

Subject: Muistutus asemakaavasta 1272/2022
Sent: 7.10.2025, 13.22.51
From: [REDACTED]
To: Kirjaamo_Lahti

Et saa usein sähköpostia osoitteesta [REDACTED] [Lue, miksi tämä on tärkeää](#)

Molemmat asemakaavat Karistonmäki ja Karistonrinne ovat hyviä kaavoja. Molemmat ehdottomasti tulee saattaa lainvoimaisiksi. Sen sijaan haluan kommentoida kaavojen liitteenä olevaa Karistonmäen ja Karistonrinteen katuyleissuunnitelmaa. Katuyleissuunnitelmassa asfaltti näyttäisi jatkuvan vain muutamia metrejä Karistonmäen asemakaavan jälkeen. Asfaltin kuuluisi jatkua Karistonkadun postilaatikoille saakka, jos katualueen pohjatyöt kerran tehdään sinne saakka. Tämähän maksaa kaupungille, mutta tämä pieni investointi antaisi selkeän viestin Kariston asukkaille, että Kariston uusi aika on koittanut. Asfaltti postilaatikoille saakka kannustaisi ihmisiä rakentamaan vakituista asutusta Kymijärven rantatonteille, joka toisi lisää veronmaksajia kaupunkiin. On mahdotonta laskea makrotasolla maksaako investointi itsensä takaisin kaupungille, mutta itse uskon kyllä siihen.



- Ajorata
- Yhdistetty jalkakäytävä



Asemakaavaehdotus A-2842

Kolava, Karistonmäki

Asianumero 1272/2022

Muistutus kaavaehdotukseen

Onko Karistonkadun ja Karistonlenkin liittymän sijainti sellaisessa kohdassa, jossa on esteetön näkyvyys molemmille kaduille sekä talviolosuhteissa pysähtyminen ja liikkeellelähtö ongelmattomasti?

Millaisille jätteille on paikkavaraus Karistonmäellä ja onko se myös Vanhan Kariston asukkaiden käytössä?

Kariston kaavaillan muistiossa 13.02.2025 oli kysymys Monosentien ja Rantalaisentien välissä olevasta luvatta vallatusta maa-alueesta ja mitä kaupunki tekee asialle. Vastauksessa kaupunki kehottaa luvatta alueen haltuun ottaneen ennallistamaan alueen tarkastusmaksun uhalla. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa sivulla 3 (9) on kartta 3: Luonto- ja viherympäristö, josta ilmenee, että pohjoispuolelle on osoitettu ulkoilureitistön tavoitteellinen pääväylä. Tämä väylä tulee kulkemaan juuri Monosenttieltä Rantalaisentielle, jossa nyt on luvattomia kylttejä ja rakennelmia. Karistonmäen maatöiden yhteydessä olisi hyvä toteuttaa Monosentien ja Rantalaisentien yhdistäminen jalankulku- ja pyöräilyväylällä, sillä sellainen tulee myös Karistonmäen ja Karistonrinteen välille. Näin käyttökelpoinen ulkoilureitistö olisi Vanhan Kariston, Karistonmäen sekä Karistonrinteen asukkaiden käytettävissä.

MUISTUTUS KAAVAEHDOTUKSEEN A-2842 KOLAVA, KARISTONMÄKI

Meillä ei ole mitään itse rakentamista vastaan, mutta tässä muistiossa olevista epäkohdista tai riskeistä pitää keskustella ja ratkaista ne.

Viittaamme kaavaehdotukseen A-2842 Kolava, Karistonmäki ja tuomme esiin seuraavat seikat, jotka tulee huomioida kaavoitusprosessissa:

1. Nykyisten asukkaiden ja kiinteistöjen huomioiminen

Alueella on asuttu jo pitkään, olemassa olevat kiinteistöt ja asukkaat pitää ottaa huomioon ja rakennusaikana välttää mahdolliset vaaratilanteet.

