
Lausunto Lahden kaupunkiseutusuunnitelman ja Päijät-Hämeen rakennemallin luonnosvaihtoehtoista

Lahden kaupunkiseutusuunnitelman tarkoituksena on sovittaa yhteen yhdyskuntarakenteen, liikennejärjestelmän ja viherrakenteen kehittämisen periaatteet pitkällä aikavälillä. Suunnitelmalla on mahdollista osoittaa myös lyhyen aikavälin toimenpiteitä.

Kaupunkiseutusuunnitelma ei ole lainvoimainen kaava, mutta se antaa pohjaa kuntien yleiskaavojen laadintatyöhön. Tarkkuustasoltaan kaupunkiseutusuunnitelma on strategisen yleiskaavan ja maakuntakaavan väliltä. Lahden kaupunkiseutusuunnitelman hyväksyy Lahden MAL-kuntien valtuustot ja Päijät-Hämeen rakennemallin Hartolan, Sysmän ja Padasjoen kunnat sekä Päijät-Hämeen maakuntavaltuusto.

Yhdyskuntarakenteessa tarkastellaan kaupunkiseudun asumisen, työpaikkojen, elinkeinojen, palveluiden ja vapaa-ajan alueiden sekä näitä yhdistävien liikenneväylien ja teknisen huollon verkostojen sijoittumista sekä niiden keskinäistä suhdetta.

Liikennejärjestelmien osalta tarkastellaan seudun liikenneväylien ja liikenteen solmukohtien, kuten eri liikennemuotojen (raide- ja ajoneuvoliikenne) terminaalien ja muun liikkumisympäristön (ajoneuvo- ja kevyt liikenne) sekä henkilö- ja tavaraliikenteen muodostamaa kokonaisuutta. Liikennejärjestelmät sisältävät myös pyöräilyn kehittämisen periaatteet.

Viherrakenteen osalta tarkastellaan seudun rakentamattomien ja kasvullisten alueiden ja niiden välisten yhteyksien muodostamaa verkostoa, joka kattaa suojelu- ja virkistysalueet sekä vesialueet sekä sellaiset metsä- ja peltoalueet, joilla on merkitystä alueiden kytkeytyneisyyteen siten, että ekologiset yhteydet, luonnon monimuotoisuus, virkistys ja ilmastotavoitteet voidaan saavuttaa.

Kaupunkiseutusuunnitelmalle ja rakennemallille on asetettu määrällisiä ja laadullisia tavoitteita. Laadulliset tavoitteet koskivat viittä eri teemaa: luonto ja virkistys, väestö ja asuminen, kauppa ja palvelut, elinkeinot ja työpaikat sekä liikenne. Määrällisissä tavoitteissa väestö- ja työpaikkamäärille on laskettu kolme vaihtoehtoa, voimakkaan kasvun vaihtoehto eli XL-vaihtoehto, maltillisen kasvukehityksen vaihtoehto eli M-vaihtoehto sekä tyypistyvän väestön vaihtoehto eli XS-vaihtoehto.

Tavoitteista on työstetty kolme luonnosvaihtoehtoa XS, M ja XL-kehitysvaihtoehdot, joista jokainen vaihtoehto sisältää asumisen, elinkeinon ja liikenteen vaihtoehdot. Viherverkostonvaihto ehto on kaikissa kehitysvaihtoehtoissa sama.

XS-vaihtoehdossa Päijät-Hämeen väkiluku typistyy 12 % ja MAL-alueen väkiluku 10 % nykyisestä vuoteen 2060 mennessä. Väestö, elinkeinot, työpaikat ja palvelut keskittyvät entistä enemmän kaupunkeihin ja palvelukeskuksiin. XS-vaihtoehdossa taajama-aste kohoaa haja-asutusalueiden vakituisten asukkaiden vähetessä ja yhdyskuntarakenteiden tiivistyessä taajamien lievealueilla. XS-vaihtoehdossa Kärkölässä on säilynyt Järvelän aluekeskus.

M-vaihtoehdossa Päijät-Hämeen ja MAL-alueen väkiluvut kasvavat vähintään 4 % nykyisestä vuoteen 2060 mennessä. Kasvava väestö jakautuu tasaisesti taajamiin, haja-asutusalueet säilyvät asuttuina ja taajama-aste pysyy kohtuullisena. Elinvoimaistuvat nykyiset ja uudet paikalliskeskukset ylläpitävät lähiseutujensa palvelutarjontaa kaupunki- ja aluekeskusten ulkopuolella. M-vaihtoehdossa Kärkölässä on Järvelän aluekeskus sekä Lappilan paikalliskeskus. Tämän lisäksi M-vaihtoehdossa on elinvoimainen kyläalue ja kausiasumisen keskittymä Marttilassa.

