



Palautteen keskeinen sisältö ja vastineet lausuntoihin ja kommentteihin

Lahden kaupunkiseutusuunnitelman ja Päijät-Hämeen rakennemallin ehdotus

12.5.2023

Päijät-Hämeen kunnat

- kirjaamo@asikkala.fi
- kunta@hartola.fi
- kirjaamo@heinola.fi
- kirjaamo@hollola.fi
- kirjaamo.iitinkunta@iitti.fi
- kirjaamo@karkola.fi
- kirjaamo@lahti.fi
- kirjaamo@orimattila.fi
- kirjaamo@padasjoki.fi
- kirjaamo@sysma.fi

Päijät-Hämeen naapurimaakuntaliitot

- hameenliitto@hame.fi
- kirjaamo@keskisuomi.fi
- kirjaamo@esavo.fi
- virasto@kymenlaakso.fi
- toimisto@uudenmaanliitto.fi
- pirkanmaan.liitto@pirkanmaa.fi

Päijät-Hämeeseen rajoittuvat kunnat

- hameenlinnan.kaupunki@hameenlinna.fi
- hausjarvi@hausjarvi.fi
- kirjaamo@joutsa.fi
- kunta@kangasala.fi
- kirjaamo@kouvola.fi
- kunta@kuhmoinen.fi
- kunta@lapinjarvi.fi
- luhanka@luhanka.fi

- palvelupiste@mantsala.fi
- kirjaamo@mantyharju.fi
- keskustoimisto@pertunmaa.fi
- palvelupiste@pukkila.fi
- palkane@palkane.fi

Valtiohallinnon organisaatiot

Hämeen ELY-keskus

- kirjaamo.hame@ely-keskus.fi

Etelä-Suomen AVI

- kirjaamo.etela@avi.fi

Puolustusvoimat

- kirjaamo.pe@mil.fi

Metsäkeskus

- kirjaamo@metsakeskus.fi

Ministeriöt

Ympäristöministeriö

- kirjaamo@ym.fi

Työ- ja elinkeinoministeriö

- kirjaamo@tem.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö

- kirjaamo.lvm@gov.fi

Maa- ja metsätalousministeriö

- kirjaamo@mmm.fi

Museovirasto

- museovirasto.kirjaamo@nba.fi

Seudun viranomaistahot

Lahden kaupunginmuseo

- museo@lahti.fi

Hämeen poliisilaitos

- kirjaamo.hame@poliisi.fi

Päijät-Hämeen pelastuslaitos

- phpela@pajatha.fi

Päijät-Hämeen hyvinvointiyhtymä

- kirjaamo@pajatha.fi

Liikennejärjestelmäryhmää

Lahden seudun liikenne

- rauno.sarkkaaho@lahti.fi

Liikenneturva

- kirjaamo@liikenneturva.fi

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

- kirjaamo@traficom.fi

Uudenmaan ELY-keskus

- kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Väylävirasto

- kirjaamo@vayla.fi

Seudulliset edunvalvonta- ja kehitystahot, oppilaitokset, asiantuntijaorganisaatiot

Hämeen kauppakamari

- info@hamechamber.fi

Lahden seudun yrityskeskus LADEC

- info@ladec.fi

Lahti Region

- rajja.forsman@lahtiregion.fi

LAB-ammattikorkeakoulu

- eeava.arraavaara@lab.fi

Pro Agria Etelä-Suomi

- info.etela@proagria.fi

Yhdistykset

Salpausselän Luonnonystävät

- salpausselanluonnonystavat@gmail.com

Hollolan Ympäristöyhdistys

- matti.a.laurila@gmail.com

Etelä-Hämeen luonnonsuojelupiiri

- etela-hame@sll.fi

Itä-Uudenmaan luonnon- ja

ympäristönsuojeluyhdistys

- sll.iuly@gmail.com

Päijät-Hämeen lintutieteellinen yhdistys

- phly@phly.fi

Päijät-Hämeen yrittäjät

- toimisto@phyrittajat.fi

Lahden yrittäjät

- lahden@yrittajat.fi



Asikkalan kunta

Kunnanhallitus pitää ehdotusta Lahden kaupunkiseutusuunnitelmasta ja Päijät-Hämeen rakennemallista hyvänä, mutta pyytää joukkoliikenteen osalta ottamaan huomioon mahdollisuuden maakuntarajat ylittävälle yhteistyölle.

Vastine

Suunnitelmassa on huomioitu joukkoliikenteen keskeiset yhteysvälit maakunnan rajojen yli Kestävät matkaketjut Päijät-Hämeessä -selvityksen mukaisesti. Huomioidaan myös jatkossa yhteistyö joukkoliikenteen eri toimijoiden kanssa seudullisesti ja maakuntarajojen yli.

KSSn ja rakennemallin suunnitteluprosessi on ollut laadukas, kattava ja tavoitteellinen. Laaditut selvitykset ja kehitysideoitukset tukevat kuntien kaavoitustyötä. Ehdotus on laadittu MAL-sopimuksen tavoitteita tukevaksi.

Merkitään tiedoksi.

Heinola puoltaa ehdotettua duoraitiotieyhteyttä sekä Savon oikorataa. Näiden kokonaisvaltaista edistämistä tulee jatkaa MAL-sopimusprosessilla.

Heinolan suunnan henkilöjunaliikennettä ja Savon oikorataa tarkastellaan osana MAL-prosessia ja seudun liikennejärjestelmätyötä myös jatkossa.

Kun alueidenkäyttötarkoituksia tarkennetaan tulevaa maakuntakaava laadittaessa, on hyvä ottaa huomioon mm. nyky-yhteiskuntaan kuuluva monipaikkaisuuden ja asumismahdollisuuksien kehittäminen Vierumäen ja urheiluopiston alueella. Keskeistä on myös keskusta-alueen asumisen kehittämisen ja tiivistämisen toteutuminen.

Merkitään tiedoksi maakuntakaavaprosessia varten.

MAL-sopimusmenettelyyn liittyviä keskeisiä jatkoyhteistyön teemoja ovat mm. asumistarjonnan monipuolistaminen sekä vanhan asuntokannan uudistuminen toimivammaksi ja energiatehokkaammaksi.

Merkitään tiedoksi.

Jatkosuunnittelussa olisi hyvä hyödyntää ekologisia käytäviä entistä paremmin luonnonarvoina, hiilinieluinä, virkistyskäytössä sekä Geopark-matkailun tukena.

Huomioidaan maakuntakaavaprosessissa ja toivotaan myös kuntien huomioivan ekologiset käytävät omissa kaavatöissään, joissa on mahdollista tehdä varaukset ja suunnittelumääräykset tarkemmalla tasolla.

Nostavaa koskeneessa 9.3.2023 neuvottelussa sovittiin, että Nostavan pidemmän aikavälin tavoitteet huomioidaan tekstimaininnalla v 2023 rakennemallin selostuksessa.

Lisätty tekstimaininta Asuminen-teeman selostukseen.

Nostavaan vuonna 2021 laaditun maankäyttöselvityksen kaavarungon asukasmitoitus ei ole mukana rakennemalliehdotuksessa. Neuvottelussa 9.3.2023 sovittiin asian uudelleentarkastelusta rakennemallin seuraavassa päivitysvaiheessa. Tässä vaiheessa rakennemalliehdotukseen tehtiin taajama-alueosuituksen tarkistus.

Merkitään tiedoksi.

Ratateknisten selvitysten mukaan otollisin henkilöliikenneseisakkeen paikka Nostavalla on lähellä nykyistä Tikkakalliontien alikulkua. Hollolan kunta esittää, että seisakesuosituksen paikka korjattaisiin selvitysten mukaisesti.

Tarkistetaan henkilöliikenneseisakkeen paikka lausunnon mukaisesti.

Miekkiötä koskevat suositukset ovat rakennemallissa nyt perin mietoja alueen liikennevirtoihin, yritysaluepotentiaaliin ja Hollolan kaukaisemman tulevaisuuden tarpeisiin nähden. Kun ehdotus Miekkiössä kuitenkin myötäilee Hollolan v 2020 strategista yleiskaavaa, ei rakennemalliehdotuksessa ole moittimista.

Merkitään tiedoksi.

Hämeen ja Uudenmaan ELY-keskukset

Vastine

Voimakkaat kasvuoletukset esim. Nostavan ja Hennan alueille sisältävät merkittävää epävarmuutta, joka olisi syytä huomioida paremmin. KSSa on jatkossa syytä täydentää arvioilla vaikutuksista, jos väestön ja työpaikkojen määrä ei kasvakaan tavoitellusti.

MAL-alueen kehitystä tullaan seuraamaan ja suunnitelmaa ja vaikutusten arviointia tarkistetaan kehityssuunnan mukaisesti KSSn seuraavilla päivityskierroksilla.

Viherverkostoa varten on ollut käytettävissä runsaasti aineistoa ja tuoreita erillisselvityksiä. Viherverkosto jää esitystavaltaan ja vaikutusten arvioinnin osalta yleispiirteiseksi. On hyvä, että kriittiset viheryhteystarpeet on osoitettu selkeinä merkintöinä.

Esitystapaa tarkennetaan maakuntakaavaprosessissa. Strategisella suunnittelutasolla esitystavat oli tietoisesti valittu yleispiirteisiksi.

Liikenne12 tavoitteista kaupunkiseuduilla korostuu kestävien liikkumismuotojen edistäminen, ja kestävä liikenne on otettu hyvin huomioon KSSssa. On hyvä, että suunnitelmassa on esitetty joukkoliikenteen keskeiset yhteysvälit ja pääpyörätieverkon pääreitit.

Merkitään tiedoksi.

Hämeen ja Uudenmaan ELY-keskukset

Solmupysäkkien osoittaminen vaikuttaa perustuvan pääosin Kestävät matkaketjut Päijät-Hämeessä -selvityksessä tunnistettuihin joukkoliikenteen keskeisiin solmupysäkkeihin. Selvityksessä kuvattiin solmupysäkkien tilanne nykyhetkessä ja lähitulevaisuudessa, eikä esitetty solmupysäkkien sijaintia vuonna 2060. Tämän vuoksi KSSssa esitetyt solmupysäkit eivät välttämättä kuvaa sitä tavoitetilaa, jota pitäisi tavoitella vuonna 2060. Asukas- ja työpaikkamäärässä tapahtuvat muutokset vaikuttavat siihen, missä keskeisten solmupysäkkien on vuonna 2060 mielekästä sijaita.

Kestävän liikenteen näkökulmasta on hyvä, että raskaiden ajoneuvojen päästöttömien käyttövoimien lataus- ja tankkausverkostoa on käsitelty KSSssa. Osa merkityistä jakelupisteistä on tunnistettu raskaan liikenteen latausinfra selvityksessä. Karttaan on osoitettu myös sellaisia jakelupisteitä, joita ei ole selvityksessä. Ne voisi erotella kartalla omalla värillään. Näiden jakelupisteiden tarvetta ja sijaintia on syytä selvittää myöhemmin tarkemmin. Tulee myös varmistaa, että EU:n vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoa koskevan asetuksen (AFIR) vaatimukset täyttyvät.

On positiivista, että Tuuliharjan palvelualueetta esitetään kehitettäväksi HCT-palvelualueeksi. Alueen laajentamista ja päästöttömien käyttövoimien jakelupisteen sijoittamista tulee jatkossa selvittää tarkemmin.

Vastine

Selvityksessä tunnistettujen solmupysäkkien lisäksi suunnitelmassa on huomioitu kuntien näkemykset tulevaisuuden keskeisistä solmupysäkeistä. KSSssa osoitetaan pitkän aikatahtäimen lisäksi myös lyhyemmän tähtäimen ratkaisuja, jotka palvelevat MAL-sopimusneuvotteluja tulevilla kausilla. KSS tullaan vuoteen 2060 mennessä päivittämään useita kertoja. Päivityskerroilla on mahdollista tarkastella asukas- ja työpaikkamäärissä tapahtunutta muutosta, arvioida tulevaa ja tukeutua ajantasaisiin selvityksiin.

Selvityksen ulkopuolelta nostetut päästöttömien käyttövoimien jakelupisteet perustuvat kuntien näkemyksiin esimerkiksi maankäytön kehittymisestä. Liikennekartalla on paljon merkintöjä, enemmän kuin muissa KSSn teemoissa. Jakelupisteet edellyttävät tarkemmat suunnitelmat siitäkin huolimatta, että ne olisi selvityksessä tunnistettuja. Kartan selkeyden vuoksi emme näe hyvänä uuden symbolin tekemiselle liikennekarttaan. Pisteiden lisätietoon voidaan kuitenkin merkitä tieto siitä, mihin ehdotus jakelupisteen sijoittamisesta perustuu. AFIR-asetuksen vaatimusten täyttyminen huomioidaan jakeluinfran jatkosuunnittelussa.

Merkitään tiedoksi. Päästöttömien käyttövoimien jakelupisteet edellyttävät KSSa tarkemmat selvitykset ja suunnitelmat.

Hämeen ja Uudenmaan ELY-keskukset

Kt 54 on esitetty kartalla valtatieksi. Ratkaisun kerrotaan perustuvan maakuntakaavaan, jossa puolestaan viitataan Uudenmaan ELY-keskuksen teettämään valtatie 10/12 ja kt 54 rooleja käsittelevään selvitykseen vuodelta 2014. Selvitys ei ole enää ajantasainen. ELY-keskus on selvittänyt vt 10 ja kt 54 toiminnallisten luokkien muutostarvetta uudelleen vuonna 2022. Selvityksen mukaan kt 54 muuttamiselle valtatieksi (tai vt 10 muuttamiselle kantatieksi) ei ole perusteita. Uuden selvityksen perusteella kt 54 tulee esittää KSS:ssä muuna päätienä.