Perustelu:

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 5 § mukaan kaavoituksen tavoitteena on edistää hyvää elinympäristöä ja kestävä kehitystä. Tämä tarkoittaa, että kaavoituksessa tulee ottaa huomioon alueella jo asuvat ihmiset ja heidän turvallisuutensa sekä viihtyvyytensä. Rakennusaikana on vältettävä vaaratilanteita ja pyrittävä minimoimaan haitat nykyisille asukkaille.

2. Liikenteen ja liittymien turvallisuus

Karistonkadun ja Karistonlenkin liittymän paikka! Suunniteltava mahdollisimman turvallisesti ja sujuvaksi

Perustelu:

MRL 54 § edellyttää, että asemakaavaa laadittaessa on huolehdittava liikenteen turvallisuudesta ja sujuvuudesta. Karistonkadun ja Karistonlenkin liittymän suunnittelussa tulee erityisesti huomioida liikenneturvallisuus, jotta sekä nykyiset että tulevat asukkaat voivat liikkua alueella turvallisesti.

3. Karistonmäen pohjoispuolen ja rantalaisentien välisen metsän harvennus ja näkösuoja

- Jo kaavan suunnittelun alkuvaiheessa vaiheessa on keskusteltu kaavoittajien kanssa, että uuden alueen pohjoispuolen metsää ei saa harventaa liikaa ja metsän pitää ehdottomasti toimia näkösuojana alueen asutuksille.
- alueelle pitää tarvittaessa tehdä uusia istutuksia
- Huomioitava vielä, että Rantalaisentien pohjoispuolella on niin paljon metsää, että järvinäkymää on mahdotonta saada uusille rakennuksille.
- maaperän vesien imeytymisen kannalta tärkeää

24.10.2025

Perustelu:

Metsälain (1093/1996) ja MRL:n mukaan metsän harvennuksessa tulee huomioida maisema-arvot ja tarvittaessa hakea maisematyölupa (MRL 128 §). Metsän säilyttäminen näkösuojana on perusteltua sekä asukkaiden yksityisyyden että viihtyisyyden kannalta. Lisäksi metsän säilyttäminen edistää maaperän vesien imeytymistä ja ehkäisee hulevesiongelmia.

4. Kulkuväylä Rantalaisentielle ja yksityistielaki

Asukkaiden huomioita kaavoituksesta

- Asiassa ei ole huomioitu sitä, että Rantalaisentie on yksityistie ja kaikki sen tiet ovat päätyviä teitä.
- Ulkoilijoiden ohjaaminen Rantalaisentielle tulee aiheuttamaan roskaamista ja kotieläinten ulosteiden lisääntymistä.
- Lisäksi mäkitiet ovat jo nyt erityisesti talvisin liukkauden vuoksi vaarallisia liikkua. Yksitystielaki ei kuitenkaan velvoita liukkauden torjuntaa kävelijöiden kulkemisen vuoksi.
- Kävelyreitit ei tule rakentaa vanhalle Kariston alueelle, koska siellä on vain yksityisten maita ja rantatiet ovat kaikki päätyviä teitä.
- Yksitystien asukkaat maksavat yksitystien hoidon ja huoltamisen, mutta lisääntyvä roskaaminen tulee olemaan ongelma. Yksitystien varren roskaamisen ehkäisemiseen ja tienhoitoon kaupungilta pitää saada lisärahoitusta.
- Ratkaisu voisi olla, että kulkuväylä rantalaisentielle tehdään vasta kaavoituksen seuraavassa vaiheessa, kun ~~alueelle~~ alue on otettu kaupungin haltuun, rakennettu kulkuväylät ja kunnossapito on kaupungin vastuulla

Perustelu:

Rantalaisentie on yksityistie, jonka käyttöä ja kunnossapitoa säätelee Yksitystielaki (560/2018). Lain mukaan tieosakkaat vastaavat tien kunnossapidosta, eikä laki velvoita liukkaudentorjuntaan kävelijöiden vuoksi. Ulkoilijoiden ohjaaminen yksityistielle voi aiheuttaa lisäkuormitusta ja kustannuksia tieosakkaille, mikä tulee huomioida kaavoituksessa. Lisäksi lisääntyvä ulkoilu voi lisätä roskaamista ja kotieläinten ulosteita, mikä heikentää asuinympäristön viihtyisyyttä.

