussin vaihtoon ja odotteluun.

Pysäkkien siirtäminen edes osittain vaikuttaa kauppatorin toimintaan heikentävästi, jos paikallisbussien liikenne edes osittain siirretään pois kauppatorilta. Muutos tarkoittaisi koko länsikeskustan osalle jalankulkuliikenteen vähentymää ja heijastuisi negatiivisesti kivijalkayritysten elinkeinoelämään. Tällä seikalla on iso merkitys, koska länsikeskusta on jo nykyiselläänkin hiljentynyt aiempaan verrattuna.

Vesijärvenkatu on pääväylä ja vilkkaasti liikennöity. Kaistojen kavennus ja muutokset sekä bussien tunkeminen kaupungin vilkkaimpaan risteykseen ei ole viisasta miltään kohdin katsottuna, kun nykyinen toiminta kauppatorilla on mitä parhain.

Kaiken kaikkiaan paikallisbussiliikenteen siirto perinteiseltä joukkoliikennepaikalta ahtaaseen risteykseen ei palvele kaupunkilaisia eikä kiinteistön omistajia. Tämän johdosta vastustamme kokeilun toteuttamista.

Kauppakeskus Trio, lausunto, 27.10.2025

Keskustan viihtyvyyden ja turvallisuuden ja Paavolan alueen paremman saavutettavuuden lisäämiseksi kannatamme bussiliikenteen siirtämistä Vesijärvenkadulle sekä Aleksanterinkadulle. Aleksanterinkadun turvallisuus ja viihtyisyys mm. ravintoloiden osalta paranee kesäaikaan ja tuo varmasti lisää asiakkaita sen varrella oleville terasseille, kun melusaaste ja pakokaasut vähenevät huomattavasti. Myös liikenteen sujuvuus paranee joukkoliikenteen osalta huomattavasti. Triossa emme näe esteitä tai haasteita asiassa, vaan katukuvan muokkaus varmasti parantaa myös meidänkin asiakkaidemme turvallisuutta merkittävästi. Eli kannatamme kokeilua.

Asunto Oy Vapaudenkatu 10, lausunto, 30.10.2025

Jos/kun osa busseista siirtyy pois Vapaudenkadulta, samassa yhteydessä voisi tehdä nämä suojatiemuutokset.

1. Vapaudenkatu 10 R-kioskin kohdalle tehdään uusi suojatie, koska ihmiset joka tapauksessa ylittävät kadun siitä kohdin kulkiessaan torille/torilta. Nykytilanne on se, että (suurin) osa autoilijoista väistää kivasti, vaikka suojatietä ei olekaan. Bussiliikenteelläkään ei nähdäkseni ole perusteltua syytä vastustaa tätä, koska aiemmin tilaa vaatinut pysäkki on jo hyvän aikaa sitten poistettu käytöstä.

2. Torikadun kohdalla oleva Vapaudenkadun ylittävä suojatie laajennetaan koko Torikadun levyiseksi, koska nykyisellään ihmiset oikovat suojatien vierestä. Muutos tekisi tilanteesta nykyistä selkeämmän kaikille osapuolille.

Nämä suojatiemuutokset parantaisivat Vapaudenkadun jalankulkijaturvallisuutta ja muuttaisivat keskustaa jälleen pikku askeleen verran jalankulkijaystävällisemmäksi. Ne myös "virallistaisivat" nykyiset de facto -käytännöt. Autoilijoille ja busseille tästä ei olisi haittaa, pikemminkin päinvastoin, koska ei tarvitsisi varoa yllättävistä paikoista kadulle tulevia jalankulkijoita.

Kiinteistöliitto Päijät-Häme ry, lausunto, 30.10.2025

Lahden kaupunki on pyytänyt lausuntoa keskustan pysäkkikokeilusta 20.10.2025 päivätyllä sähköpostilla. Suunnitelman mukaan osa joukkoliikenteestä ajaisi suoraan Vesijärvenkatua pitkin kiertämättä toria.

Kiinteistöliitto Päijät-Häme ry edustajaa päijäthämäläisiä kiinteistönomistajia, joista suurin osa on asunto-osakeyhtiöitä. Joukkoliikenteen siirtäminen rauhoittaisi torin ympäristöä ja se ympärillä asunto-osakeyhtiöissä asumista.

Lähtökohtaisesti on hyvä, että asioita kokeillaan. Liikenteen siirtäminen Vesijärvenkadulle saattaa ruuhkauttaa jo ennestään vilkkaasti liikennöityä katua. Pysäkkikeskuksen tulisi sijaita ja se tulisi tehdä niin, että se ei häiritsisi liikenteen sujuvuutta.

Tori on tärkeä osa kaupungin, myös Lahden, keskustaa. Jotta tori säilyisi elinvoimaisena, tulee sen saavutettavuus varmistaa. Joukkoliikenteen pois siirtäminen saattaa hiljentää asiointia torille sekä sitä ympäröivissä liikkeissä.

Keskusta-alueen kumppanuuspöytä, täydennyslausunto, 27.11.2025

Keskusta-alueen kumppanuuspöytä pitää joukkoliikenteen kehittämistä ja kustannussäästöjä kaupungin taloustilanteessa ymmärrettävinä ja tarpeellisina tavoitteina. Kokeilun myönteisiä puolia ovat mm. torin kiertämisen poistuminen, mikä nopeuttaa matkaa erityisesti Matkakeskukselta Mukkulan kampukselle, sekä keskustan viihtyvyyden paraneminen linja-autoliikenteen vähentyessä torin ympärillä.

Kokeiluun liittyy kuitenkin merkittäviä huolenaiheita:

- Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus: Vesijärvenkadun ruuhkautuminen ja kevyen liikenteen turvallisuus ovat kriittisiä. Pysäkkien suunnittelu ei saa kaventaa kaistoja ja jalkakäytäviä liikaa. Erityisesti Vuorikadun ja Vesijärvenkadun risteyksen suojatie ilman liikennevaloja koetaan vaaralliseksi.
- Keskustan elinvoima ja torin saavutettavuus: Tori on Lahden vilkkain pysäkki ja luontainen vaihtopaikka. Bussiliikenteen siirto pois torilta heikentää torin saavutettavuutta, vähentää asiakasvirtaa ja voi hiljentää torialueen kaupankäyntiä. Tämä vaikuttaa suoraan torin elävyyteen ja alueen yritysten toimintaedellytyksiin
- Vaikutukset yrityksiin: Yrittäjiä ei ole kuultu riittävästi valmistelussa. Kokeilu lisää epävarmuutta ja heikentää luottamusta kaupungin elinkeinopolitiikan pitkäjänteisyyteen. Lyhytnäköiset kokeilut voivat olla kohtalokkaita erityisesti pienille yrityksille.
- Erityisryhmien tarpeet: Liikuntarajoitteisten ja ikääntyneiden kannalta torin saavutettavuuden heikkeneminen on merkittävä ongelma. Reittien ja pysäkkien suunnittelussa on varmistettava helppo pääsy keskussairaalaan ja peruspalveluihin.
- Matkaketjun pidentyminen: Bussien siirto torilta lisää kävelymatkaa ja vaikeuttaa asiointia keskustassa, mikä voi ohjata asiakasvirtoja kauppakeskuksiin ja keskustan ulkopuolelle.

Kokeilun toteuttamisessa edellytämme:

1. Liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamista Vesijärvenkadulla.
2. Keskustan palveluiden saavutettavuuden ja elinvoimaisuuden säilyttämistä.
3. Erityisryhmien tarpeiden huomioimista.
4. Selkeitä kustannuslaskelmia ja vaikutusten arvioita ennen kokeilun aloittamista.
5. Systemaattista seuranta kokeilun aikana: matkustajamäärät, vaikutukset torin alueen yritysten myyntiin, matkustajakokemukset.
6. Avoimuutta ja mahdollisuutta suunnanmuutokseen palautteen perusteella.

Konkreettinen ehdotus kaupungille jatkotoimista

Ehdotamme ennen kokeilun käynnistämistä ja sen aikana tulee toteutettavaksi seuraavia toimenpiteitä:

- Reittisuunnitelmat: osa pohjois-eteläsuuntaisista linjoista säilytettäisiin T-linjoina eli poikkeaisivat edelleen torille.
- Laaja vaikutusten arviointi: Selvitetään torialueen yritysten, keskustan palveluiden ja erityisryhmien näkökulmat ennen kokeilua. Arvioinnissa huomioidaan myös matkaketjujen pidentymisen vaikutukset asiointikäyttäytymiseen. 3 (3)
- Yrittäjäkysely ja sidosryhmädialogi: Järjestetään erillinen kuulemistilaisuus torialueen yrittäjille ja muille keskeisille toimijoille. Kuulemiset dokumentoidaan ja julkaistaan avoimesti.
- Seurantamittarit ja raportointi: Määritellään etukäteen mittarit (matkustajamäärät, vaikutuksen torin alueen yritysten myyntiin, matkustajakokemukset). Julkaistaan kokeilun aikana säännölliset raportit.

- Mahdollisuus keskeyttää tai muuttaa kokeilua: Sitoudutaan siihen, että kokeilu voidaan keskeyttää tai sen toteutusta muuttaa, mikäli vaikutukset keskustan elinvoimaan osoittautuvat merkittävän negatiivisiksi.

Eteläinen kumppanuuspöytä, kommentit, 3.11.2025

Eteläinen kumppanuuspöytä ei muodostanut asiasta virallista lausuntoa. Sen sijaan jäsenistö toimitti yksittäisiä kommentteja keskustan pysäkkikokeiluun liittyen. Kommentit edustavat osallistujien henkilökohtaisia näkemyksiä ja kokemuksia asiasta.