XL-vaihtoehdossa Päijät-Hämeen ja MAL-alueen väkiluvut kasvavat noin 20 % nykyisestä vuoteen 2060 mennessä. Lahti kasvaa henkilö- ja tavaraliikenteen kansallisena solmukohtana ja tavoitellut tie- ja ratahankkeet Päijät-Hämeessä ovat toteutuneet (Vt 12 välillä Uusikylä-Tillola sekä rautatie välillä Lahti-Heinola-Mikkeli).

MAL-alueen keskuksat kasvavat ja Orimattilan Henna rakentuu kaupunkimaiseksi aluekeskukseksi. XL-vaihtoehdossa Kärkölässä on Järvelän aluekeskus sekä Lappilan paikalliskeskus. Tämän lisäksi M-vaihtoehdossa on elinvoimainen kyläalue ja kausiasumisen keskittymä Marttilassa. Taajamiin rakennetaan laadukkaat jalankulku- ja pyöräilyväylät.

Kärkölän kunta toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Kärkölän kunta on tutkinut lausuntokierroksen vaihtoehdot ja toteaa, että esitetyistä luonnosvaihtoehdoista kannatettavin vaihtoehto on maltillisen kasvun vaihtoehto eli vaihtoehto M. Vaihtoehto mahdollistaa Kärkölän kunnan tavoitteellisen kasvun ja on toteutettavissa.

Kasvavan väestön tulisi sijoittua Kärkölässä pääosin nykyisiin taajama-alueisiin painottuen Järvelän aluekeskukseen. Esitetyissä M – ja XL vaihtoehdoissa on säilytetty Kärkölän nykyiset taajamat: Järvelä, Kärkölän kirkonkylä, Lappila sekä Marttilan kyläalue. Sijoittumista haja-asutusalueille ei ole kuitenkaan tarvetta rajoittaa.

Mikäli väestö supistuu, kuten XS-vaihtoehdossa on esitetty, tulisi väestön sijoittua Järvelän aluekeskuksen alueelle. Väestön sijoittelua Järvelän aluekeskukseen tukee koulun ja palveluiden sekä Koskisen Oy:n sijoittuminen Järvelän aluekeskuksen alueelle.

Lisäksi Järvelän juna-asema mahdollistaa Järvelän aluekeskuksen linkittymisen Lahden keskusta-alueeseen.

Kärkölen elinkeinoelämä keskittyy Järvelän aluekeskuksen alueelle. Esitetyissä luonnosvaihtoehdoissa kasvusuunnat tukevat Kärkölen nykyistä elinkeinorakennetta. Kärkölä toteaa, että elinkeinoelämän kasvusuunnat luonnosvaihtoehdoissa ovat Kärkölen osalta realistiset.

Kärkölässä elinvoiman kehittyminen ja palvelut keskittyvät Järvelän taajamaan. Muissa kylissä tavoitteena olisi kyläkaupan, lounaskahvilan ja postin asiointipalvelut.

Kärkölä on metsä- ja maatalousvaltainen kunta. Erillisten viherverkostojen tunnistamiseen ei ole koettu laajempaa tarvetta.

Kärkölen monimuotoinen luonto osin harjualueella ja pirstoutunut maanomistus takaavat jo sinänsä monipuolisen viherverkoston. Erillisiin viherverkostorajauksiin ei ole tunnistettavissa tarvetta nykyisten jo menossa olevien suojeleuhjelmien lisäksi.

Kärkölen osalta on merkittävää, että liikenteen kehittäminen painottuu sekä ajoneuvo- että rataliikenteen kehittämiseen. Ajoneuvoliikenteen osalta merkittävin hanke on Mt 54 kehittäminen valtatieksi. Junaliikenteen osalta merkittävin on kehittää henkilöliikennettä Lappilasta, Järvelä kautta Herralaan ja siitä Lahteen.

Toimiva henkilöjunaliikenne korvaa merkittävästi autoliikennettä ja tukee myös ilmasto- tavoitteiden saavuttamista. Henkilöjunaliikenne on myös nopea ja toimiva yhteys Kärkölen ja Lahden välillä, joka mahdollistaisi mm. teollisuuden työmatkaliikenteen siirtymisen autosta junaan. Kärkölä pyrkii tulevina vuosina kehittämään kävelyn ja pyöräilyn väyläverkostoa. Kylätien luominen Lappilan–Herralan välille on selvityksessä.

Kärkölen osalta tulisi jatkosuunnittelussa huomioida erityisesti maantiet 295 ja 54, pyöräilyväylät sekä junaliikenteen kehittäminen.

Kärkölen kunnanhallitus

Jakelu