Seututien 167 muuttamiselle päätieksi ei ole perusteita ja väylä tulee esittää nykyisen toiminnallisen luokituksen mukaisesti alempana tieverkkona KSS:ssä. Väylävirastossa on käynnissä maanteiden toiminnallisten luokkien muutostarpeita käsittelevä selvitys. Selvityksessä tarkastellaan Suomen tieverkon luokituksen muutostarpeita ja otetaan kantaa siihen, minkä väylien toiminnallista luokkaa on tarpeen muuttaa. KSS:ssä tulisi odottaa selvityksen valmistumista, ja osoittaa muutoksia nykyisen tieverkon luokitteluun vasta siinä tapauksessa, mikäli selvityksen tulokset antavat siihen aiheita.

Maankäyttöä on tiivistetty nykyisten ja uusien juna-asemien vaikutusalueelle. Ratkaisuun sisältyy merkittäviä riskejä. Duo-raitiotien toteuttamisesta Lahti-Heinola-Orimattila -välille väliasemineen tai uusien asemien avaamisesta nykyiselle rataverkolle ei ole päätöksiä. KSS:ssä olisi pitänyt arvioida uusien asemien avaamisen realistisuutta, sillä uusien asemien käyttäjäpotentiaali jää osalla asemista alhaiseksi. Etäisyysvyöhykkeen perusteet tulisi esittää aineistossa.

Vastine

KSS:n kanssa on mahdollista odottaa Väyläviraston selvityksen tulosten valmistumista valtateiden toiminnallisista luokista. KSS on tavoitteena saada hyväksymiskäsittelyyn kesällä, että se olisi tukena syksyllä alkavissa MAL-neuvotteluissa. KSS ei ole oikeusvaikutteinen kaava, vaan esitämme siinä seudun tahtotilan ja tavoitteet kartalla. Joissain kohdin seudun tavoitteet poikkeavat ELY:n mainitsemista tieluokkamutoksista. Mikäli maanteiden toiminnalliset luokat muuttuvat, päivitämme ne maakuntakaavaan.

Uusien asemien ja raideyhteyksien toteutuminen odottaen päätöksiä niiden perustamiselle ilman asemaseudun maankäytön aktiivista kehittämistä ja kuntien edunvalvontaa valtion suuntaan on epärealistista. KSS:n vaikutusten arvioinnissa on nostettu esiin epävarmuustekijänä se, ettei uusia asemia tullakaan toteuttamaan. Uusia raideyhteyksiä ja asemien käyttäjäpotentiaalia tullaan selvittämään tarkemmin. Etäisyysvyöhykkeet perustuvat henkilöliikennetutkimukseen 2016. Täydennetään tämä tieto liikennekarttaan liittyvään tekstikuvaukseen.

Hämeen ja Uudenmaan ELY-keskukset

On hyvä, että KSSn ehdotukseen on laadittu toimenpidetaulukko, jonka on suunniteltu olevan jatkuvasti päivittyvä. Toimenpiteet on jaoteltu toteutettaviksi kausilla 2024–2031, 2032–2040 ja 2041–2060. Osa toimenpiteistä erityisesti elinvoiman ja ympäristö -teeman osalta ovat enemmän tavoitteita kuin toimenpiteitä. Esitettyjä toimenpiteitä tulisikin vielä tarkastella niin, että ne ovat KSSsta johdettuja, konkreettisia ja erityisesti lyhyellä ja keskipitkällä aikajänteellä riittävästi suunnittelua ohjaavia.

Toimenpidetaulukossa on elinvoimaa ja ympäristöä koskien annettu joitakin viherverkostoa ja ekologisia yhteyksiä koskevia toimenpiteitä. Kun otetaan huomioon nyt tarkasteltavan työn yleispiirteisyys ja toisaalta myös toimenpiteiden tarkkuus ja yksityiskohtaisuus, jää epävarmaksi, miten ohjausvaikutus toteutuu halutulla tavalla yleis- ja asemakaavatasoilla.

2024–2031 on esitetty toteutettaviksi mm. monia kestävän liikkumisen olosuhteita tehokkaasti edistäviä toimenpiteitä. Näitä ovat esimerkiksi Päijät-Hämeen pääpyörätieverkkoselvityksessä tunnistetut tärkeimmät pyörätietoimenpiteet, kestävän liikkumisen laatuikäytävien toteutus sekä autojen ja polkupyörien liityntäpysäköinnin toteuttaminen. Toimenpiteiden tueksi on olemassa selvitysaineistoa, jonka perusteella pystytään valitsemaan toteutukseen vaikuttavimmat toimenpiteet.

Vastine

Merkitään tiedoksi taulukon päivittämistä varten. Kaupunkiseutusunnittelijan käsikirjan mukaan "toimenpiteet voivat olla sekä yleisiä periaatelinjauksia että konkreettisia toimenpiteitä".

Taulukon ohjausvaikutukseen liittyy tunnistettuja epävarmuuksia. Päivittyvä taulukko kuitenkin osaltaan täydentää kaavakarttojen ohjausvaikutusta.

Merkitään tiedoksi.

Hämeen ja Uudenmaan ELY-keskukset

Kaudella 2024–2031 on esitetty Tuuliharjan raskaan liikenteen palvelualueen kehittämistä, uuden eritasoliittymän toteuttamista sekä uuden yhdystien rakentamista vt 4 ja st 140 välille. Palvelualueen kehittäminen on kannatettavaa. Sitä ei kuitenkaan pidä toimenpidetaulukossa yhdistää vt 4 uuden eritasoliittymän ja uuden yhdystien toteuttamiseen. Tuuliharjan palvelualue on jo olemassa, eikä sen kehittäminen vaadi uuden eritasoliittymän tai yhdystien toteuttamista.

Uusi eritasoliittymä ja yhdystie vt 4 ja st 140 välillä palvelevat maankäytön kehittämistä Hennan alueella. Liikenneverkon näkökulmasta niille ei ole tarvetta. Uuden eritasoliittymän toteuttaminen ja yhteyden rakentaminen vt 4 ja mt 140 välille edellyttäisivät alueelle vähintään seudullista merkitystä omaavaa maankäyttöä, joka tarvitsisi sujuvia yhteyksiä valtakunnan verkkoon.

Kaudelle 2024–2031 on esitetty, että kestävien kulkutapojen käyttö MAL-alueen pendelöinnissä on kasvanut tavoitearvon mukaisesti. Toimenpiteen sijaan tämä on tavoite. Joka tapauksessa on tarpeen täydentää, mikä kestävien kulkutapojen käytön tavoitearvo pendelöinnissä on.

Toimenpidetaulukossa on esitetty runsaasti isoja, etenkin raideliikennettä koskevia investointeja kaikille toteutuskausille. Näistä investoinneista minkään toteuttamisesta ei ole toistaiseksi päätöksiä. Jatkossa olisi tarpeen arvioida tarkemmin investointien toteutumisen realistisuutta.

Vastine

Tarkistetaan kirjausta toimenpidetaulukossa. Eritasoliittymä ja yhdystie seudullisesti merkittävälle yritysalueelle ovat Lahden kaupunkiseudulle tärkeitä edistettäviä toimenpiteitä. HCT-palvelualueella voi katsoa olevan valtakunnallista merkitystä Etelä-Suomen vähäisten HCT-palvelualueiden vuoksi. Toisiaan lähekkäin sijaitsevalla yritys- ja HCT-palvelualueella on synergiaetuja, joiden hyödyntämättä jättäminen olisi sääli.

Ks. edellinen vastine

Kaupunkiseutusunnittelijan käsikirjan mukaan "toimenpiteet voivat olla sekä yleisiä periaatelinjauksia että konkreettisia toimenpiteitä". Varsinaisen tavoitearvon määrittäminen on luontevampaa MAL-sopimusmenettelyssä.

On tunnistettava seudulliset tavoitteet, kehitettävä maankäyttöä kuntatasolla, laadittava tarkempia selvityksiä ja vaikutettava valtioon päätösten aikaan saamiseksi. KSS kuvaa seudun yhteistä tahtotilaa.

Hämeen ja Uudenmaan ELY-keskukset

Vastine

Vain liikenteellisiä ja ilmastovaikutuksia on arvioitu. Muiden aihealueiden osalta vaikutusten arviointia ei ole tehty vaan vaikutukset kuvataan vain otsikkotasolla toteavasti.

Suunnitteluryhmässä sovitun mukaisesti on keskitytty vain merkittävimpien vaikutusten arviointiin. Vaikutukset ilmastoon ja liikennevaikutukset on arvioitu konsulttityönä. Vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen on arvioitu asemapaikkojen saavutettavuus-karttatarkastelulla liiton omana työnä.

Laadullinen ilmastovaikutusten arviointi soveltuu hyvin tämänkaltaiseen työhön ja antaa kuvan suunnitelman suunnasta. Vaikutusten arvioinnissa on hyvin tunnistettu riski siitä, että osoitettu kasvu tukeutuu voimakkaasti raideliikenteen varaan. Vaikutusten arvioinnissa todetusti raideliikenteen varaan tukeutuvaan kasvuun sisältyy paljon epävarmuutta ja epävarmuudet lisäävät riskiä autoilun kulkutapaosuuden kasvusta.

Merkitään tiedoksi.

Arvioitujen vaikutusten mukaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät huomattavasti. Henkilöautoliikenteen kokonaissuorite myös pysyy suunnilleen nykytilanteen tasolla asukasmäärän kasvusta huolimatta ja kestävien kulkutapojen osuus kasvaa keskimäärin 1,1 prosenttiyksikköä. Nämä ovat tavoiteltavia vaikutuksia. Vaikutusten toteutumiseen liittyy kuitenkin merkittävää epävarmuutta, sillä vaikutukset perustuvat suurelta osin raideliikenteen voimakkaaseen kehittämiseen.

Vaikutusten arvioinnissa on nostettu esiin epävarmuustekijänä se, ettei uusia asemia tullakaan toteuttamaan.

Hämeen ja Uudenmaan ELY-keskukset

Vastine

Liikenteellisten vaikutusten arvioinnin olisi ollut tarpeen olla laajempi sisältäen KSSn liikenteellisten tavoitteiden toteutumisen arvioinnin. MAL-sopimukset ovat liikenteen osalta keino edistää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita yhdessä kaupunkiseutujen kanssa. Tämän vuoksi KSSn olisi ollut tarpeen sisältää myös arviointi siitä, miten suunnitelma toteuttaa liikenteen osalta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita.

Suunnitelma vastaa Liikenne12 tavoitteisiin saavutettavuudesta, ja kestävydestä hyvin. KSSn kehittämiskohteet edistävät saavutettavuutta seudullisesti ja maakunnan rajojen yli. Mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat, kun pyöräilyn ja joukkoliikenteen sekä päästöttömien käyttövoimien käytön edellytyksiä parannetaan. Liikennejärjestelmän, erityisesti raideliikennehankkeiden yhteiskuntataloudellisesta tehokkuudesta tarvitaan lisätietoa. KSSn päivityskierroksella on mahdollista tarkentaa vaikutusten arviointia myös suhteessa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin.

On hyvä, että Lahden kaupunkiseudulle on laadittu seudun yhteistä tahtotilaa kuvaava KSS. Ensimmäiset tiedot MAL-sopimusten vaikuttavuuden seurantakatsauksesta on julkaistu ja indikaattorien antama tieto Lahden seudun tilanteesta kertoo siitä, että KSSlle ja MAL-sopimukselle toimenpiteineen on selvä tarve. Seurantatietoa on syytä hyödyntää KSSn seuraavilla kierroksilla. Ilmastovaikutusten arviointi sisältää hyviä suosituksia, jotka kannattaa huomioida jatkosuunnittelussa.

Merkitään tiedoksi.

KSSn päivityskierroksilla on tarpeen tarkastella kaupunkiseudun kehittämistä myös linja-autoliikenteeseen perustuvan joukkoliikennejärjestelmän varaan. Ja liikenne-ennusteita täydentää herkkyytarkasteluilla, mikäli väestön ja työpaikkojen määrä ei kasva tavoitellusti tai liikennejärjestelmä kehittyy toisella tavalla. Tämä parantaa valmiuksia varautua myös toisenlaiseen tulevaisuuteen, kuin mitä ensisijaisesti tavoitellaan. Liikenne-ennusteita tarvittaisiin myös nykyhetken ja tavoitevuoden 2060 välille, esimerkiksi vuodelle 2040.

Merkitään tiedoksi.

Hämeen ja Uudenmaan ELY-keskukset

KSSn osana ei ole tehty varsinaista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. TEN-T -asetusta ollaan parhaillaan uudistamassa. TEN-T -asetusehdotuksen mukaan Lahden seutu olisi jatkossa yksi Euroopan laajuisen liikenneverkon kaupunkisolmukohdista. Eräs kaupunkisolmukohtiin kohdistuva vaatimus on, että kaupunkiseudulla laaditaan kestävän kaupunkiliikennän suunnitelma (SUMP). Asetusehdotuksen tullessa hyväksytyksi ainakin tällaisen suunnitelman laadinta tulee ajankohtaiseksi Lahden MAL-kaupunkiseudulla.

Vaikutusten arviointia on tarpeen laatia seuraavalla MAL-sopimuskaudella nykyistä laajempaan kokonaisuutena, jotta se antaa paremman kuvan ja perustelee valittuja suunnitteluratkaisuja. KSSa on jatkossa syytä täydentää erityisesti arvioilla vaikutuksista, mikäli väestön ja työpaikkojen määrä ei kasva tavoitellusti. KSSssa esitettyjen potentiaalisten kasvualueiden tarkempaa alueiden sisäistä mitoituksenjakoa ei ole tehty. Jatkosuunnittelussa voisi harkita tällaisen tarkastelun tekemistä. KSSssa olisi mahdollista tarkastella myös asumisen ja työpaikkojen kasvualueiden priorisointia ja toteutusjärjestystä.