- Kannatan esitettyä muutosta. Torin ympäristön liikenteen vähentäminen olisi mielestäni perusteltua, ja suunnitellut säästöt vaikuttavat järkeviltä. Vesijärvenkadulta on lyhyt kävelymatka torille, mikä mahdollistaa bussin vaihtamisen tarvittaessa. Muutoksen toteuttamisessa pidän erityisen tärkeänä selkeää ja ajantasaista viestintää – tälläkin hetkellä on epäselvää, mitkä bussilinjat kulkevat torin kautta ja mitkä eivät.
- Koen, että kuulemisprosessissa on ollut poikkeuksellinen kiire. On yllättävää, että asia etenee näin nopealla aikataululla, vaikka siitä on keskusteltu jo aiemmin. Ajankohta on myös haasteellinen, sillä syysloma-aikaan moni on tavoittamattomissa – tämä koskee erityisesti vapaaehtoistoimijoita. Infotilaisuus järjestettiin syysloman aikana, ja tieto siitä tuli hyvin lyhyellä varoitusaajalla.
- Pidän tärkeänä huomioida, että kokeilun toteuttaminen aiheuttaa myös kustannuksia. Mikäli kokeilu jää pysyväksi ratkaisuksi, tarvittavat muutokset voivat johtaa merkittäviin lisäkustannuksiin. Herää kysymys, kattaako pysäkkikokeilusta saatava säästö nämä liikenteen muutoksista aiheutuvat kulut – vaarana on, että säästöt eivät toteudu suunnitellusti. Lisäksi toivoisin selvennystä siihen, mitä tapahtuu torin

pysäköintikatoksille, mikäli niitä ei enää käytetä. Onko tarkoituksena siirtää ne Vesijärvenkadulle palvelemaan pysäköintikatoksina siellä?

- Turvallisuus ja esteettömyys tulisi mielestäni olla ensisijaisia huomioitavia asioita, erityisesti Vesijärvenkadun pysäkkikokeilun kohdalla, jossa kadun leveys on rajallinen. Alue toimii kevyen liikenteen väylänä, ja sen kapeus korostuu, kun otetaan huomioon liikkeisiin kulkeminen, bussien odottaminen ja niistä poistuminen sekä talvikauden lumitilanne. Näistä syistä katsoisin, että kyseisellä kadun osuudella tulisi turvallisuussyistä kieltää pyöräily ja sähköpotkulautojen käyttö. Kyseinen katu on jo nyt vilkas jalankulkijoiden ja muiden liikkujien osalta.
- Ymmärrän, että bussiliikenteen siirtyminen Vesijärvenkadulle edellyttää yhden ajokaistan sulkemista, mikä on teknisesti välttämätöntä. Tämä aiheuttaa todennäköisesti ruuhkautumista ja liikenteen sujumattomuutta, erityisesti vilkkaassa risteyksessä, joka ohjaa liikennettä myös keskustasta poispäin. Esitetyt vaihtoehtoiset reitit eivät mielestäni riitä sujuvoittamaan liikennettä siinä määrin kuin pysäkkikokeilu edellyttäisi, ja niihin joudutaan väistämättä tekemään muutoksia. Lisäksi liikenteen ohjaukseen ja tieopasteisiin tulisi panostaa ajoissa, jotta autoliikenne voidaan ohjata selkeästi toista kautta – käytännössä kokonaan pois keskustasta.
- Osallistuin molempiin infotilaisuuksiin, ja oli mielenkiintoista kuulla asukkaiden näkemyksiä pysäkkikokeilusta. Suurin osa vastusti nykyistä suunnitelmaa pysäkkikokeilusta. Mikäli kokeilulla tavoitellaan säästöjä, olisi tärkeää avata tarkemmin, mitä ne konkreettisesti ovat – etenkin kun toteutuksesta aiheutuu myös kustannuksia. En täysin ymmärrä, miksi torille täytyy päästä, kun siellä ei ole toimintaa kuin satunnaisesti, esimerkiksi kerran kuukaudessa. Herää kysymys, onko pysäkkien siirtämisessä Trion kohdalle – vilkkaimmalle kadulle

kaupungissa – lainkaan järkeä. Lisäksi Lahti on profiloitunut ympäristökaupunkina, joten puiden kaataminen kadun varrelta tuntuu ristiriitaiselta tämän tavoitteen kanssa. Eikö bussit voisi edelleen pysähtyä torilla, jossa on tilaa, eikä tarvitsisi kajota siihen vähäiseen viheralueeseen, joka keskustassa vielä on jäljellä? On myös vaikea nähdä, miten ratkaisu toimisi käytännössä keskustan rajallisessa tilassa, kun esimerkiksi Huovilankadun pysäkillä on parhaimmillaan neljä bussia yhtä aikaa (linjat 1, 2, 3 ja 7). Tasausliikenteen toimivuus herättää myös kysymyksiä – esimerkiksi aseman alla kaksi bussia tasaavat ja kolmas olisi tulossa pysäkillä, onnistuuko tämä käytännössä? Lisäksi, jos säästöjä haetaan, miten ne on laskettu, kun bussit seisovat jo nykyisillä päätepysäkeillä 10–15 minuuttia? Olisiko reittisuunnittelun tarkempi arviointi paikallaan, sen sijaan että Vesijärvenkatua kuormitetaan pysäkeillä, jotka kaventavat jalankulkijoiden tilaa ja lisäävät mahdollisia vaaratilanteita?

- Etelästä pohjoiseen suuntautuva liikenne tulisi mielestäni ohjata jo Saksalan kohdalla Upon sillan kautta, ja opastukset esimerkiksi yliopistolle suuntautuvalle liikenteelle olisi hyvä toteuttaa ajoissa. Ajatus nykyisestä liikennejärjestelystä tuntuu epärealistiselta – kokonaisvaikutukset Vesijärvenkadun liikenteeseen ovat erittäin haastavat, jos molempiin suuntiin liikenne kulkee vain yhdellä kaistalla. En usko, että yksityisautoilu vähenee, vaan liikenneongelmat siirtyvät muille risteyksille ja kaduille. On syytä pohtia, ovatko nämä alueet valmiita vastaanottamaan lisääntyvää liikennemäärää. Torin kautta kulkevat bussit eivät ole poistumassa, ja jo nyt esimerkiksi Vesijärvenkadun ja Aleksanterinkadun risteyksessä muodostuu pullonkauloja bussijonojen vuoksi. Mikäli toinen kaista suljetaan muulta liikenteeltä, syntyy ruuhkia sekä pohjoiseen että etelään suuntautuvalle liikenteelle. Vaikka säästöjä on tärkeää tavoitella, herää kysymys, tulevatko kokeilun kustannukset jossain vaiheessa vastaan ja syövät suunnitellut säästöt.

Päijät-Hämeen liitto, lausunto, 3.11.2025

Lahden kaupunki on pyytänyt 20.10.2025 lausuntoa keskustan pysäkkikokeilusta.

Kokeilun tavoitteena on sujuvoittaa joukkoliikennettä keskustassa, parantaa matkustuskokemusta ja saada säästöjä. Vesijärvenkadun ja Aleksanterinkadun kulmaukseen toteutettaisiin uusi pysäkkikeskus, minkä jälkeen etelä–pohjoissuunnan bussit ajaisivat keskustan läpi suorempaa reittiä ilman torin kiertoa. Järjestelyn arvioidaan tuovan Lahden seudun liikenteelle säästöjä vuosittain 800 000 €. Lisäksi se parantaisi useiden palveluiden saavutettavuutta – esimerkiksi Palvelutorille, Fimlabiin ja Lahden sote-keskukseen pääsyä. Matka-aikaa lyhenisi Matkakeskukselta Niemeen, Mukkulaan ja Sibeliustalolle.

Osa joukkoliikenteen linjoista kulkisi edelleen torin kautta. Muilta linjoilta voi vaihtaa torille meneviin autoihin esimerkiksi Matkakeskuksella tai uudessa pysäkkikeskuksessa. Torille olisi noin kolmen minuutin kävelymatka Vesijärvenkadun pysäkeiltä, ja reitillä on talvella sulana pidetty jalkakäytävä.

Pysäkkimuutosten kustannusarvio on 650 000 €. Toimenpiteet tehtäisiin laadukkaasti ja esteettömyysohjeita noudattaen. Järjestelyt ovat purettavissa ja bussireitit voidaan palauttaa entiselleen tarvittaessa. Keskustan pysäkkikokeilun on tavoitteena toimia samalla myös testialustana tulevaisuuden matkustajainformaatio- ja pysäkkiratkaisuille. Kokeilun kesto olisi enintään kolme vuotta, ja sille laaditaan seurantasuunnitelma.

Kokeilun jatkosta tai päättymisestä sekä lopullisen pysäkkikeskuksen sijainnista päätetään keskustan yleissuunnitelman yhteydessä vuoden 2027 lopulla tai viimeistään vuoden 2028 aikana.

Päätös

Päijät-Hämeen liitto pitää hyvänä pysäkkikokeilun toteuttamista. Kokeilu toteuttaa Päijät-Hämeen liikennejärjestelmää 2040+, jossa yhtenä toimenpiteenä on Lahdessa Trion vaihtopysäkkien toteuttaminen joukkoliikenteen matka-aikojen lyhentämiseksi. Toimenpide tukee liikennejärjestelmän kestävyysliittävän tavoitekokonaisuuden toteuttamista.

Päijät-Hämeen Yrittäjät, lausunto 3.11.2025

Päijät-Hämeen Yrittäjät kiittää mahdollisuudesta lausua Lahden keskustan pysäkkikokeilun suunnittelusta. Haluamme tuoda esiin seuraavat näkökohdat, jotka ovat keskeisiä alueen elinvoiman ja yritystoiminnan kannalta:

1. Maakunnallinen merkitys

Lahti toimii Päijät-Hämeen maakunnan keskuksena ja veturina. Keskustan saavutettavuus ja liikenteen sujuvuus eivät vaikuta vain Lahden sisäiseen liikkumiseen, vaan koko maakunnan elinkeinoelämää. Keskusta on monen yrityksen, palvelun ja tapahtuman keskittymä, ja sen saavutettavuus vaikuttaa suoraan siihen, kuinka houkutteleva ja toimiva Lahden kaupunki on niin asiakkaille, työntekijöille kuin muille sidosryhmille.

2. Yrittäjyyden toimintaedellytykset

Keskustan yrityksille asiakasvirrat ovat elinehto. Joukkoliikenteen reittimuutokset voivat vaikuttaa merkittävästi siihen, miten ihmiset liikkuvat ja asioivat keskustassa. Siksi kokeilun on oltava aidosti joustava ja palautettavissa, mikäli sen vaikutukset yrityksiin osoittautuvat negatiivisiksi. Siksi toivomme, että kokeilun aikana:

- **Seurataan systemaattisesti yritysvaikutuksia:** esimerkiksi asiakasvirtojen muutoksia, liikevaihdon kehitystä ja toimitusketjujen toimivuutta.
- **Kerätään aktiivisesti palautetta keskustan yrittäjiltä:** suoraan kentältä saatu tieto on arvokkainta kokeilun arvioinnissa.
- **Otetaan käyttöön nopeita reagointimekanismeja:** jotta haitallisiin vaikutuksiin voidaan puuttua viivytyksettä.

