

Kaupunkiympäristölautakunta

Päätöspäivämäärä 16.12.2025

Lahden kaupunki, Kaupunkiympäristölautakunta, 16.12.2025

Keskustan pysäkkikokeilu

3812/10.03.01.00/2025

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

suunnittelupäällikkö Pirkko-Leena Jakonen p. 044 416 3503

hankepäälikkö Riitta Niskanen p. 050 559 4200

joukkoliikennesuunnittelija Timo Varshukov p. 044 483 0105

liikenneinsinööri Juhana Polojärvi p. 044 482 6402

Päätös

Esittelijä

kaupunkikehitysjohtaja Alho Olli

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää

- että joukkoliikenteen pysäkkikokeilu toteutetaan Vesijärvenkadun ja Aleksanterinkadun risteyksen läheisyyteen perusteluosassa kuvatulla tavalla.
- käynnistää julkisen käyttöomaisuuden työohjelmamuutoksena pysäkkikeskuksen suunnittelun sekä rakentamisurakan.
- että kokeilu voidaan käynnistää ennen päätöksen lainvoimaistumista.

Samalla lautakunta tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta heti.

Perusteluosa

Tiivistelmä

Kaupunki on valmistanut määräaikaisten pysäkkikokeilun toteuttamista Vesijärvenkadun ja Aleksanterinkadun risteyksen läheisyyteen. Vuoden mittaisen kokeilun tarkoitus on seurannan, kokemusten ja palautteen perusteella ratkaista pysäkkikeskuksen lopullinen paikka. Kokeiluvuoden aikana testataan ratkaisun sujuvuutta ennen koko keskustan liikennesuunnitelmatyötä. Kokeilun aikana tehdään monipuolisesti seuranta ja tarvittaessa muutoksia jo kokeiluajana. Tavoitteena on sujuvoittaa joukkoliikennettä, lyhentää matka-aikoja ja säilyttää joukkoliikenteen palvelutaso kustannusten noususta huolimatta. Torin ylimääräisestä kierrosta luopumisen on laskettu tuovan joukkoliikenteelle 800 000 euron vuosittaisen säästön.

Saadun palautteen perusteella kokeilun suunnitelmia on tarkistettu monelta osin. Uusien linja-autoreittien suunnittelua on tarkistettu niin, että yli puolet linjoista kulkee torin kautta ja kaikista suunnista pääsee vaihdottomalla yhteydellä torille. Uusi pysäkkikeskus ei ole minkään linjan ajantasauspysäkki, joten bussit pysähtyvät siellä vain matkustajien poistumista ja sisään nousua varten. Seutulinjojen käyttöön jää Tevin kohdalla oleva pysäkki pohjoisen suuntaan. Näillä estetään alueen ruuhkautuminen. Hälytysajoneuvojen sujuvan liikkumisen turvaamiseksi tehdään muutoksia Vesijärvenkadun keskikorokkeeseen. Joukkoliikennekaistaa ei tässä vaiheessa toteuteta. Jalankulkijoiden turvallisuuden varmistamiseksi kokeilun ajaksi kielletään pyöräily ja sähköpotkulaudoilla liikkuminen Vesijärvenkadun pysäkkikeskuksen kohdalla.

Pysäkkikokeilu on suunniteltu alkamaan elokuun alussa 2026 ja vaikutuksia seurataan vuoden ajan, jonka jälkeen ratkaistaan lopullinen pysäkkikeskuksen sijainti. Myös nykyinen tilanne torin kiertoineen on palautettavissa.

Kaupunki käynnistää samanaikaisesti torin kehittämishankkeen yhtenä keskustavision 2040 kärkihankkeena ja toteuttaa torin vetovoimaa kasvattavia ratkaisuja jo kesällä 2026.

Kokeilun tavoitteena sujuva joukkoliikenne

Keskustavision 2040 ja Lahden seudun liikenteen (LSL) strategian mukaisesti tavoitteena on kehittää keskustan joukkoliikennettä sujuvammaksi, parantaa keskustan viihtyisyyttä ja säilyttää palvelutaso kustannustehokkaasti.

Joukkoliikennestrategiassa tavoitteena on 50 % lisäys matkustajamäärään vuoteen 2035 mennessä.

Esitetyn pysäkkikokeilun avulla testataan pysäkkikeskuksen toimivuutta Vesijärvenkadun ja Aleksanterinkadun kulmassa ennen pysyvän ratkaisun tekemistä. Joukkoliikennelautakunta on todennut, että uuden sujuvaman keskustaliikennöinnin mahdollistavan pysäkkikeskuksen toteuttaminen on lähes ainoa vaihtoehto säilyttää joukkoliikenteen palvelutaso vähintään nykyisellä tasolla.

