

# Lahden kaupunkiseudun



Rakennemallin tärkeimpänä tavoitteena on ollut löytää kestävä ja toimivan yhdyskuntarakenteen päälinjaukset. Lahden kalasatama.

Kuva: Lahden Seudun Yrityskeskus

**Lahden kaupunkiseudulla on tehty kuntien yhteistä yleiskaavallista suunnittelua jo 1960-luvun lopulta lähtien. Kesäkuussa 2004 valmistui luonnos Lahden kaupunkiseudun rakennemalliksi 2040 käsittävän Asikkalan, Heinolan, Hollolan, Lahden, Nastolan ja Orimattilan alueen.**

**R**akennemallin on tarkoitus antaa lähtökohtia ja suuntaviivoja seudun maakuntaja kuntakaavoitukselle. Rakennemallilla on ratkaistu Lahden kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen pitkän tähtäimen kehittämiseen liittyviä keskeisiä maankäyttökysymyksiä. Tärkeimpänä tavoitteena on ollut löytää kestävä ja toimivan yhdyskuntarakenteen päälinjaukset.

## **Realistinen kasvuun varautuminen**

Lahden kaupunkiseudun logistinen asema Etelä-Suomessa on hyvä ja paranee entisestään, mikä lisää seudun vetovoimaa yritysten ja asukkaiden näkökulmasta. Rakenteilla oleva Kerava–Lahti-oikorata sekä Lahti–Heinola-moottoritie valmistuvat vuonna 2006. Oikoradan myötä matka Lahdesta Helsinkiin taittuu kolmessa vartissa. Muutokset seudun logistisessa asemassa muun kehityksen ohella edellyttävät seudun yhteistä maankäytön suunnitelmallista ohjaamista.

Lahden kaupunkiseudun rakennemallin suunnittelun aikana tutkittiin erilaisia väestönkasvuennusteita ja niiden maankäytöllistä merkitystä seutu-, kunta- ja aluetasolla. Rakennemallin mitoitus perustuu 0,5–1 %:n vuotuisen väestönkasvuun. Myös asumisväljyyden kasvu todettiin rakennemallin mitoituksen kannalta merkittäväksi tekijäksi pitkällä aikavälillä. Asumisväljyyden kasvun on arvioitu vastaavan vajaan 0,5 %:n vuotuisesta väestönkasvusta, mikäli viimeisten 40 vuoden aikana ollut trendi Lahden kaupunkiseudulla jatkuu.

## **Baijerin opintomatkan antia**

Rakennemallityöryhmä teki opintomatkan syyskuussa 2003 Saksan Baijeriin. Opintomatkan tarkoituksena oli vertailla työmenetelmiä ja saada esille näkökantoja vastaavien alueiden kehittämisestä Baijerissa. Paikallisissa suunnitteluprojekteissa huomiota herättivät mm. alueellinen

# rakennemalli

terve itsetunto, luova ja innostava ilmapiiiri, vahvat visiot ja rohkeat projektit, taitava maapolitiikka sekä panostukset kansalaisten aktivoimiseksi ja aidon vuorovaikutuksen saavuttamiseksi suunnitteluprosesseissa.

Suunnitteluhankkeissa on Baijerissa kiinnitetty erityistä huomiota taloudellisten edellytyksien ja alueellisen kilpailukyvyn varmistamiseen kestäväen kehityksen toteuttamisessa. Ingolstadtissa saimme todeta, että maanomistusolot eivät juurikaan vaikuta yleiskaavoitukseen. Ingolstadtissa toimitaan 50/50-periaatteella, jossa kaupunki ostaa puolet asemakaavoitettavasta alueesta ennalta sovittuun, kohtuulliseen hintaan. Menettelyllä pyritään kattamaan infrastruktuurin rakentamisesta aiheutuvat kustannukset. Suomalaiselle perusrakennusoikeudelle ja maanomistajien tasapuoliselle kohtelulle ei löydy suoraa vastinetta baijerilaisessa suunnittelukulttuurissa. Uudet alueet rakennetaan sinne, missä ne voidaan kytkeä olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenneverkkoon mahdollisimman edullisesti.

Rakentaminen Baijerissa on hyvin pientalovaltaista. Pientaloalueet on rakennettu suomalaisen mittapuun mukaan hyvin tiiviisti, suurin osa pientaloista on rakennettu alle 500 m<sup>2</sup>:n tontille useaan kerrokseen. Tästä huolimatta nykyisten taajama-alueiden tiivistäminen koetaan tarpeelliseksi yhdyskuntataloudellista syistä ja toisaalta keskustojen elävöittämiseksi.