3. Monimuotoinen saavutettavuus

Vaikka joukkoliikenteen kehittäminen on tärkeää, se ei yksin riitä turvaamaan keskustan saavutettavuutta. Yksityisautoilu, tavarantoimitukset ja lyhytaikainen asiointi ovat edelleen keskeisiä monille yrityksille. Pysäkkikokeilun suunnittelussa on varmistettava, että keskustan pysäköinti, huoltoajo ja esteettömyys säilyvät toimivina ja kilpailukykyisinä.

4. Elinvoiman ja vetovoiman yhteys

Keskustan elinvoima rakentuu saavutettavuuden, palveluiden monipuolisuuden ja viihtyisyyden varaan. Pysäkkikokeilu voi parhaimmillaan tukea tätä kehitystä, mutta vain, jos sen vaikutuksia arvioidaan kokonaisvaltaisesti ja yritysten näkökulma otetaan aidosti huomioon.

Toivomme, että Lahden kaupunki jatkaa tiivistä vuoropuhelua alueen yrittäjien kanssa ja varmistaa, että kokeilu tukee koko maakunnan elinvoimaa.

Lahden Yrittäjät ry, lausunto, 3.11.2025

Lahden Yrittäjät esittää lausuntonaan:

Vaikutukset keskustan yritysten toimintaedellytyksiin

Liike-elämän saavutettavuus ja asiakasvirrat

- Torin alue on ollut luonteva ja vilkas joukkoliikenteen vaihto- ja kohtaamispaikka, mikä on tukenut erityisesti kivijalkakauppojen, kahviloiden ja palveluiden asiakasvirtoja.
- Ehdotettu uusi pysäkkikeskus Vesijärvenkadun ja Aleksanterinkadun kulmauksessa siirtää matkustajavirtoja torialueelta, mikä voi vähentää ohikulkevaa asiakasliikennettä.
- Kokeilun mukaan vain noin 40 % vuoroista kulkee jatkossa torin kautta, mikä heikentää torin välitöntä saavutettavuutta bussimatkustajille.
- Vaikka torille jää edelleen jalankulku- ja vaihtoyhteys (n. 300 m), käytännössä se vähentää spontaania asiointia ja lyhyitä piipahduksia, joista torin liikkeit ja palvelut hyötyvät.
- Perustelut "palveluiden saavutettavuuden paranemisesta" ovat ristiriitaisia: jos toria ei enää kierretä, monien sen alueen palveluiden saavutettavuus itse asiassa heikkenee.
- Moni on kokenut, että aiempi Liipolan bussien vaihtokokeilu runnottiin läpi ilman riittävää keskustelua, ja palautetta on tullut enimmäkseen negatiivista. Kyselyyn, jossa 70 % suhtautui neutraalisti tai positiivisesti, ei ole tiedossa, kuinka moni siihen todellisuudessa vastasi tai missä sitä jaettiin.

Arvio: Torin ympäristön yrityksille muutos on riski – se saattaa ohjata ostovoimaa pois ydinkeskustasta erityisesti niiltä, jotka hyötyvät joukkoliikenteen vaihtomatikustajista.

Kaupunkikuvan ja torialueen elinvoima

- Esityksen mukaan torin rauhoittaminen bussiliikenteeltä parantaa viihtyisyyttä, mutta samaan aikaan torin kaupallinen toiminta on jo hiipumassa, kuten tori-isäntä toteaa dokumentissa.
- Mikäli torin liikenne vähenee ennen kuin sen vetovoimaa vahvistavat toimet toteutuvat, alueen elinvoima voi heikentyä ennen kuin uusi vetovoima syntyy.

- Myös perustelu liikennemelun vähenemisestä herättää kysymyksiä: eikö melu vain siirry torilta Vesijärvenkadulle, joka on jo valmiiksi ruuhkainen?

Arvio: Aikataulutus on kriittinen – torin rauhoittaminen tulisi sitoa torialueen uudistamiseen, ei toteuttaa ennen sitä.

Kokeilun kustannukset ja vaikutusten mittaus

- Kokeilun alustava kustannusarvio on 0,7 M€ ja lopullisen pysäkkikeskuksen 3–4 M€.
- Kaupungin heikko taloustilanne huomioiden investoinnin tuottavuus suhteessa yritysvaikutuksiin ja joukkoliikenteen hyötyihin tulisi arvioida kriittisesti.
- Kaupunki perustelee muutosta LSL:n 0,8 M€ vuosittaisilla säästöillä, mutta säästöt kohdentuvat eri taholle kuin vaikutukset, jotka osuvat keskustan yrittäjiin.
- On epäselvää, mistä 0,8 M€:n säästöluku on muodostunut. Alkuperäisessä Liisussa puhuttiin noin 500 000 eurosta, joka on ilmeisesti laskettu mm. ennen sähköbussien käyttöönottoa (joukkoliikenteen arvioidut säästöt olisivat kymmenen vuoden aikana noin 5 miljoonaa). Nyt säästöluku on suurempi, mutta perustelut eivät ole julkisesti eriteltyjä. Lisäksi herää kysymys, mistä kokeilun (0,7 M€) ja lopullisen toteutuksen (3–4 M€) kustannukset rahoitetaan, jos säästöt toteutuvat vasta myöhemmin.

Arvio: Taloudelliset perusteet eivät riitä yksinään, ellei yritysvaikutuksia kompensoida tai arvioida rinnakkain saavutettujen hyötyjen kanssa.

Vaikutukset joukkoliikenteen houkuttelevuuteen

Matka-aikojen lyheneminen ja tehokkuus

- Uusi reititys lyhentää matkoja etenkin etelä–pohjoissuunnassa (esim.

Matkakeskus–Niemi jopa -10 min).

- Tämä parantaa palvelun tehokkuutta ja saattaa houkutella uusia käyttäjiä, erityisesti työmatkalaisia ja opiskelijoita.

Positiivinen vaikutus: nopeampi ja selkeämpi reitti vahvistaa joukkoliikenteen kilpailukykyä yksityisautoilua vastaan.

Käyttäjäkokemus ja saavutettavuus

- Kävelymatka torille (3–5 min) voi olla monille hyväksyttävä, mutta liikuntarajoitteisille, vanhuksille ja lyhytaikaista asiointia tekeville se heikentää saavutettavuutta.

- Dokumentin mukaan uusia penkkejä ja opastusta lisätään, mutta ne eivät täysin kompensoi suoran saavutettavuuden menetystä.

- Aleksanterinkadun ja Vesijärvenkadun risteys on yksi kaupungin vilkkaimmista. Kävelijämäärien kasvu lisää turvallisuusriskejä, erityisesti koululaisille ja kiireisille vaihtomatkestajille. Risteys ei välttämättä sovellu massiiviseen jalankulku- ja bussiliikenteeseen ilman lisäjärjestelyjä.

- Lisäksi herää käytännön kysymyksiä: mahtuuko alueelle kaikki linjat ruuhka-aikoina? Miten bussien kuljettajille järjestetään taukotilat ja saniteettimahdollisuudet, etenkin kauppakeskuksen ollessa kiinni?

Arvio: Joukkoliikenteen houkuttelevuus paranee nopeuden osalta, mutta heikkenee saavutettavuuden ja vaihdon helppouden kannalta.

Itäinen kumppanuuspöytä, lausunto, 3.11.2025

Työn tavoitteet ja yhteenveto suunnitelmista

Keskustan pysäkkikokeilun suunnittelu on käynnistymässä Lahdessa.

Suunnitelmassa osa joukkoliikenteestä ajaisi suoraan Vesijärvenkatua pitkin kiertämättä toria. Vesijärvenkadun ja Aleksanterinkadun

kulmaukseen toteutettaisiin uusi pysäkkikeskus. Kokeilun tavoitteena on

sujuvoittaa joukkoliikennettä keskustassa, parantaa matkustuskokemusta ja saada säästöjä.

Vesijärvenkadun ja Aleksanterinkadun kulmaukseen toteutettaisiin uusi pysäkkikeskus, minkä jälkeen etelä–pohjoissuunnan bussit ajaisivat keskustan läpi suorempaa reittiä ilman torin kiertoa. Järjestelyn arvioidaan tuovan Lahden seudun liikenteelle säästöjä vuosittain 800 000 euroa.

Osa joukkoliikenteen linjoista kulkisi edelleen torin kautta. Muilta linjoilta voi vaihtaa torille meneviin autoihin esimerkiksi Matkakeskuksella tai uudessa pysäkkikeskuksessa. Torille olisi noin kolmen minuutin kävelymatka Vesijärvenkadun pysäkeiltä, ja reitillä on talvella sulana pidetty jalkakäytävä.

Pysäkkimuutosten kustannusarvio on 650 000 euroa. Toimenpiteet tehtäisiin laadukkaasti ja esteettömyysohjeita noudattaen. Järjestelyt ovat purettavissa ja bussireitit voidaan palauttaa entiselleen tarvittaessa.

Keskustan pysäkkikokeilun on tavoitteena toimia samalla myös testialustana tulevaisuuden matkustajainformaatio- ja pysäkkiratkaisuille. Kokeilun kesto olisi enintään kolme vuotta, ja sille laaditaan seurantasuunnitelma. Kokeilun jatkosta tai päättymisestä sekä lopullisen pysäkkikeskuksen sijainnista päätetään keskustan yleissuunnitelman yhteydessä vuoden 2027 lopulla tai viimeistään vuoden 2028 aikana.

Lahden itäisen kumppanuuspöydän lausunto

Lahden itäinen kumppanuuspöytä lausuu Lahden keskustan pysäkkikokeilusta sekä suunnitelmista seuraavaa:

”Lahden keskustan pysäkkikokeilun keskeinen onnistumisen ehto on ennakoiva, Lahden seudun liikenteen tilastodataan perustuva reitti-, linja- ja vaihtosuunnittelu, jossa huomioidaan toimivat matkaketjut eri alueilta

oppilaitoksiin ja terveystalveihin sekä vuoropaikkojen ja -vaihtojen turvallisuus sekä saavutettavuus.