Uusi pysäkkikeskus mahdollistaa suoremmat reitit keskustan läpi Etelä-Lahden ja Mukkulan suunnan välillä ilman torin kiertoa, mikä lyhentää matka-aikaa vähintään viidellä minuutilla ja tuo merkittäviä aikasäästöjä erityisesti päivittäin matkustaville ja samalla tarjoaa houkuttelevamman vaihtoehdon henkilöautolle.

Pysäkkikokeilun arvioidaan tuovan liikenteen järjestämiseen noin 800 000 euron vuosittaisen säästön, jonka turvin LSL pystyy säilyttämään joukkoliikenteen palvelutason nykyisellään nousevista kustannuksista huolimatta. Säästö muodostuu noin 65 % kauppatorin kierron aikasäästöstä, 20 % vähenevästä kalustotarpeesta sekä 15 % vähenevistä kilometrikustannuksista. Säästön saavuttamiseksi on tarpeellista tehdä joitain reitti- ja aikataulumuutoksia kustannustehokkaiden ajosuunnitelmien toteutumiseksi, eikä tulevan linjaston kustannuksia pysty suoraan vertaamaan esimerkiksi syyskuun 2025 linjaston kustannuksiin ja torin kiertoon käytettyihin resursseihin. Reittien sujuvoittamisesta on saatu hyviä kokemuksia, kun viime aikoina toteutetut reittimuutokset ovat kasvattaneet kokonaismatkustajamääriä.

Toria kiertävän bussiliikenteen vähentyminen tukee torin kehittämistä viihtyisäksi ja monipuoliseksi kohtaamispaikaksi. Keskustavisio 2040 korostaa torin roolia kaupungin sydämenä, ja sen kehittäminen edellyttää liikenteen uudelleenjärjestelyjä.

Kokeilun määräaikaisuus ja palautettavuus lisäävät joustavuutta.

Pysäkkikokeilun periaateratkaisu

Kokeilu toteutetaan elokuusta 2026 elokuuhun 2027. Uudet pysäkit Vesijärvenkadun ja Aleksanterinkadun kulmauksessa otetaan käyttöön elokuun alussa. Joukkoliikennelautakunta päättää linjareiteistä alkuvuodesta 2026. Kokeilun aikana seurataan vaikutuksia matkustajakyselyillä, liikennelaskennoilla ja palautekanavilla.

Keskustan liikennesuunnitelma laaditaan vuonna 2027, ja sen yhteydessä tehdään päätös pysäkkikeskuksen lopullisesta sijainnista saatujen kokemusten perusteella. Kokeiluajaiset järjestelyt ovat purettavissa ja bussireitit palautettavissa entiselleen, mikäli kokeilun perusteella siihen päädytään. Joukkoliikenteen nousseiden kustannusten vuoksi riskinä olisi kuitenkin palvelutason lasku reittejä vähentämällä tai vuoroväliä pidentämällä, ellei samalla joukkoliikenteen määrärahoja lisätä.

Pysäkkikeskuksen alustava kustannusarvio on 650 000 €, ja toteutuksessa hyödynnetään siirrettävissä olevia rakenteita kuten katoksia ja penkkejä. Suurin osa kustannuksista hyödyntää myös kokeilun jälkeistä aikaa riippumatta siitä, mihin lopputulokseen kokeilun jälkeen tullaan. Kokeilussa poistetaan kolme puuta katosten kohdilta, ja kaupunkipuulinjauksen mukaan korvaaville puille on varattu paikat Vapaudenkadun ja Vesijärvenkadun kulmasta. Kokeilun yhteydessä toteutetaan Vesijärvenkadun mäkeen tiesääasema, jonka avulla voidaan tehostaa mäen talvikunnossapitoa.

Tutkittiin kahta ratkaisuvaihtoehtoa

Uudelle pysäkkikeskukselle Vesijärvenkadun ja Aleksanterinkadun risteysalueella tutkittiin kahta eri ratkaisua. Nyt toteutettavaksi esitetyn lisäksi tutkittiin vaihtoehtoa, että suurin osa pysäkeistä olisi sijoitettu Aleksanterinkadulle Trion korttelin kohdalle. Tämä vaihtoehto olisi edellyttänyt merkittäviä katujärjestelyjä, eikä ollut toteutettavissa kokeiluna.