## Vaihtoehtoista rakennemalliin

Rakennemallin vaihtoehtojen avulla pyrittiin tutkimaan ennakkoluulottomasti kaupunkiseudun kasvun mahdollisuuksia. Vaihtoehtoja laadittiin kolme. Vaihtoehdossa "Tiiviste" kaupunkiseudun kasvu osoitettiin nykyisen yhdyskuntarakenteen sisälle ja sen välittömään läheisyyteen. Vaihtoehdossa "Kehityskäytävät" kasvu osoitettiin valtakunnallisten kehityskäytävien (rata, valtatie 4 ja 12) läheisyyteen. Vaihtoehdossa "Mansikka- ja markkinapaikat" kasvu osoitettiin kaupunkiseudun ympäristöltään ja sijainniltaan vetovoimaisimmille alueille, mm. liittymäalueille, kyliin ja suurten vesistöjen tuntumaan. Erityyppisten vaihtoehtojen ja niiden arvioitujen vaikutusten perusteella pyrittiin luomaan avointa keskustelua kaupunkiseudun tulevaisuudesta sekä suunnittelun arvopohjasta ja merkityksestä.

Rakennemalli laadittiin lopulta vaihtoehdon "Tiiviste" pohjalta. Keskeisenä suunnitteluperiaatteena pidettiin asetettujen tavoitteiden mukaisesti rakenteen tehokkuutta ja taloudellisuutta sekä olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyödyntämistä. Lisäksi hyödynnettiin kehityskäytävämallia työpaikka-alueiden sijoittamisessa osoittamalla logistisesti parhaat alueet tähän tarkoitukseen. Mansikka- ja markkinapaikkamallin pohjalta haettiin yhdyskuntarakenteen kokonaisuuden kannalta edullisimpia mahdollisuuksia hyödyntää myös alueen

ympäristöllisiä vetovoimatekijöitä mm. osoittamalla elinvoimaisimmat kyläkeskukset kehittämisen painopistealueiksi. Tällä tavoin pyrittiin myös kehittämään seudun asumismuotojen monimuotoisuutta sekä tukemaan maaseudun palvelujen säilymistä.

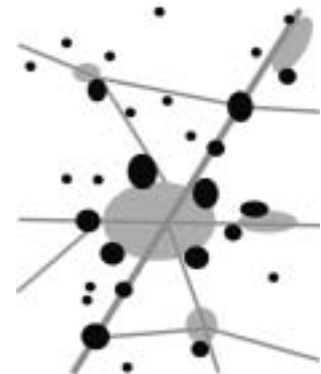
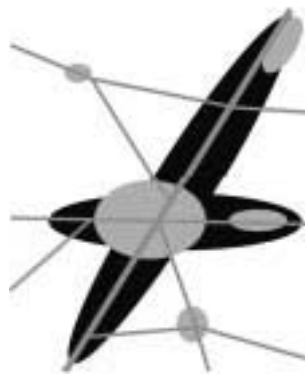
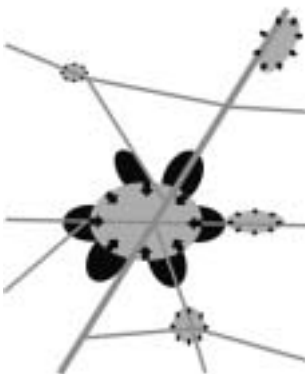
Rakennemallin ja vaihtoehtojen esittämisessä kiinnitettiin erityistä huomiota karttojen selkeyteen ja ymmärrettävyyteen. Kaavakarttoja vaivaa usein informaation suuri määrä ja vaikealukuisuus. Rakennemallikartalla korostuvat keskeiset muutosalueet. Muu olennainen tieto, kuten ympäristölliset reunaehdot, kerättiin omille teemakartoille.

## Rakennemallista toteutukseen

Lahden kaupunkiseudun rakennemallin valmistelusta vastasi yhdyskuntasuunnittelun yhteistyöryhmän asettama rakennemallityöryhmä, jossa olivat edustettuna alueen kunnat ja Päijät-Hämeen liitto. Työhön saatiin EU-rahoitusta. Pääkonsulttina toimi Jaakko Pöyry Infra/Maa ja Vesi Oy ja liikennekonsulttina Strafica Oy.

Työ alkoi tammikuussa 2003 ja päättyi kesäkuussa 2004. Työn hyväksymisestä päättää seutuvaltuusto kuntia kuultuaan. Seutuhallinnon ulkopuolella oleva Heinola päättää rakennemallin hyväksymisestä itse.

