

YHTEENVETO LIIKENNEJÄRJESTELYJEN VAIHEISTAMISESTA: Y5 LOHJANSOLMUN ASEMANSEUDUN JA LEHMIJÄRVI-PULLI MAASEUTUALUEIDEN OSAYLEISKAAVA (20.4.2020, tark. 30.4.2020/tle)

Y5 Lohjansolmun asemanseudun ja Lehmijärvi-Pulli maaseutualueiden osayleiskaavan laatimiseen liittyvässä epävirallisessa työneuvottelussa (ELY, Väylä, Uudenmaan liitto, Lohja) 12.3.2020 sovittiin, että kaupunki laatii liikennejärjestelyjen vaiheistamisesta yhteenvedon.

ELY edellytti osayleiskaavasta antamassaan lausunnossa 3.2.2020 seuraavaa:

”Osayleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee laatia tarkennettu kaavio alueen vaiheittain toteuttamisen edellyttämistä liikennejärjestelyistä riskianalyyseineen ja kaavataloustarkasteluineen. Tähän liittyen tulee laatia laajempi kuvaus ja kehittämissuunnitelma koko Lohjan laajentuvan keskustajaman liikennejärjestelyistä käsittäen paikallinen ja pitkän matkan liikenne vaihtoehtoineen. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota turvallisiin ja toimiviin joukkoliikenne- ja kevytliikennejärjestelyihin.

Suunnittelutyön tavoitteena tulee olla uuden taajamanosan sitominen nykyiseen taajamarakenteeseen. Osayleiskaavaan tulee tehdä ajoitusmääräys koskien kaikkia liikennesuunnitelmassa esitettyjä liikennejärjestelyjen kehittämistoimenpiteitä.”

Suunnitelmat ja selvitykset:

Y5 Lohjansolmun asemanseudun ja Lehmijärvi-Pulli maaseutualueiden osayleiskaavoitukseen liittyvät selvitykset:

- Lohjansolmun asemanseudun ja Lehmijärvi-Pulli maaseutualueiden osayleiskaava, Liikennesuunnitelma 16.10.2019 (Lohjan kaupunki, Sitowise)
- Kaavataloustarkastelu, Uusi kaupunginosa Y5 / Lohjansolmun asemanseutu 17.3.2020 (Lohjan kaupunki, Afry Finland Oy)
- Lohjan rautatieaseman liityntäliikenteen hiilidioksidipäästöt vuonna 2030 (Diplomityö, Tampereen yliopisto/Essi Nousiainen 12/2019)

Espoo-Salo –oikorata hankkeen suunnitelmat ja selvitykset:

- Espoo-Salo –oikoradan yleissuunnitelmaluonnokset 18.10.2019 (Väylä, Sitowise) (sisältää tieliikenteen järjestelyt)
- Valtatien 1 Lempolan eritasoliittymä, Toimivuustarkastelut 11.12.2019 (Väylä, Sitowise)
- Helsinki-Turku –käytävän junaliikenteen matkustusennusteet ja liikennöintimallien vertailu (luonnos xx/2020, Väylä)

Muut liikenneselvitykset ja suunnitelmat:

- Lohjan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2019 (Lohjan kaupunki, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Sitowise)
- Pyöräilyn edistämisohjelma, Lohjasta Suomen paras pyöräilykaupunki 3/2019 (Valpastin Oy, Lohjan kaupunki)
- Lohjan joukkoliikenteen visio 17.5.2017(Sito Oy)
- Lohjan joukkoliikenteen kehittämissuunnitelma 2018-2028, raporttiluonnos 23.4.2018 (Sitowise)
- Lohjan liikenneturvallisuuksuunnitelma (2016)
- Lempolan kauppapuiston kehittäminen, asemakaava ja asemakaavamuutoksen L65 liikenneselvitys 20.12.2019 (Sitowise)
- Lohjan taajamaosayleiskaava (2016)

Yhteenvedon sisältö:

ASEMAKAAVOITETTAVAN ALUEEN TOTEUTTAMISEN EDELLYTTÄMÄT LIIKENNEJÄRJESTELYT

Kaavataloustarkastelu - osayleiskaavan toteutuksen vaiheistaminen

E18 Lempolan liittymän sisääntulotien ja vt 25 kiertoliittymä

E18 uudet liittymät: Lehmijärventie ja Saukkolantie

LOHJANSOLMUN ASEMANSEUDUN SISÄINEN LIIKENNEVERKKO JA LIITTYMINEN MUUHUN LIIKENNEVERKKOON

Joukkoliikenne

Jalankulku ja pyöräily

Henkilöautoliikenne

Tavaraliikenteen kuljetuskäytävät ja logistiikka

LOHJAN KESKUSTAAJAMAN / TAAJAMAOSAYLEISKAAVAN ALUEEN LIIKENNEJÄRJESTELYT – KUVAUS JA KEHITTÄMISTOIMENPITEET

Taajamaosayleiskaavan (2016) liikennejärjestelmä

Keskustaaajan liikennejärjestelmän kehittämistarpeet ja –toimenpiteet

**Kaupungin liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden vaiheistaminen Lohjan
liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2019)**

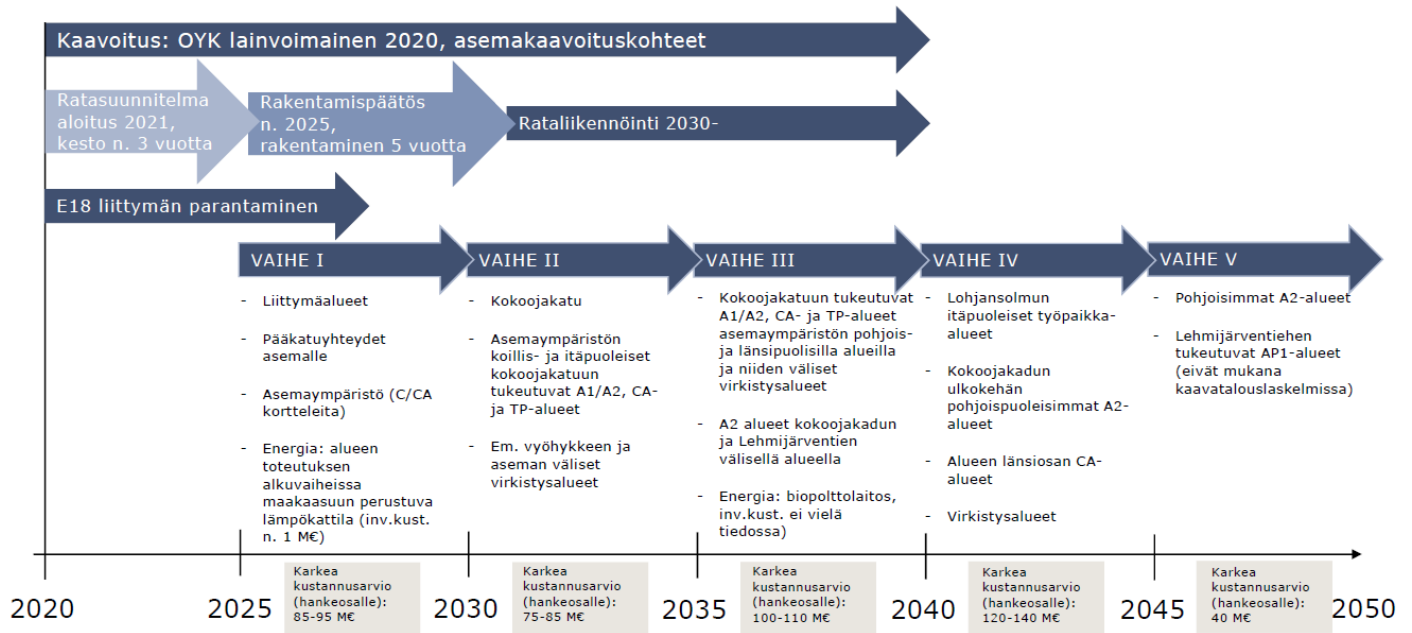
ASEMAKAAVOITETTAVAKSI TARKOITETTUIEN ALUEIDEN VAIHEISTAMISEEN LIITTYVÄT ALUSTAVAT KAAVAMÄÄRÄYKSET OSAYLEISKAVAEHDOTUKSEEN