Laadukas ja turvallinen pysäkkialue

Tavoitteena on toteuttaa korkealaatuinen pysäkkialue, joka on houkutteleva ja selkeä käyttää. Alueella ei ole torin tapaan eri linjoille eri pysäkkejä, vaan kaikki pysähtyvät samalla pysäkkialueella. Pysäkkialueet varustetaan katoksilla, penkeillä ja matkustajainformaation näytöillä. Pysäkkien ulkoasu yhtenäistetään, ja alueelle luodaan selkeä ja tunnistettava pysäkkikokonaisuus. Esteettömyysratkaisut, kuten taktiiliraidat, ääniopasteet, opastus, valaistus, esteettömät suojatiet ja riittävät levähdyspaikat otetaan huomioon suunnittelussa. Kokeilun ajaksi muutetaan Vesijärvenkadun yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie pelkäksi jalkakäytäväksi, jolloin alueella ei ole sallittua pyöräillä tai kulkea sähköpotkulaudoilla.

Aleksanterinkadun jalkakäytävä pidetään sulana talvella, ja sen varrelle lisätään penkkejä helpottamaan siirtymistä torille. Pysäkkien sijoittelussa huomioidaan myös turvallisuus, erityisesti Vesijärvenkadun vilkkaassa liikenneympäristössä.

Kokeilualueella parannetaan matkustajainformaatiota

Tavoitteena on kokeilualueella pilotoida uusia matkustajainformaation menetelmiä. Näitä menetelmiä pystytään kokeilusta saatujen tulosten perusteella mahdollisesti sijoittamaan myös muihin keskeisiin joukkoliikenteen solmukohtiin, kuten matkakeskukselle ja kauppatorille.

Kokeilu tukee Lahden seudun liikenteen strategiaa, jonka tavoitteena on kasvattaa matkustajamääriä 50 prosentilla vuoteen 2035 mennessä. Kokeilun tavoitteena on

houkutella joukkoliikenteen pariin uusia käyttäjäryhmiä muodostaen joukkoliikenteestä aika-hintayhtälöllä kilpailukykyisen kulkumuodon autojen ja muiden kulkuneuvojen rinnalle.

Kokeiluaikana tehdään seuranta

Kokeilun aikana kerätään jatkuvasti tietoa vaikutuksista ja palautteesta. Seurantakeinoja ovat matkustajakyselyt, liikennelaskurit, palautekanavat ja sidosryhmätilaisuudet. Seurannan avulla voidaan arvioida kokeilun vaikutuksia ja tehdä tarvittavia muutoksia jo kokeiluaikana.

Seurannassa saatujen tietojen perusteella päätetään jatkosta. Jatkosuunnittelussa otetaan seurannassa saadut kokemukset huomioon. Myös erityisryhmien, kuten vammais- ja vanhusneuvostojen näkemykset otetaan mukaan suunnitteluun ja arviointiin. Esteettömyyden ja turvallisuuden varmistaminen on keskeinen osa seuranta. Lisäksi kokeilun aikana kerätään palautetta liikennöitsijöiltä pysäkkien toimivuudesta ja reittijärjestelyistä.

Tämä mahdollistaa päätöksenteon perustamisen ajankohtaiseen ja monipuoliseen tietoon. Seuranta jatkuu myös kokeilun jälkeen osana keskustan yleissuunnitelman valmistelua.

Pysäkkikokeilun suunnitelmien vuorovaikutustilaisuudet ja viestintä

Kaupunki uutisoi pysäkkikokeilun suunnittelun käynnistämisestä 16.10.2025 ja samalla tiedotti asukastilaisuuden ajankohdasta. Samalla informoitiin kokeilu- ja torialueen kiinteistöjä suunnittelun käynnistymisestä ja kutsuttiin asukastilaisuuteen.

Pysäkkikokeilun asukastilaisuus järjestettiin hybriditilaisuutena 27.10.2025 Lahden Palvelutorilla. Tilaisuuteen osallistui yhteensä noin 70 henkilöä. Tilaisuuden esittelyvaiheen videotallenne oli nähtävillä Lahden kaupungin nettisivuilla kahden viikon ajan.

Keskustaan suunniteltu pysäkkikokeilu herätti marraskuussa runsaasti keskustelua ja kysymyksiä yrittäjien ja asukkaiden keskuudessa. Lahti.fi/pysäkkikokeilu -sivulle koottiin usein kysyttyjä kysymyksiä (UKK) vastauksineen. Niissä avattiin tarkemmin muun muassa, mistä arvioitu säästö koostuu, miksi kokeilua tarvitaan ja mitkä olisivat sen konkreettiset hyödyt matkustajille. Verkkosivuilla on nähtävänä myös päivitettyt suunnitelmat pysäkkikokeilusta.

