LOHJA
Järvikaupunki

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus



Lohjan kaupunki | Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus | 2019

Lohjan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Lohjan liikennejärjestelmäsuunnitelma

2019
Lohjan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Lohjan kaupunki
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kansikuva: © Jesse Kainulainen

Sisältö

Käsitteitä ... **4**

Johdanto ... **2**

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoite ... **3**

Suunnittelun lähtökohtia ... **4**

Laki liikenteen palveluista ... **4**

Liikenteen ja liikkumisen megatrendejä ... **5**

Ympäristötavoitteisiin vastaaminen ... **5**

Pysäköintipolitiikan merkitys ... **8**

Kaavoitus ... **8**

Aiemmat liikenteeseen liittyvät suunnitelmat ... **16**

Nykytilanne ... **18**

Väestö ja elinkeinorakenne ... **18**

Nykyinen liikennejärjestelmä ja liikkumistottumukset ... **22**

Kulkutapajakauma ... 22

Tieliikenne ... 25

Kävely ja pyöräily ... 27

Joukkoliikenne ... 28

Tavaraliikenteen kuljetuskäytävät ja logistiikka ... 30

Liikenneturvallisuus ... 33

Palvelutaso-analyysi ja kehittämislinjaukset ... **36**

Toimenpiteet ... **38**

Toimenpideohjelman laatimisen periaatteet ... **38**

Liikennejärjestelmätyön jatkuvuuden varmistaminen ... **38**

Toimenpidekokonaisuudet ... **39**

Kehitetään nykyisiä ja mahdollistetaan uudenlaisia henkilöliikennepalveluita ... 39

Vaikutetaan ihmisten liikkumisvalintoihin ... 40

Kehitetään maankäyttöä kestävää liikennettä edistäen ... 40

Tuetaan logistiikan tehostamista ... 41

Liikenneinfran rakentaminen ja kunnossapito ... 41

Toimenpiteiden vaiheistaminen ... **42**

Vaikutukset ... **44**

Arvioinnin lähtökohdat ... **44**

Turvallisuus, kestävyys ja taloudellisuus ... **44**

Ihmisten liikkuminen ... **45**

Elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka ... **47**

Espoo-Salo -radan ja taajamajunaliikenteen toteutuminen ... **48**

Kirjallisuutta ... **50**

Liitteet ... **54**

Käsitteitä

SHL-kuljetukset	Sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset
VPL-kuljetukset	Vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset
LT-ryhmä	Kunnassa toimiva liikenneturvallisuusryhmä, jonka muodostavat yleensä kunnan eri hallintokuntien edustajat, poliisi, ELY-keskus, pelastustoimi, Liikenneturva sekä mahdollisesti katsastustoimi ym. eri liikennemuotoja edistävät järjestöt
LJS	Liikennejärjestelmäsuunnitelma
Palvelutaso	Kuvaa jonkin palvelun määrää ja laatua. Liikennepolitiikassa palvelutasoajattelu tarkoittaa sitä, että käyttäjätarpeista ja yhteiskunnan eri toimijoiden tavoitteista yhteen sovitetut ja päätetyt tavoitteet ohjaavat suunnittelua ja päätöksentekoa.
Liikkumispalvelut, henkilöliikennepalvelut	Erilaisten kuljetusmuotojen yhdistetystä palvelutarjonnasta tuotetaan loppukäyttäjälle kattavampaa palvelua. Mahdollisuus kytkeä matkaketjuun tai henkilön yhdistämispalveluun myös meri- ja lentoliikenteen matkalippuja, ajoneuvojen vuokrauspalveluita, erilaisia sarja- tai kausituotteita sekä alennuksia.
Liikenteen palvelut	ks. edellinen. Lisäksi liikenteen palveluilla voidaan tarkoittaa myös matkantekoon liittyviä keliin, säähän, liikennetilanteeseen tai häiriötilanteisiin liittyviä informaatiopalveluita ja tiedottamista.
Viisas liikkuminen	Päivittäiset matkat tehdään kestävillä liikkumismuodoilla kuten kävellen, pyöräillen ja/tai joukkoliikenteellä tai kimppakyydein
ESA-rata	Suunnitteluvaiheessa oleva Espoo-Salo -oikorata, joka mahdollistaa ns. tunnin junan Helsingin ja Turun välillä.
MAL 2019	Helsingin seudun 14 kunnan yhteinen maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma, joka esittää, miten seutua pitäisi kehittää vuosina 2019–2030 niin, että asetetut tavoitteet ja mittareille asetetut tavoitetasot saavutettaisiin. Suunnitelmassa on esitetty strategiset kärkikeinot myös pitkälle aikavälille 2050 saakka.
Toimivaltainen viranomainen	Suomessa viranomaiset ovat velvollisia määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Toimivaltaisten viranomaisten tulee suunnitella joukkoliikenteen palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina toimivan joukkoliikenneverkon aikaansaamiseksi. Viranomaiset toimivat joukkoliikennettä suunnitellessaan yhteistyössä toistensa ja muiden kuntien kanssa.
KAISU	Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030. Kohti ilmastoviisasta arkea.
KUUMA-kunnat	KUUMA-seutu muodostuu pääkaupunkiseudun ympärillä sijaitsevista 10 kehyskunnasta. KUUMA-kuntia ovat Hyvinkää, Järvenpää, Kirkkonummi, Kerava, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula ja Vihti.