Vastine

EU parlamentti on esittänyt, että komission tukeman SUMP-suunnitelman käyttöönotto olisi edellytys kaupunkiliikenteen EU-rahoituksen myöntämiselle 1. tammikuuta 2026 alkaen. Suunnitelman laatiminen on ehdottoman tärkeää ja se on otettava MAL-neuvotteluja valmistelevan ryhmän kanssa keskusteluun ja edistettäväksi.

Tarve laajempaan vaikutusten arviointiin tunnistettiin työn aikana. KSSn päivityskerroilla on mahdollista paneutua vaikutusten arviointiin ja tarkastella asukas- ja työpaikkamäärissä tapahtunutta muutosta. Samalla on mahdollista tarkentaa myös kasvualueiden mitoitusta, priorisointia ja toteutusta.

Hämeen ja Uudenmaan ELY-keskukset

Suunnitelmakartalla sekoittuu eri aikajänteen ja tarkkuustason asioita. Seuraavalla MAL-sopimuskierröksellä korostuu tarve Lahden kaupunkiseudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kysymysten keskipitkän aikavälin suunnittelulle. Näin suunnitelmassa päästään keskittymään niihin asioihin, joista sovitaan MAL-sopimuksessa. Myös seuraavan nelivuotisen sopimuskauden liikenteen kuha-hankkeista on hyvä laatia alustava ohjelma jo osana KSSa.

Vastine

KSSn laatiminen aloitettiin, kun MRL-uudistus oli käynnissä. Uudistuksessa KSSn esitettiin voivan sisältää pitkän ja lyhyemmän aikaväliin tavoitteita ja tähän ohjeeseen nojautuen työ käynnistettiin. Myös tuoreen kaupunkiseutusunnittelijan käsikirjan mukaan "suunnitelmaa tehdessä on hyvä myös luoda näkymiä kaupunkiseudun pidemmän aikavälin kehitykselle"... "Lisäksi suunnitelmalle on hyvä asettaa jokin toinen vielä pidemmän aikavälin tavoite, jota pidetään mielessä suunnitelmaa tehdessä, sillä kaupunkiseutujen kehittäminen on pitkäjänteistä ja ennakoivaa työtä".

Laadittaessa KSSa ensimmäistä kertaa oli tärkeää katsoa pidemmälle kuin 10-15 vuoden päähän. Päijät-Hämeen maakuntakaava edellyttää päivittämistä mm. sen vuoksi, ettei litti sisälly siihen. Ei siis olisi ollut mitään mihin olisi ollut mahdollista tukeutua lyhyen ja keskipitkän aikavälin toimenpiteissä, jos KSS olisi laadittu niin lyhyelle aikavälille kuin 10-15 vuodeksi. Esim. KSSn mitoitusluvut pitkälle aikavälillä ovat ehdottoman tärkeitä. KSSn päivityskierroksilla on mahdollisuus keskittyä joihinkin tiettyihin teemoihin tarkemmin ja tehdä suunnittelua lyhyemmälle aikajänteelle, tukeutuen ensimmäisen laadintakierroksen pitkän aikavälin suunnitteluratkaisuihin. KSS luo pohjaa kuha-hankkeiden valmistelulle. KSSn päivityskierroksella saadaan toivottavasti tarkennettua mukaan myös tulevia kuha-hankkeita.

Hämeen ja Uudenmaan ELY-keskukset

KSS tulisi jatkossa laatia omana kokonaisuutenaan, keskittyen toiminnalliseen kaupunkiseutuun.

Vastine

KSS toimii omana kokonaisuutena vaikka samassa prosessissa on laadittu pohjoisia kuntia koskeaa rakennemalli. KSS ja rakennemalli antavat yhdessä laajemman kuvan maakunnan kehittämisestä ja ne palvelevat yhdessä paremmin myös liikennejärjestelmätyötä.

Hämeen kauppakamari

Vastine

Elinkeinoelämän keskittymille tärkeä asia suunnitelmassa on rakennettava infra.

Kyseessä on yleistasoinen suunnitelma. Tarkempi suunnittelu ja mahdollisen infran rakentaminen edellyttää pitkän aikavälin yhteistyötä monien eri tahojen välillä ja näiden tarvetta ja mahdollisia vaikutuksia tulee arvioida alemman tason suunnittelussa.

Suunnitelman tavoitteena tulee olla työmatkojen sujuvoittaminen linja-auto ja raideliikennepainotteisesti. Tärkein tavoite asukkaiden ja yritysten houkuttelu sekä sujuva liikkuminen koko Päijät-Hämeessä.

KSS ja rakennemallin yhtenä tavoitteena on kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen matkamäärien kasvu. Liikennemallin tulosten perusteella kestävien kulkutapojen osuus kasvaa kaikissa kunnissa. KSS ja rakennemalli yhteensovittaa yhdyskuntarakenteen, vähähiilisen liikennejärjestelmän ja monimuotoisen viherrakenteen kehitystä tulevaisuuteen. Hyvin toimivana kokonaisuus houkuttelee seudulle uusia asukkaita ja yrityksiä KSS- ja rakennemallityössä mitoitettun mukaisesti.

Laadukkaiden asuinympäristöjen kehittäminen tärkeää vetovoimaisuuden kannalta.

Merkitään tiedoksi.

Lahden KSSn ja Päijät-Hämeen rakennemallin ehdotusvaiheen tavoitteet ovat hyvät, eivätkä ne ole ristiriidassa Kanta-Hämeen maakuntakaavan tavoitteiden kanssa. Rakennemalli luo mahdollisuuksia aluerakenteelliseen kokonaistarkasteluun, jonka myötä voidaan sovittaa yhteen seudun eri tavoitteita.

Merkitään tiedoksi.

Kantatie 54 varsi on ehdotuksessa esitetty elinkeinoelämän kehittämisvyöhykkeenä, joka tukee myös Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040:ssa esitettyä Riihimäen ja Oitin välisen yhteyden kehittymistä. Ehdotuksen kirjaus matkaketjujen merkityksestä maakunnan ulkopuolelle suuntautuvien joukkoliikennematkojen osalta on hyvä.

Merkitään tiedoksi.

Suunnitelmassa on osoitettu kattavasti viheralueet ja -yhteystarpeet ja huomioitu niiden jatkuvuus maakuntien välillä. Kanta-Hämeen maakuntakaavassa esitetty Evon laaja viheralue ja sen kytkeytyminen Päijät-Hämeen viheralueisiin on huomioitu ehdotuksessa.

Merkitään tiedoksi.

Hämeen poliisilaitos

Väestömäärän kasvaessa yleiseen turvallisuuteen ja liikenneturvallisuuteen liittyvät vaatimukset kasvavat, mitä ei ole juurikaan huomioitu. Kestävän kasvun edellytys on kansalaisten kokema turvallisuus.

Matkaketjujen toimivuus on tärkeää. Erityisesti vaihtopaikkojen saavutettavuus eri liikkumisen muodoilla on huomioitava käytännön tasolla. Tämä koskee niin katusuunnittelua, pysäköintiä, kunnossapitoa kuin kevyiden kulkuneuvojen säilytysturvallisuutta mahdollisine latauspisteineen.

Sujuva saavutettavuus yhdistyy liikenneturvallisuuteen. On olemassa suunnitelmia missä näitä matkakeskukselle vieviä "pääväyliä" ollaan liikenteellisesti rajoittamassa liikenneturvallisuuden nimissä. Tässä näemme käytännön ristiriitaa ja toivomme ettei suunnitelman ja ehdotuksen toimivuutta ja turvallisuutta rakenneta poliisin valvonnan varaan.

Raskaan liikenteen terminaalien läheisyydessä tulee olla toimintaa tukevaa infraa. Pelkkä taukopaikka saattaa vetää puoleensa laitonta toimintaa ja muuta häiriötä. Terminaalien yhteyteen tulee varata viranomaisille valvontapiste.

Vastine

Suunnitelma sisältää tavoitteen liikkumisen turvallisuudesta ja tähän on pyritty lisäämällä kestävästi liikkumisen määrää, parantamalla pyöräily-yhteyksiä ja vähentämällä autoliikennettä. KSS ja rakennemalli ovat yleispiirteisiä suunnitelmia ja yleiseen turvallisuuteen sekä liikkumisen turvallisuuteen liittyvät asiat tulee huomioitavaksi tarkemmalla tasolla jatkosuunnittelussa.

Suunnitelmassa on huomioitu autojen ja polkupyörien liityntäpysäköinnin kehittämistarve osana sujuvia ja kestäviä matkaketjuja erityisesti juna-asemien ja muiden joukkoliikenteen solmukohtien yhteydessä. Liityntäpysäköinnin kehittämistä tarkastellaan vuonna 2023 käynnistyvässä liityntäpysäköintiselvityksessä.

Suunnitelmassa ei oteta kantaa pääväylien liikennejärjestelyihin, mutta tavoitteena on maakunnan ja sen eri alueiden saavutettavuus turvallisesti.

Raskaan liikenteen keskittymiä ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelupisteitä kehitetään paikoissa, joissa on nykyisin tai johon on suunniteltu niitä tukevaa toimintaa. Valvontapisteiden sijainnit määritellään jatkosuunnittelussa.

litin kunta

Vastine

KSSn ja rakennemallin valmistelu on ollut kattavaa ja siinä on toimittu hyvässä vuorovaikutuksessa sekä kuntien että muiden keskeisten tahojen kanssa. Keskeisiä taustadokumentteja on hyödynnetty työssä kattavasti ja ennakoitujen kehityskulujen sekä asetettavien tavoitteiden perusteluja.

Merkitään tiedoksi.

litin kunta katsoo ehdotuksen olevan tällä hetkellä tiedossa olevien alueidenkäyttöön liittyvien kehittämistarpeiden mukainen. Suunnitelmassa Kausala tiheänä taajama-alueena, Vuolenkoski harvana taajama-alueena sekä Kausala-Kirkonkylä väli ja Sampola laajoina harvoina taajama-alueina on tunnistettu oikein.

Merkitään tiedoksi.

Kestävien liikkumisen mahdollisuuksien kehittäminen joukkoliikenteen runkoyhteyksin litin suuntaan myös muutoin, kuin raideliikenteeseen tukeutuen, voi olla jo lähivuosina huomioon otettava asia.

Merkitään tiedoksi.

Vaikka nykyisessä tilanteessa litille hahmotetut mitoituksen kasvuluvut vuoteen 2060: asukkaita +440 ja työpaikkoja +520 voivat vaikuttaa suurilta, voidaan niitä pitää kuitenkin realistisina litin osalta ottaen huomioon vireillä olevat uusiutuvan energian hankkeet sekä elinkeinoelämän kehittämisvyöhykkeen potentiaali.

Merkitään tiedoksi.

Vt 24 säilymisen vähintään saman tasoisena (valtatieasoisena) kuin nykyään on tärkeää.

Valtatie 24 on seudullisesti tärkeä tieyhteys, jonka kehittämistä ja ylläpitoa on tärkeä jatkaa. Seudullisena tavoitteena on säilyttää vt 24 valtatieluokkaisena tienä, jollaisena se on merkitty maakuntakaavaan.

Viittaamme luonnosvaiheessa annettuun lausuntoon. Luonnosvaiheen lausunnossa kiinnitettiin huomiota ylimatekunnallisiin sini-viheryhteyksiin sekä Lahti-Kouvola –välin tunnistamiseen liikenteellisenä ja toiminnallisena vyöhykkeenä. Lisäksi esitettiin huoli ylimatekunnalliseen matkailukokonaisuuden puuttumisesta.

Kymenlaakson liiton luonnosvaiheen palautteessa todettiin, että sini-viheryhteydet ja Lahti-Kouvola –väli liikenteellisenä ja toiminnallisena vyöhykkeenä oli huomioitu.

Matkailuselvitys valmistui luonnosvaiheen nähtävilläolon jälkeen. Selvityksessä tunnistettiin litti-Kouvola/Kymenlaakso matkailuyhteyden kehittämisen tarve ja ehdotuksen liitekarttaan (matkailu) se on merkitty.

On hyvä, että rakennemallissa on osoitettu elinkeinoelämän kehittämisvyöhyke Kausalasta itään. Kymenlaakson liitto korostaa Lahti-Kouvola -yhteysvälin merkitystä työssäkäynti-, asiointi- ja logistiikkaliikenteelle. Toiminnallisesti yhteysväli liittyy kiinteästi Kotka-Kouvola-Lahti liikenteelliseen kokonaisuuteen, joka on osa maakuntien välistä kasvuvyöhykettä ja jolla on kansallista merkitystä mm. huoltovarmuuden näkökulmasta. Yhteydet mm. Suomen suurimpaan yleissatamaan HaminaKotkan satamaan ovat keskeisiä vallitsevassa maailmantilanteessa. Yhteys korostuu myös kansallisesti ja kansainvälisesti merkittävän TEN-T liikenneverkon kautta.

Myös Päijät-Hämeessä Kotka-Kouvola-Lahti yhteysväli nähdään tärkeänä kehitettävänä yhteytenä henkilö- ja tavaraliikenteen sekä eri liikennemuotojen näkökulmasta. TEN-T kattavalla verkolla Kymenlaakson suuntaan olemme nostaneet tärkeinä kehitettävänä toimenpiteinä KSSn ja rakennemallin pohjalta vt 12 parantamisen, Kerava-Lahti-Kouvola –radan lisäraiteiden suunnittelun ja toteuttamisen sekä päästöttömien käyttövoimien jakeluinfran kehittämisen.

Lahden kaupunki

Asukasmäärän kasvutavoite on KSSssa ja rakennemallissa asetettu sopivan korkealle vuoteen 2060. Samalla on säilytetty positiivisen realistinen ote seutusuunnitteluun ja vältetty ylisuurista kasvuodotuksista johtuvat ylisuuret aluevaraukset. Lahden osalta kasvu on jo mahdollistettu voimassa olevassa yleiskaavassa, ja käynnissä olevalla yleiskaavakierroksella tutkitaan joitakin uusia aluevarauslaajennuksia elinkeinoelämän osalta.