Lausuntopyynnöt ja saadut lausunnot

Kokeilusta pyydettiin lausuntoja 45 eri taholta, joihin kuului viranomaisia, asukasyhteisöjä, elinkeinotoimijoita, oppilaitoksia ja opiskelijajärjestöjä, sekä kokeilualueen kiinteistöjä ja yrityksiä. Lausuntopyynnöt lähetettiin 16.10.2025 ja asiasta järjestettiin etäyhteydellä infotilaisuus 22.10.2025. Tilaisuuden jälkeen toimitettiin sähköpostitse tilaisuuden videotallenne sekä esittelymateriaali. Pysäkkikokeilun päätöskäsittelyn siirryttyä kuukaudella annettiin lausujille lisäaikaa marraskuun loppuun saakka lähettää lausunto tai täydentää aikaisempaa lausuntoa.

Ensimmäisellä lausuntokierroksella saatiin 19 lausuntoa eri tahoilta, mukaan lukien yrittäjäjärjestöt, asukasyhteisöt, opiskelijajärjestöt, poliisi, pelastuslaitos sekä vammais- ja vanhusneuvostot. Lausuntoaan täydensi keskustan kumppanuuspyytä. Neuvottelujen ja tehtyjen suunnitelmataarkistusten jälkeen poliisilta ja pelastuslaitokselta saatiin uudet lausunnot.

Lausunnoissa esitettiin sekä kannatusta että huolia kokeiluun liittyen. Kaikki saadut lausunnot ovat asialistan liitteenä.

Yrittäjäjärjestöjen näkemykset jakautuivat, osa näkee kokeilun mahdollisuutena lisätä saavutettavuutta ja asiakasvirtoja, osa pelkää torin elinvoiman heikkenemistä ja ostovoiman siirtymistä. Yritykset korostivat tarvetta seurata asiakasvirtojen muutoksia ja varmistaa keskustan saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla.

Asukasyhteisöt ja kumppanuuspöydät kannattavat kokeilua, jos turvallisuus, esteettömyys ja vaikutusten seuranta varmistetaan. Erityisesti liikuntarajoitteisten ja ikäihmisten näkökulmat nousivat esiin saavutettavuuden osalta.

Opiskelijajärjestöt ja Eventum Lahti tukivat kokeilua, koska se parantaa yhteyksiä kampuksille ja esim. Sibeliustalolle ja lyhentää matka-aikoja. Myös matkustajainformaation kehittäminen koettiin tärkeäksi.

Vammais- ja vanhusneuvostot korostivat esteettömyyden, turvallisuuden ja saavutettavuuden merkitystä – erityisesti torin saavutettavuuden säilyttämistä. He esittävät konkreettisia toimenpiteitä, kuten penkkien lisäämistä ja suojateiden parantamista.

Poliisi ja pelastuslaitos esittivät huolia liikenneturvallisuudesta, liikenteen mahdollisesta ruuhkautumisesta ja resurssien riittävydestä valvontaan. Heidän palautteidensa perusteella suunnitelmaan on tehty muutoksia.

Yhteenvetona lausunnoista nousee esiin vahva tarve tasapainottaa tehokkuus ja saavutettavuus, varmistaa turvallisuus ja esteettömyys, kuulla eri käyttäjäryhmiä aidosti kokeilun aikana sekä perustaa päätöksenteko avoimeen ja monipuoliseen arviointiin.

Kysely yrittäjille ja kiinteistönomistajille torin kehittämisestä

Lahden keskustan yrityksiä ja kiinteistöjä kuultiin marraskuussa toteutetussa kyselyssä. Kysely lähti 150 keskustan kiinteistöjen yhteyshenkilölle sekä 660 tiedossamme olevalle ydinkeskustan alueen yritykselle. Vastauksia saatiin 70 kpl.

Vastauksissa nousi esiin huoli torin elinvoiman ja asiakasvirtojen vähenemisestä pienyrittäjien ja kivijalkaliikkeiden kannalta. Toisaalta osa vastaajista näki kokeilun mahdollisuutena kehittää joukkoliikennettä ja keskustan viihtyisyyttä.

Kuntalaisadressi kokeilusta

Kaupungille on luovutettu 10.11.2025 adressi, joka on otsikoitu "Lahden kauppatori säilytettävä keskustaan tulevan bussiliikenteen solmukohtana". Adressissa vaaditaan nykytilanteen säilyttämistä ja kyseenalaistetaan kokeilu.