Asia nro 1272/2022

MUISTUTUS

24.10.2025

Ehdotus rakennettavan alueen rakennusalan muuttamiseksi:

Tontti 1804 (talot 1, 2 ja 3) tulee jättää rakentamatta, tai siirtää alueen toiselle laidalle. Niiden ala tulee jättää viheralueeksi sekä maiseman, näkösuojan että hulevesien virtaamien vuoksi. Samasta syystä tulee miettiä tontin 18039 talon5 ja tontin 18035 talon3 jättämistä rakentamatta.

5. Hulevesien hallinta

LIITE 1: HULEVESIEN OHJAAMINEN JA VAIKUTUKSET ALUEELLA

Perustelu:

MRL 103 e–103 o § sekä vesihuoltolaki velvoittavat kuntaa järjestämään hulevesien hallinnan asemakaava-alueella. Hulevesien hallinnassa tulee huomioida sekä pohjavesien suojelu että mahdolliset vaikutukset vesistöihin ja kaivoihin. Alueen metsien ja viheralueiden säilyttäminen auttaa ehkäisemään hulevesiongelmia ja suojaa pohjavesiä sekä ranta-asukkaiden kaivoja.

6. Yleistä

Työmaaliikenteen järjestäminen rakentamisen aikana

Perustelu:

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 54 § edellyttää, että asemakaavaa laadittaessa on huolehdittava liikenteen turvallisuudesta ja sujuvuudesta. Työmaaliikenteen reitit ja aikataulut tulee suunnitella niin, että ne aiheuttavat mahdollisimman vähän haittaa alueen asukkaille ja muulle liikenteelle. Erityisesti rakentamisen aikaiset vaaratilanteet ja liikenteen ruuhkautuminen tulee ehkäistä.

Kelirikko ja painorajoitukset

Perustelu:

Yksityistielain (560/2018) mukaan tieosakkaat vastaavat yksityistien

MUISTUTUS

24.10.2025

kunnossapidosta ja voivat asettaa painorajoituksia kelirikkoaikana estääkseen tien vaurioitumisen. Rakentamisen aikainen raskas liikenne voi aiheuttaa merkittäviä vaurioita yksityisteille, joten painorajoitusten noudattaminen on välttämätöntä. Kaavoituksessa tulee huomioida, että rakentaminen ei saa aiheuttaa kohtuutonta haittaa yksityistien kunnossapidolle tai tieosakkaille.

Liikennemerkkien asennus**Perustelu:**

MRL 86 a § ja tieliikennelaki (729/2018) velvoittavat kunnan huolehtimaan siitä, että asemakaava-alueen liikennejärjestelyt ovat asianmukaiset ja turvalliset. Jos uuden kaavoitettavan alueen vuoksi tarvitaan uusia liikennemerkkejä myös yksityistien alueelle, on kaupungin vastuulla huolehtia niiden asentamisesta ja kustannuksista, mikäli liikennemerkkit palvelevat yleistä liikenneturvallisuutta.

Talviauraus ja kunnossapito**Perustelu:**

Yksityistielain mukaan tieosakkaat vastaavat yksityistien kunnossapidosta, mukaan lukien talviauraus. Jos uusi asemakaava-alue jakaa yksityistien, tulee kunnossapidon järjestämisestä sopia selkeästi kaupungin ja tieosakkaiden kesken. Kaupungin tulee osallistua kunnossapidon kustannuksiin siltä osin kuin kunnossapito palvelee myös asemakaava-alueen liikennettä. Vaihtoehtoista tulee keskustella yksityistien edustajien kanssa, jotta ratkaisut ovat oikeudenmukaisia ja toimivia.