Itäisen Lahden lapset, nuoret ja opiskelijat käyttävät julkisen liikenteen palveluja koulumatkoillaan, jotka ovat ajallisesti pidemmät kuin muualta Lahdesta siirryttäessä. Oppilaitosten ja koulujen saavutettavuus tasapuolisesti on ehdottoman tärkeää kaupungissa, joka on strategian mukaisesti opiskelijakaupunki. Lisäksi suunnittelussa toivotaan huomioon otavan asuinalueiden sosioekonominen tilanne ja terveystalveiden saavutettavuus myös päivystysaikoina. Nastolan alueen taajamassa asutaan usein ilman autoa.

Nykytilanteessa vaihto keskustan linjoihin tapahtuu pääsääntöisesti torilla, mutta kokeilun myötä osa linjoista siirtyy Vesijärvenkadulle, jolloin pohjoiseen suuntautuva liikenne kulkee kahden korttelin päässä torista. Nastolasta tulevat linjat kohtaavat pohjois- ja eteläsuuntaiset linjat ensi kertaa Vesijärvenkadun 9 kohdalla järkevästi, mikä vaikuttaa painopisteen siirtymiseen itäisestä suunnasta tähän kohtaan Trion pysäkkien lisäksi.

Olisi tärkeää huomioida suunnittelussa, että kyseinen kohta ei ole kaikilta osin turvallinen. Odotussuojat ovat puutteelliset ja myös tämän harjulla olevan alueen liikenneympäristö vaatii kehittämistä.



Kuva kohdasta, jossa epäilemme itäisen ja pohjoisen/etelän linjojen vaihtoon tapahtuvan jatkossa.

Suunnitelmassa mainittu kolmen minuutin siirtymäaika Vesijärvenkadulta torialueen pysäkeille ei ole realistinen lapsia, ikäihmisiä tai liikuntarajoitteisia ajatellen. Lisäksi aikataulu- ja turvallisuushaasteensa tuo Trion edessä oleva liikennevalosuojatie, joka voi lisätä riskiä lapsilla kiirehtiä Vesijärventien yli aikataulupaineessa.

Itäinen kumppanuuspöytä toivoo, että linjojen kohtaamispisteet suunnitellaan siten, että odotusajat pysyvät lyhyinä, mutta vaihdot ovat riittävän pitkiä, sujuvia sekä turvallisia.

Esitämme, että suunnittelussa huomioidaan erityisesti:

- itäisen Lahden nuorten koulumatkojen sujuvuus ja turvallisuus
- Vesijärvenkadun pysäkkialueiden turvallisuus, mukaan lukien suojateiden ja odotussuojien riittävyys
- vaihtoyhteyksien selkeys ja informaatio, jotta matkustajat voivat helposti ilman riskejä lisäävää kiirettä siirtyä linjalta toiselle
- mahdollisuus palauttaa reitit entiselleen, mikäli kokeilu ei tuota toivottuja tuloksia
- Vapaudenkadun ja Vesijärvenkadun turvallisuus henkilöautojen kääntyessä Vesijärvenkadulta Trion parkkihalliin pysäkkialueen jälkeen

Itäinen kumppanuuspöytä näkee, että hyvin suunniteltuna muutos voi tuoda sujuvuutta ja säästöjä kaupungille, mutta toivoo, että kokeilun vaikutuksia seurataan aktiivisesti myös Itäisen Lahden näkökulmasta ja että alueen asukkaita, oppilaitoksia ja nuoria kuullaan suunnittelun ja arvioinnin yhteydessä.”

LUT-Yliopiston ylioppilaskunta LTKY, lausunto, 4.11.2025

Ovatko esityksen tavoitteet kannatettavia?

Esityksen tavoitteeksi on esitetty kustannussäästöt ja houkuttelevampi joukkoliikenne. LTKY kannattaa tavoitteita.

Liikennesuunnittelussa tulee suosia vähäpäästöisiä liikkumistapoja, ja julkisen liikenteen tulee toimia sujuvasti yhteen ja vastata käyttäjien tarpeita.

Onko esitys kannatettava? Perustelkaa myönteinen tai kielteinen kantanne.

LTKY kannattaa kokeilua.

Julkinen liikenne on ensisijainen liikkumismuoto merkittävälle osalle opiskelijoista, ja opiskelijamäärien kasvaessa sen käyttäjäkunta kasvaa edelleen. Opiskelijat asuvat pääasiassa Mukkulassa, Satamassa, Keskustassa, Asemantaustalla ja Liipolassa, he opiskelevat Niemessä, ja he asioivat keskustassa sekä matkakeskuksella. Näin ollen pohjoisen ja etelän välisillä reiteillä joukkoliikenteen kysyntä on jatkuvassa kasvussa.

Tänä syksynä toteutetussa LSL:n kokeilussa linjat 1K ja 1S pysähtyivät Vesijärvenkadulla kiertämättä Kauppatoria. Kokeilu on saanut erityisen myönteistä palautetta opiskelijoilta, sillä kokeilun seurauksena matkan pituus ajassa lyheni jopa kymmenellä minuutilla.

Tarkasteltaessamme esitettyjä sijaintivaihtoehtoja, joissa vaihtoehto A sijoittaa pysäkit sekä Vesijärvenkadulle että Aleksanterinkadulle, ja vaihtoehto B pääasiassa Aleksanterinkadulle, LTKY kannattaa vaihtoehtoa A. Kun pysäkkikeskus on jaettu kahdelle kadulle, matkustajavirrat jakautuvat tasaisemmin eikä synny ruuhkaryhmittymiä. Vesijärvenkadun käyttö vähentää Aleksanterinkadun olemassaolevien pyöräväylien kuormitusta ja parantaa niiden turvallisuutta.

Pysäkkikokeilussa pysäkkien väliset kävelymatkat pysyvät arviolta samoina kuin nykyisin torin halki liikuttaessa, joten käyttäjäkokemus ei

heikkene vaihtoyhteyksien osalta. Kauppakeskus Trio tarjoaa hyvät olosuhteet jatkoyhteyttä odottaville matkustajille.

Kannatamme myös matkustajainformaation kokeilua pysäkkikokeilun yhteydessä. Reaaliaikaiset näytöt pysäkeillä ovat tärkeä parannus ikääntyvän väestön ja kansainvälisten matkailijoiden kannalta, sillä heillä ei aina ole käytettävissään mobiilidataa reittien ja aikataulujen tarkistamiseksi mobiililaitteella.

Esitystä varten on tutkittu keskustavisiota 2040, keskustan asiointitutkimusta 2023, LSL:n lokakuun 2025 asiakaskyselyä, torin nykytilannetta, julkisten palveluiden saavutettavuutta keskusta-alueella sekä kuultu LSL:ttä ja joukkoliikennelautakuntaa. LTKY katsoo, että esityksessä on käytetty monipuolisesti eri lähteitä, ja se huomioi niin keskusta-alueen käyttäjien tarpeet kuin LSL:n säästötavoitteet.

Ovatko esityksen vaikutusarviot oikeansuuntaiset? Puuttuuko vaikutusarvioista jotakin?

Esitetty vuosittainen säästöarvio Lahden seudun liikenteelle on 800 000 euroa. Pysäkkikokeilun esitetty kokonaiskustannusarvio on 650 000 euroa, ja myöhemmin pysäkkimuutosten lopullinen kustannusarvio on 3 miljoonaa euroa. Näin ollen projektin arvioidaan maksavan itsensä takaisin alle viidessä vuodessa.

Muut huomionne esityksestä

Bussiliikenteen vähentyminen torin ympäristössä vähentää ruuhkia torialueella, mikä tekee ympäristöstä rauhallisemman ja viihtyisämmän kaupunkitilana. Myös autoilijoiden on helpompi saapua keskustassa sijaitseville parkkialueille, kun bussiliikennettä on vähemmän.

Lahti City ry, lausunto, 3.11.2025

Lahden kaupunki/Kaupunkiympäristön palvelualue on kysynyt Lahti City ry:ltä lausuntoa keskustan pysäkkikokeilusta.

Lahti City ry on keskustan kehittämissyhdistys, jonka tavoitteena on vahvistaa keskustan positiivista imagoa elinvoimaisena ja vetovoimaisena paikkana.

Lahti City ry – lausunto

Taustaa: Keskustan pysäkkikokeilun tärkeimpänä perusteena on esitetty säästöjä ja liikenteellistä sujuvuutta. Lahti City ry tarkastelee asiaa enemmänkin keskustan elinvoiman, saavutettavuuden, vetovoiman ja viihtyisyyden näkökulmasta. Yhdistys tarkastelussaan ottaa huomioon myös kaupunkikeskustassa tapahtuneet muutokset menneiden vuosien aikana ja niiden pohjalta tehdyt näkemykset suunnista keskustan tulevaisuudesta elinkeinotoiminnan ja viihtymisen paikkana.

Lahti City seuraa ydinkeskustan (n. 80 ha) kivijalkaliikkeiden määrää, toimialoja ja muutoksia vuosittain – ja viimeisimmät mittaukset ovat osoittaneet useita myönteisiä mutta myös rakenteellisia muutossuuntia Lahden keskustassa. Viime vuosina keskustan kivijalkaliikkeissä on ollut runsaasti liikettä: yrityksiä avautuu ja sulkeutuu, mutta kokonaismäärä on pysynyt melko vakaana, vaikka vaihtuvuus on suurta. Tyhjien liiketilojen määrä on historiallisen matalalla tasolla: vuoden 2025 mittauksessa tyhjiä tiloja oli jopa 28 vähemmän kuin edellisvuonna, ja keskustan elinvoimaindeksi on noussut. Keskustan yrityskanta on muuttunut monipuolisemmaksi, kun perinteisen vähittäiskaupan rinnalle on tullut lisää palveluita, ravintoloita, kahviloita ja hyvinvointiyrityksiä. Kaupan alan rakennemuutos ja verkkokauppa tuo haasteita keskustoille ja se osaltaan lisää myös keskustan erikoistumistarvetta ja monikäyttöisyyttä.