Kasvua pyritään keskittämään tiheisiin taajamiin ja paikalliskeskukseen, joita on osoitettu joukkoliikennekäytävien varrelle ja asemien läheisyyteen. Kuitenkin laajat harvan taajaman ja elinkeinoelämän kehittämisvyöhykkeen merkinnät suuntaavat rakentamista myös autovyöhykkeelle, mikä on ristiriidassa yhdyskuntarakenteen eheyttämisen ja ilmastotavoitteiden kanssa. Toisaalta taajamarajaukset antavat työn tavoitteiden mukaisesti mahdollisuuden vastata erilaisiin asumistoiveisiin eri puolilla kaupunkia.

Elinkeinoelämän kehittämisvyöhykkeet ovat todella laajoja ja niiden toteutuminen erityisesti pienempien väylien varrella on epätodennäköistä. KSSssa ja rakennemallissa olisi hyvä osoittaa selkeästi seudun keskeiset elinkeinoelämän kehityskohteet, joiden kehittämiseen kuntien kannattaa yhteisvoimin panostaa. Esimerkiksi Nostavan alue olisi syytä nostaa näkyvämmiin esiin yhtenä tärkeimmistä seudullisista kehityskohteista.

Vastine

Merkitään tiedoksi.

Yhdyskuntarakenne on osoitettu karttaan pääosin nykyisessä laajuudessa. Tavoitteena on tiivistää yhdyskuntarakennetta, ei laajentaa. Väestöä on mitoitettu keskuksiin ja asemaseuduille. Kuntien tehtäväksi jää tutkia keskusten ja asemaseutujen ympäristöt ja suunnitella tarkemmin niiden alueiden asumisen paikat KSSn mitoituksen mukaan.

Kehittämisvyöhykkeet kuvaavat vain sijaintipotentialeja. Suunnitelmassa noudatettu tiivistämisperiaate ohjaa niiden tarvepohjaista hyödyntämistä. Suunnitelman yrityskysely- ja liitekartta-aineisto tarjoaa pohjan elinkeinoelämän kehityskohteiden yhteiselle priorisoinnille MAL-jatkotyössä. Nostava on mitoitettu suunnitelmassa maakunnan voimakkaimmin kasvavaksi paikalliskeskukseksi.

Rataverkko ja seisakekysymykset ovat vahvasti seudullisia ja tärkeä osa KSSn ja rakennemallin laatimista. Rataverkolle ja asemanpaikoille pitäisi tehdä jatkotarkastelu ratakapasiteetin ja liikennöinnin näkökulmista Lahdesta sekä Riihimäen, Kouvolan, että Helsingin suuntaan. Uudet seisakkeet tulisi merkitä nykyisistä seisakkeista poikkeavalla merkinnällä. Heinolan radan Ahtialan seisakkeen sijaintia tulisi tarkastella uudelleen entisen asemarakennuksen kiinteistön siirryttyä yksityiseen omistukseen. Nykyisen radan tulisi myös näkyä suunnitelmakartalla. Savon radan voisi merkitä uutena rautatienä ja nykyisen radan rautatienä. Lahti-Heinola-Orimattila duoraitiotien ja uuden Savon radan seisakkeiden sijainneista tarvittaisiin linjaus vaikkei uusi rata valmistuisikaan ennen vuotta 2060. Toteutuessaan Suomenlahden rautatietunneli ja Baltian rautatieyhteys Keski-Eurooppaan voivat muuttaa Suomen rataverkon kapasiteettitarpeita, joten siihen olisi hyvä varautua, vaikka tällä hetkellä uusien raidehankkeiden ei arvioida olevan taloudellisesti ja ympäristöllisesti kannattavia.

Uusia raideyhteyksiä, seisakkeita ja niiden sijainteja tullaan selvittämään tarkemmin. Ahtialan aseman sijainti on suuntaa antava, ja tarkempi sijainti on mahdollista osoittaa riittävien selvitysten pohjalta. Nykyisten ja uusien seisakkeiden sekä radan merkintää tarkistetaan.

Pippon moottoriurheilukeskukselle ei ole korvaavaa paikkaa, joten siitä ei myöskään ole merkintää matkailun liitekartalla. Asia nostettaneen esille maakuntakaavatyössä.

Ampumaradat puuttuvat matkailun liitekartalta. Esimerkiksi Hälvälän ampumarata on merkittävä tapahtumakohde myös kansainvälisesti.

Nostetaan asia esille maakuntakaavatyössä.
Hälvälän ampumarata on lisätty matkailun liitekartalle.

KSSn ja rakennemallin ehdotusvaiheen materiaali on julkaistu sähköisessä muodossa liiton nettisivuilla. Prosessin aikana on tuotettu konsulttien ja seudun asiantuntijoiden voimin valtava määrä uutta ja kattavaa seudullista tietoa ja alueanalyysyjä. Tiedon pohjalta on muodostettu vuorovaikutteisessa suunnitteluprosessissa yhteiset strategiset tavoitteet seudun kehittämiseksi sekä suunniteltu yhdessä tarvittavia konkreettisia toimenpiteitä. Kartat toimivat hyvin, kun niitä voi zoomailla ja vaihtaa taustakarttoja. Tietokokonaisuus on ansiokas ja kattava ja sillä on paljon hyödyntämismahdollisuuksia. Aineistot ovat moderneja ja helppokäyttöisiä. Tietomäärä on niin suuri, että jatkossa kannattaa pohtia keskeisten teemojen pitämistä yhdessä jatkuvasti ajan tasalla ihan jo seudun markkinointinäkökulmasta. Lahti tuo maakuntakaavaprosessiin ja seuraavalle KSS-kierrokselle tiedoksi, jos laajaa aineistopakettia hyödyntäessään törmää aineistoissa virheisiin tai epä johdonmukaisuuksiin.

Merkitään tiedoksi.

Lahden kaupunki

Lahden kaupungin alueella olevia rajauksia tulisi tarkentaa seuraavasti:

- Kaupunkikeskuksen alue tulisi ulottaa radan eteläpuolelle Lahden yleiskaavan mukaisesti. Kaupunkikeskuksen alueen rajausta tulisi supistaa Niemen yliopistokampuksen itäpuolella.
- Harvan taajaman alue ulottuu ehdotuksessa edelleen Pesäkallion luonnonsuojelualueelle.
- Kymijärven pohjoispuolella sijaitseva yleiskaavan mukainen Tiiranmäki (Koiskala) ja Niemelänniemi tulisi merkitä tiheäksi taajamaksi.
- Elinkeinoelämän ydinalueen ja kehittämisvyöhykkeen rajausta tulisi tarkistaa Syväojan teollisuusalueen rajaa vastaavaksi etelä-Lahdessa.
- Elinkeinoelämän ydinalueen rajausta tulisi laajentaa hieman etelään Pippo-Kujalan kaavarungon mukaiseksi sekä itään Pippo-Kujalassa maakuntakaavan nykyisen rajauksen mukaiseksi.

Lahden suunta -työ käsittää yleiskaavan ja kestävän kaupunkiliikkumisen ohjelman. Kokonaisuus päivitetään valtuustokausittain ja luonnosta valmistellaan nähtäville kesäksi 2023. KSS on linjassa Lahden suunta -työn luonnoksen kanssa. Jos kaavaratkaisut muuttuvat ehdotusvaiheessa vaikutusten arvioinnin tai palautteen perusteella, tiedotamme siitä liittoa. Lahden keskustan visiotyö on käynnistymässä. Lahti tuo myös siinä syntyvän tiedon huomioon otavaksi maakuntakaavassa, jos visiossa syntyy seudullisesti merkittäviä ja maakuntakaavatasolla huomioon otavia asioita.

Vaikutusten arvioinnin perusteella voidaan todeta, että seudullisesti tarvitaan vaikuttavia toimenpiteitä ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi ja kestävän kaupunkiliikkumisen edistämiseksi.

Vastine

Karttaa on tarkistettu lausunnossa esitetyn mukaisesti.

Merkitään tiedoksi.

Kyllä ja seudun kuntien ja liiton yhteistyö on toimenpiteiden asettamisessa ja kestävän liikunnan edistämiseksi tärkeää.

KSSn ja rakennemallin prosessin aikana syntynyt tietokokonaisuus on ansiokas ja kattava ja tiedolla on paljon eri hyödyntämismahdollisuuksia jatkossa. Aineistot ovat modernilla ja helppokäyttöisellä tavalla tarkasteltavissa nettisivuilla. Tietomäärä on niin suuri, että jatkoprosessissa kannattaa pohtia keskeisten teemojen pitämistä yhdessä jatkuvasti ajan tasalla ihan jo seudun markkinointinäkökulmasta.

Merkitään tiedoksi. Nykytilatiedot on tarkoitus päivittää kokonaismaakuntakaavan päivittämistä varten.

On tärkeää, että suunnittelua tehdään kaupunkiseudun ja maakunnan tasolla koordinoitusti ja että maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun yhteys toimii. Liikenteen osalta rakennemallin tavoitteet erityisesti kestävästä liikenteestä edistämisen osalta ovat hyvin linjassa Liikenne 12 -suunnitelman kanssa.

Merkitään tiedoksi.

Helmikuussa 2023 valmistuneessa YMn, MAL-verkoston ja Kuntaliiton hankkeessa tuotettiin suosituksia sisältävä käsikirja kaupunkiseutusuunnittelusta. Kaupunkiseutusuunnittelun kehittämisessä Lahden seudulla jatkossa korostunevat esimerkiksi nykyistä laajempi vaikutusten arviointi sekä keskipitkän aikavälin suunnittelun tuominen mukaan pidemmän aikavälin suunnittelun rinnalle.

Tarve on tunnistettu työn aikana myös suunnitteluryhmissä. Tavoitteena on KSSn tulevilla päivityskierroksilla laajentaa vaikutusten arviointia ja tuoda keskipitkän aikavälin suunnittelua nyt ensimmäisellä laadintakierroksella tehdyn pitkän aikavälin suunnittelun rinnalle.

Valtio on yhteistyössä MAL-kaupunkiseutujen kanssa kevään 2023 aikana laatimassa ensimmäistä seurantaraporttia MAL-sopimusten vaikuttavuudesta. Lahden seudun osalta raporttiluonnos antaa kuvaa seudun liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen kehittämishaasteista. Autovyöhykkeen osuus on viime aikoina nousnut asuntorakentamisessa ja mahdollisuudet työmatkoihin kestäväillä kulkutavoilla ovat heikentyneet MAL-seuduista eniten. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentyminen on ollut hidasta tavoitteeseen nähden ja kestävien kulkutapojen osuus on MAL-seuduista pienin ja pienempi kuin valtakunnallinen keskiarvo. Lisäksi tieliikenteessä henkilövahinko-onnettomuuksia sattuu MAL-seuduista eniten. KSS:llä pyritään vastaamaan näihin haasteisiin. Vaikutusten arvioinnin mukaan päästöjen vähentämistä ei ole riittävä maakunnan vuoden 2030 hiilineutraaliustavoitteeseen nähden. Positiivista on, että vaikutusten arvioinnin mukaan liikenteen suoritteiden kasvu saataisiin taitettua. Suunnitelman toteutumiseen liittyy suunnitelman aikajänteestäkin johtuen epävarmuuksia esimerkiksi väestömäärän ja työpaikkojen määrän kasvun taustaoletuksista johtuen.

Lahden seutu on komission TEN-T -ehdotuksen mukaan Euroopan laajuisen liikenneverkon kaupunkisolmukohta. Kaupunkisolmukohtiin kohdistuu EU-rahoitusmahdollisuuksien lisäksi myös vaatimuksia, joiden toteuttamiseen on tarpeen varautua. Näitä ovat esimerkiksi raskaan liikenteen palvelualueet ja multimodaalit rahtiterminaalit, joita on suunnitelmassa käsitelty. Lisäksi TEN-T -ehdotuksen mukainen vaatimus on seudullisen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatiminen.

Seurantaraporttiluonnoksen luvut kuvaavat pääasiassa aikaa ennen MAL-sopimusta, ja myös KSS:n päivityskierroksella on tärkeää keskittyä Lahden kaupunkiseudulla tunnistettuihin haasteisiin. Tavoitteena on KSS:n tulevilla päivityskierroksilla laajentaa vaikutusten arviointia.

TEN-T-asetuksen hyväksymisen jälkeen arvioidaan tarkemmin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimista KSS:n päivityskierroksella tai esimerkiksi osana seudullista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Suunnitelman laatiminen on ehdottoman tärkeää ja se on otettava MAL-neuvotteluja valmistelevalle ryhmälle kanssa keskusteluun ja edistettäväksi.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoa koskevasta asetuksesta (AFIR) on EU:ssa saavutettu alustava sopu. On hyvä, että vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoa on suunnitelmissa käsitelty. Komission AFIR-asetuksen mukaan jäsenvaltioiden tulee varmistaa, että raskaan kaluston vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuuria kehittyy kaupunkisolmukohtiin asetuksen mukaisesti.

Merkitään tiedoksi.

LVM julkaisi maaliskuussa 2023 ohjelman tieliikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfran kehittämiseksi. Ohjelman avulla pyritään varmistamaan AFIR-asetuksen vaatimusten täyttyminen Suomessa tieliikenteen osalta sekä asetetaan kansallisia tavoitteita ja toimenpiteitä niiden saavuttamiseksi. Maankäytön suunnittelulla on keskeinen mahdollistajan rooli jakeluinfran syntymiselle. Erityisesti raskaan liikenteen latausenttien sekä vedyn ja metaanin tankkausasemien tilantarve vaatii huomiota.

Suunnitelmassa on ehdotettu päästöttömien käyttövoimien jakelupisteitä sijainteihin, joissa on alustavien selvitysten ja tietojen mukaan tilaa raskaalle liikenteelle tai mahdollisuus laajentaa huoltoasema-alueita raskaalle liikenteelle. Tarkemmin tankkausasemien tilantarpeet tulevat huomioitavaksi kuntien yleis- ja asemakaavatyössä.