Yhteenveto:

Kaavoituksessa ja rakentamisen suunnittelussa tulee ottaa huomioon sekä lainsäädännön vaatimukset että alueen asukkaiden ja tieosakkaiden oikeudet ja velvollisuudet. Työmaaliikenteen, kelirikon, liikennemerkkien ja talviaurauksen järjestelyt tulee suunnitella yhteistyössä kaupungin ja yksityistien edustajien kanssa, jotta ratkaisut ovat turvallisia, oikeudenmukaisia ja kestävätkin myös käytännössä.

MUISTUTUS

24.10.2025

Yhteenveto ja toimenpide-ehdotukset

Kaavoituksessa tulee huomioida edellä mainitut lainsäädännölliset vaatimukset ja perustelut, jotta alueen kehittäminen tapahtuu turvallisesti, vastuullisesti ja nykyisiä asukkaita kunnioittaen. Ehdotamme, että kaavan jatkosuunnittelussa käydään avointa keskustelua alueen asukkaiden kanssa ja etsitään ratkaisuja esiin nostettuihin epäkohtiin ja riskeihin.

Lähteet:

- [Maankäyttö- ja rakennuslaki \(132/1999\)](#)
- Yksityistielaki (560/2018)
- Metsälaki (1093/1996)

HULEVESIEN OHJAAMINEN JA VAIKUTUKSET ALUEELLA

1. Nykytila ja lähtökohdat (A-insinöörit Hulevesiselvitys)

Suunnittelualan pinta-ala on noin 23,7 hehtaaria. Alueen ympäristössä on pohjoisen rantatontteja ja yksittäisiä asuinrakennuksia, mutta suurin osa maapohjasta on hyvin vettä läpäisevää peltomaata sekä lehti-, havu- ja sekametsää. Tämän vuoksi nykytilanteessa hulevesien pintavalunta on vähäistä, vaikka alueella on merkittäviä korkeuseroja.

Karistonmäen pohjoispuoleinen ranta sijaitsee korkeustasolla +93,0 m ja Karistonmäen harja noin +120,7 m. Korkeuserot mahdollistavat hulevesiviemäreiden sekä viivytys- ja imeytysrakenteiden toteuttamisen, mutta viettokaltevuuksien rajoittaminen voi olla haastavaa.

2. Valuma-alueet ja vesien ohjautuvuus

Karistonmäeltä on havaittu 12 valuma-aluetta, joista osalla ei ole vaikutusta suunnittelualueeseen. Osa valuma-alueista on selvästi suunnittelualuetta laajempia. Monilla alueilla pintavalunta ohjautuu tasaisesti valuma-alueen reunasta vesistöön, eikä yksiselitteistä alinta purkupistettä ole havaittu.

Kartasta voidaan todeta, että jyrkkäpiirteinen Karistonmäki luo laajoja valuma-alueita ympäristöön, mikä vaikuttaa hulevesien hallintaan koko alueella.

3. Vaikutukset pohjavesiin ja kaivoihin

Rakentaminen ja hulevesien ohjaaminen vaikuttavat myös pohjavesiin ja niiden laatuun. Alueella on useita pora- ja rengaskaivoja, joiden puhdas juomavesi on tärkeä turvata sekä normaali- että kriisitilanteissa. Lähin porakaivo sijaitsee noin 30 metrin päässä suunnitelluista tonteista, mutta tätä ei ole huomioitu selvityksessä.

Pintavalumat voivat vaikuttaa ranta-asukkaiden rengaskaivoihin. Kaupungin tulee ottaa vastuulleen mahdollisesti pilaantuneiden kaivojen kunnostaminen, erityisesti koska alueelle ei ole lähiaikoina tulossa kunnallista vesijohto- ja viemäriverkostoa.