ASEMAKAAVOITETTAVAN ALUEEN TOTEUTTAMISEN EDELLYTTÄMÄT LIIKENNEJÄRJESTELYT

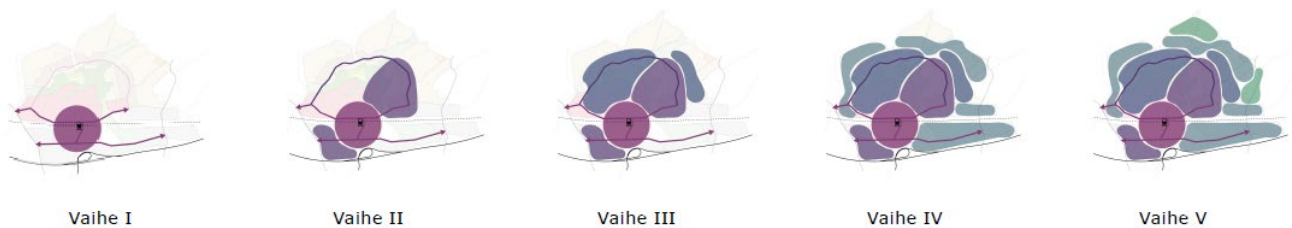
Kaavataloustarkastelu - osayleiskaavan toteutuksen vaiheistaminen

Kaavio ja kuva: Osayleiskaavaluonnokseen perustuvaan kaavataloustarkasteluun sisältyvä arvio vaiheistuksesta (Afrý Finland Oy, 17.3.2020). Karkeat kustannusarviot sisältävät kaupungin toimenpiteitä.

6. Vaiheistus (optimistinen skenaario)



Maankäytön alueellinen vaiheistus:



E18 Lempolan liittymän sisääntulotien ja vt 25 kiertoliittymä

Riskit ilman parannustoimenpiteitä

Tilanne n. 2030, jossa Lohjansolmu olisi jo lähtenyt rakentumaan

Kun liikenneverkolle on lisätty 20 % Lohjansolmun alueen lasketusta liikennetuotoksesta sekä 90 % muusta liikenteestä (muu liikenne: v. 2035 ennuste + Lempolan kauppapuiston matkatuotos) IHT:n keskinopeuksilla:

- Vt 25:n kaksikaistaisen kiertoliittymän pääsuunnat vetävät, mutta niiden suuret liikennevirrat katkaisevat Saukkolantietä lännestä ja Lohjanharjuntietä idästä saapuvan liikenteen voimakkaasti. Liittymän palvelutasot Saukkolantieltä ja idästä Lohjanharjuntieltä vaihtelevat välttävästään erittäin huonoon.
- Liikenne jonoutuu kiertoliittymästä pahasti idän suuntaan, tukkien Lempolan kauppapuiston eteläpuolen kiertoliittymän, mikä puolestaan aiheuttaa muillekin suunnille ongelmia. Kiertoliittymästä aiheutuvat jonon hättävähäikutukset ylettyvät käytännössä jopa Lehmijärventielle kauppapuistosta pohjoiseen. Kiertoliittymän sivusuuntien viiveet ovat suuria, kauppapuistosta ulos jonotus voi kestää useita minuuhteja.

Parannustoimenpiteet

Osayleiskaavaa varten laaditussa liikennesuunnitelmassa (Sitowise 16.10.2019) Lohjansolmun liikennetuotoksen kuvaamiseksi jouduttiin tekemään huomattavia parannuksia nykyiseen katuverkkoon, jotta simulaatiot täydellä liikenne-ennusteella saatiin tehtyä:

- 1) Lempolan kauppapuiston eteläisen liittymän kehittäminen turboliittymäksi ja Lohjanharjuntien kaksikaistaistaminen Lehmijärventielle asti
- 2) Saukkolantie-Lempolantie liittymän kehittäminen turboliittymäksi
- 3) Lehmijärventien liittymille kääntymiskaistat
- 4) Uuden yhdystien rakentaminen vt 25:n ali Saukkolantieltä (Lehmijärventien suuntaan)

Osayleiskaavan liikennesuunnitelmassa on esitetty yksi ratkaisuvaihtoehto vt 25:n uudesta eritasoliittymästä. Esitetyllä liittymätyypillä saatiin kaikki suunnat toimimaan riittäväällä palvelutasolla iltahuipputunnin aikana, mutta ratkaisu voi olla toisenlainenkin. Ratkaisun toteuttamiskelpoisuutta ei muutoin tutkittu.

Eritasoliittymän toteuttaminen tulee tarpeelliseksi arviolta vuonna 2035 tai kun uuden asemanseudun alueesta olisi toteutunut 20%.

Kiertoliittymän toimivuutta voitaisiin parantaa ja sen elinkaarta pidentää toteuttamalla ensimmäisessä vaiheessa uusi ajoneuvoliikenteen yhteys vt 25:n ali kiertoliittymän pohjoispuolelle Saukkolantien ja Lempolan kauppapuiston välille palvelemaan ensisijaisesti Saukkolantien varren tulevia työpaikka-alueita ja yhteyttä Saukkolantieltä Lempolan kauppapuistoon.



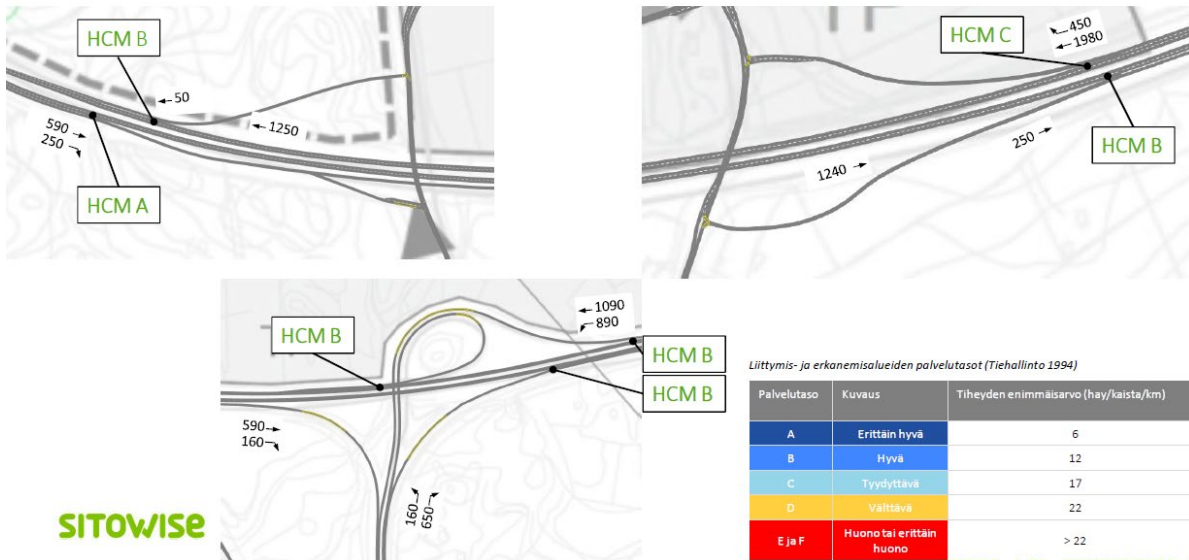
Kuva: Ote osayleiskaavan liikennesuunnitelmasta (Sitowise 2019).

E18 uudet liittymät: Lehmijärventie ja Saukkolantie

Espoo-Salo oikoradan kustannuksissa on otettu huomioon samanaikaisesti rakennettavat tiejärjestelyt, joihin kuuluvat mm. Lempolan uudet rampit. Oletuksena on, että rampit rakentuvat oikoradan yhteydessä.