Kaupungeissa kaikilla kiinteistöillä ei ole pysäköintipaikkoja latauksen toteuttamiseen. Tällöin kadunvarsilatausinfra ja erilaiset pidempiaikaisten vierailujen kohteet, kuten liikuntatilat ja liityntäpysäköinti, ovat tärkeitä tieliikenteen sähköistymiskehityksen edistämiseksi. Sähköisen henkilöautoliikenteen tulevaisuuden tarpeita on hyvä Lahdenkin seudulla jatkossa tarkastella.

KSS:ssä on huomioitu henkilöautoliikenteen sähköistymisen edistäminen kunnissa, mutta mahdollisia latauspisteitä ei ole niiden suuren määrän vuoksi esitetty kartalla. Sähköisen henkilöautoliikenteen tulevaisuuden tarpeita on selvitetty Sähköautojen julkiset latauspisteet Päijät-Hämeessä -selvityksessä (2022).

Henkilöjunaliikenteen osalta nykyisen tasoiseen julkisesti tuettuun palvelutarjontaan liittyy todennäköisiä ja merkittäviä epäjatkuvuuksia. Nykyisellä LVM:n ja VR:n välisellä ostoliikennesopimuksella on turvattu julkisesti hankitun liikenteen jatkuvuus 2020-luvun ajaksi. LVM kannattaa yhteisrahoitteisten palveluiden lisäämismahdollisuuksien selvittämistä. Sopimus ja siihen liittyvä sääntely asettavat todennäköisiä rajoituksia nykyisen hankinnan laajentamiseksi sellaisilla alueilla, jotka eivät sisälly nykyiseen hankintaan. LVM kokoaa tietopohjaa tulevaa hallituskautta ja päätöksentekoa varten henkilöjunaliikenteen tulevaisuudesta. Henkilöjunaliikennettä koskeva arviomuistio on parhaillaan lausunnoilla.

Merkitään tiedoksi.

MAL-sopimusten päivittämisessä LVM korostaa liikenteen vihreän ja digitaalisen siirtymän edistämistä. MAL-sopimukset ovat myös keino edistää Liikenne 12 -tavoitteita yhdessä kaupunkiseutujen kanssa. MAL-sopimuksia päivitettäessä on tarkoitus hyödyntää sopimusten vaikuttavuutta koskevaa seurantaraporttia. Valtion rahoitus liikennejärjestelmän kehittämiseen MAL-kaupunkiseuduilla on osa koko liikennejärjestelmän kehittämistä, jota on tärkeää tehdä kokonaisvaltaisesti ja pitkäjänteisesti Liikenne 12 –suunnitelman puitteissa.

Merkitään tiedoksi.

Mäntsälän kunta

Henna on merkitty ehdotukseen kaupunkimaiseksi aluekeskukseksi ja sillä on maakunnallisestikin merkittävät tavoitteet asuin- ja yritystoimintojen osalta. Toteutuessaan tällä on vaikutuksia Pohjois-Mäntsälään mm. liikenteen osalta.

Mäntsälän kunnassa on vireillä strateginen yleiskaava. Yhtenä tavoitteena on liikenneverkon kehittäminen ja kestävä liikkuminen. Tavoitteen yhtenä toimenpiteenä on huomioida maankäytön suunnittelussa Hennan rautatieaseman merkitys Mäntsälän pohjoisosien asukkaille.

Rakennemalli ja tulevat suunnitelmat on syytä ottaa huomioon ja yhteensovittaa etenkin Mäntsälän pohjoisosien suunnittelussa.

Hennan alueen suunnitteluratkaisuissa tulee ottaa huomioon hankkeiden vaikutukset koko vaikutusalueellaan, mukaan lukien mahdolliset vaikutukset Mäntsälän puolelle esimerkiksi liikenteen osalta. Yleensäkin koko Lahden seudun kasvu vaikuttaa osaltaan läpikulkuliikenteen (moottoritie + kt 140) kasvuun Mäntsälässä.

On tärkeää, että alueen kasvu tukee joukkoliikenteen kehittämistä ja tulevaisuudessa on tärkeää saada oikoradalle lisää lähijunaliikenteen vuoroja sekä linja-autoliikenteen vuoroja.

Vastine

Hennan alueen kehittyessä on syytä tarkastella liikenteellisiä ratkaisuja ja vaikutuksia liikennejärjestelmään seudullisesti ja maakunnan rajojen yli koko vaikutusalueella.

Erittäin hyvä, että Hennan aseman merkitystä tarkastellaan Mäntsälän strategisessa yleiskaavassa. Seuraamme työtä mielenkiinnolla ja osallistumme mielellämme mahdollisiin neuvotteluihin ja työpajoihin.

Hienoa, että Mäntsälän kaupunki on tutustunut KSSn ja rakennemallin aineistoon. Jatketaan yhteensovittamista Päijät-Hämeen maakuntakaavatyössä, joka käynnistyy syksyllä sekä kuntakaavoituksessa Mäntsälän ja Orimattilan yhteistyönä.

Oikeusvaikutteinen Hennan osayleiskaava on mitoitettu on 15 000 uudelle asukkaalle. KSS mitoitus Hennaan on huomattavasti maltillisempi. Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma on tarkoitus käynnistää kokonaismaakuntakaavatyön aikana. Arvioidaan liikenteen vaikutuksia tarkemmin LJSsa.

KSSssa kasvua on esitetty keskuksiin sekä nykyisille ja uusille asemanseuduille. Suunnitelmien tavoitteena on saada joukkoliikennemäärät kasvamaan ja palvelut kehittymään. KSSssa on esitetty Kerava-Kouvola-Lahti välille lisäraiteet, jotta lähi- ja kaukojunaliikenteen sekä tavaraliikenteen sovittaminen nykyiselle ratakäytävälle turvataan myös tulevaisuudessa liikenteen lisääntyessä. Z-lähijunan vuorojen lisääminen on Päijät-Hämeelle tärkeää.

Pitkälle tulevaisuuteen katsova kokonaiskuva Päijät-Hämeestä on onnistunut ratkaisu ensimmäiselle KSSn kierrokselle. Yli sukupolven pituinen aikajänne antaa mahdollisuuden osoittaa pitkän aikavälin tavoitteita, joiden toteuttaminen edellyttää investointeja tai väestönkasvua vuosikymmenien ajan.

Merkitään tiedoksi.

KSS osoittaa Lahden seudun kuntien yhteisen vision alueen kehittämisen painopisteistä ja se tulee olemaan merkittävässä roolissa seuraavilla MAL-sopimuskiirroksilla valtion kanssa. Suurien ja yhtenäisten elinkeinoalueiden kehittäminen onnistuu parhaiten yhdessä ja kehittyvät elinkeinoalueet vahvistavat koko kaupunkiseutua.

Merkitään tiedoksi.

KSS ehdotukseen on merkitty elinkeinoelämän kehittämisvyöhyke pääliikenneväylien varrelle. Hollolan Nostava ja Orimattilan Tuuliharja-Henna ovat kehittyviä tulevaisuuden elinkeinoalueita, jossa voidaan hyödyntää niin junarataa kuin valtateitä. Näiden alueiden potentiaali tuo vetovoimaa koko seudulle.

Merkitään tiedoksi.

Hennan juna-aseman kehittäminen toimivaksi kaupunkimaiseksi aluekeskukseksi edellyttää siihen liittyvän elinkeinoalueen (Tuuliharja) samanaikaista kehittämistä. Lahden kaupunkiseudulle on tärkeää saada kaikki hyöty irti valtatie mukanaan tuomasta saavutettavuudesta parantamalla Tuuliharjan liittymä logistiikka-alueita palvelevaksi liikenneliittymäksi.

Pyrimme jatkamaan asian edistämistä yhdessä selvityksin ja tarkemmin suunnitelmin.

Lahden kaupunkiseutusuunnitelman ja Päijät-Hämeen rakennemallin ehdotuksesta ei ole huomautettavaa. On erittäin tärkeää, että erityisesti VT 24 palvelutasoa, turvallisuutta ja kuntoa pidetään yllä ja parannetaan tulevaisuudessa kunnan tavoitettavuuden vuoksi.

Valtatie 24 on seudullisesti tärkeä tieyhteys, jonka kehittämistä ja ylläpitoa on tärkeä jatkaa. Seudullisena tavoitteena on säilyttää vt 24 valtatieluokkaisena tienä, jollaisena se on merkitty maakuntakaavaan.

Päijät-Hämeen Yrittäjät

Elinvoimaisen elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytysten näkökulmasta tällainen kehityssuunta on realistinen ja monia potentiaalisia hyötyjä sisältävä. Elinkeinoelämälle suunnitelmassa on tarjolla entistä parempia sijoittumisvaihtoehtoja.

Maakunnallisena pk-yrittäjyyden edunvalvojana ja yrittäjien tukiohjelma-organisaationa olemme samalla kuitenkin huolissamme siitä, mitkä ovat tulevaisuudessa MAL-alueen ulkopuolisissa päijäthämäläisissä kunnissa ja haja-asutusalueilla tehtävän yritystoiminnan edellytykset ja niiden vaatiman infrastruktuurin taso ja työvoiman saamisen edellytykset. Matkailuelinkeinojen harjoittaminen, monipaikkaisuutta palveleva yritystoiminta ja kausiasuminen eivät tapahdu vain keskusalueilla ja tiiviissä asumisen keskittymissä.

On toivottavaa, että ehdotuksen tulevaisuuden kehityssuuntia kuvaava, merkittävä aineisto toimisi jatkossa maakunnan yhteiskehittämiseen sitouttavana pohjana. Jatkotoimenpiteenä ehdotammekin, että ehdotuksen pääsisältö ja Positiivisuuden kehä -infokuva muokattaisiin sidosryhmissä ja kunnissa helposti käytettäväksi viestinnän työkaluksi.

Vastine

Merkitään tiedoksi.

Uuden kokonaismaakuntakaavan laadinnassa tullaan tarkastelemaan asumisen, elinkeinojen ja työpaikkojen edellytyksiä myös MAL-alueen ulkopuolisissa kunnissa ja haja-asutusalueilla. Matkailuelinkeinot ovat mukana tarkastelussa. Päijät-Hämeen Yrittäjät kutsutaan mukaan kaavan elinkeino- ja työpaikka-asioita valmistelemaan työryhmään.

Päijät-Hämeen liitto tuottaa hyväksytystä suunnitelmasta viestintäaineiston kuntien ja sidosryhmien käyttöön.

Suomen luonnonsuojeluliiton Etelä-Hämeen piiri

Vastine

Kunnianhimoinen ja toiveikas visio kestävästä maakunnasta. Liikenteessä vahva panostus pyöräilyyn ja raiteisiin on kiitettävä. Uusia raideyhteyksiä rakennettaessa tulee huomioida viherverkosto ja sen jatkuvuus.

Merkitään tiedoksi.

Toivotaan ekologisten yhteyksien määräävämpää ja leveämpää rajaamista. Myös vesistöjen, erityisesti virtavesien ympärille olisi jätettävä riittävät suojavyöhykkeet.

Ekologiset yhteydet toimivat ohjeellisina seuraaville kaavatasoille.

Ilmastovaikutusten arviointiraportissa oli nostettu hyviä huomioita esim. Salpausselkien maankäytön yhteensovittamisesta, kaupunkivihreästä ja ekologisten yhteyksien vahvistamisesta. Toivottavasti ne huomioidaan tarkasti jatkosuunnittelussa.

Merkitään tiedoksi ja huomioidaan maakuntakaavaprosessissa.

Lisäksi ilmastovaikutusten arvioinnissa mainittu tuulivoima-alueiden ja viherverkoston yhteensovittaminen on tärkeää. Luonnon ydinalueiden tulisi olla tuulivoimaloista vapaita.

Seudullisesti merkittävän tuulivoiman sijoittamista käsitellään kokonaismaakuntakaavassa.

Sivuston karttaikkunassa oli tekninen häiriö. Ehdotuskartta olisi voinut olla sivustolla liitteenä pdf-muodossa.

Pahoittelemme teknistä häiriötä. Ehdotuksen informaatioisisältö on liian runsas pdf-karttamuodolle. Interaktiivisen kartan on katsottu toimivan parhaiten suunnitelman esittämisessä. Se toimii verkkosivuilla ilman lisäohjelmia ja siten, että karttatasoja on mahdollista tarkastella erillisinä tasoina, niiden pohjalle on mahdollista ladata erilaisia taustakarttoja ja karttaa voi zoomata.

Hollolan Ympäristöyhdistys

Vastine

Miksi Hollola (Salpakangas) on paitsiossa joukkoliikenteen kehittämisessä? Duoraitiotie (junaratikka) välille Lahti - Salpakangas on sisällytettävä ensimmäiseen vaihtoehtoon. Perustelut: Hollolan kuntakeskuksessa on yli 10 000 asukasta ja pendelöinti Lahteen on runsasta.

Suunnitelmassa on esitetty joukkoliikenteen keskeinen yhteysväli Salpakankaan ja Lahden keskustan välillä. Merkintä ei ota kantaa joukkoliikenteen järjestämistapaan. Suunnitelmaan on merkitty raskaan raideliikenteen hankkeet, jotka on merkitty maakuntakaavaan. Duoraitiotietä voidaan tarkastella KSSn päivityskierroksella tarkempien selvitysten pohjalta.

Korkea monimuotoisuus/korkea ekosysteemipalvelutarjonta on luonnon ydinaluekartoituksissa (MSPA) juuri Kehätien varteen aiotun kierrätyspuisto/kaatopaikan alueella, mikä pitäisi ottaa maakuntakaavassa huomioon

Kierrätyspuiston sijoittamista on käsitelty vaihemaakuntakaavassa, asiaa ei sen osalta ratkaista kaupunkiseutusuunnitelmassa.