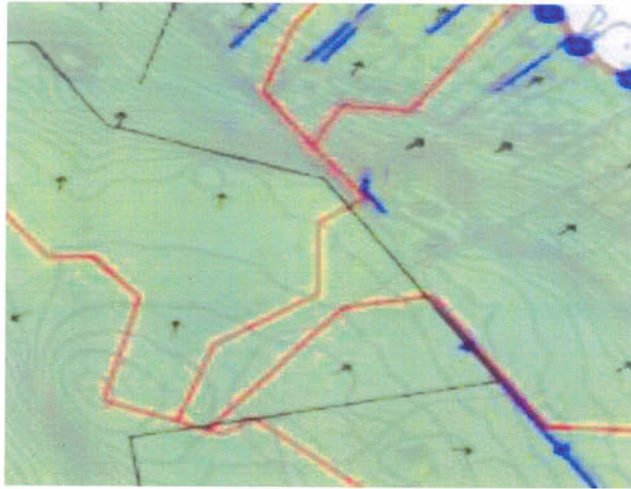
4. Rakentamisen aikaiset ja valmiin alueen vaikutukset

Rakentamisaikaiset työt ja valmiin alueen hulevesien hallinta vaikuttavat Kymijärven tilaan, jota on kunnostettu aktiivisesti vuosien ajan. On tärkeää

LIITE 1

huomioida sekä rakentamisen aikaiset että valmiin alueen valumat järven tilan kannalta.

Selvityksessä ei ole huomioitu, että alueen pohjoisreunalla kallionpinta on aivan rantalaisentien pinnan tasolla, ja tämä kallio vaikuttaa vesien ohjautuvuuteen noin 150 metrin matkalla. Rantalaisentien länsipäässä esiintyy jo nyt ongelmia rankkasateiden aikana.



KUVA: Hulevesi kartta A insinöörit

Muistutus kaavaehdotukseen A-2842 Kolava-Karistonmäki

Olen allekirjoittanut myös Kariston asukkaiden yhteisen muistutuksen, mutta haluan vielä painottaa minulle tärkeinä pitämiäni asioita Raikkaantien ranta-asukkaana.

Kaavoitettu alue liittyy suoraan entiseen Kariston Rantalaisentie – Raikkaantie alueeseen, jossa on ollut asutusta jo monien vuosikymmenten ajan – ja vielä kauemminkin.

Kaavoituksessa on otettava huomioon alueen entinen asutus, kiinteistöt, lulkureitit ja asumisrauha.

Rakennustoiminta tulee suunnitella siten, että siitä aiheutuu mahdollisimman vähän häiriötä, vaaraa ja vahinkoja entiselle asutukselle.

- kaavoitusalueelle on suunniteltu asuntoja alueen pohjoislaidalle, lähes alueen rajalle. (Tontti 18040 talot 1,2, ja 3) Nämä tontit tulee jättää rakentamatta, maiseman, näkösuojan ja hulevesien lisääntyvän valunnan vuoksi. Tulee myös harkita tonttien 18039 ja 18035 reunimmaisten talojen jättämistä rakentamatta.

- **hulevesien** vaikutus ja niiden käsittely tulee ottaa vakavaan harkintaan.

Pohjavesien muutokset vaikuttavat pohjoispuolisten kiinteistöjen kaivovesiin – sekä pora-, että rengaskaivoihin. Lisääntyvät pintavalumat voivat pilata erityisesti rengaskaivoja. Rakennusajan vaikutukset tulee myös ottaa huomioon.

Kunnan tulee ottaa vastuu mahdollisista kaivojen pilaantumisista ja korvata aiheutuvat vahingot..

Kymijärven tila on ollut jatkuvan huolen kohteena ja siellä on tehty aktiivisia hoitotoimenpiteitä useiden vuosien ajan. Uusi asuinalue ei saa aiheuttaa lisää uhkaa järven kunnolle.

Lumenaukasauspaikkoja on kaavoitettu alueen pohjoislaidalle, mikä on erityisen huono juttu, ajatellen lumen sulamisvesien valumia pohjoispuolen rinteisiin.