Rakennemallissa on esitetty uusien asuin- ja työpaikka-alueiden käyttöönoton vaiheistus. Yhdyskuntarakenteen kannalta hallittu vaiheittain toteuttaminen on tärkeää pitkän toteutumisaajan vuoksi. Rakennemallityössä todetut jatkoselvitystarpeet liittyvät erityisesti seudun elinkeinoelämän ja osaamisen tukemiseen ja kehittämiseen, kaupallisten palvelujen ohjaamiseen ja liikennehankkeisiin. Vaikeimmin ennustettavaksi todettiin kaupan



Pelkistetyt periaatemallit vaihtoehtoista "Tiiviste", "Kehityskäytävät" sekä "Mansikka- ja markkinapaikat".



**Maankäytön muutosalueet vuoteen 2040 mennessä ja kehittämisen painopistealueet.**

rakenteen muuttuminen rakennemallin tavoitevuoteen 2040 mennessä.

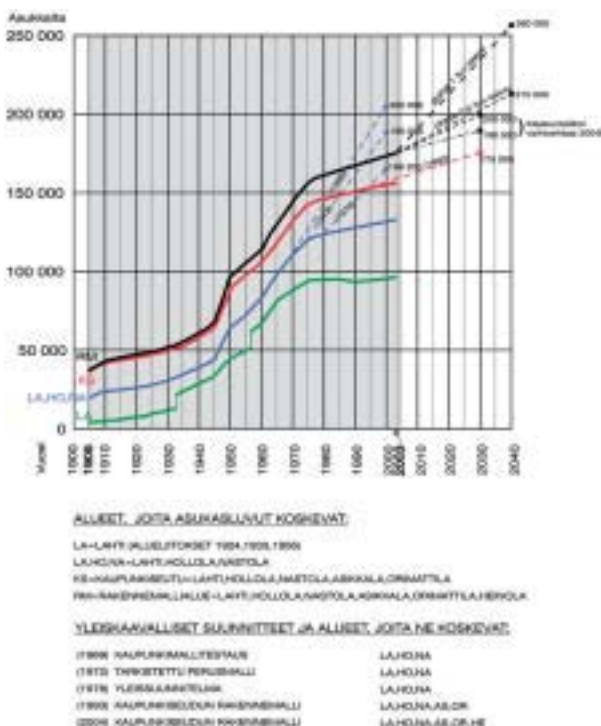
Suunnittelujärjestelmän kehittäminen oli keskeinen osa rakennemallityötä. Tähän kuuluivat suunnittelun sisältöön, prosessiin ja aineistoihin liittyvät kehitystarpeet.

Rakennemallityön pohjaksi kerättiin kuntien ja viranomaisten paikkatietoaineistot, joita hyödynnettiin suunnittelussa monipuolisesti. Paikkatietopohjainen suunnittelu mahdollisti laajojen tietoaineistojen tehokkaan hyödyntämisen. Työn

tuloksena syntyi lähtö- ja suunnittelutie- doista koostuva monipuolinen paikkatietoaineisto, jota voidaan hyödyntää jatkossa kuntien ja maakuntaliiton tarpeisiin.

Rakennemallityön tärkein tulos on yhteistyössä laadittu kuntien ja maakuntaliiton yhteinen näkemys kaupunkiseudun alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen suuntaviivoista ja perusratkaisuista.

**Lisätietoja Lahden kaupunkiseudun rakennemallista: <http://www.lahti.fi/tevi/>.**



**Suunnittelualueen asukasluvun kehitys vuosina 1905–2003 ja suunnitteet eri yleiskaavallisten suunnitelmien mukaan.**

**Kunnat uudistavat toimintatapojaan johtuen huonosta taloudellisesta tilanteesta ja henkilökunnan eläköitymisestä. Vaihtoehdot muodostavat palveluportfolion, joka koostuu oman tuotannon lisäksi kuntayhteistyöstä, ostopalveluista sekä kumppanuudesta yritysten kanssa. Tulevaisuudessa erityisesti ostopalvelujen ja kumppanuuden osuus tulee kasvamaan.**



**K**untaliiton mukaan kuntien kiinteistöomaisuus on 165 milj.m<sup>3</sup>, mikä koostuu julkisista rakennuksista 115 milj.m<sup>3</sup> ja asunnoista 50 milj.m<sup>3</sup>. Kuntien julkisten rakennusten pääoma- ja ylläpitokustannukset ovat 2 mrd euroa vuodessa sekä toimitilapalvelujen vuosittaiset kustannukset noin 900 milj. euroa. Kaupunkien kiinteistöpalveluista määrällisesti merkittävimpiä ovat siivous ja kunnossapito, jotka muodostavat kustannuksista noin puolet.

**Talous kiristyy ja henkilöstö eläköityy**

Kunnat ovat perinteisesti tuottaneet itse suurimman osan palveluistaan. Kuntien talouden kehitykset ovat tiukentuneet,