Lahden keskustan vähittäiskauppa hypermarketteineen (tällä hetkellä 5 kpl) on siirtynyt vuosien aikana enemmän itään päin ja kaupallinen keskipistekin on sen mukana siirtynyt kauemmaksi torin ja vanhan linja-autoaseman suunnasta. Lauantaisin palvelevien kauppojen ja ravintoloiden keskittymät sijaitsevat suurimmaksi osaksi torin itäisellä puolella. Torialueen läntinen puoli on kokenut hiljentymistä ja kauppojen vähentymistä, ja tilalle on tullut runsaasti arkiyrityksiä. Osa synnä tähän voi olla linja-autoaseman siirtyminen Matkakeskukselle. Ranta-kartanon rakentaminen ei ole myöskään lähtenyt liikkeelle toivotulla tavalla, ja siten on vaikuttanut heikentävästi keskustan läntisen osan kaupalliseen kehittymiseen. Paavolan alueen kehittyminen puolestaan on lähtenyt vauhdikkaammin liikkeelle ja tuonut uutta kaupallista vireyttä ja asuntorakentamista alueelle.

Vesijärvenkadun ja Aleksanterinkadun risteys on ollut jo vuosien ajan kävelyliikenteen vilkain risteys keskustassa. Vesijärvenkatu on äänestetty vuosien ajan myös keskustan epämiellyttävämmäksi kaduksi. Noin puolet ajoneuvoliikenteestä kulkee Vesijärvenkatua pitkin ohi keskustan.

Jäsenkommentit: Lahti Cityn jäsenyrityksiltä saaduissa kommenteissa lähellä Vesijärvenkatua sijaitsevat yritykset näkevät pysäkkikokeilun positiivisena asiana, koska se mm. lisää keskustan saavutettavuutta ja ihmisvirtaa. Lisäksi sen nähdään parantavan keskustan viihtyvyyttä ja turvallisuutta monin tavoin, mm. Aleksin ravintoloiden terasseilla on mukavampi istua isojen autojen vähenemisen myötä.

”Kaikki ihmistrafiikka tänne meidän kulmalle voisi hyvin lisätä asiakasvirtoja myös alueen liikkeisiin ja ravintoloihin, eli siinä mielessä ihan positiivinen kokeilu!”, kommentoidaan.

Torin ympäristön yritykset puolestaan näkevät muutoksen heikentävän kauppaa ja alueen saavutettavuutta.

”Torin ympärys on tarjonnut kaikista suunnista keskustaan tuleville bussilinjoille ja niiden käyttäjille paitsi vaivattoman pääsyn keskustaan, myös erittäin selkeän, kompaktin ja turvallisen bussilinjojen vaihtopaikan. Ottaen huomioon myös väestön ikääntyminen, ei bussilinjojen vaihtomahdollisuuksien etäisyyksiä ole syytä pidentää. Pelkät bussiliikenteen arvioidut säästöt eivät muodosta vakuuttavaa perustaa näin merkittävälle päätökselle. Arvioinnissa on otettava huomioon myös vaikutukset keskustan elinvoimaan”, sanotaan kommenteissa.

Kommenteissa keskustan pysäkkikeskuksen katsotaan hiljentävän ja vaikeuttavan liiketilojen elinvoimaisuutta ja saavutettavuutta sekä vähentävän luonnollista liikehdintää ydinkeskustan alueella.

Lisäksi Vesijärvenkadun osalta kommenteissa todettiin, että pysäkit aiheuttaisivat turvallisuuden vähenemistä ja liikenteen sujuvuuden heikkenemistä alueella.

Matkailun kannalta on tärkeää, että keskustaan on helppo ja selkeä pääsy julkisella liikenteellä. Pysäkkien saavutettavuus ja opastus vaikuttavat suoraan kaupungin vetovoimaan ja matkailukokemukseen, sillä keskustan palvelut, tapahtumat ja majoitus sijaitsevat lähellä toisiaan. Kestävä liikkuminen tukee Lahden ympäristötavoitteita ja vähentää yksityisautoilun tarvetta, mutta myös lyhytaikaisen pysäköinnin selkeys on matkailijoille tärkeää. Pysäkkien ja pysäköinnin ratkaisuja tulisi tarkastella kokonaisuutena, joka tukee sekä keskustan elinvoimaa että matkailun kehittymistä.

Yhteenveto: Suurin huoli jäsenillämme liittyykin siis siihen, halutaanko hiljentää entisestään keskustan läntistä aluetta ja vahvistaa itäistä aluetta, jota linja-autojen uudet pysäkit tukisivat. Ja mielestämme pysäkkikokeilun yhteydessä olisi hyvä esittää myös kokonaiskuvaa koko

keskustan kehittämisen osalta mm. torin alueen ja katualueiden osalta. Uskomme kuitenkin, että kuluttajat ja keskustassa kävijät ovat valmiita liikkumaan minne tahansa, kun on hyvä syy sekä kyky ja halu siihen. On myös osattava katsoa pidemmälle tulevaisuuteen, sen sijaan, että tarkastelisi asioita tämän päivän tarpeista lähtien.

Lahti City ry kiittää Lahden kaupungin kaupunkiympäristöä mahdollisuudesta antaa lausunto.

Hämeen poliisilaitos, lausunto, 4.11.2025

Hämeen poliisilaitos on tutustunut lausuntopyynnön aineistoon, jota se pitää kokeilun merkittävyyteen nähden riittämättömänä liikenneturvallisuuden ja liikenteen kokonaisvaltaisen sujumisen puolueettomaan arviointiin.

Liikenneturvallisuuden ja kokonaisvaltaisen liikenteen sujuvuuden selvittämiseksi Lahden keskustan alueella tulisi tehdä huomattavasti nyt nähtyä kattavampi selvitys ainakin seuraavista asioista.

Pysäkkikokeilu tulee tukkimaan Vesijärvenkadun reunimmaisat kaistat Trion kohdalla, mikä tarkoittaa muun liikenteen siirtymistä yhdelle suoraan menevälle kaistalle. Tämä tarkoittaa ennen pysäkkialuetta tai kaavailtua bussikaistaa lukuisia kaistanvaihtoja muulle liikenteelle. Selvityksessä on jätetty huomioimatta sekin, että pysäkkialueelta ei bussit lähde saapumisjärjestyksessä, vaan esimerkiksi kolmesta bussista keskimäinen jatkaa aikataulun mukaista matkaansa muiden jäädessä pysäkillä. Tätä voi tarkkailla vaikka torin ympäristössä, missä tilaa on paremmin. Bussi luonnollisesti lähtiessään tukkii myös toisen kaistan ja todennäköisesti autojonon häntä tukkii edelleen valo-ohjattuja risteyksiä takana, kuten Vesijärvenkatu ja Aleksanterinkatu. Vaikutus ulottuu todennäköisesti ainakin ruuhka-aikana myös muihin Vesijärvenkadun risteyksiin etelän suuntaan.

Korvaavien reittien osalta on ainoastaan tarkasteltu matka-aikoja ja kilometrejä nykytilanteessa. Selvitys ei sisällä tarkempia laskelmia mille reiteille mahdollisesti liikenne siirtyy ja mitä se tarkoittaa liikenneturvallisuudelle ja liikenteen sujumiselle. Kokonaisuutta ajatellen tulisi tämä suunnitelma sisältää ensin korvaavien reittien kunnon/infran varmistuksen isommalle liikennemäärälle, minkä jälkeen olisi parempi mahdollisuus edetä keskustan suunnitelmien osalta.

Havainnekuvan perusteella pysäkkien kohdalla tulee säilymään odotustilan vieressä niin jalankulku kuin pyöräilymahdollisuus, eli sallittu kulku myös sähköpotkulaudoille. Havainnekuva ei sisällä mittakaavaa, mutta paikkaan tutustuneena, tila ei tule riittämään bussia odottaville, bussista poistuville ja paikan ohi kulkeville, ilman että turvallinen liikkuminen vaarantuu. Havainnekuvassa ei ole piirrettynä mitään suojakaiteita tai muuta ratkaisua millä turvallisuutta voitaisiin yrittää parantaa. Aineistosta ei myöskään käy ilmi onko pyöräily ko. paikassa yksi vai kaksi suuntaista.

Selvityksessä on värillä havainnollistettu kaupallista keskittymää mikä asettuu lähelle Trioa. Asiassa on kuitenkin jätetty huomioimatta opiskelijat Lyseon ja Yhteiskoulun sekä Salpauksen osalta. Opiskelijat ovat käsityksemme mukaan kuitenkin merkittävä osa julkisen liikenteen käyttäjistä ja heidät on nyt selvityksessä sivuutettu.

Selvitys ei sisällä myöskään tarkempia suunnitelmia esimerkiksi pyöräparkeista eikä sähköpotkulautojen sijoittamisesta katukuvaan. Selvityksen arvoista olisi myös kokeilun vaikutus Vesijärvenkadun liikennevalorytmytykseen ja asian vaikutus edelleen liikenteen turvallisuuteen ja mahdolliseen ruuhkautumiseen. Vesijärvenkatu on etelän suuntaan mäkinen ja sisältää useita risteyskoja, joita ei voi jättää huomioimatta esimerkiksi talvikunnossapidossa.

Kokeilun lisäämään poliisi valvonnan tarpeeseen, erityisesti bussikaistan osalta, tai mahdollisten yleiseen järjestykseen ja turvallisuuteen vaikuttavien ilmiöiden hoitamiseen, poliisilla ei ole resurssia. Trion ympäristö on koettu jo nykytilassa ongelmalliseksi ja kokeilun myötä ongelma todennäköisesti tulee kasvamaan.

Kokeilun pituus on merkittävä ja viittaa siihen, että kokeilu tähtääkin pysyvään ratkaisuun, minkä vuoksi esimerkiksi muun ajoneuvoliikenteen korvaavien reittien tarkempi analysointi olisi erittäin tärkeä, ettei kokeilulla vaaranneta tarpeettomasti liikennettä kokeilualueen ulkopuolella.

LAB-ammattikorkeakoulun opiskelijakunta KOE, lausunto, 4.11.2025

LAB-ammattikorkeakoulun opiskelijakunta KOE kiittää mahdollisuudesta lausua Lahden kaupungin kaupunkiympäristölautakunnalle koskien keskustan pysäkkikokeilua vuosina 2026–29.

Opiskelijakunta KOE esittää lausuntonaan seuraavaa.