- **ulkolureittejä** ei tule toistaiseksi suunnitella yksityisteiden alueelle. Ne toteutetaan vasta siinä vaiheessa, kun alueen kulkureitistö myös Karistonrinteen osalta on valmis. Samoin aiemmin mietitty ulkoilureitti Rantalaisentieltä Monosentille Rantalaisentien päässä oleva luvattomasti käyttöön otettu alue voisi toimia kääntöpaikkana Rantalaisentien päättymiskohdassa.

- **Karistonkatu – Karistonlenkki liittymä** vaikuttaa nykyisessä kaavassa vaaralliselta, etenkin talviolosuhteita ajatellen.

- **työmaaliikenne** erityisesti kelirikkoaikaan vahingoittaa varmasti Karistonkatua, koska sitä ei alun perinkään ole rakennettu raskaalle liikenteelle.

Kaupunki ottanee kadun huoltamisen ja kunnostuksen vastuulleen?

Asuinalueen valmistuttua kaupungin tulee huolehtia osaltaan Karistonkadun kunnosta!

- **Bussiliikenne** Karistonmäen alueella – onko tarkoitus ohjata bussilinjat Karistonlenkin kautta? Onko bussipysäkeille varattu tarpeeksi tilaa, vai jääkö bussiliikenne kokonaan Karistonkadulle – mihin asti? Missä on bussin käännötpaikka siinä tapauksessa?

- **jätekeräys.** Minkälaisille jätteille on tarkoitus järjestää keräyspaikka, ja tuleeko se myös Kariston muiden asukkaiden käyttöön?

[REDACTED]

[REDACTED]

Muistutus Kolava–Karistonmäki I ja II asemakaavoista (asianumerot 1272/2022, 3187/2023)

1. Luonnon monimuotoisuus ja lepakoiden suojelu (ensisijainen huomio)

Asemakaava-alueella on todettu useita lepakkolajeja, kuten viiksi- ja isoviiksisiihippa sekä pohjanlepakko. Kaavaselostuksen mukaan alueelle sijoittuu EUROBATS-sopimuksen mukainen luokan II lepakkoalue, jota koskee selkeä säilyttämisvelvoite.

Hämeen ELY-keskus on lausunnossaan (29.9.2023) todennut, että vaikutusten arviointi lepakoihin on hyvin vähäinen ja sitä tulee täydentää. ELY edellyttää, että lepakkoalue säilytetään, ja että valaistus, katujärjestelyt sekä VL-alueiden kaavamääräykset suunnitellaan lepakoiden ekologiset yhteydet turvaten.

Lahden ympäristöpalvelujen lausunto tukee tätä, todeten että kokoojakatu ja neljä lounaisinta tonttia sijoittuvat luokan II lepakkoalueelle, mikä käytännössä hävittäisi alueen arvon lepakoilta. Lausunto esittää tonttien poistamista ja varttuneen kuusikon säästämistä.

Kaavasuunnitelmassa kuitenkin esitetään, että lepakot “voivat siirtyä muualle”. Tämä lähestymistapa on sekä luonnonsuojelulain että EUROBATS-sopimuksen hengen vastainen: lepakoiden suojelu ei tarkoita niiden siirtämistä, vaan niiden elinympäristön säilyttämistä.

Tämä on keskeinen oikeudellinen ja ekologinen puute, joka edellyttää muutosta ennen kaavan hyväksymistä.

Vaatimus:

Kaavaehdotusta ei tule hyväksyä ilman, että lepakkoalue poistetaan rakentamisesta ja että ELY-keskuksen ja Lahden ympäristöpalvelujen esittämät toimenpiteet sisällytetään sellaisinaan kaavamääräyksiin (valaistus, VL-alueen määräykset, tonttien poisto, ekologisten yhteyksien turvaaminen).

2. Koulu- ja päiväkotikapasiteetti

Kariston koulun kapasiteetti on jo nykyisellään ylittynyt, ja osa 6. luokan oppilaista kulkee bussilla keskustan kouluihin. Päiväkotipaikoista on ollut toistuvasti pulaa. Kaupunki on itse harkinnut oppilaiden siirtämistä Karistosta yhteiskouluun aiemmin, jotta lisätilainvestoinnilta vältyttäisiin.