Vastauksena adressissa esitettyihin asioihin voidaan todeta, että kyseessä on aito kokeilu, jonka vaikutuksia seurataan ja joka on purettavissa. Joukkoliikenteelle tuleva vuosittainen kustannussäästö 800 000 euroa on todellinen ja perustuu laskelmiin. Säästö takaa nykyisen palvelutason säilymisen kustannusten noususta huolimatta ilman lisämäärärahoja.

Adressissa korostetaan joukkoliikenteen tärkeyttä seniorimatkustajille, mikä on tärkeä käyttäjäryhmä, mutta he tekevät vain 10 % kaikista matkoista.

Joukkoliikenteen suunnittelussa tulee ottaa huomioon kaikki käyttäjäryhmät.

Kokeilussa monen päivittäinen bussimatka ajallisesti lyhenee ja tämän uskotaan tuovan joukkoliikenteelle uusia säännöllisiä käyttäjiä.

Vaihdettaessa bussilinjalta toiseen ei kävelymatka vaihdossa kasva, kun uuteen pysäkkikeskukseen tulevat lähekkäin eri linjojen pysäkit.

Adressissa ei nähdä niitä keskustan kehittämistoimia, joilla on viime vuosina pyritty lisäämään keskustan saavutettavuutta eri liikennemuodoilla. Merkittävin tällainen oli Toriparkin rakentaminen 10 vuotta sitten.

Adressi liitteineen on oheisaineistona lautakunnan jäsenten nähtävänä.

Palautteiden jälkeen suunnitelmia on tarkistettu

Saadun palautteen ja käytyjen neuvottelujen jälkeen suunnitelmia on tarkistettu monelta osin. Pysäkkikokeilun aikana vähintään 50 % kaikista Lahden keskustan kautta kulkevista reiteistä ajaa edelleen torille tai torin kautta ja kaikista suunnista pääsee sinne vaihdottomalla yhteydellä. Pysäkkialue ei ole minkään linjan

ajantasauspysäkki, vaan bussit pysähtyvät vain matkustajien kyytiinottoa ja poistumista varten. Keskimääräinen pysähtymisaika on alle minuutin.

Trion kohdalla pohjoiseen menevää pysäkkialuetta on laajennettu niin, että Tevin kohdalle jää edelleen pysäkki seutulinjojen käyttöön. Vesijärvenkadun jalkakäytäväalueella Vapaudenkadun ja Aleksanterinkadun välillä kielletään pyöräily ja sähköpotkulaudoilla ajo kokeilun ajaksi ja liikennevalojen ohjelmointia tarkistetaan palvelemaan kasvavia jalankulkijamääriä.

Joukkoliikennekaistaa ei tässä vaiheessa toteuteta. Aleksanterinkadun läntisin pysäkki toteutetaan aiempaa suunnitelmaa kauemmas risteyksestä ruuhkautumisen välttämiseksi. Vesijärvenkadulta pysäkkikeskuksen kohdalta poistetaan tai madalletaan kaistojen välinen keskikoroke lukuun ottamatta suojateiden kohtia helpottamaan pelastusajoneuvojen kulkua.

Pysäkkikokeilun vaikutukset

Vaikutukset joukkoliikenteeseen merkittävät

Pysäkkikokeilun aikana kaikki keskusta tulevat linjat ajavat uuden pysäkkikeskuksen kautta joko Aleksanterinkatua tai Vesijärvenkatua pitkin. Bussin vaihtaminen mihin tahansa suuntaan onnistuu siis Trion kulmalla. Osa linjoista jatkaa siitä torille.

Suuremmat reitit Vesijärvenkadun kautta lyhentävät matka-aikoja erityisesti etelä–pohjoissuunnassa. Esimerkiksi matka Matkakeskukselta Niemen kampukselle lyhenee jopa kymmenellä minuutilla. Reittien suoristaminen vähentää ajokilometrejä ja mahdollistaa saman palvelutason tuottamisen vähemmillä resursseilla. Tämä parantaa joukkoliikenteen tehokkuutta ja houkuttelevuutta.

Keskusta-alueen läpi kulkevat kaikki Lahden kaupungin alueella liikennöivät LSL-linjat. Arkipäivisin maanantaista-torstaihin keskusta-alueen kautta ajaa tällä

hetkellä päivittäin 1368 linja-autovuoroa, joista torin kautta ajaa 1162 vuoroa (84,9 %). Perjantaisin määrä on seitsemän vuoroa suurempi johtuen yöliikenteestä. Torin kautta eivät talvikaudella 2025–2026 aja Lahden keskustan kautta liikennöivät linjat 1(S, K), 13, 40 ja 42. Kaikki muut keskustan kautta liikennöivät linjat ajetaan torin kautta.

