

Kaupunkiympäristölautakunta

Päätöspäivämäärä 10.06.2026

Lahden kaupunki, Kaupunkiympäristölautakunta, 10.06.2026

Lahden kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon hankkeistus ja priorisointi

989/08.00.00.01/2022

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

liikennejärjestelmäinsinööri Polojärvi Juhana, p. 044 482 6402

Päätös

Esittelijä

suunnittelujohtaja Helminen Juha

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää:

- hyväksyä päätöksen liitteenä olevan Lahden kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon hankkeistus- ja priorisointityön mukaiset hankkeet pisteytyksineen investointiohjelman laatimisen lähtökohdaksi,
- asettaa pyöräilyinfran kehittämisen vuosittaiseksi investointitasoksi noin 2 miljoonaa (2 000 000) euroa vuodesta 2027 alkaen tarkasteltuna kolmen vuoden keskimääräisellä aikajaksolla

Perusteluosa / aiempi käsittely

Lahden kaupunki, Kaupunkiympäristölautakunta, 23.11.2022

§ 164

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta

Päätöspäivämäärä 10.06.2026

Lautakunta jätti asian pöydälle.

Lautakunta pitää aiheesta seminaarin myöhemmin päätettävänä ajankohtana.

Esittelijä

Suunnittelujohtaja Honkanen Petri

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyy Pyöräilyn tavoiteverkon hankkeistus- ja priorisointiohjelman.

Käsittely

Asian käsittelyn kuluessa lautakunta päätti jättää asian pöydälle. Lautakunta pitää aiheesta seminaarin myöhemmin päätettävänä ajankohtana.

Lahden kaupunki, Kaupunkiympäristölautakunta, 18.11.2025

§ 129

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti palauttaa asian uudelleen valmisteluun.

Esittelijä

suunnittelujohtaja Helminen Juha

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyy Pyöräilyn tavoiteverkon hankkeistus- ja priorisointiohjelman.

Perusteluosa

Pyöräiliikenteen systemaattiselle edistämistyölle on noussut tarve hankkeistaa pyöräiliikenteen väylien kehittäminen ja muodostaa priorisoitu investointiohjelma.

Tehdyn työn tavoitteena on tukea investointiohjelman laatimista ja varmistaa, että pyöräliikenteen investoinnit etenevät systemaattisesti ja rakennettavista verkon osista muodostuu lopulta looginen kokonaisuus, jossa rahoitus kohdistetaan vaikuttavuuden perusteella tärkeimpiin kohteisiin. Suunnitelmavalmiuden nostaminen parantaa myös valtion jalankulun ja pyöräilyinfran investointitukien hakemisen lähtökohtia. Pyöräilyinfran kehittäminen parantaa usein myös jalankulkijoiden olosuhteita, kun kulkumuodot erotellaan omille väylilleen.

Hankkeistus ja priorisointi kohdentuu Lahden kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkolle, josta suurin osa on kaupungin katuverkkoa, mutta pääreittejä on myös Kaakkois-Suomen elinvoimakeskukseen hallinnoimalla maantieverkolla. Tavoiteverkko on määritelty omana työnään ja se on myös hyväksytty osana Lahden yleiskaavaa Y-205. Tämän verkon ulkopuolelle jää mm. monia keskustan katuja, joissa tiedetään olevan pyöräliikenteen epäjatkuvuuskohtia ja muita parantamistarpeita, mutta näiden suunnittelu ja vaiheistus on osa tulevaa keskustan yleissuunnitelmaa.

Työssä määritetyt hankerajat ovat lähtökohtaisesti sijoitettu tavoiteverkon risteyskohtiin tai sellaisiin kohtiin, joissa väylän luonne muuttuu oleellisesti. Tällöin hankkeista saadaan muodostettua selkeitä kokonaisuuksia. Hankkeiden priorisoimiseksi on arvioitu kohteittain pyöräliikenteen ja jalankulun määriä ja kysyntäpotentiaalia, nykytilaa onnettomuuksien ja väylien laatutason, hankkeen liikenteellisen merkittävyyden ja asukkaiden kokemien ongelmien ja haasteiden kautta. Työn päivityksen myötä onnettomuustietoja sekä liikennemääräennusteita täydennettiin uusimmilla tiedoilla ja lisäksi uudeksi kriteeriksi lisättiin kouluverkko, jossa pisteytys lasketaan koulujen etäisyydestä tavoiteverkon väyliin painotettuna oppilasmäärällä ja koulutyypillä.

Absoluuttisen pisteytyksen myötä saadun priorisointilistauksen lisäksi on muodostettu kaksi kärkihankekoraa, jotka sisältävät päivitetyt 10+10 hankkeen

joukot jakautuen keskusta- ja sen ulkopuolisiin hankkeisiin. Osaan hankkeista on aiemmin laadittu tavoitetilaa vastaavat poikkileikkausten muutostarvekuvaukset, joista on arvioitu karkeat kustannusvaikutukset. Jo aiemmin toteutettuja osuuksia ei näihin koreihin valikoitu eikä kärkikoreihin pisteytyksen päivityksen myötä nousseiden kustannuksia ole tässä vaiheessa arvioitu, mutta kustannusarviot tehdään viimeistään investointiohjelman laadinnan yhteydessä.

Työssä on esitetty myös suosituksia investointitason suuruudesta, jotta pyöräilyn kulkutapaosuutta voidaan kasvattaa tai vähintäänkin ylläpitää Lahden kaltaisessa ns. aloittelijakaupungissa. Tällaisissa kaupungeissa kehittämistoimenpiteistä selkeästi suurin osa pitäisi kohdentaa infran parantamiseen ja tämä tarkoittaisi 15–25 euroa per asukas per vuosi eli Lahdessa n. 1,8–3,0 miljoonaa euroa, mikä on viime vuosina ylittynytkin.

Pyöräilyn edistäminen tukee kaupungin strategian mukaisia tavoitteita liikunnallisesta ja aktiivisesta elämäntavasta sekä kestävän ja saavutettavan kaupungin rakentamisesta. Tavoiteverkon toteutus on myös yksi kaupungin valtuustossa hyväksytyyn kestävän kaupunkiliikkumisen ohjelman (SUMP) keskeisistä toimenpiteistä ja samalla se tukee myös kestävien kulkutapojen kulkumuoto-osuuksien kasvattamista sekä liikenteen päästöjen vähentämistä, jotka ovat osa Lahden kaupungin ilmasto-ohjelmaa.

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

## Toimenpiteet

-