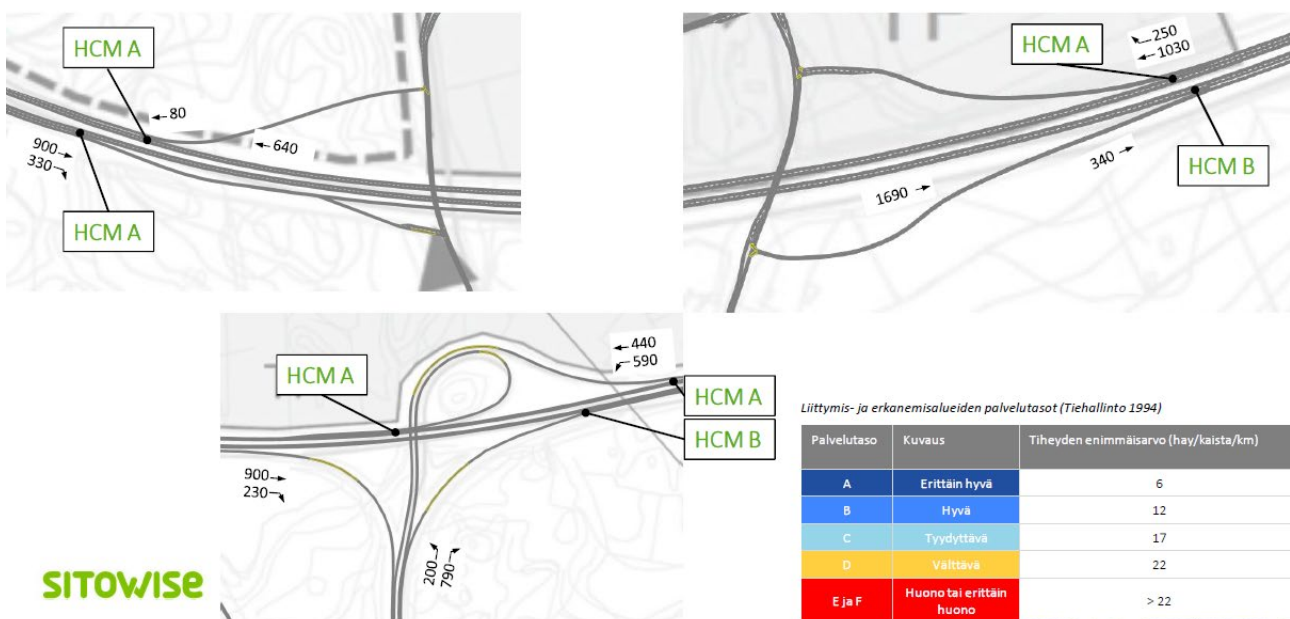
Tarkasteltujen liittymien toimivuus on hyvä esitetyillä kaistajärjestelyillä ja liikennemäärillä. Suurin kuormitus on Lehmijärventien ja Helsingin suunnasta saapuvan valtatie 1 rampin liittymässä – rampin toimivuuden varmistamiseksi tarvitaan kääntymiskaista rampilta vasemmalle Lohjan keskustan suuntaan. Muissa tarkastelluissa liittymissä ei ole merkittäviä toimivuusongelmia edes ilman kääntymiskaistoja. Kuitenkin, liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden kannalta olisi suositeltavaa rakentaa myös muihin ramppiliittymiin vasemmalle kääntyville virroille edes lyhyet, kahden auton mittaiset kääntymiskaistat, joiden myötä suoraan liittymän läpi kulkeva liikenne pääsisi kulkemaan liittymäalueen läpi esteettä. (Sitowise 12/2019)

Liittymis- ja erkanemisalueiden palvelutasot, IHT 2030



Kuva: Vt 1 Lempolan eritasoliittymä, toimivuustarkastelut 11.12.2019 (Väylä, Sitowise).

Liittymis- ja erkanemisalueiden palvelutasot, AHT 2030



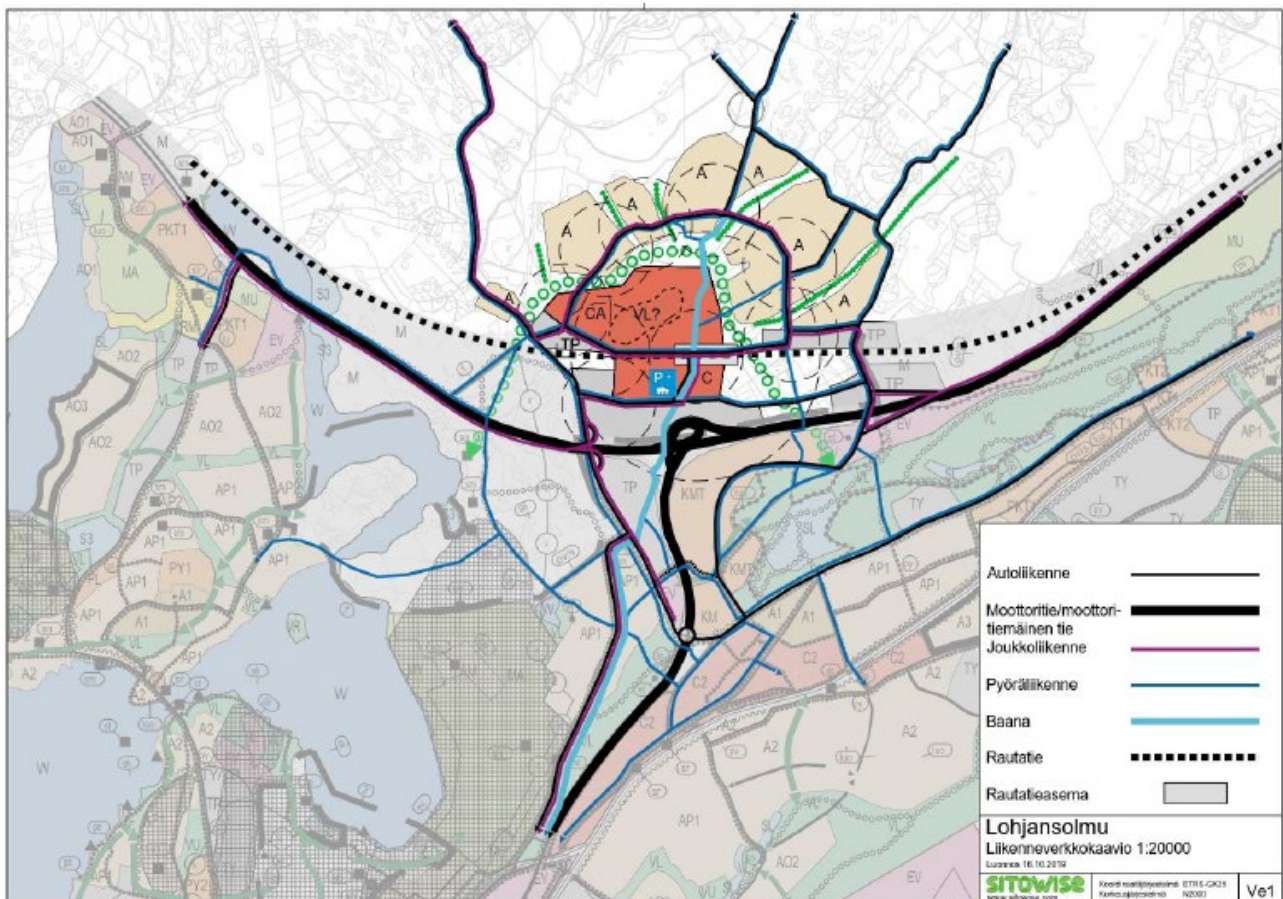
Kuva: Vt 1 Lempolan eritasoliittymä, toimivuustarkastelut 11.12.2019 (Väylä, Sitowise).