Pysäkkikokeilusta

Lahden keskustan linja-autopysäkkien uudelleenjärjestely on joukkoliikennelautakunnassa sekä LSL:ssä nähty tarpeellisenä säästötoimenpiteenä ilman, että palvelutasosta tarvitsee lähtökohtaisesti karsia.

Opiskelijakunta KOE kannattaa kokeilua esitettyjen tietojen mukaisesti. Katsomme palvelutason eli vuorovälien säilyttämisen mahdollisimman laajana palvelevan Lahden asukkaita parhaiten.

Saavutettavuudesta

Kesällä 2025 alkanut 1-linjan kokeilu on saanut LSL:n kyselyissä positiivista, jokseenkin positiivista tai neutraalia palautetta. Opiskelijakunta KOE kuitenkin on saanut kriittistä palautetta ja vastustusta kokeilun laajentamista kohtaan, sillä linjaa käyttävät monet korkeakouluopiskelijat matkakeskuksen ja Mukkulan kampuksen välillä. Nykyinen yhden linjan kokeilu on koettu hankalaksi ja huonosti saavutettavaksi. Vaihtomatka idän suunnasta linjalle 1 on ollut liian pitkä. Ymmärrämme, että tuleva, kaikkia linjoja koskeva kokeilu, on suunniteltu saavutettavaksi.

Opiskelijakunta KOE täten puoltaa suunniteltua kokeilun laajentamista, kun kaavaillut pysäkkien etäisyydet eivät kasva esitetyistä. Lisäksi linjojen vaihtoajat tulee suunnitella huolella palvelemaan mahdollisimman monia joukkoliikenteen käyttäjiä.

Lahden kaupungin vammaisneuvosto, lausunto, 5.11.2025

Tutustuttuaan lausuntopyyntöön (asianumero 3802/2025) Lahden kaupungin vammaisneuvosto päätyi lausumaan keskustan pysäkkikokeilusta seuraavaa.

Kustannussäästö 800 000/vuosi ja palvelujen saatavuuden paraneminen ovat kokonaiskuvassa positiivisia asioita. Myös joukkoliikenteen nopeutuminen tuo houkuttavuutta ja tehokkuutta lisää. Huomioitavaa on, että kyseessä on kolmen vuoden kokeilu, järjestely on mahdollisuus purkaa. Vammaisneuvosto näkee etelä-pohjoinen-reittien käyttäjien hyödyksi merkittävän parannuksen monen palvelun saavutettavuudessa.

Lahden kaupungin vammaisneuvosto on huolissaan yleisturvallisuudesta, alueen talvikunnossapidosta ja pysäkkikokeilun paikasta esteettömyyden näkökulmasta. Vesijärvenkatu, jolle pysäkit esitetään, on liikenteellisesti vilkas ja liikenneturvallisuuden kannalta haastava ympäristö erityisesti heikosti liikkuville. Ehdotetulla kadulla ei ole torin kaltaista rauhoitettua

ympäristöä, jossa jalankulkijoilla olisi ensisijainen asema. Tämä voi lisätä vaaratilanteita ja vähentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta haavoittuville ryhmille.

Vaikka torilla on omat haasteensa esimerkiksi pinnoite kiveys, tori on jalankulkijoille suunnattu, esteetön ympäristö. Pysäkkikokeilun sijainti vilkkaasti liikennöityjen katujen varrella huolestuttaa ja erityisesti tarvittavat katujen ylitykset. Kokeilussa vaihtopaikat voivat siirtyä kadun eri puolille, jolloin matkustajat joutuvat ylittämään vilkkaasti liikennöidyn kadun, usein useamman kerran. Tämä lisää riskejä erityisesti henkilöille, joilla on liikkumis- tai näkörajoitteita. Talvella liukkaus ja lumisateet pahentavat tilannetta, mutta myös kesäaikana kadunylitys voi olla haastava ilman riittäviä turvatoimia. Lisäksi pysäkkikokeilun ympäristön melutaso on korkea, mikä vaikeuttaa erityisesti näkövammaisten havainnoimista alueella.

Vammaisneuvosto on huolissaan, että torin ja sen läheisyydessä sijaitsevien liikkeiden, palveluiden ja julkisten tilojen saavutettavuus heikkenee selvästi, kun bussit eivät enää aja torin ympäri. Uusilta pysäkeiltä torille on noin 300–400 metrin kävelymatka. Tämä etäisyys voi olla este itsenäiselle asioinnille monille vammaisille, ikäihmisille ja apuvälineitä käyttäville henkilöille, etenkin ilman riittäviä levähdyspaikkoja ja esteettömiä reittejä. Lisäksi huolena on, miten bussit voivat turvallisesti pysähtyä pysäkeille etelästä päin Vesijärvenkatua tultaessa huomioiden monenlaiset sääolosuhteemme. Mietityttävä asia on, miten yksityisautoilun ohjaaminen vaihtoehtoisille reiteille ruuhkauttaa rautatien ylittävät reitit Mytjäisissä ja Upon sillalla.

Toiveinaan vammaisneuvosto esittää seuraavaa. Kaikki pysäkkien väliset siirtymät suunnitellaan esteettömiksi ja turvallisiksi. Suojateiden, jalkakäytävien ja penkkien kunnossapito varmistetaan ympärivuotisesti. Suosittelemme esteettömien suojateiden varustamista ääniopasteilla ja

liikkautta estävillä pinnoitteilla. Vammaisneuvosto esittää toiveenaan, että sulana pysyvä alue jatkuu pysäkkikokeilulta torille asti. Kaukolämmöllä/kaukolämmön hukkalämmöllä lämmitettävä katu on elinkaarikustannuksiltaan aurausta edullisempaa (kts. viite 1.). Lämmitys helpottaisi ajoittaisten suurien lumimäärien hallintaa ja keväistä hiekoitushiekan haasteita.

Vammaisneuvosto toivoo pysäkeille selkeää näkyvyyttä esimerkiksi erilaisilla kontrasteilla ja ohjaavilla nykyaikaisilla rakenteilla esteettömyys huomioiden. Huomioitava, että näkövammaisille bussipysäkit ja pyöräilijät erottava kaide on vaikea havaita. Riittävä tila liikkua turvallisesti esim. pyörätuolilla on tärkeä osa esteettömiä pysäkkejä. Vammaisneuvosto toivoo pyörätuolien pyörähdysympyröitä, jotka mahdollistavat pyörätuolilla kääntymisen bussiin mennessä tai bussista poistuttaessa. Toiveena on, että tolpat eivät ole esteenä pyörätuolilla kääntymiselle.

Vammaisneuvostoa puhuttaa skuuttien ja polkupyörien suurien nopeuksien aiheuttama turvattomuus ja todelliset vaaratilanteet keskustassa. Yhtenä esimerkkinä Aleksanterinkadun pyöräkaista ja jalkakäytävä. Vammaisneuvosto ehdottaa skuuttien ja polkupyörien kieltämistä pysäkkikokeilun alueelta siirtämällä ne ajokaistalle. Matkustajainformaation kehittäminen pysäkkikokeilun rinnalla on ensiarvoisen tärkeää. Pysäkeillä tulee olla selkeästi sijoitetut ja saavutettavat näyttölaitteet, joissa on sekä visuaalinen että ääniopastus. Selkeä opastus torille ja tärkeisiin palvelukohteisiin tulee toteuttaa monikanavaisesti.

Kommentteja:

- Kadunvarsipysäköinnin (invapaikat) tulee olla jatkossakin mahdollisia Aleksanterinkadulla.
- Trion kulma koetaan nykyisellään turvattomana ja valaistukseltaan pimeänä paikkana, jossa on häiriökäyttäytymistä.

- Busseihin pyörätuoliluiskan helpompi käytettävyys (on painava) ja riittävän pitkät turvavyöt.

Vammaisneuvosto toivoo pääsevänsä mukaan asiantuntijoina mahdollisesti toteutuvan pysäkkikokeilun seurantaan ja arviointiin sekä muihin aiheisiin, joissa vammaisneuvoston näkemykset voivat auttaa suunnittelijoita esteettömyyden huomioimisessa. Monenlaisia käyttäjiä palvelevan esteettömyyden luominen saavutetaan parhaiten vuorovaikutuksessa. Vammaisten henkilöiden kokemuksia tulee kerätä systemaattisesti kokeilun aikana.

Viite 1: https://yle.fi/a/3-10600862?utm_source=social-media-share&utm_medium=social&utm_campaign=ylefiapp

Lahden kaupungin vanhusneuvosto, kommentit, 5.11.2025

Tutustuttuaan lausuntopyyntöön pysäkkikokeilusta (asianumero 3802/2025) vanhusneuvosto päätyi lausumaan seuraavaa. Tällaisella nopealla aikataululla vanhusneuvoston ei ollut mahdollista muotoilla lausuntoa. Sen sijaan vanhusneuvoston jäseniltä pyydettiin kommentit. Kommentit voivat olla keskenään ristiriidassa.

Seuraavat kommentit ovat vanhusneuvoston jäseniltä:

”Tässä kokeilussa aiheutetaan veskun ja aleksin risteykseen liikennesumppu ja vaarannetaan jalankulkijoiden liikenneturvallisuus. Samalla sitten näivetetään torialuetta entisestään.”

”Vaihtopysäkkejä suunniteltaessa pitää ottaa huomioon myöskin käyttäjien mielipide. Nyt esitelty pysäkkikokeilu näivettää torin alueen ja yrittäjät häviävät torin läheisyydestä. Vesijärvenkadun alue ei ole turvallinen paikka pysäkeille. On otettava huomioon, että yli-75 vuotiaiden määrä

lisääntyy, niin myös käyttäjistä entistä useampi tarvitsee apuvälineitä liikkumiseen ja liikkuminen hidastuu muutoinkin.”

Yksi henkilö kommentoi pysäkkikokeilun aineistoa, että ”Näyttää hyvältä.”

”Pysäkkikokeilu on vaarallinen ratkaisu. Riski sumpulle, kahden kadun ylitys, koska yksityisautoilua ei voida kieltää kokonaan. Sumputtaminen vaarantaa jalankulkua ja kevyttä liikennettä. Ehdotus, voisiko vaihtoehtona ajatella bussien kulkua Marolankadun kautta. Tällöin pysäkkikeskus pysyy torin alueella, jotta tori ei näivety. Riskinä ja huolena kevyen liikenteen liikenneturvattomuuden lisääntyminen. Suuri huoli polkupyörien ja skuuttien aiheuttamasta vaarasta.”