Ali-Kartanon ja Rälssin välinen peltomaisema on palautettava maakuntakaavassa valtakunnallisesti arvokkaaksi Porvoonjokilaakson kansallismaisemaksi.

Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet esitetään maakuntakaavassa.

Todetaan, että arvokkaita pienhabitaatteja ovat myös esim. perinnebiotoopit, lähteet sekä muut pienvedet, joita kyseisellä analyysillä on mahdotonta tavoittaa tietoisesti. Pienvedet, etenkin purot (esim. Koivusillanjoen latvapurot) ovat tärkeitä viherverkoston osia ja monimuotoisuuden säilyttäjiä.

Tarkastelutaso KSSssa on strateginen ja seudullinen. Mainitut pienialaiset kohteet tulevat huomiotaviksi kuntakaavoissa (yleis- ja asemakaavat). Kiistatonta on, että mainitut kohteet ovat monimuotoisuuden säilymisen kannalta merkittäviä.

Ekologisen verkoston epäjatkuvuuskohtia on Salpakankaan ja Tiirismaan sekä Messilän golfkentän teollisuusalueen välissä. Kehätien Hollolan puoleisella jaksolla on kalliohalkaisuja voidaan rakentaa riistasillat, jolloin epäyhtenevyys saadaan poistettua osittain.

Strategisella tasolla viheryhteydet on esitetty suuntaa-antavina. Kuntakaavatasolla ratkaistaan käytännön toteutustavat.

Salpausselän luonnonystävät

Sinänsä on positiivista, että viheralueverkostot on tässä laaja-alaisessa maankäytön tarkastelussa otettu huomioon omana kokonaisuutena. Taajamissa on tärkeitä viheralueita, myös viheryhteyksiä ja virkistysreittejä, jotka eivät tule esille näin laajassa aluetarkastelussa. Seudullisessa maankäytön tarkastelussa jäävät huomioimatta arvokkaat pienhabitaatit, kuten perinnebiotoopit ja pienvedet.

Hieman ihmetyttää kuitenkin tuo alueemme väestönkasvu on asetettu noinkin korkealle, työpaikkojen lisääntyminen voi ennemminkin olla oikeansuuntainen.

Maakunnallisesti maisemallisesti merkittävien alueiden huomioiminen ja suojele maakuntakaavassa osaltaan edesauttaa niiden luontoarvojen säilyttämisessä, jotka liittyvät kulttuuriympäristöihin esim. perinnebiotooppien säilymistä.

SSLY on jo aiemmin tuonut esille Porvoonjokilaakson latvajokien Merkitystä. Ali-Kartanon ja Rälssin välinen peltomaisema on palautettava maakuntakaavassa valtakunnallisesti arvokkaaksi Porvoonjokilaakson kansallismaisemaksi.

Vastine

Tarkastelutaso kaupunkiseutusuunnitelmassa on strateginen ja seudullinen. Mainitut pienialaiset kohteet tulevat huomiotaviksi kuntakaavoissa (yleis- ja asemakaavat).

Enemmistö sidosryhmiemme luonnospalautteesta suositteli tavoitteellisen väestömitoituksen asettamista voimakkaan ja maltillisen kasvun välimaastoon. Työpaikkamäärän muutos sovitettiin väestömäärän muutokseen hitaasti tasapainottuvan työvoimakehityksen ennusteella. Sen oletusarvot on kirjattu mitoituksen jaon periaatteisiin.

Maisemallisesti merkittävät alueet esitetään maakuntakaavassa. Kulttuuriympäristöselvityksen päivitystyö on meneillään.

Maakuntakaavassa osoitetaan valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet.

Traficom

Koska liikenne on johdettua kysyntää, on asumisen, työpaikkojen ja palveluiden sijoittumisella merkittävä vaikutus liikenteen määriin ja alueella asuvien liikkumismahdollisuuksiin. Suuri osa KSSn ja rakennemallin maankäytön kasvusta on sijoitettu Lahden ja Heinolan kaupunkikeskuksiin, joka edistää kestävien kulkutapojen käyttöä. Ehdotus vastaa asutuksen ja työpaikkojen mitoituksen osalta maltillisen kasvun (M) ja voimakkaan vaihtoehdon (XL) välistä luonnosvaihtoehtoa. Maankäytön sijoittumisen rajaukset vastaavat kuitenkin eniten luonnosversion XL-alueajauksia. Jo luonnosversioihin liittyen totesimme, että asumisen ja työpaikkojen alueet vaikuttavat hajaantuvan samalla kun harvat taajamat laajenevat. Yhdyskuntarakenteen laajentuminen heikentää mm. liikennepalveluiden järjestämisen edellytyksiä.

Vastine

Yhdyskuntarakenne ei suunnitteluratkaisussa juurikaan laajene, vaan tiivistyy nykyisten rajojen sisällä. XL-vaihtoehdon mukaisen suunnitteluratkaisun valintaan vaikutti se, että vaihtoehto toteutti parhaiten suunnittelutyölle asetettuja tavoitteita. XL vaihtoehdon arvioitiin mm. toteuttavan ainoana kaikkia liikenteelle työssä asetettuja tavoitteita. Nykyisten ratayhteyksien parantaminen ja hyvin toimiva alueellinen henkilöjunaliikenne tavoitteet olisi ollut mahdotonta saada toteutumaan yhdyskuntarakennetta enemmän hajauttavassa, maltillisen kasvun M-mallissa.

Katkoviivoin hahmotellut työpaikkojen alueet ja kehittämisvyöhykkeet kuvaavat vain työpaikkojen sijaintipotentialiaaleja voimakkaan kasvun tapauksessa. Suunnitelmassa ja mallissa noudatettu keskusten ja asemanseutujen tiivistämisperiaate ohjaa niiden hyödyntämistä.

Traficom

KSSn osalta olisi ehdotusvaiheen jälkeen tärkeä määrittää etenemispolku tavoitetilanteeseen. Valtakunnalliset MAL-indikaattorit osoittavat, että yhdyskuntarakenteen hajaantumiseen tulisi alueella kiinnittää erityistä huomiota. Myös kestävien kulkumuotojen sekä joukkoliikenteen käyttö on alueella vähentynyt ja liikenteen kasvihuonekaasupäästövähennemä ollut hyvin pientä tavoitteisiin nähden. Jatkossa tulisi jo lyhyemmällä aikajänteellä pystyä vastaamaan näihin haasteisiin. MAL-verkoston, Kuntaliiton ja YMn kuntien kanssa valmistellussa kaupunkiseutusunnittelijan käsikirjassa (Kuntaliitto 2023) suositeltiin KSSn aikajänteeksi noin 10-15 vuotta. Lahden seudun KSSn konkretisoimiseksi olisi hyvä harkita KSSa tarkentavan näkemyksen laatimista keskipitkälle aikavälille.

Vastine

KSS laaditaan tulevien MAL-neuvottelujen tueksi. Osana ehdotusvaiheen aineistoa on toimenpidetaulukko, jota on tarkoitus päivittää koko ajan.

Valtakunnallisten MAL-indikaattorien taustatiedot ovat pääosin vuosilta 2016–2021, ajalta ennen MAL-sopimuksia. Seurantatiedon perusteella seudulla on suuri tarve MAL-sopimuksen mukaisille toimenpiteille, jotta kehitys saadaan käännettyä oikeaan suuntaan valtion ja seudun kuntien yhteistyönä. KSSssa tavoiteltu kasvu ohjautuu yhdyskuntarakenteen alueille, jotka tiivistyvät nykytasosta, poikkeuksena liikenteen solmukohtat sekä uudet asemanseudut, joihin syntyy uusia asumisen ja työpaikkojen alueita. Haja-asutusalueiden asukas- ja työpaikkamäärät sen sijaan vähenevät.

Laadittaessa KSSa ensimmäistä kertaa oli tärkeää katsoa pidemmälle, kuin 10-15 vuoden päähän. Päijät-Hämeen maakuntakaava edellyttää päivittämistä monestakin syystä, mm. sen vuoksi, ettei litti sisälly siihen. Lyhyen aikavälin toimenpiteille ei siten olisi ollut mitään seudun pidemmälle katsovaa suunnitelmaa johon tukeutua. KSSn tulevilla päivityskierroksilla on mahdollisuus keskittyä yksittäisiin teemoihin tarkemmin ja tehdä suunnittelua lyhyemmälle aikajänteelle, tukeutuen ensimmäisen laadintakierroksen pitkän aikavälin suunnitteluratkaisuihin. Kaupunkiseutusunnittelijan käsikirjan mukaan "suunnitelmaa tehdessä on hyvä myös luoda näkymiä kaupunkiseudun pidemmän aikavälin kehitykselle". "Lisäksi suunnitelmalle on hyvä asettaa jokin toinen vielä pidemmän aikavälin tavoite, jota pidetään mielessä suunnitelmaa tehdessä, sillä kaupunkiseutujen kehittäminen on pitkäjänteistä ja ennakoivaa työtä".

Traficom

Luonnos- ja ehdotusvaiheen vaikutusten arviointi on jäänyt ohueksi. Epäselväksi jää, kuinka vaikutusten arviointi on vaikuttanut lausunnoilla olevaan ehdotukseen. Vaikutusten arviointia varten olisi ollut hyvä muodostaa vertailuasetelmaa, jonka avulla olisi voinut erottaa suunnitelman vaikutuksia yleisistä kehitystrendeistä eli mitkä asiat toteutuisivat, vaikka KSS tai rakennemalli ei toteutuisi. Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu tärkeitä vaikutuksia, kuten vaikutukset ilmastopäästöihin, liikenne-ennusteet suunnitelman ihannetilanteessa sekä henkilöjunaseisakkeiden saavutettavuus. Vaikutuksia olisi kuitenkin ollut hyvä tarkastella laajemminkin koko suunnitelman osalta. Vaikutusten arvioinnissa olisi voinut hyödyntää MRL:n säädöksiä ja ohjeita sekä Traficomien laatimaa ohjetta alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien arvioinnista.

Suunnitelmassa olisi ollut hyvä varautua myös toisenlaiseen kasvukehitykseen. Esimerkiksi virallista tilastokeskuksen väestöennusteen mukaista skenaariota olisi ollut hyvä tarkastella suunnitelmaa luotaessa.

Vastine

Luonnosvaiheen vaikutusten arviointia tehtiin suunnitteluryhmissä siten, että vaihtoehtoisia luonnoksia arvioitiin suhteessa suunnittelutyölle asetettuihin tavoitteisiin. Ehdotuksen suunnitteluratkaisun valinta perustui tähän arviointiin ja luonnosvaiheessa saatuun palautteeseen.

Vaikutusten arviointia olisi voinut tarkentaa, laajentaa ja syventää monelta osin. Päätimme keskittyä merkittävimpiin vaikutuksiin, jotka tunnistettiin työn luonnosvaiheessa, ja suhteessa suunnitelmien yleispiirteisyyteen koemme, että arviointi on tehty riittävällä tarkkuustasolla.

Luonnosvaiheen typistyvän kehityksen XS-vaihtoehto perustui Tilastokeskuksen väestöennusteeseen, jota jatkettiin trendin mukaisesti vuoteen 2060 asti. Se ei saanut kannatusta kaupunkiseudun kunnissa. TK:n ennuste ei huomioi aluetalouden muutosten ja sektoripolitiikkojen vaikutusta väestökehitykseen. Eri skenaarioiden vertailu uudelleen ehdotusvaiheessa tarkoittaisi käytännössä vaihtoehtoisten suunnitelmien tekoa, mitä ei voitane pitää tarkoituksenmukaisena.

Traficom

Osoitettu kasvu tukeutuu raideliikenteen varaan ja kasvuun sisältyy paljon epävarmuutta mm. raidehankkeiden, uusien henkilöasemien toteutumisen ja kustannustehokkaan liikennöinnin osalta.

Raideliikenteen epävarmuudet lisäävät riskiä, että autoilun kulkutapaosuus alueella kasvaa. Alueellisen junaliikenteen jatkoselvityksen (Traficom 2022) perusteella lähijunaliikenteen kustannustehokkuus alueella olisi hyvin heikko. Alueen maankäytön laajenemisen tulisi ensi vaiheessa tukea linja-autoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräliikenteen toimintaedellytyksiä.

On hyvä, että ehdotusvaiheeseen on otettu mukaan tavaraliikenteen ja logistiikan tarpeisiin liittyen mm. multimodaalisen terminaalien paikka, merkittävät tavaraliikenteen alueet, päästöttömien käyttövoimien jakelupisteet ja HCT-palvelualue. Myös TEN-T-verkot on tuotu hyvin esiin kartalla. Myös joukkoliikenteen merkittävimmät solmupisteet ja yhteydet on esitetty ehdotuksessa selkeästi. Jalankulku ja pyöräliikenne on tuotu esiin karttamerkintöjen kuvauksessa suurimmissa keskuksissa ja lisäksi pyöräliikenteen pääverkko on tuotu mukaan kartalle.

Vastine

Traficomien selvityksessä kustannustehokkuus oli heikko kaikilla tarkastelluilla yhteysväleillä, vaikka yhteysvälien välillä oli eroja. Lisäksi alueellinen joukkoliikenne on lähtökohtaisesti yhteiskunnan subventoimaa. Uusia raideyhteyksiä ja asemien käyttäjäpotentiaalia tullaan selvittämään tarkemmin muun muassa kustannustehokkaamman ratkaisun löytämiseksi. Lisäksi tullaan arvioimaan uusien yhteyksien potentiaalia KSS:ssä mitoitetuilla väestö ja työpaikkaluvuilla.

Vaikka esitämme pitkän aikavälin tavoitteeksi alueellisen junaliikenteen toteutumisen, on selvää, että seudulla edistämme linja-autoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn parantamista ja myös niihin liittyviä toimenpiteitä esitämme työssä. Suunnitelmassa on esitetty joukkoliikenteen keskeisiä yhteysvälejä tärkeimpien keskusten välillä.

Merkitään tiedoksi.