LOHJANSOLMUN ASEMANSEUDUN SISÄINEN LIIKENNEVERKKO JA LIITTYMINEN MUUHUN LIIKENNEVERKKOON

Katuverkon suunnittelun lähtökohtana on edistää kestävien kulkumuotojen käyttöä ja vähentää siten yksityisauton tarvetta. Tavoitteena on, että alueelle saadaan luotua mahdollisimman houkuttelevat joukkoliikenteen yhteydet sekä pyöräily-yhteydet, jotka palvelevat mahdollisimman laajaa joukkoa alueen asukkaista. Asemalla tulee varautua merkittävään liityntäpysäköintiin muilta alueilta suuntautuvalla liikenteellä.

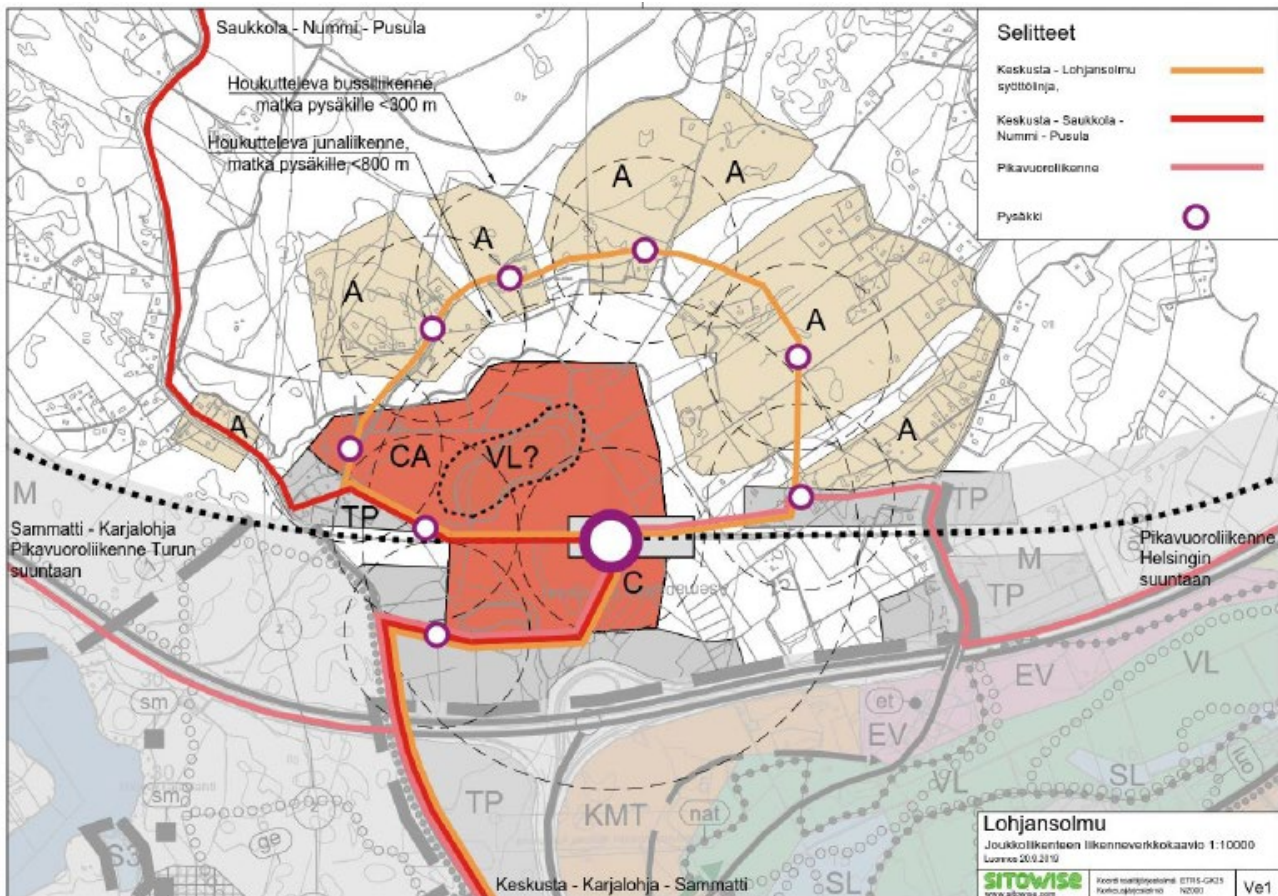
Lohjansolmun asemanseudun alueen sisäisessä katuverkossa ei havaita ennustetuilla liikennemäärillä merkittäviä ruuhkautumisia tai toimivuusongelmia. Alueen Kehäkadun Saukkolantiehen ja Lehmijärventiehen kytkevissä liittymissä syntyy ruuhka-aikoina lyhyitä jonoja, mutta liittymät toimivat kiertoliittyminä vähintään tyydyttävällä tasolla. Alueen muut liittymät toimivat hyvin.

Alueen katujen rakennettavuutta on alustavasti tutkittu osayleiskaavatasoisessa rakennettavuusselvityksessä.



Kuva: Lohjansolmun liikenneverkko-kaavio (Situwise 16.10.2019), huom. moottoritien uusien ramppien suunnittelu tarkentunut loppuvuodesta 2019 ESA-oikoradan yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä. Kuvassa "baana" kuvaa pyöräliikenteen nopeaa runkoyhteyttä.

Joukkoliikenne



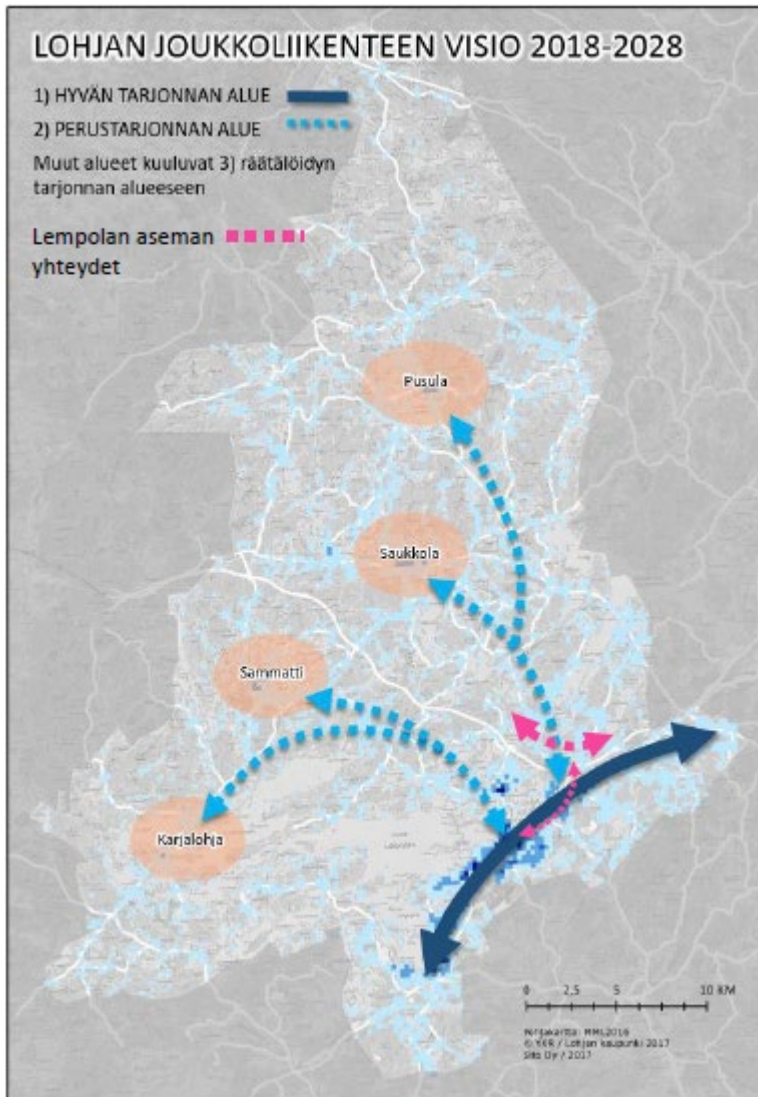
Kuva: Joukkoliikenteen liikenneverkkokaavio (Sitowise 2019).