Nykytilanteessa on tunnistettu haaste erityisesti kauppatorin pysäkkien sekä ympäristön ruuhkautumisessa linja-autovuorojen suuren määrän vuoksi. Hankalimmiksi paikoiksi on koettu kuljettajien keskuudessa kääntyminen Vapaudenkadulta Vesijärvenkadulle sekä Vesijärvenkadulta Aleksanterinkadulle. Pysäkkikapasiteetin osalta erityisesti Kauppatorin pysäkit B1, C ja D ovat tällä hetkellä kapasiteettinsa rajoilla. Kauppatorin pysäkeiltä on iltaruuhkan huipputuntina yhteensä 69 lähtöä tunnissa.

Pysäkkikokeilun mahdollistamista reittimuutoksista päättää joukkoliikennelautakunta.

Kauppatorin ylimääräisestä kierrosta on syksyllä 2025 luovuttu linjoilla 1(S, K), 13, 40 ja 42 ja ne ovat kulkeneet suoraan Vesijärvenkatua pitkin. Linjalla 1 (S, K) liikennöinti Vesijärvenkatua pitkin on toteutettu kokeiluna 2.6.2025 alkaen. Saatujen kokemusten sekä niiden vertailuksi saatujen kustannussäästöjen perusteella linjan reitti vakiinnutetaan pysyväksi. Kokeilusta toteutettiin asiakaskysely linjojen 1K ja 1S busseissa 29.9.-1.10.2025. Kyselyyn vastanneista (n=207) reittimuutosta piti hyvänä tai melko hyvänä 44 %, neutraalina 24 % ja huonona tai melko huonona 32 %. Reittimuutoksen vuosittainen kustannussäästö on vuosittain noin 200 000 euroa kauppatorin kiertoa verrattuna.

Syksystä 2025 Lempi-palveluliikenteessä on kokeiltu säännölliseen reittiliikenteeseen perustuvia reittejä L82 Pyhättömältä torin kautta uimahallille ja L84 Vahva-Jussin palvelukeskukselta torin kautta uimahallille. Kokeilusta on saatu positiivisia kokemuksia erityisesti matkustajamäärien osalta. Vastaavatyypistä

tietyille matkustajaryhmille kohdennettua reittiliikennepalvelua pyritään jatkossa kehittämään ja laajentamaan rahoituksen niin salliessa. Myös Lempi-palveluliikenteen tilausvuorot palvelevat normaaliin tapaan ovelta-ovelle-matkustusta.

Pysäkkikokeilu aiheuttaa osalle reiteistä muutoksia kustannustehokkaan linjastosuunnittelun mahdollistamiseksi. Keskuspysäkkikokeilun aikana vähintään 50 % kaikista Lahden keskustan kautta kulkevista reiteistä ajaa edelleen kauppatorille tai kauppatorin kautta mm. Lahdenkadun kautta Ankkurin suuntaan ja Hollolankadun kautta PHKS:n suuntaan. Myös Kauppakadulla liikenne jatkuu kokeilun aikana.

Pysäkkikokeilu mahdollistaa myös asiakaspalautteissa esiin nousseet suorat yhteydet Ahtialasta, Salpakankaalta ja Riihelästä matkakeskukselle sekä esimerkiksi Nastolan ja Heinlammintien (Vipusenkadun Salpaus) välisen yhteyden palauttamisen. Reittien suunnittelussa pyritään ottamaan huomioon, että jokaisesta ilmansuunnasta säilyisi edelleen myös suora yhteys kauppatorille.

Keskuspysäkkikokeilu mahdollistaa myös kauppatorin käyttämisen joidenkin linjojen päätepysäkkinä, mikä on ollut nykyisellään haastavaa tilanpuutteen vuoksi.

Pysäkkikokeilu mahdollistaa matkustajainformaatio- ja palveluratkaisujen kokeilemisen. Kokeilun aikana voidaan testata erilaisia näyttö- ja palveluratkaisuja, joissa hyödynnetään moderneja ja selkeitä esitystapoja. Pysäkkeihin sijoitettava staattinen informaatio tukisi digitaalista informaatiota. Painetun informaation kehittämiskohteena kokeilussa tulee olemaan esimerkiksi aluekartta, selkeytetty linjakartta ja aikataulujuliste. Busseissa olevat näytöt ovat osa matkustajainformaation kokonaisuutta ja niiden määrää olisi perusteltua kasvattaa. Bussinäyttöillä voidaan niin ikään testata uusia sisältö- ja palveluratkaisuja, jotka helpottavat muuttuneiden pysäkkijärjestelyjen ja vaihtoyhteyksien omaksumista. Myös näyttö- ja palveluratkaisut on

mahdollista kokeilun päättyessä joko siirtää toisille pysäkeille tai purkaa kokeilun ajaksi tehdyt sopimukset.