Uudenmaan liitto

Asumista ja työpaikkoja sijoittuu Lahden kaupunkikeskustan lisäksi säteittäisesti liikenteen pääväylien varsille sekä erillisiin pienempiin keskittymiin. Jatkosuunnittelussa kannattaisi edelleen pohtia aluerakenteen voimakkaammasta keskittämisestä koituvia etuja esimerkiksi kestävän liikkumisen, palveluiden järjestämisen tai luontovaikutusten kannalta.

Esitetyt liikennetoimenpiteet ovat oikeansuuntaisia ja Etelä-Suomen liikennestrategian mukaisia. Toteutuessaan ne lisäävät liikkumisen kestävyyttä ja turvaavat kuljetusten sujuvuuden. Toimenpiteiden aikataulut on varsin kunnianhimoinen.

Uudenmaan ja Päijät-Hämeen maakunnat muodostavat laajan yhtenäisen työmarkkina-alueen, joka toimii vuorovaikutuksessa molempiin suuntiin. Liikennematkaisu tukevat tämän yhteisen työmarkkina-alueen integroitumista, mikä on tärkeää.

On hyvä, että viherverkosto on mukana yhtenä tarkasteltavana teemana. Kartalla esitetyt rajaukset perustuvat viherverkostotarkasteluun, jossa on kuvattu olemassa oleva viherverkosto. Olisi hyvä, jos aineistossa tuotaisiin jollain tasolla esiin myös suunnitteluratkaisujen vaikutuksia viherverkoston näkökulmasta.

Vastine

Työn tavoitteena on tiivistää nykyistä yhdyskuntarakennetta ja väestöä ja työpaikkoja on mitoitettu keskuksiin ja asemaseuduille. Haja-asutusalueen väestön ja työpaikkojen on esitetty vähenevän tavoitevuoteen mennessä. Aluerakenteen voimakkaampi keskittäminen varmasti toisi etuja lausunnossa esitetysti, mutta se vaatisi poliittisesti haastavia rajauksia joidenkin kuntien kasvu- ja alueidenkäytön kehittämistavoitteille. Aluerakennetta voimakkaammin keskittämällä ei voi kiihdyttää kuntia. Työtä on tehty kuntien kanssa tiiviissä yhteistyössä.

Merkitään tiedoksi.

Toimenpiteiden aikataulutusta seurataan ja tarvittaessa tarkistetaan jatkuvasti päivitettävään toimenpidetaulukkoon.

Merkitään tiedoksi.

Vaikutusten arviointi mainitulta osin olisi ollut hyvä lisä. Yhteensovittamistyötä tehtiin osana suunnittelua, jotta viherverkoston ei kohdistuisi merkittäviä vaikutuksia.

On hienoa, että ilmastovaikutusten arviointi on laadittu jo rakennemallivaiheessa. Vaikutusten arvioinnissa on keskitytty ilmastovaikutusten kannalta teemoihin, joihin KSSlla ja rakennemallilla on suora vaikuttavuus, mikä on järkevää. Ilmastovaikutusten arvioinnissa on tunnistettu mm. uusia maankäytön ja liikenteen kehittämisen alueita, joihin liittyy kestävyysasteita ja epävarmuuksia, sekä viheralueita, joihin liittyy ristiriitaisia kehittämispaineita. Vaikutusten arviointi sisältää myös suosituksia jatkosuunnittelun tueksi. Varhaisessa vaiheessa laadittu ilmastovaikutusten arviointi edesauttaa ilmastönäkökulman asianmukaista huomioimista sekä antaa hyvän pohjan tulevalle maakuntakaavan laadintatyölle.

Merkitään tiedoksi.

Suunnitteluprosessi on dokumentoitu hienosti. KSSn ja rakennemallityön suunnitteluvaiheet, selvitykset, luonnosvaihtoehdot sekä ehdotusaineisto on koottu käyttäjäystävälliselle sivustolle. KSSn ja rakennemallin ehdotus luo hyvän perustan jatkosuunnittelulle ja tulevalle kokonaismaakuntakaavan uudistamiselle. Seuraamme kiinnostuksella suunnittelutyön etenemistä ja toivomme tiivistä yhteistyötä myös jatkossa.

Merkitään tiedoksi.

Väylävirasto

Suunnitelman tavoitevuodeksi on asetettu 2060 eli kyseessä on pitkän aikavälin strateginen suunnitelma. Yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen tarvittaisiin kuitenkin myös keskipitkän aikavälin suunnittelua, jotta suunnitelma tukisi paremmin MAL-sopimusta ja siinä esitetyjä toimenpiteitä.

Toimenpidesuunnitelma parantaa suunnitelman hyödyllisyyttä, mutta keskipitkän aikavälin suunnittelua on edistettävä pidemmän aikavälin suunnittelun rinnalla.

Tuuliharjan palvelualueen kehittäminen on kannatettavaa. Palvelualueen kehittämistoimia, ml. mahdollisuuksia päästöttömien käyttövoimien jakelupisteen sijoittamiseksi alueelle, on jatkossa tarpeen selvittää tarkemmin. Vt 4 on TEN-T -ydinverkon pääväylä, jolle uusia liittymiä ei tulisi tehdä muuten kuin merkittävistä valtakunnallisista tai maakunnallisista syistä.

Väylävirastossa on parhaillaan käynnissä maanteiden toiminnallisten luokkien muutostarpeita käsittelevä selvitys. Siinä tarkastellaan tieverkon luokituksen muutostarpeita ja otetaan kantaa siihen, minkä väylien toiminnallista luokkaa on tarpeen muuttaa. KSSn tulisi odottaa tämän selvityksen tulosten valmistumista, ja osoittaa muutoksia nykyisen tieverkon luokitteluun vasta siinä tapauksessa, mikäli selvityksen tulokset antavat siihen aiheita.

Vastine

Laadittaessa KSSa ensimmäistä kertaa oli tärkeää katsoa pidemmälle. Päijät-Hämeen maakuntakaava edellyttää päivittämistä mm. sen vuoksi, ettei liitti sisälly siihen. Ei siis olisi ollut mitään mihin olisi ollut mahdollista tukeutua keskipitkän aikavälin toimenpiteissä, jos KSS olisi laadittu niin lyhyelle aikavälille kuin 10-15 vuodeksi. Esim. KSSn mitoitusluvut pitkälle aikavälillä ovat ehdottoman tärkeitä. KSSn päivityskierroksilla on mahdollisuus keskittyä joihinkin tiettyihin teemoihin tarkemmin ja tehdä suunnittelua lyhyemmälle aikajänteelle, tukeutuen ensimmäisen laadintakierroksen pitkän aikavälin suunnitteluratkaisuihin.

Tuuliharjan palvelualue edellyttää toteutuakseen tarkemman tason suunnittelua, jossa huomioidaan mm. päästöttömien käyttövoimien jakelupiste suoja-alueineen.

Tuuliharjan palveluliittymä on jo toteutettu moottoritiele.

KSSn kanssa ole mahdollista odottaa selvityksen valmistumista. KSS on tavoitteena saada hyväksymiskäsittelyyn kesällä, että se olisi tukena syksyllä alkavissa MAL-neuvotteluissa. KSS ei ole oikeusvaikutteinen kaava, vaan esitämme siinä seudun tahtotilan ja tavoitteet kartalla. Mikäli maanteiden toiminnalliset luokat muuttuvat, päivitämme ne maakuntakaavaan.

Väylävirasto

Väylävirasto lausui luonnosvaiheen lausuntokierroksella vaikutusten arvioinnin puuttumisesta. Vaikutusten arvioinnin tulisi olla tiivis osa suunnitelman valmistelua ja siten vaikuttaa suunnitelman lopputulokseen. Vaikutusten arviointi on otettu huomioon luonnosvaihetta paremmin, mutta koko suunnitelmakokonaisuuden vaikutusten arviointia ei ole tehty. Ehdotuksessa ei ole perusteltu ja eritelty millaisten vaikutusten perusteella on päädytty käyttämään kyseistä mitoitusta. Vaikutusten arvioinnin tulisi olla tiivis osa jo valmistelun alusta asti. KSSa ja rakennemallia päivitettäessä, on syytä kiinnittää huomiota vaikutusten arviointiin nyt lausunnoilla olevaa ehdotusta enemmän.

Vastine

Luonnosvaiheen vaikutusten arviointia tehtiin suunnitteluryhmissä siten, että vaihtoehtoisia luonnoksia arvioitiin suhteessa suunnittelutyölle asetettuihin tavoitteisiin. Ehdotuksen suunnitteluratkaisun valinta perustui tähän arviointiin ja luonnosvaiheessa saatuun palautteeseen.

Vaikutusten arviointia olisi voinut tarkentaa, laajentaa ja syventää monelta osin. Päätimme keskittyä merkittävimpiin vaikutuksiin, jotka tunnistettiin työn luonnosvaiheessa, ja suhteessa suunnitelmien yleispiirteisyyteen koemme, että arviointi on tehty riittäväällä tarkkuustasolla.



Kommentit

Keskeinen sisältö ja vastineet



etunimi.sukunimi@paijat-hame.fi



www.paijat-hame.fi



www.twitter.com/phliitto



www.facebook.com/phliitto

Kommentti 1

Kaikki kokonaistarkastelut maankäytössä ovat ajoittain paikallaan ja nähtävänä oleva on hyvä koonnos. Raideliikenteen kehittäminen on tulevaisuutta, sen tutkimista moneen suuntaan kannatetaan Hollolaa unohtamatta.

Tietenkin ekologiset verkostot ovat hyvin tärkeitä säilyttää siellä, missä niitä on jo 20 vuotta sitten todettu olevan ja sen aikaisissa selvityksissä todettu, kuten esim. Salpausselkä-Okeroisten pelto-Porvoonjoen yhtenäinen vyöhyke etelään päin. Vaikka alueella kulkee nyt isokin valtatie, niin teiden ali voi ekotunneleita laittaa ja isojen teiden yli vihersiltoja (esim. Rälssin ja Okeroisten peltojen kohdalle).

Mikäli ekologisiin verkostoihin liittyy myös kulttuurihistoriallisia arvoja, niin sellaisia alueita varsinkin maakuntaliiton tulee varjella, niistä jälkipolvet kiittävät erityisesti. Nämä valtakunnallisesti arvokkaat alueet tulee tuoda paremmin esille kaupunkiseutusuunnitelmassakin ja maakunnan rakennemallissa. "Porvoonjoen kansallismaisema" on yksi alueen vetovoimatekijöistä.

Vastine

Merkitään tiedoksi.

Strategisella tasolla viheryhteydet on esitetty suuntaa-antavina. Kuntakaavatasolla ratkaistaan käytännön toteutustavat.

Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet esitetään maakuntakaavassa.

Kommentti 2

Kartoista puuttuu nimellä Uudenkylän matkustaja-asema (liikennepaikka), vaikka kaikki muut liikennepaikat (Lahti, Villähde, Järvelä ja Henna) sekä seisakkeet (Kausala, Nastola, Herrala, Lappila) on mainittu nimellä.

Pyydän ottamaan huomioon asiakirjassa <http://www.tieokas.fi/Radanvarsilinja.pdf> selostamani mahdollisuuden taloudellisella tavalla väylärakennustyöt Pietarinradan osan Uusikylä–Kausala 3+4 erillisen nopean raiteen linjauksen pohjoispuolelle ja valtatie 12 ekologisesti kestävä Radanvarsilinjan rakentaminen. Erityinen peruste ratkaisulle on näin parantaa Suomen rataverkon mutkaisin päärataosuus, mikä vaatii keskimäärin uusimaan rataosan jyrkkien kaarteiden kiskotuksen. Tätä ei ole otettu huomioon ko. suunnitelmassa.

Vastine

Uudenkylän matkustaja-asema on merkitty kartalle.

Merkitään tiedoksi.

Kerava-Lahti-Kouvola -ratayhteyden kehittäminen on yksi merkittävimmistä seudun liikennetavoitteista ja suunnittelutyölle on tavoitteena saada rahoitusta. Radan ja asemapaikkojen suunnittelutyötä jatketaan KSS ja rakennemallityön jälkeen käynnistyvässä maakuntakaavassa. KSS ei oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana ratkaise radan linjausta.

Kommentti 3

Näkemykset asukasmäärien ja työpaikkojen kasvusta ovat utopistisia. Asumista tiivistetään liikaa.

Kierrätyspuiston sijoittaminen Hollolan kuntakeskuksen eteläpuolelle ja Nostavan kylän läheisyyteen heikentää alueen ekosysteemipalveluita ja viherverkoston kytkeytyneisyyttä. Tämä heikentää luonnon monimuotoisuutta. Luonnon monimuotoisuuden turvaaminen on ilmastomuutoksen ehkäisyn ja planeettamme elinkelpoisuuden kannalta elintärkeää.

Vastine

Enemmistö sidosryhmiemme luonnospalautteesta suositteli tavoitteellisen väestömitoituksen asettamista voimakkaan ja maltillisen kasvun välimaastoon. Työpaikkamäärän muutos sovitettiin väestömäärän muutokseen hitaasti tasapainottuvan työvoimakehityksen ennusteella. Sen oletusarvot on kirjattu mitoituksen jaon periaatteisiin.

Kierrätyspuiston sijoittamista on käsitelty vaihemaakuntakaavassa, asiaa ei sen osalta ratkaista kaupunkiseutusuunnitelmassa.

Kommentti 4

Ehdotuksen aikajänne on liian pitkä. Näin pitkä aikajänne jäykistää elävän Päijät- Hämeen kehittämisen. Ehdotus on jo nyt ristiriidassa Päijät -Hämeen strategialle asetettujen tavoitteiden ja ehdotuksessa selostettujen toimenpiteiden kanssa.

Tarvitaankin aivan toisenlaista, laajempaa kansalaiskeskustelua sekä toisenlaista tulevaisuusajattelun avartamista, kuin mihin nyt tehty ehdotus perustuu.

Megatrendien selkeämpi pohtiminen.