”Suurena huolena on, että kokeilu tulee näivettämään torialuetta entisestään ja yrittäjät ja palvelut häviävät torin läheisyydestä. Vaihtoalueiden sijaitessa toisistaan erillään, olisi ehtiminen bussista toiseen haastavaa. Etelä-pohjoissuuntaan kulkevilla olisi epätietoisuutta, mitkä busseista kulkevat torin kautta ja mistä jatkoyhteydet lähtevät.

Lisäksi ajoneuvoliikenteen siirtäminen mm. Lahdenkadulle, Hollolankadulle, Saimaankadulle tai kehä- ja moottoritiele ei vähennä kaupungin liikenteen päästöjä ja Vesijärvenkadun liikenteen seisoessa ruuhkassa myös sen päästöt väistämättä lisääntyvät ja huonontavat keskustan ilmanlaatua. Tilastojen mukaan keskustassa asuu enemmistö ikäihmisiä ja myös läntisessä osassa keskustaa, johon autoliikennettä ollaan siirtämässä.

Jokainen yhtään suunnitelmaan tutustunut ymmärtää, että kokeilu toisi toteutuessaan suurta vaaraa jalankulkijoille ja että polkupyörien, skuuttien ja ajoneuvojen alle jäämisen riski kasvaisi merkittävästi ja että liikenteen sujuvuus loppuisi. Yksi kaista ei riitä henkilöautoliikenteelle ja poliisi- ja pelastusajoneuvot eivät enää pääsisi katuja sujuvasti kulkemaan, vaan

juuttuisivat ruuhkaan ja pääsy kohteeseen viivästyisi väistämättä. Myös kotihoidon palveluiden piirissä olevat joutuisivat kärsimään, kun autojen kulku hidastuisi Vesijärvenkadulla, joka on merkittävä ja suora kulkureitti asiakkaan luota toiselle ja nämä käynnit ovat jokapäiväisiä useimmilla noin neljästi päivässä tapahtuvia. Kaikki ajoajassa menetetty aika on pois kotihoidosta asiakkaan luona.

Kokeilussa on Vesijärvenkadulle suunniteltu kaide bussipysäkin ja polkupyöräväylän väliin estämään polkupyörien tai skuuttien alle jäämistä, mutta polkupyöräväylän ylittäminen jalkakäytävälle pääsemiseksi on silti todellinen vaaranpaikka. Tästä on jo nähtävissä vaarallisia esimerkkipaikkoja Aleksanterinkadulta, jossa joudutaan katua ylittäessä ylittämään myös pyörätie, jossa polkupyörien ajonopeus on ajoneuvoja suurempi. Tilavalla torilla tätä ongelmaa ei ole, vaan voi rauhassa odotella busseja ja turvallisesti nousta kyydistä ja kyytiin. Myös pysäkkiehdotus Aleksanterinkadulle Kulmalan eteen heti Vesijärvenkadulta kääntyessä on liian ahdas paikka sen toteuttamiseen, eikä jalankulkijoille jää turvallista tilaa kulkea Vesijärvenkadulta torille sellaiselta bussilinjalta, joka ei enää torille ajaisi.

Erityisesti talviaikaan on riski peräänajoille ja kun henkilöautot kääntyvät etelän suunnasta alamäessä bussikaistalta Hämeenkadulle, Aleksanterinkadulle ja Vapaudenkadulle, niin jalankulkijan riski alle jäämiseen suojatiellä kasvaa merkittävästi varsinkin mahdollisissa peräänajotilanteissa.

Pysäkkikokeilun sijaan voisi kokeilla nopeusrajoituksia Vesijärvenkadulla ja niiden valvontaa, suorita vuoroja Matkakeskuksesta Mukkulan Kampukselle opiskelijoiden toivomuksesta, jotka pysähtyisivät Tevin edustalla, kuten nytkin sekä maksutonta pysäköintiä kiekkopaikoilla keskustan kadunvarsipaikoilla niillekin ikäihmisille, jotka eivät tavoita julkista liikennettä asuen kauempana bussireiteistä ja oman auton käyttö

on välttämätöntä. Monella muulla edullisemmalla ja turvallisemmalla tavalla, kuin tällä esityksessä olevalla pysäkkikokeilulla, voitaisiin selvittää, miten keskusta saadaan elinvoimaiseksi, viihtyisäksi, houkuttelevaksi ja turvalliseksi kaikille eikä esim. isoja vanhoja lehmuksia tarvitse kaataa.

Tämä pysäkkikokeilu olisi ainoastaan kallis ja vaaranpaikkoja tuottava ja kaupunkilaisten tasapuolista liikkumista rajoittava. On selvää, että torilla bussin odottaminen, bussiin nousu ja siitä poistuminen on turvallisempaa niin ikäihmisille, rollaattorin/pyörätuolin käyttäjille ja muille liikuntarajoitteisille sekä tietenkin näkö- ja kuulovammaisille.”

Pohjoinen kumppanuuspöytä, kommentit, 5.11.2025

Tutustuttuaan lausuntopyyntöön pysäkkikokeilusta (asianumero 3802/2025) pohjoinen kumppanuuspöytä päätyi lausumaan seuraavaa. Tällaisella nopealla aikataululla pohjoisen kumppanuuspöydän ei ollut mahdollista muotoilla lausuntoa. Sen sijaan kumppanuuspöydän jäseniltä pyydettiin kommentit. Kommentit ovat yksittäisten ihmisten näkemyksiä keskustan pysäkkikokeilusta ja voivat olla keskenään ristiriidassa.

Nämä seuraavat kommentit nousivat esiin pohjoisen kumppanuuspöydän jäseniltä kysyttäessä keskustan pysäkkikokeilusta.

”Kannatan keskustan pysäkkikokeilua kokeiluluonteisesti. Suunnitelma, jossa osa joukkoliikenteen linjoista ohjautuisi suoraan Vesijärvenkatua pitkin kiertämättä torialuetta, tarjoaa mahdollisuuden parantaa joukkoliikenteen sujuvuutta ja kustannustehokkuutta. Uuden pysäkkikeskuksen sijoittaminen Vesijärvenkadun ja Aleksanterinkadun kulmaukseen on liikenteellisesti perusteltu ratkaisu, joka voi selkeyttää matkareittejä ja lyhentää matka-aikoja.

On tärkeää huomioida, että Vesijärvenkatu on jo nykyisellään ruuhkainen väylä, jossa liikennemäärät ja jalankulkijoiden määrä ovat suuria. Tämä

aiheuttaa ajoittain turvallisuushaasteita. Kokeilun yhteydessä tulee varmistaa, että liikenteen sujuvuus ja jalankulkijoiden turvallisuus eivät heikkene. Erityistä huomiota tulee kiinnittää pysäkkialueen suunnitteluun, liikenteen ohjaukseen sekä riittäviin suojateihin ja näkemäalueisiin. Mielestäni olisi syytä myös arvioida havainnekuvassa näkyvän katukivetyksen tarpeellisuutta, koska se on selkeästi jo kuoppainen ja huonokuntoinen, joka heikentää autoilijoiden turvallisuutta tultaessa sote-keskukselta alaspäin kauppakeskus Triolle. Erityisesti talviaikaan on riski peräänajoille huonokuntoisesta tiestä johtuen, jos bussit seisovat pysäkillä. Olisi myös hyvä, jos kokeilupysäkkejä ei käytettäisi ajantasauspysäkkeinä, koska se voi ruuhkauttaa katua entisestään.

Pidän tärkeänä, että kokeilun vaikutuksia seurataan huolellisesti ja että palautetta kerätään sekä matkustajilta että alueen asukkailta ja yrittäjiltä. Kokeilun tulosten perusteella voidaan arvioida pysyvän ratkaisun toimivuutta ja mahdollisia jatkotoimenpiteitä.”

- ”800 000 e säästö, aleneeko myös linja-autolippujen hinnat.
- Mitä tulee tapahtumaan torialueen palveluille, kuolevatko kokonaan.
- Etelä-pohjoissuunta kulkee pääsääntöisesti ilman torin kiertoa, mistä tiedät mennäänkö torille vai ei mennä.
- 40 % kulkee torin kautta, epävarmuutta mistä lähtee jatkoyhteys.
- Vaihtaen, n. 50 m, menee myös linkkuja torille, siis 3 linkulla matkantekoako tarkoittaa?
- 3-5 min. kävelymatka torille, onko matka lumeton myös ilman kadunvarsi lumivalleja, hyväkuntoinen kävelijä lähes maratoonari, kestää enemmän kuin 5 minuuttia minultakin. Entäs rollavanhus, pyörätuoliasiakas?
- Haasteena kääntyminen ylämäkeen, talvisaikaan on sairaalanmäen rinteessä ennenkin ollut autoja alas tulossa kun pitäisi ylöspäin mennä.
- Ei autoliikennettä, miten käy meidän toriparkin.
- Turhaa pelottelua vähenee vuoroja tms. Tapahtunut jo nyt.

- Työmatkoihin, koulumatkoihin, asiointeihin aika pitenee. Et ehdi linkkuun, vaihtoalueet erillään toisistaan. Talvihoito ei koskaan ole täydellistä. Lumi tulee kun tulee, maa jäätyy kun jäätyy. Ei kysy lupaa eikä odottele sitä huoltomiestä.
- (Kokeilulla) heikennetään huonosti liikkuvien elämää. Toisaalta, eipä he ole sitten rumentamassa keskustaa”

”Liikenteen siirtäminen Lahdenkadulle, Hollolankadulle, Saimaankadulle tai kehä- ja moottoritiele ei vähennä kaupungin liikenteen päästöjä ja Vesijärvenkadun liikenteen seisoessa ruuhkassa myös sen päästöt väistämättä lisääntyvät.