Asema tulee muodostamaan uuden joukkoliikenteen solmun, joka tarjoaa nopean yhteyden pääkaupunkiseudun ja Turun suuntaan.

Junaliikenteen käyttö laajemmin Lohjan kaupungin alueella edellyttää laadukkaan ja hyvän palvelutason syöttöliikenteen (kaupunkibussi) toteuttamista Lohjan keskustan ja aseman välille heti aseman toteutuessa.

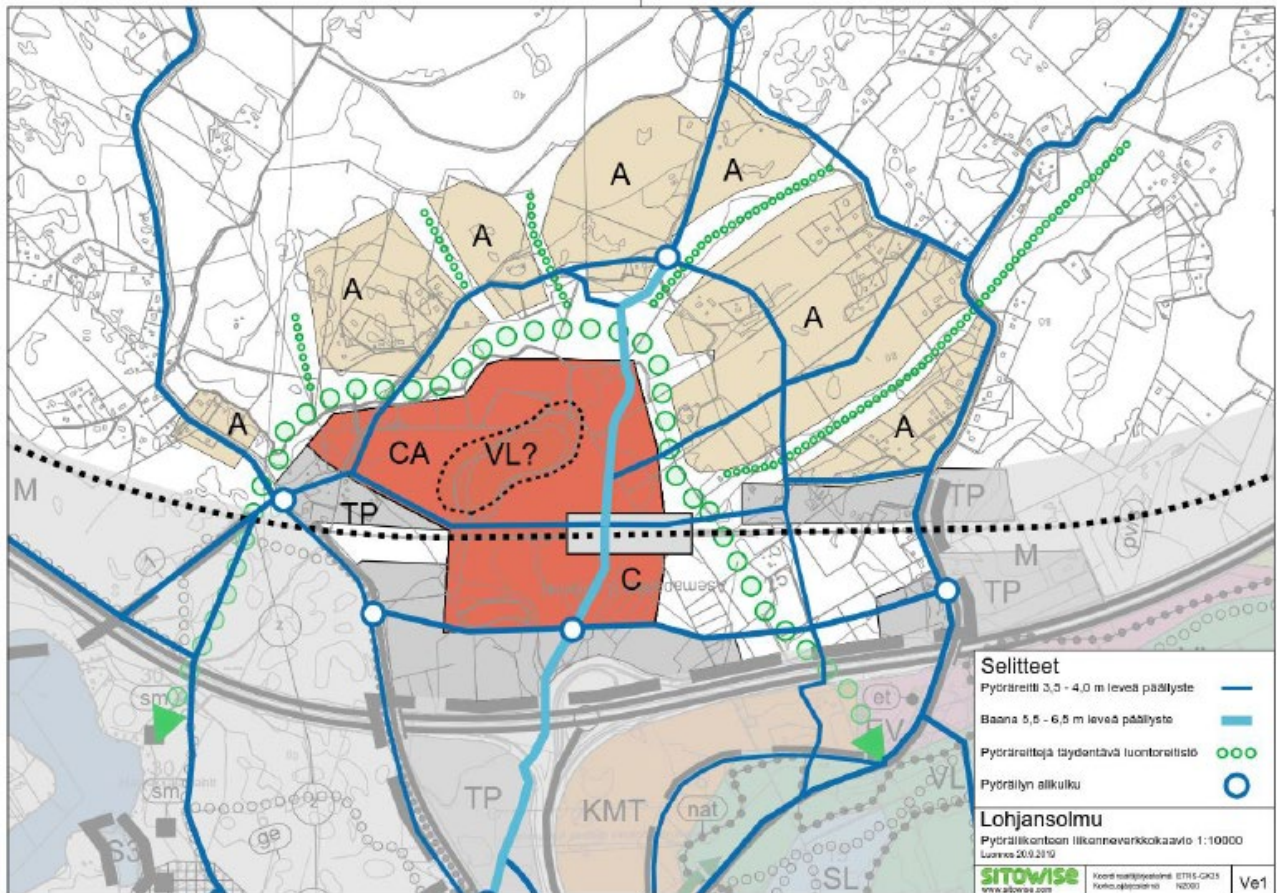
Alueen sisäisen joukkoliikennepainotteisen kehäkadun on alustavassa osayleiskaavan vaiheistuksessa (vaiheet 1-5) arvioitu rakentuvan toisessa vaiheessa, mutta joukkoliikenteen kannattavuuteen ja alkamisen myöhentymiseen kehäkadulla voi vaikuttaa yhteyden varrelle rakentuvien asuinalueiden toteutumisaikataulut. Toisaalta joukkoliikennepainotteisen kehäkadun ympäristöstä pyöräily ja kävely kohtuullisine etäisyyksineen asemalle voivat olla myös kilpailukykyisiä liityntämuotoja joukkoliikenteeseen liittymiseen myös asemalta.

Valtatien 1 suuntainen joukkoliikenne ei pysähdy nykyisellään Lempolassa. Raideliikenne ja valtatie 1 bussiliikenne ovat rinnakkaista liikennettä, joten vaihto ei todennäköisesti ole matkustajalle houkuttelevaa ja taloudellisesti edullista erilaisten lipputuotteiden takia. Suunnitelmassa esitetyt valtatie 1 uudet eritasoliittymät tarjoavat kuitenkin tulevaisuudessa tarkastelumahdollisuuden myös pikavuoroliikenteen linjaamiselle uuden aseman kautta.



Kuva: Lohjan joukkoliikenteen visio 2018-2028, johon on lisätty uuden aseman yhteydet Turun ja Helsingin suuntiin sekä Lohjan keskustaan.

Jalankulku ja pyöräily



Kuva: Pyöräiliikenteen liikenneverkkokaavio.