Ehdotuksesta puuttuu erityisesti kestävän kehityksen arvopohja. Ehdotus ei perustu voimassa olevaan Suomen lainsäädäntöön mm. ihmisoikeuksista ja tasa-arvoisesta alueiden kehittämisestä eikä EU direktiiveihin.

KSSn osalta Uudenkylän ja Nastolan jo kulttuurihistoriallisestikin merkittävä radanvarsitoiminta laajenee ehdotuksessa liikaa maisemallisesti ja ekologisesti merkitykselliselle Salpausselälle ja kulttuurimaisemallisesti merkittäville viljelyalueille sekä Toivonojan rakennetun kulttuuriympäristön maisemaan.

Vastine

Aluerakenteen suunnittelussa on aina kyse kymmenien vuosien tulevaisuusarvioista. Maakuntavaltuuston työlle asettamat tavoitteet, maakunnan strategia ja maakuntaohjelma ovat linjassa keskenään. Ne huomioidaan MAL-sopimusyhteistyössä, joka tuo yhdessä muiden rahoitusinstrumenttien kanssa joustavuutta lyhyemmän aikavälin kehittämiseen. Myös suunnitelman sisällöt joustavat tarpeen mukaan, kun sitä aika ajoin tarkistetaan.

Vahva skenaariotyö ja asukkaiden osallistaminen tehtiin käytettävissä olleilla resursseilla.

Megatrendit ovat upotettuina skenaarioissa, joihin sisältyvien tarkempien ilmiöiden aluevaikutukset arvioitiin vyöhykkeittäin ja myös maaseudun osalta. Tätä voitaneen pitää uutta luovana suunnitteluotteena Suomen oloissa.

Maakunta- ja seututaso suunnittelussa joudutaan useimmiten luottamaan siihen, että yhteiset kansainväliset ja kansalliset arvot, normit, lait ja säädökset on jo huomioitu riittävästi niissä valtakunnan tason ohjausdokumenteissa ja muissa ohjeistuksissa, jotka on osoitettu lähtökohdaksi alueiden suunnittelulle.

Ehdotuksessa oleva suurpiirteinen harvan taajama-asutuksen vyöhyke ei ulotu Toivonojan kulttuurimaisema-alueelle. Maisema-arvot ja ekologiset kysymykset huomioidaan liiton ja kuntien kaavoitustyössä.



Karttapalaute



etunimi.sukunimi@paijat-hame.fi








www.paijat-hame.fi

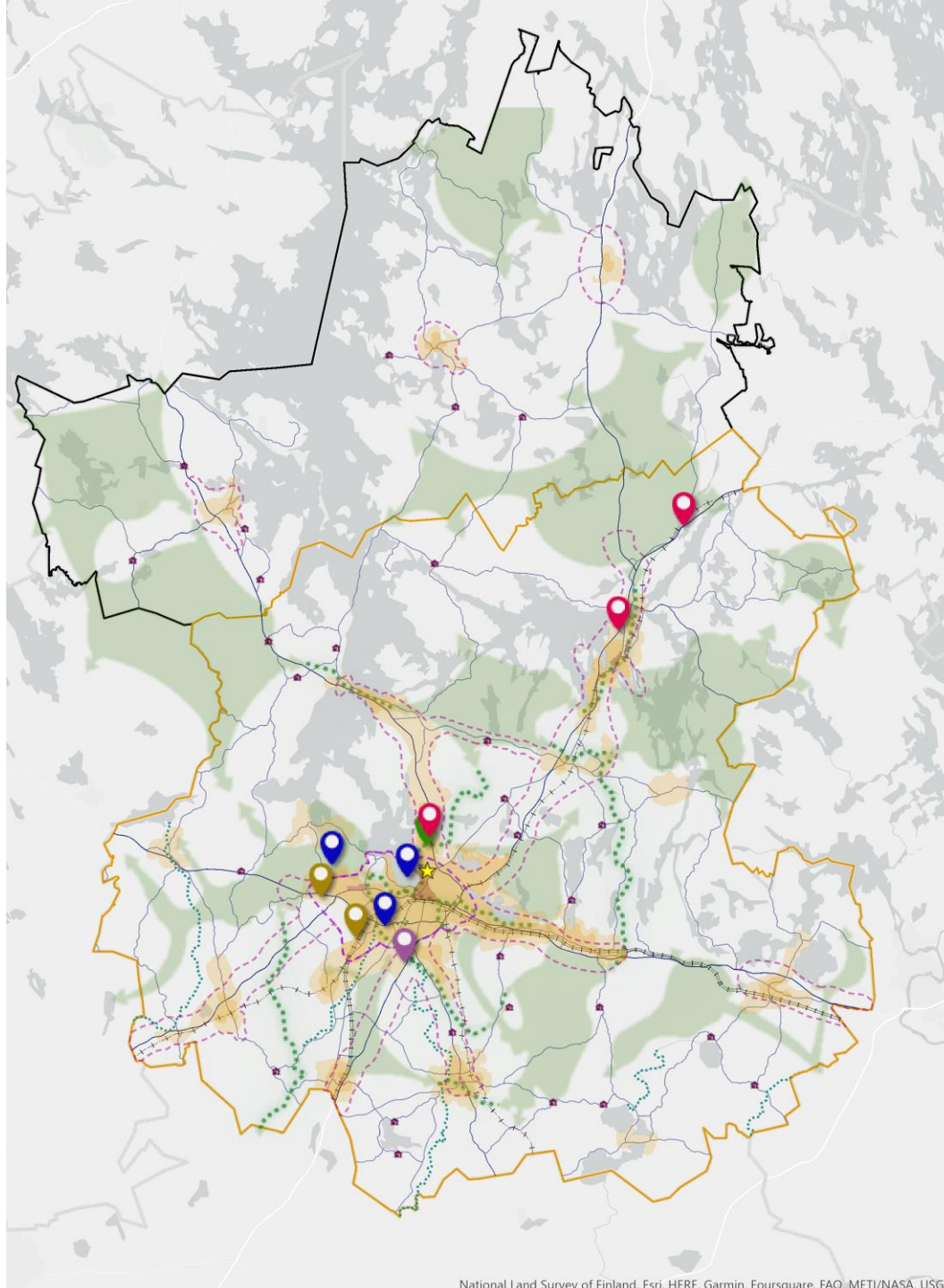


www.twitter.com/phliitto



www.facebook.com/phliitto

-  Viherverkosto
-  Asuminen
-  Yleinen
-  Elinkeino
-  Liikenne



Kommentti 5 (Asuminen)

Ehdotuksessa esitetään taajamavyöhykkeen laajentamista valtakunnallisesti arvokkaaksi luokitellulle yksityisten omistamalle maatalousalueelle vt 12 eteläpuolella välillä Korpikyläntie-Riihimäentie.

Vastine

Vt 12 eteläpuolelle ulottuva harvan taajama-alueen raja on yleispiirteinen. Alueen erityispiirteet, kuten arvokkaat maisema-alueet ja maanomistusolot, tulevat huomioiduiksi yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.



Kommentti 6 (Asuminen)

On hyvä, että rakennemalliehdotus huomioi Hollolan tarvetta saada Nostavan tulevan henkilöseisakkeen läheisyyteen taajamarakenteen laajentumisalue. Nostavan suunta on kunnanvaltuuston päättämä Hollolan taajamarakenteen laajentumissuunta. Asemanvieruspaikat huomioivat vähäautoisuustavoitetta, joka liittyy ilmastonmuutokseen.

Vastine

Merkitään tiedoksi.



Kommentti 7 (Viherverkosto)

Itä-länsisuuntaisen kriittisen viherverkkoyhteyden huomioiminen Lahden ja Hollolan rajalla olevan tihevän asutuksen ja tieverkon kanssa on haasteellista. Merkinnän toteuttaminen edellyttää vaikutusalueella uudenlaista kaavoitusasennetta ja Lahden ja Hollolan välistä aktiivista rajapintakeskustelua asemakaavojen valmisteluvaiheissa.

Vastine

On tärkeää tarkastella seudullisesti merkittäviä viheryhteyksiä kuntarajat ylittäen. Maakuntaliitto jakaa kommentoijan näkemyksen kuntakaavojen valmisteluun liittyen ja kannustaa kuntia myös yhteistyöhön.



Kommentti 8 (Liikenne)

Rakennemalliehdotus ei enää esitä vaihtoehtoista vt24 linjausta välillä Kukkila-Kalliola. Tällainen linjaus on vielä varauksena mukana Hollolan strategisessa yleiskaavassa 2021. Koska varauslinjaus on poistettu ja koska myös ELY on etenemässä v. 2017 tehdyn vt24 kehittämissuunnitelman mukaisesti, myös Hollola tulee poistamaan vaihtoehtoisen vt24 linjausvarauksen seuraavassa yleiskaavatyönsä päivityksessä.

Vastine

Merkitään tiedoksi.



Kommentti 9 (Elinkeino)

Miekkion alue lähellä Renkomäkeä on Hollolan näkökulmasta erittäin kiinnostava potentiaalinen kaukaisemman tulevaisuuden yritysalue. Alueen liikennevirta on ylivoimaisesti Hollolan suurin. Kysymys VT4-liittymästä Miekkiossa olisi Hollolalle tärkeä.

Vastine

Kysymystä Miekkioistä yritysalueena ja vt 4 liittymästä siellä tarkastellaan tulevalla maakuntakaavakierroksella.



Kommentti 10 (Liikenne)

KSS:n solmupysäkit Heinolassa:
Heinolan osalta on solmupysäkeiksi jo merkitty Kaivokatu ja Marjatie.
Ne ovat ok. Lisäksi ehdotetaan vt4 osalta kehitettäväksi
solmupysäkkikohteeksi Heinolan pohjoinen moottoriteliittymä (24).

Vastine

Mainitut solmupysäkit on lisätty ehdotukseen aiemmin
tulleen palautteen perusteella.



Kommentti 11

Kiitos erinomaisesta tavasta esittää suunnitelmaluonnokset. Harmillista on se, ettei suunnittelua ole uskallettu pohjata (poliittisista syistä?) tosiasialliseen, tutkittuun tilannekuvaan, vaan epärealistiselle kasvutoiveelle, jolle ei ole löydettävissä perusteita. Parhaat edellytykset toteutukselle olisi, jos olosuhteet tunnustettaisiin, sillä myös taantuva tai paikallaan pysyvä väestökehitys edellyttää suunnittelua. Kasvun mahdollistamista sekään ei poissulkisi. Ilmastonäkökulman ja hiilineutraalisuuden ohessa kokonaisvaltainen planetaaristen rajojen sisällä pysymisen tarve olisi suonut näkyä laajemmin. Suunnittelussa ympäristön laatuun, kestävään pohjaan, viihtyisyyteen ja pehmeisiin vetovoimatekijöihin huomion kiinnittäminen määrällisen kasvutoiveajattelun sijaan olisi tärkeää kun lähestymme aikaa, jossa materiaalisen kulutuksen vähentäminen lähes kaikessa tulee olemaan välttämätöntä. Maakuntatasolta ajattelu voisi valua kuntiin, jossa sitä ei vielä hahmoteta.

Vastine

Rajallisista resursseistamme johtuen pystymme tuottamaan suunnitelma-aineistoa vain yhdestä tavoitteellisesta kehityssuunnasta kerrallaan. Kehityssuunnan valinnassa olemme luonnollisesti sidoksissa moniportaiseen aluepoliittiseen ohjaukseen ja rahoitukseen EU-tasolta kuntatasolle saakka. Planetaarinen huolemme on yhteinen.



Kommentti 12 (Liikenne)

Onko Lahden kaupunkiseutusuunnitelmalla ja Päijät-Hämeen rakennemallilla vaikutusta Lusin tieosuuteen?

Vastine

Eri toimintojen yhteensovittamista tällä alueella jatketaan maakuntakaavatyössä.



Kommentti 13 (Yleinen)

Suunnitelmasta puuttuu Hollolan Hälvälän kansainvälisesti merkittävä ampumaurheilukeskus. Hälvälässä järjestettiin mm. olympiakarsintaa haulikkolajien skeetissä ja trapissa. Tämä kansainvälinen urheilukeskus olisi hyvä näkyä myös tässä suunnitelmassa.

Vastine

Lisätään Hollolan Hälvälän ampumaurheilukeskus matkailun liitekarttaan.



Kommentti 14 (Yleinen)

Rälssin alue on aina ollut virkistysalueena. Jostain kumman syystä joku on alkanut läjittää virkistysalueelle maamassoja. Alueelta tuhottiin luonto. Asukkaille luvattiin palauttaa alue virkistyskäyttöön. Maakuntaliitto tai kaupunki ei kehätiesuunnitelmissa missään vaiheessa tuonut julki, että Rälssin alueelle suunnitellaan elinkeinoelämän aluetta. Missään kehätie selvityksissä ei mainittu Rälssin elinkeinoelämän alueesta. Nyt sanotaankin että virkistysaluetta ei tule kehätie reunaan saakka, metsäistä suojavyöhykettä ei tule, luonnonsuojelualueesta Rälssin eteläpuolelle ei kukaan puhu mitään. Rälssin ympäristön, myös Helsingintien varrelle sijoitettu, alueen suunnitelmissa ei huomioida mitenkään liito-orava-alueita eikä myöskään YMn ohjetta liito-oravan huomioonottamiseksi kaavoituksessa. Rälssistä on tärkeä luonnon paikallinen viheryhteys Kukonkosken alueelle. Rälssi pitää virkistysalueena ja luonnonsuojelualue perustaa liito-orava-alueelle, mihin Lahti sen merkkasi.

Vastine

Kaupunkiseutus suunnitelmassa ei ole Rälssin elinkeinoelämän aluetta. Rälssin eteläpuolella vanhan Helsingintien varressa on Lahden kaupungin kaavoittama Syväoan yritysalue, joka näkyy elinkeinoteeman liitekartassa.





Kiitos!