Kokeilun vaikutuksia keskustan elinvoimaan seurataan

Keskustan elinvoimaan kokonaisuutena ja palvelutason kokeilulla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia. Yksittäisiin yrityksiin kohdistuvat vaikutukset – sijainnista riippuen positiiviset tai negatiiviset - ovat mahdollisia, mikäli yrityksen asiakaskunta koostuu suurelta osin joukkoliikenteen käyttäjistä. Keskustan yrityskanta on myös muuttunut monipuolisemmaksi, ja osa yrityksistä näkee kokeilun mahdollisuutena lisätä saavutettavuutta ja asiakasvirtoja.

Kokeilun onnistuminen edellyttää aktiivista vuorovaikutusta yrittäjien kanssa sekä vaikutusten seurantaasiakasvirtojen ja liike-elämän näkökulmasta.

Vuonna 2023 tehdyn asiointitutkimuksen mukaan joukkoliikenteen käyttäjien osuus keskustan kokonaiskulutuksesta on noin 12 %, joten torin kierron poistaminen osalta linjoista on kokonaisvaikutuksiltaan vähäinen.

Palveluiden saavutettavuus etelän suunnasta paranee

On tärkeää, että keskustan palvelut ovat saavutettavia kaikille. Kauppakeskus Triossa sijaitsee osana Palvelutoria Lahti-Piste, joka toimii Lahden kaupungin keskitettynä asiakaspalvelupisteenä. Uudet Vesijärvenkadun pysäkit parantavat Lahti-Pisteen saavutettavuutta erityisesti etelän suunnasta saapuvilla linjoilla.

Uusi pysäkkikeskus lyhentää matka-aikoja myös mm. teatterille, kirjastolle ja Sibeliusalolle sekä Niemen ja Paavolan kampuksille. Matka-ajat lyhenevät 5–10 minuuttia nykytilanteeseen verrattuna. Sote-keskus keskittää jatkossa palveluja kaupunginsairaallalle ja Sammonkadulle, joten ratkaisu tulevaisuudessa parantaisi myös niiden saavutettavuutta.

Keskustan palveluiden saavutettavuus paranee erityisesti uuden pysäkkikeskuksen ympäristössä, mutta torin ja keskustan länsiosan saavutettavuus voi hieman heikentyä, kun liikennöinti sinne ei ole niin tiheää kuin ennen. Kävelymatka pysäkeiltä Lyseoon ja Yhteiskouluun pitenee enimmillään 300 metriä.

Torin kehittämishanke käynnistyy tammikuussa

Torin vetovoiman vahvistamiseksi käynnistetään vuorovaikutteinen kehittämishanke vuoden 2026 alussa. Torin kehittämisestä päätetään erillisenä, omana asianaan.

Kokeilun vaikutusta liikenteeseen on arvioitu mallintamalla ja simuloinneilla

Pysäkkikokeilu vaikuttaa merkittävästi keskustan liikenteen sujuvuuteen, turvallisuuteen ja liikkumisen olosuhteisiin. Kokeilun on kuitenkin mahdollista vähentää liikenteestä aiheutuvia ulkoishaittoja ydinkeskustassa kuten liikenneonnettomuuksia, melua pakokaasupäästöjä ja katupölyä, mikäli autoliikennettä siirtyy uusille reiteille.

Vesijärvenkadun liikenteellistä toimivuutta on arvioitu mallintamalla autoliikennevirtojen siirtymiä sekä useiden pysäkkikeskuksen ympäristössä olevien liittymien simuloinneilla. Simuloinneissa joukkoliikennekaistojen käyttöönottamisella sekä Vesijärvenkadun pohjoispään kaistojen vähentämisellä saatiin liikennettä siirtymään liikennemallissa vaihtoehtoisille reiteille kaikista suurin määrä, jolloin Vesijärvenkadun sujuvuus saatiin myös joukkoliikenteen kannalta parhaalle tasolle. Kuitenkin esimerkiksi Vesijärven- ja Aleksanterinkadun liittymä, joka tunnistettiin kaikkein kriittisimmäksi, saatiin iltapäivän huipputunnin aikana välittämään liikenne muuttamalla Vesijärvenkadun uloimmat kaistat joukkoliikennekaistoiksi Loviisankadun ja Kirkkokadun väliselle osuudelle.