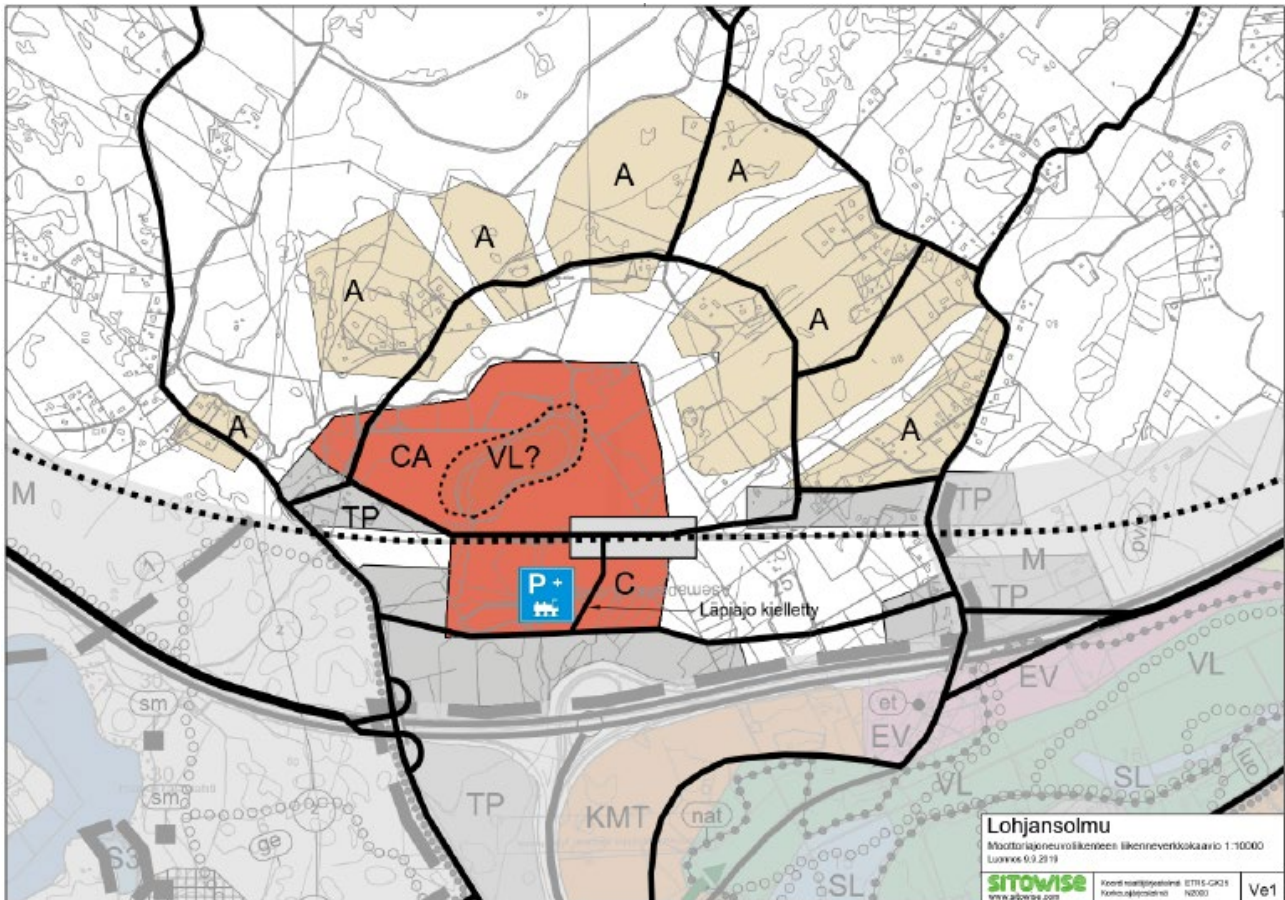
Lohjansolmun asemanseudun pääpyöräreitien tavoitteena on luoda mahdollisimman suoria, sujuvia ja turvallisia säteittäisiä pyöräily-yhteyksiä alueen läpi ja eri osa-alueilta asemalle ja Lohjan keskustan sekä Lempolan kauppapuiston suuntiin. Viikkaimpien pyörävylien ja kokoojakatujen risteyskohtiin on osoitettu alikulkuja.

Alueen sisäisessä liikenteessä pyöräilylle on suunniteltu mahdollisimman suorat ja sujuvat yhteydet eri osa-alueiden välille sekä eri alueilta asemalle. Käytännössä tämä tarkoittaa pyöräiliikenteen erottelua muista liikennemuodoista ja mahdollisimman pientä määrää liittymiä tai katuylityksiä (suojateitä). Osa-alueiden sisäinen katuverkko sekä puistomaiset yhteydet tarjoavat kattavan pyöräilyn lähiverkon, jonka kautta eri osa-alueet kytkeytyvät toisiinsa ja pääreitteihin.

Asemalla tulee panostaa pyöräilyn liityntäpysäköintiin ja varautua n. 1 000 pyöräpysäköintipaikkaan. Lohjan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on linjattu liityntäpysäköintialueiden toteuttamisesta niin, että pyörille tarkoitetut pysäköintipaikat ovat lähimpänä asemaa.

Pyöräilyn nykyisen kulkutapaosuuden kasvattaminen edellyttää laadukkaita, sujuvia yhteyksiä sekä hyviä pyöräpysäköintimahdollisuuksia heti aseman toteutuessa (uuden nopean pyöräilyn runkoyhteyden rakentamista, joka osittain tarkoittaa Lempolantien nykyisen yhdistetyn jalankulun ja pyöräilyn väylän parantamista).

Henkilöautoliikenne



Kuva: Moottoriajoneuvoliikenteen liikenneverkko-kaavio.

Alueen sisäinen autoliikenne ohjataan katuverkolla kulkemaan kehämäisesti tiiviimmän keskustan ympärillä.

Kehämäinen yhteys tarjoaa sujuvat ja turvalliset autoliikenteen yhteydet alueen sisällä eri osa-alueiden välillä sekä alueelta ulos.

Kehäkadulta on säteittäisiä yhteyksiä asemanseudun tiiveimpään keskusta-alueeseen.

Kaikki osa-alueet ovat saavutettavissa autolla, mutta suoria yhteyksiä alueille ei ole, vaan suorimmat ja nopeimmat yhteydet osoitetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteyksinä näiden houkuttelevuuden ja kilpailukyvyn parantamiseksi.

Yhteydet alueelta Lohjan keskustaan ja Lempolaan toteutetaan kehäkadulta Saukkolantien ja Lehmijärventien kautta.

Kaksi eri yhteyttä mahdollistaa liikenteen jakautumisen ja katuverkon ja liittymien mahdollisimman sujuvan toimivuuden.

Alue osoitetaan kytkettäväksi Helsinki-Turku-moottoritiehen uusien suuntaisliittymien kautta.

Eritasoliittymät tarjoavat autoliikenteelle yhteyden moottoritiele sekä Helsingin että Turun suuntaan. Tämä keventää liikennettä Lempolan kiertoliittymässä, kun moottoritiele suuntautuvan liikenteen ei tarvitse kulkea sitä kautta.

Lempolan kiertoliittymä on jo nykytilanteessa kuormittunut johtuen vt25 suuntaisen liikenteen suuresta määrästä. Lempolan kauppapuiston ja Lohjansolmun lisääntyvä liikenne kuormittaa kiertoliittymää ja se tulee muuttua eritasoliittymäksi arviolta vuoden 2030 tienoilla, kun Lempolan liikenne lisääntyy ja Lohjansolmun rakentuminen alkaa.

Ennen eritasoliittymän toteuttamista uusi katuyhteys vt25:n ali Saukkolantieltä Lempolan kauppapuistoon voisi keventää kiertoliittymän kuormitusta ja mahdollistaa liittymähaarojen liikennemäärien tasaantumisen.

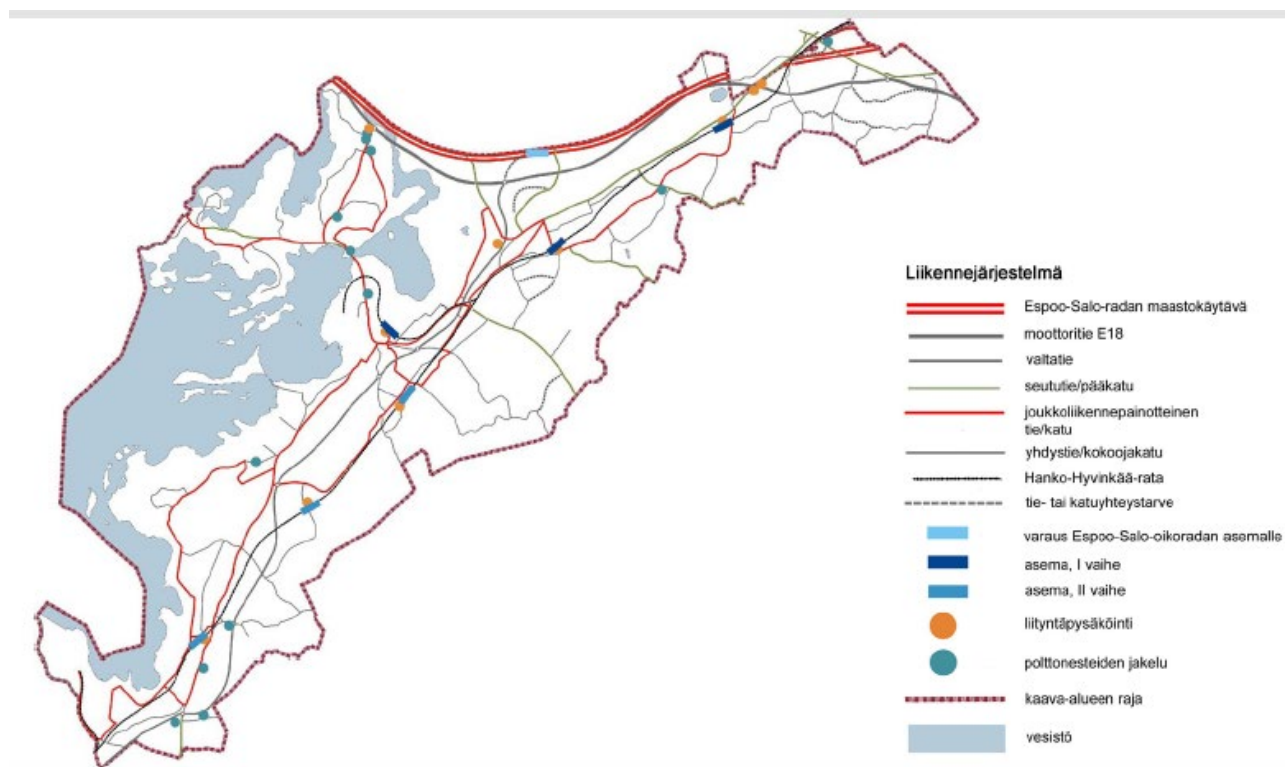
Tavaraliikenteen kuljetuskäytävät ja logistiikka