Kaavaselostuksessa todetaan koulupalveluiden osalta, että kapasiteetti riittää, koska ikäluokat ovat vanhenemassa. Tämä toteamus perustuu aiempaan väestöennusteeseen,

eikä kaavaselostus sisällä ajantasaista ja numeerista palveluverkkoselvitystä. Tämä ei ole riittävä peruste alueen lisärakentamiselle, sillä väestökehitys voi vaihdella merkittävästi, ja koulu on alun perin mitoitettu niukasti.

Vaatus:

Kaavaehdotuksen valmistelun yhteydessä on laadittava päivitetty palveluverkkovaikutusten arviointi, jossa esitetään koulun ja päiväkotien kapasiteetti, ikäluokkaennusteet ja varautumistarpeet. Ilman tätä tietoa alueen kasvua ei voida pitää vastuullisena.

3. Autoriippuvuus ja kestävä liikkuminen

Asemakaava ei sisällä riittäviä toimenpiteitä kestävä liikuttamisen turvaamiseksi. Alueen sijainti ja palvelurakenne ohjaavat käytännössä kahden auton talouksiin. ELY-keskus on lausunnossaan kiinnittänyt huomiota siihen, että kaavaselostus ei käsittele alueen saavutettavuutta kestävillä liikkumismuodoilla, ja on edellyttänyt täydentämistä.

Uusi alue lisää yksityisautoilua, mikä on ristiriidassa sekä kaupungin ilmasto-ohjelman että kaupunkistrategian tavoitteiden kanssa. Vaikka autoilu olisi sähköistä, sen kokonaishiilijalanjälki ei ole nolla, ja pysäköinnin mitoitus sementoi autoriippuvuuden pitkäksi aikaa.

Vaatus:

Kaavaehdotukseen on lisättävä konkreettiset määräykset kestävä liikuttamisen edistämiseksi: valaistus- ja reittiratkaisut (lepakoita häiritsemättä), turvalliset ja jatkuvat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet, joukkoliikenteen saavutettavuus sekä pysäköinnin mitoituksen tarkistus.

4. Tonttivaranto, markkinatilanne ja kaupungin talous

Lahden kaupungin oma tavoite on ylläpitää noin 100 omakotitontin varantoa, ja toteumat vuosina 2021–2023 ovat olleet 114 - 114 - 77 luovutettua tonttia.

Lisäksi yksityisillä markkinoilla on kymmeniä vapaana olevia tontteja (Etuovi, Oikotie).

Markkinatilanne ei siis osoita akuuttia lisätarvetta, vaan pikemminkin kysynnän hidastumista.

Kaupungin taloudellinen tilanne on tällä hetkellä haastava. Uuden alueen avaaminen, kunnallistekniikka ja palveluinvestoinnit sitovat pääomia tilanteessa, jossa jo olemassa olevien tonttien myynti on hidastunut. Kaavoituksen ajoittaminen oikeaan suhdannevaiheeseen on taloudellisesti ja ympäristöllisesti vastuullista.

5. Yhteenveto ja vaatimukset

Ensisijaisesti: Kaavahankkeita (Kolava–Karistonmäki I ja II) on lykättävä, kunnes kaupungin talous, tonttien kysyntätilanne, luontoarvojen vaikutusarviointi sekä palveluverkkoselvitykset on päivitetty.

Toissijaisesti: Mikäli hanketta halutaan edistää nykyisellä aikataululla, kaavaan on sisällytettävä ELY-keskuksen ja Lahden ympäristöpalvelujen esittämät muutokset sellaisinaan.

Lisäksi: Lautakunnan pöytäkirjassa esitettyjä perusteluja ei voida pitää tosiasiallisesti paikkansapitävinä ennen kuin ne on todennettu faktoihin perustuvilla selvityksillä.