Jokainen yhtään suunnitelmaan tutustunut ymmärtää, että kokeilu toisi toteutuessaan suurta vaaraa jalankulkijoille ja että polkupyörien, skuuttien ja ajoneuvojen alle jäämisen riski kasvaisi merkittävästi ja että liikenteen sujuvuus loppuisi. Yksi kaista ei riitä henkilöautoliikenteelle ja poliisi- ja pelastusajoneuvot eivät enää pääsisi katu sujuvasti kulkemaan, vaan juuttuisivat ruuhkaan ja pääsy kohteeseen viivästyisi väistämättä. Myös kotihoidon palveluiden piirissä olevat joutuisivat kärsimään, kun autojen kulku hidastuisi Vesijärvenkadulla, joka on merkittävä ja suora kulkureitti asiakkaan luota toiselle ja nämä käynnit ovat jokapäiväisiä noin neljästi päivässä tapahtuvia. Kaikki ajoajassa menetetty aika on pois kotihoidosta asiakkaan luona.

Kaide bussipysäkin ja polkupyöräväylän välissä ei estä polkupyörien tai skuuttien alle jäämistä, sillä polkupyöräväylän ylittäminen jalkakäytävälle pääsemiseksi on todellinen vaaranpaikka. Tästä on jo nähtävissä vaarallisia esimerkkipaikkoja Aleksanterinkadulta. Torilla tätä ongelmaa ei ole. Myös pysäkkiehdotus Aleksanterinkadulle Kulmalan eteen heti Vesijärvenkadulta käännytessä on liian ahdas paikka sen toteuttamiseen.

Kuoppainen ja huonokuntoinen kivetys heikentää turvallisuutta tultaessa sote-keskukselta alaspäin kauppakeskus Triolle. Erityisesti talviaikaan on

riski peräänajoille ja kun henkilöautot kääntyvät etelän suunnasta alamäessä bussikaistalta Hämeenkadulle, Aleksanterinkadulle ja Vapaudenkadulle, niin jalankulkijan riski alle jäämiseen suojatiellä kasvaa merkittävästi varsinkin mahdollisissa peräänajotilanteissa.

Vaihtoalueiden sijaitessa toisistaan erillään, olisi ehtiminen bussista toiseen haastavaa. Etelä-pohjoissuuntaan kulkevilla olisi epätietoisuutta, mitkä busseista kulkevat torin kautta ja mistä jatkoyhteydet lähtevät. Miten kokeilu vaikuttaisi torialueen palveluihin?

Pysäkkikokeilun sijaan voisi kokeilla nopeusrajoituksia Vesijärvenkadulla ja niiden valvontaa, suorita vuoroja Matkakeskuksesta Mukkulan Kampukselle opiskelijoiden toivomuksesta, jotka pysähtyisivät Tevin edustalla, kuten nytkin sekä maksutonta pysäköintiä kiekkopaikoilla keskustan kadunvarsipaikoilla. Näin voitaisiin selvittää, miten keskusta saadaan elinvoimaiseksi, viihtyisäksi ja houkuttelevaksi kaikille eikä isoja vanhoja lehmuksia tarvitse kaataa. Kumppanuuspöytä pyytää lisäksi kaupungilta tässä yhteydessä tietoa siitä, kuinka moni kaupunkilainen asuu niin kaukana bussipysäkiltä joukkoliikenteen tavoittamattomissa, että ainoa kulkuväline on oma auto ja auton käyttö on välttämätöntä asioiden hoitamisessa ja työssäkäynnissä myös keskustan alueella. Tämä pysäkkikokeilu olisi ainoastaan kallis ja vaaranpaikkoja tuottava ja kaupunkilaisten tasapuolista liikkumista rajoittava. On selvää, että torilla bussin odottaminen, bussiin nousu ja siitä poistuminen on turvallisempaa ja ikäihmisille, rollaattorin/pyörätuolin käyttäjille ja muille liikuntarajoitteisille sekä tietenkin näkö- ja kuulovammaisille erityisesti.”

Päijät-Hämeen pelastuslaitos, lausunto, 4.11.2025

Lähtötiedot:

Suunnitelmassa osa joukkoliikenteestä ajaisi suoraan Vesijärvenkatua pitkin kiertämättä toria. Vesijärvenkadun ja Aleksanterinkadun

kulmaukseen toteutettaisiin uusi pysäkkikeskus. Suunnitelmassa on toteutukseen kaksi vaihtoehtoista tapaa.

Pelastuslaitoksen lausunto:

Vesijärvenkatu on pelastuslaitoksen Paavolan pelastusaseman pelastusyksiköiden pääasiallinen ja nopein ajoreitti hälytysajossa pohjoiseen. Hälytysajon kannalta nykyiset kaksi liikenteelle varattua kaistaa ovat tarpeelliset, ne mahdollistavat autojen siirtymiset kiireellisen hälytysajon edestä pois. Sujuva liikenne mahdollistaa avun saapumisen perille nopeasti. Pelastuslaitoksen näkökulmasta kumpikaan esitetyistä vaihtoehtoista ei mahdollista hälytysajoneuvojen sujuvaa liikennöintiä.

Uuden pysäkkikeskuksen sijaintivaihtoehto A aiheuttaa todennäköisemmin haittaa hälytysajoneuvoliikenteelle. Linja-autojen lähdöt pysäkeiltä pysäyttävät liikenteen ja tämä vaikuttaa pidemmältä matkalta liikenteen sujuvuuteen. Keskikoroke estää autojen väistöliikkeen. Onnettomuusvaaraa voi aiheuttaa myös linja-auton matkustajien käytös, jossa esim. linja-autoa vaihdettaessa ylitetään katua käyttämättä suojatietä.

Vaihtoehto B on hälytysajon kannalta vaihtoehtoa A parempi, eikä aiheuta etelä-pohjoissuunnassa hidastetta.

Eventum Lahti 10.11.2025

Eventumilla ei ole isompia huolenaiheita tai vastustamisia noussut esille, enemmänkin positiivisia huomioita.

Uudella järjestelyllä asiakkaamme pääsevät vaivattomammin, nopeammin ja ympäristöystävällisemmin Matkakeskukselta Sibeliustalolle sekä myös pois täältä. Myös hotellin saavutettavuus säilyy samana molemmista suunnista matkustettaessa.

Pieni huolenaiheemme on enemmänkin ajettavien vuorojen ”tiheys”, milloin niitä ajetaan ja reititykset. Mutta tämä taitaa ollakin jo sitten eri keskustelu ja enemmänkin LSL:n asia.

Kannatamme siis pysäkkikokeilua!

Hollolan kunta 20.11.2025

Pysäkkikokeilu koskettaa laajasti myös muiden kuntien käyttäjiä.

Hollolassa on vuoden sisään parannettu linjaliikenteen linjastoa ja parannettu yhteyksiä Lahden keskusta. Tämä on tärkeää, että Hollolasta on toimiva kulku Lahteen mm. toisen asteen kouluihin, Niemen kampukselle sekä tietenkin työmatkaliikenteen sujuminen unohtamatta muun väestön tarpeita. Tavoitteenamme on myös saada enemmän oppilaita linjaliikenteeseen erilliskuljetuksien luvatussa kunnassa. Tämä on jo osittain onnistunutkin ja seuraavat alueelliset kehityskohteet ovatkin jo työn alla.

Osa tarvittavista muutoksista täytyy suunnitella tulevaisuuteen. Työtä on mutta olemme hyvällä uralla tämän suhteen.

Pysäkkikokeilun positiivisena puolena näen, että kokeilun toteutuessa tulee myös toteutumaan Hollolan kunnan jatkuva ja usein toistuva yhteys matkakeskukselle, jonka voisi katsoa lisäävään linjaliikenteen käyttäjiä. Tällä hetkellä tämä kokeilu tulee ratkaisemaan Hollolan kunnan matkakeskusyhteyden, joka toteutuessaan olisi odotettu parannus ja mahdollistaisi tulevaisuudessa myös Hollolan kirkonkylän ja Lahden välisen liikennöinnin tarkastelun.

Perinteet ovat kuitenkin tiukassa ja tori on monille tuttu ja turvallinen pysähdyspaikka. Kuitenkin tällaisen muutoksen ja kokeilun katson elävöittävän keskustaa monipuolisesti ja tukevan myös muista kunnista

saapuvia nopeammilla ja suoraviivaisemmilla yhteyksillä. Pääsy olisi jouhevampaa useampaan liikerakennukseen tai keskustan muihin palveluihin. Torille kuitenkin edelleen pääsee joko linjaliikenteellä tarvittaessa vaihtamalla tai kävellen erittäin kohtuullisen matkan verran.

Näinä aikoina säästöjä on joka tapauksessa tehtävä ja esitelty tapa on erinomainen eli samalla kun säästetään, saadaan palvelua parannettua, sujuvampia yhteyksiä ja mahdollisesti jopa lisää matkustajia linjaliikenteen pariin. Ymmärtääksemme säästöt ovat joka tapauksessa saatava aikaan ilman kokeiluun ryhtymistäkin, joten ne tulisivat varmasti näkymään moninaisissa yhteyksissä tai saavutettavuudessa, ja tämän katsomme vaikuttavan negatiivisesti matkustajien määrään ja käyttökokemukseen sekä Hollolan kuntalaisten linjaliikennetarpeisiin.

Tästä syystä kannatan kokeilua.

Pysäkkikokeilussa on myös huomioitu hyvin uusien pysäkkien liikuteltavuus, joten rahaa ei sillä tavalla mene hukkaan, vaikka tulevaisuudessa todettaisiin, ettei kokeilu olisi onnistunut ja mikä parasta matkustajilla on mahdollisuus itse vaikuttaa kokemuksillaan kokeilun tulevaisuuteen.

Minua huolettaa miten käy tavallisen henkilöautoliikenteen suunnitelulla pysäkkikokeilupaikalla. Kohta on, joka tapauksessa yksi valtavyölä keskustan läpi ja tuo kohta nivoo yhteen sellaisia pitkänmatkalaisia ja muista kunnista tulevia, jotka eivät välttämättä edes voisi valita julkista liikennettä. Oma liikkumistavan valinta on kuitenkin jokaisen oma asia. Keskustan elävyydelle suurin uhka ei ole se, että pääseekö torille vaan sallitaanko tai halutaanko keskustaan myös muilla kulkutavoilla tulevat. Asiaa ovat varmasti asiantuntijat tutkineet, eikä kyseistä kohtaa ole tarkoitus käyttää linjaliikenteen seisottamiseen, joten oma huoleni saattaa olla turha.

Kokonaisuudessa koen pysäkkikokeilun kannatettavaksi ja Päijät-Hämeen seudun asukkaita tukevaksi linjatarjonnan saatavuuden takaamiseksi.