Asetuksen maanteiden ja rautateiden pääväylistä mukaisesti Lohjalla valtatie kuuluvat maanteiden pääväylien palvelutasoluokkaan I. Merkittäviä kuljetusreittejä ovat myös alueen rautatiet. Lohjan läpi kulkee Hanko – Hyvinkää rata, joka on tällä hetkellä pääasiassa tavarakuljetusten käytössä, tulevaisuudessa Lohjan kuljetustarpeita voi palvella myös Espoo – Salo -oikorata.

Logistisesti merkittävimmät keskittymät Lohjalla sijoittuvat nykyisen radan sekä valtateiden liittymien läheisyyteen.

LOHJAN KESKUSTAAJAMAN / TAAJAMAOSAYLEISKAAVAN ALUEEN LIIKENNEJÄRJESTELYT – KUVAUS JA KEHITTÄMISTOIMENPITEET

Taajamaosayleiskaavan (2016) liikennejärjestelmä



Kuva. Ote taajamaosayleiskaavan selostuksesta (2016), liikennejärjestelmä.

Raideliikenne

Espoo - Salo -oikoradalle (ESA) on osoitettu yksi 100 m leveä maastokäytävä E18 moottoritien pohjoispuolelle. Taajamajunaliikenteen oletettiin ensisijaisesti käyttävän tulevaisuudessa nykyistä Hanko - Hyvinkää -rataa yhdistyen siihen Nummenkylässä. Radalle on varattu asemapaikat Muijalaan, Perttilään ja keskustaan Väinämöisenkadulle. Tulevaisuuden ohjeellisina varauksina on huomioitu asemapaikat myös Keski-Lohjalla, Tynninharjulla ja Virkkalassa.

Hanko - Hyvinkää -radan sähköistämisestä on tehty selvitys. Radan sähköistäminen sisältyy liikennepoliittisen selonteon hankkeisiin.

Katu- ja tieverkon ja radan risteämiset on osoitettu eri tasossa lukuun ottamatta pääradalta erkanevia teollisuusraiteita.

Joukkoliikenne

Taajamaosayleiskaavassa osoitetaan kaupungin sisäistä joukkoliikennettä tukeva joukkoliikennepainotteinen katu/tie, joka ulottuu koko taajamanauhan alueelle.

Tie- ja katuverkko

Tie- ja katuverkko on pääosin tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelman 2007 periaatteiden mukainen. Verkossa on kuitenkin tuotu enemmän esiin joukkoliikenteen tilatarpeet ja osoitettu koko taajama-alueen kattava joukkoliikennepainotteinen yhteys, jonka suunnittelussa ja rakentamisessa joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen tarpeet asetetaan etusijalle.

Muuten tieverkon rungon muodostavat moottoritie E18/valtatie1 ja valtatie 25/kehäV. Seudullisia teitä ovat maantiet 110 (vanha Turuntie), 112 (Inkooseen) ja 116 (Siuntioon). Yhdystieitä ovat mm. tiet Saukkolaan ja Sammattiin. Valtatien 25/kehäV kaakkoispuolelle muodostuu yhtenäinen rinnakaistie/joukkoliikennepainotteinen yhteys Tynninharjun liittymästä Muijalaan saakka. Liikenne-ennuste päivitettiin kaavaehdotusta varten (Lohjan liikenne-ennusteen päivitys 2035, Muistio 7.3.2011, Linea Konsultit Oy). Tarkastelu tehtiin maksimikasvulla ongelmakohtien havaitsemiseksi. Merkittävimmät erot aiempiin laskelmiin ovat Ventelän ja Muijalan alueiden asukas- ja työpaikkamäärien kasvut, mikä johtaa liikennemäärän nousuun sekä katu- että maantieverkolla. Kasvusta johtuen Lohjanharjuntien tasoliittymät (Puruskorventie, Muijalantie ja Muijalannummentie) kaipaavat parantamistoimenpiteitä ennustetilanteessa. Myös Lohjanharjuntien kaistakapasiteettia tulisi lisätä.

Kevyt liikenne

Kaavassa on osoitettu kevyen liikenteen pääreitit. Päähuomio reittien osoittamisessa on palvelujen saavutettavuus, liikkuminen eri alueiden välillä sekä virkistysalueiden saavutettavuus.

Kevyen liikenteen alueet kehittyvät osoitetuilla keskustatoimintojen alueilla (C1, C2).

Tie- ja katuverkon keskeiset kehittämistarpeet ovat:

- Valtatien 25/kehäV sujuvuus, turvallisuus ja ympäristönäkökohdat, rinnakkaiskadut ja Gunnarlankadun jatkaminen sekä katuverkon jatkuvuus Ventelän-Perttilän-Muijalan alueella.

- Virkkalan tie- ja katujärjestelyt, uudet yhteydet ja eritasojärjestelyt

- Lohjan keskustan liikenneverkko, jossa korostuu kävely, pyöräily, joukkoliikenne ja pysäköinti. Reitti Virkkalasta keskustan kautta Muijalaan sopii pyöräilyn laatukäytäväksi.

Virkkala-Lohja-Muijala-Helsinki on linja-autoliikenteen runkoyhteys, jonka vuorotarjonta on kilpailutasoa. Paikallisliikenteeseen luodaan houkutteleva vuorotarjonta siten, että taajaman eri osista on suorat ja nopeat syöttölinjat linja-autoasemalle.

Keskustaajaman liikennejärjestelmän kehittämistarpeet ja –toimenpiteet

Lohjansolmun asemanseudulle muodostuu keskustan ohelle uusi liikenteen solmukohta, jossa matkojen ketjutuksen toimivuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Raideliikenne

- Espoo-Salo oikoradan aseman sijainnin tarkentaminen Väylän yleissuunnitelmaluonnoksen (18.10.2019) mukaiseksi ja aseman edellyttämän liityntäpysäköinnin järjestäminen (Y5 osayleiskaavan liikennesuunnitelmassa arvioitu liityntäpysäköintitarve n. 500-700 ajoneuvolle ja 1000 pyörälle)

Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn yhteydet

- Nopea joukkoliikenneyhteys keskustan ja Lohjansolmun välille ratayhteyden käytön vahvistamiseksi, yhteys palvelee samalla uuden maankäytön asukkaiden liikkumista Lohjan keskustan suuntaan:
taajamaosayleiskaavan mukaisen joukkoliikennepainotteisen yhteyden jatkaminen Lempolantien ja Saukkolantien risteyksestä asemalle (yhteydet keskustan suunnasta Saukkolantielle: Lempolantie, Lohjanharjuntie)
- Yhtenä toimenpiteenä joukkoliikennevision jalkauttamiseksi on yhtenäisen Lohja–Nummi/Saukkola-Pusula -pääreitien muodostaminen. Pääreitti Lohjan keskustasta kulkee valtatie 25 kautta maantielle 1090 ja siitä edelleen Pusulaan. Pääreitti tarjoaa tulevaisuudessa yhteyden asemalle Lohjan pohjoisosista.
- Junaliikenne vähentäisi todennäköisesti merkittävästi linja-automatkestusta Helsinkiin. Suoralle bussiliikenteelle Lohjalta Helsinkiin jäisi todennäköisesti yhä tarve tiheimmän pysäkkiverkoston ja osin eri reitin takia, mutta selvästi pienemmällä tarjonnalla. Liityntäliikenne Lohjan ja Vihti-Nummelan eri alueilta uusille rautatieasemille ja linja-autoliikenteen kehittäminen junaliikenteeseen tukeutuen voivat luoda uutta linja-autoliikenteen markkinaa. (Helsinki-Turku –käytävän junaliikenteen matkustusennusteet ja liikennöintimallien vertailu, luonnos xx/2020 Väylä)
- Lohjansolmun asemanseudun pyöräilyn pääverkon keskeisenä yhteytenä on pyöräliikenteen nopea runkoyhteys, joka kulkee keskeisesti Lohjansolmun alueen läpi aseman kautta ja tarjoaa nopean ja suoran pyöräily-yhteyden Lohjansolmusta Lohjan keskustan suuntaan sekä Lohjan nauhataajamasta Lohjansolmun asemalle.
- Jalankulun ja pyöräilyn toimivuuden ja turvallisuuden edistäminen tarkoittaa käytännössä mm. pyöräliikenteen erottelua muista liikennemuodoista ja mahdollisimman pientä määrää liittymiä tai katuylityksiä (suojateitä). Saukkolantien poikki esitetyn kulkevan runkoyhteyden sujuvuutta edistää alikulkuratkaisu.
- Pyöräilyn ja jalankulun yhteyden kehittäminen asemanseudulta laajentuvan Lempolan kauppapuiston alueen palveluihin myös aseman itäpuolelta (Lehmijärventie tai erillinen myös virkistyskäyttöä palveleva moottoritien ja radan alikulkua edellyttävä yhteystarve)
- Kaupungille on laadittu pyöräilyn edistämishjelma (2019), jossa on esitetty tavoitteina 1) pyöräilyn infran parantaminen, 2) pyöräilyn lisääminen arkimatkailuun, 3) pyörämatkailu sekä 4) harrastepyöräilyn edistäminen sekä toimenpiteitä tavoitteisiin pääsemiseksi. Yhtenä keskeisenä infran parantamistoimenpiteenä pyöräilyverkoston jatkuvuuden kannalta on tunnistettu keskustan pyöräily-yhteyksien sujuvuuden parantamiseen tähtäävät toimenpiteet.

Tie- ja katuverkko

- Uudet moottoriteliittymät asemanseudulle (Saukkolantie, Lehmijärventie) ESA-radan suunnittelun ja toteutuksen yhteydessä
- Uuden kaupunginosan sisäinen katuverkko: yleissuunnitelman laatiminen
- Edistetään valtatie 25 sujuvuuden ja turvallisuuden parantamista: valtatiehen 25 liittyvien teiden ja katujen liittymien kehittäminen on tärkeää taajamanauhan alueella merkittävien suurten työpaikka-alueiden saavutettavuuden varmistamisessa, kuten Lempolan kiertoliittymän välityskyvyn lisääminen tai muu merkittävä kiertoliittymän kehittämistoimenpide (muutos eritasoliittymäksi).

Kaupungin liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden vaiheistaminen Lohjan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2019)

Kärkitoimenpiteet ovat toimenpiteitä, jotka ovat kaupungin liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta tärkeimmät ja oleelliset. Kärkitoimenpiteet ovat toteutuksen aikajänteeltään erilaisia ja erimittakaavaisia. Kärkitoimenpiteet voidaan jakaa toteuttamismahdollisuuksien nopeuden perusteella heti käynnistettävissä oleviin, edistettäviin ja aktiivisesti seurattaviin. Heti käynnistettävissä olevien toimenpiteiden ohjelmointivastuu on esitetty kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmälle.

Heti käynnistettävissä olevia toimenpiteitä ovat mm.:

- Laaditaan liikkumisenohjaussuunnitelma
- Laaditaan pyöräilyn ja pyöriteiden kehittämissuunnitelma ja varataan vuosittain määrärahat pyöräilyn edistämishankkeiden toteuttamiseksi
- Päivitetään Lohjan kaupungin pysäköintinormit (autot ja pyörät) siten, että sillä edistetään ns. autottoman asumisvaihtoehdon edellytyksiä kaupunkirakenteen tiivistyvillä alueilla
- Brändätään valtatie 25 logistiikan laatuikäntäväksi osana Kehä V kehittämistyötä (jatkuvaluonteinen työ)
- Suunnitelma sähköautojen julkisista latausasemista ja kiinteistökohtaisten latausmahdollisuuksien varmistamisesta
- Kehitetään linja-autoliikenteen liityntä- ja vaihtopysäkkijärjestelyjä

Edistettäviä hankkeita ovat (vaativat lähivuosina yhteistyötä eri tahojen kanssa):

- Joukkoliikenteellä hyvin saavutettavissa olevan alueen maankäyttö suunnitellaan tehokkaaksi ja tiiviiksi
- vahvistetaan linja-autoliikenteen runkolinjastoa ja matkakettujen aikataulullista yhteensopivuutta mm. pääkaupunkiseudulle sekä kehitetään matkakettujen luotettavuutta mahdollistamalla erilaisten julkisina palveluina hankittujen kyytien vapaa yhdistely
- Yhtenäistetään joukkoliikenteen maksujärjestelmiä ja luodaan siitä erittäin käyttäjäystävällinen matkojen maksamisen helppouden, halpuuden sekä reaaliaikaisen reitti- ja aikatauluinformaation varmistamiseksi
- Laaditaan Länsi-Uudellemaalle alueellinen logistiikkaselvitys
- valtatie 25 sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen raskaan liikenteen kuljetusvarmuuden turvaamiseksi

Aktiivisesti seurattavia hankkeita ovat (vaativat pitkällä tähtäimellä yhteistyötä eri tahojen kanssa):

- Toteutetaan ESA-rata ja Lempolan asema-alue sekä käynnistetään kauko- ja lähijunaliikenne sekä junaliikenteen kanssa yhteensovitetut sujuvat ja nopeat liityntäliikenneyhteydet.
- Edistetään Helsingin seudun ratahankkeiden rakentamista, jotka ovat edellytyksenä ESA-radan lähijunaliikenteen toteutumiselle (ratakapasiteetin varmistaminen).
- Hanko-Hyvinkää –radan sähköistäminen ja tasoristeysten poistamiset

ASEMAKAAVOITETTAVAKSI TARKOITETTujen ALUEIDEN VAIHEISTAMISEEN LIITTYVÄT ALUSTAVAT KAAVAMÄÄRÄYKSET OSAYLEISKAVAEHDOTUKSEEN (28.4.2020)

Vaihe I: asema, moottoritiliittymät, pääkatuyhteydet asemalle, (joukkoliikenteen pääyhteydet asemalta keskustan ja Saukkolantien suuntaan), liityntäpysäköinti, välittömän asemaympäristön C- ja CA-alueita sekä niihin liittyvät riittävät virkistysalueet.

Vaihe II: asuinalueiden ja aseman välinen pääkokoojakatu (osa joukkoliikenteen pääyhteyttä), välittömän asemaympäristön itäpuoliset joukkoliikenteen pääyhteyteen tukeutuvat CA- ja A1-alueet, A2-alueita ja niihin liittyvät riittävät virkistysalueet sekä aseman ympäristöön liittyvät lounaiset TP-alueet.

Vaiheet III ja IV: asemaympäristön CA-alueet, joukkoliikenteen pääyhteyteen tukeutuvat A1-alueet, A2 –alueita ja niihin liittyvät riittävät virkistysalueet sekä TP- ja TPY –alueet.

Vaihe V: A2-alueet