6. Kaupunkistrategiaperustelujen arviointi

Kaava-aineistossa viitataan Lahden kaupungin strategiaan (KV 14.3.2022 §35), jonka mukaan kaava “mahdollistaa kestävästä kaupunkirakenteesta, kaupungin kasvun, asuinalueiden viihtyisyyden, asukkaiden hyvinvoinnin sekä lasten ja nuorten hyvinvoinnin”. Lisäksi kaavan sanotaan tukevan kaupungin vuoden 2025 kärkihanketta “Johtava ympäristökaupunki Lahti edistämällä luontopositiivisuutta asemakaavoituksessa”.

Tämän kaavahankkeen kohdalla strategiaan perusteluihin liittyy kuitenkin merkittäviä ristiriitoja. Kaava ei lisää kestävyttä, vaan hajauttaa rakennetta ja kasvattaa yksityisautoilua. Kaupungin kasvua tukevat yhtä lailla monet jo valmiiksi kaavoitetut, mutta rakentamattomat alueet. Kaava ei paranna olemassa olevan asuinalueen viihtyisyyttä, vaan lisää liikennettä ja muuttaa maisemaa. Se ei myöskään edistä hyvinvointia hyödyntämällä lähiluontoa kestävästi, sillä lepakoiden (ja monien lintulajien) elinympäristöt heikentyvät ja luonnon monimuotoisuus kärsii.

Myös väitteet matalan kynnyksen liikunta- ja kulttuurimahdollisuuksien sekä lasten ja nuorten hyvinvoinnin vahvistamisesta jäävät ilman sisältöä: kaava ei tuo konkreettisia uusia palveluja tai tiloja, eikä ratkaise koulu- ja päiväkotien kapasiteettiongelmia. Samoin väite hyvästä ikääntymisestä on kyseenalainen, sillä pitkät etäisyydet palveluihin ja autoriippuvuus eivät tue ikääntyvien arkea.

Näin ollen kaava ei toteuta kaupungin strategisia tavoitteita niiden alkuperäisessä hengessä, vaan on niihin nähden osin ristiriitainen.

Lopuksi

Yhteenvetona katson, että kaavahankkeiden perustelut ovat tällä hetkellä puutteelliset, erityisesti luontoarvojen, palvelukapasiteetin ja taloudellisen ajoituksen osalta.

Kokonaisuus on monelta osin ristiriidassa Lahden kaupungin omien ympäristö- ja ilmastotavoitteiden kanssa.

Kaavan lykkääminen ja perusteellisempi valmistelu olisivat kaupungin, ympäristön ja asukkaiden yhteinen etu.

Subject: Sähkölinjat maan alle Karistossa
Sent: 27.10.2025, 19.44.17
From: [REDACTED]
To: Kirjaamo_Lahti

[REDACTED] Et saa usein sähköpostia osoitteesta [REDACTED] [Lue, miksi tämä on tärkeää](#)

Muistutus 1272/2022

Kariston tieosakkaita kuultiin 2022 joulukuussa niin Helminen sanoi, että lahti energia olisi jo pidemmän aikaa halunnut kaivaa Karistossa sähkölinjat maan alle. Kariston kaavoittajat oli kieltänyt lahti energiaa kaivamasta johtoja maan alle, koska alueen kaavoittaminen on kesken. Samassa tilaisuudessa Helminen sanoi, että Karistossa jo olemassa olevaa asuntokantaa ei tulla täydennysrakentamaan vaan kaupunki tulee rakentamaan vain isoille tyhjille alueille. Tästä seuraa kysymys, voiko kaupunki antaa lahti energialle luvan kaivaa Karistosta johdot maan alle samassa työmaassa kun Karistonmäki rakennetaan. Täydennysrakentamista todennäköisesti tulee Monosentielle, Rantalaisentielle ja Kilpisentielle niin näitä linjoja ei kannata kaivaa maan alle. Sen sijaan linjat Karistonkatu, Vesasentie, Pessantie, Hyttisentie ja Koskelantie voitaisiin kyllä kaivaa maan alle. Sähkölinjat ovat maan alla kaikkialla muualla Lahdessa paitsi Karistossa.