Suunnittelun aikana bussilinjaston osalta on pystytty kuitenkin tekemään vielä lisää reittimuutoksia, joilla vähennetään Vesijärvenkadun puolelle pysähtyvien bussien määrää alkuperäisestä. Lisäksi laajentamalla itäpuolen aluetta jättämällä tevin pysäkki käyttöön saadaan Trion kohdalla helpotettua etelästä tulevien kaistan vaihtoa, kun bussien taakse jää alkuperäistä suunnitelmaa enemmän tilaa käytettäväksi eikä joukkoliikennekaistoja näin ollen toteutettaisi. Lisäksi pelastusajon tilatarpeita varten alueelta poistetaan keskikorokkeita lisäämään väistö- ja ohitustilaa.

Liikenneverkon mallinnuksen osalta liikennevirtojen siirtymissä esiintyy luonnollisesti aina epävarmuutta ja etenkin alkuvaiheessa vaihtoehtojen arkireittien omaksuminen vie aikaa. Autoliikennettä voi jonkin aikaa käyttöönoton jälkeen järjestelyihin nähden olla vielä liikaa, joten kokeilun pitää tässäkin mielessä olla riittävän pitkäaikainen. Ongelmaa voi muodostua lähinnä vain iltapäivisin suurimman huipputunnin ajalle. Ajan kuluessa läpiajavaa autoliikennettä pitäisi kuitenkin siirtyä kiertämään Lahden ydinkeskusta niin Lahden- kuin Saimaankadun kautta ja etelässä myös Tappar- ja Saksalankaduille ja tämä on kokeilun yksi keskeisistä seurattavista asioista ja näiden tietojen pohjalta selvitetään mahdollisia parantamistarpeita korvaaville reiteille.

Kävely-ympäristö suunnitellaan huolella

Pysäkkikokeilu lisää jalankulkua pysäkkikeskuksen lähiympäristössä, mistä syystä kokeilun ajaksi muutetaan Vesijärvenkadulla Aleksanterinkadun ja Vapaudenkadun välillä nykyiset yhdistetyt jalankulku- ja pyöräilyväylät jalkakäytäväiksi, joilla pyöräily ja sähköpotkulaudoilla kulkeminen on kielletty.

Vesijärvenkadun ylittäminen on lausunnoissa koettu turvattomana ja kokeilun tarkemmassa suunnittelussa tutkitaan liikennevalo-ohjauksen osalta myös mahdollisuutta eriyttää jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden vihreä kokonaan omaksi

vaiheekseen, jolloin edes kääntyviä autoja ei jäisi ylittämään suojatietä yhtä aikaa jalankulkijoiden vihreän valon kanssa. Vähintään Aleksanterinkadulta vasemmalle Vesijärvenkadun ylämäkeen joudutaan yhtäaikainen vaihe jättämään pois, jotta bussit saavat talvisin riittävästi vauhtia kääntymisen aikana. Trion puolella Aleksanterinkadulta oikealle kääntyvien määrä on joka tapauksessa jokseenkin vähäistä ja suojatien suuri jalankulkijamäärä tulisi pitämään kääntyvien autojen nopeuden alhaisena.

Kokeilu on strategian ja valtuustosopimuksen mukainen

Kokeilu on toteuttaa kaupungin strategiaa ja valtuustosopimusta. Tavoitteena on rakentaa kokeilun kautta saavutettavaa kaupunkia, jossa on elävä ja viihtyisä keskusta. Joukkoliikenteen käyttäjämääriä on tavoite nostaa sujuvammilla linjoilla ja samalla tasapainottaa taloutta. Keskustan liikennejärjestelmän kehittämisessä ja keskustan saavutettavuuden turvaamisessa otamme huomioon kaikkien liikennemuotojen tarpeet.

Vaikutusten ennakoarvioinnin perusteella pysäkkikokeilu edistää joukkoliikenteen sujuvuutta ja vähentää päästöjä keskustassa, erityisesti torin ympäristössä. Kokeilu tukee kaupungin strategisia ja keskustavision 2040 mukaisia tavoitteita elinvoimaisesta kasvusta, esteettömästä liikkumisesta ja kokeilukulttuurista sekä Lahden Seudun Liikenteen strategisia tavoitteita matkustajamäärän 50 % kasvusta vuoteen 2035 mennessä.

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimus

Toimenpiteet

Ote:

kaupunkisuunnittelu, suunnittelupäällikkö,
kaupunkitekniikka, kaupungininsinööri

Kaupunkiympäristölautakunta

Päätöspäivämäärä 16.12.2025

kaupunkitekniikka, joukkoliikennesuunnittelija

poliisi

Päijät-Hämeen pelastuslaitos