Johdanto

Joulukuussa 2017 käynnistettiin Lohjan ja Vihdin yhteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen, Lohjan kaupungin ja Vihdin kunnan kesken. Suunnitelman laatimisessa on hyödynnetty aiemmin laadittuja suunnitelmia ja selvityksiä, kuten Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma (2014), Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvitystä (2016), Lohjan liikenneturvallisuussuunnitelmia sekä MAL 2019 -suunnitteluaineistoja (jotka Lohjan on syytä huomioida omissa suunnitelmissaan).

Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen aikana on ollut käynnissä mm. Uudenmaan maakuntakaava 2050 ja Lempolan asemanseudun osayleiskaavan laatiminen. Lohjalla on käytössä maankäytön rakennemalli 2037, mikä ohjaa osayleiskaavoitusta ja asemakaavoitusta. Suunnitelman laatimisen aikana on pidetty kaksi päättäjille suunnattua esittelytilaisuutta molemmissa kunnissa erikseen. Suunnitelman laatimisessa keskeisenä vuoropuhelutyökaluna on käytetty Ideatehdas-menetelmää, jota hyödynnettiin kaksivaiheisesti liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteiden asettelussa sekä keskeisten toimenpiteiden muodostamisessa. Ideatehtaaseen osallistettiin kuntien ja valtion viranhaltijat, kuntien luottamushenkilöt, yhdistykset, kylätoimikunnat, järjestöt, suurimmat yritykset, liikennöitsijät ja kuljetusliikkeet sekä kuntien liikenneturvallisuusryhmät. Tämä raportti käsittelee Lohjan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Suunnittelun ohjausryhmään ovat kuuluneet:

· Sonja Heikkinen (1.8.2018 asti)	Uudenmaan ELY-keskus
· Anna Puolamäki	Uudenmaan ELY-keskus
· Johanna Järvinen	Uudenmaan ELY-keskus
· Reetta Suni	Uudenmaan ELY-keskus
· Mira Linna (1.8.2018 alkaen)	Uudenmaan ELY-keskus
· Annamari Ruonakoski (1.8.2018 alkaen)	Uudenmaan ELY-keskus
· Leena Iso-Markku	Lohjan kaupunki
· Seppo Lötjönen	Lohjan kaupunki
· Tapio Heinonen	Lohjan kaupunki
· Suvi Lehtoranta (6.11.2018 asti)	Vihdin kunta
· Petra Ståhl (7.11.2018 alkaen)	Vihdin kunta
· Kari Setälä (1.9.2018 asti)	Vihdin kunta
· Elisa Pajunen (1.9.2018 alkaen)	Vihdin kunta
· Mikko Laukkanen (1.11.2018 alkaen)	Vihdin kunta
· Pasi Kouhia	Uudenmaan liitto
· Petri Suominen	Uudenmaan liitto
· Eero Hettula	Länsi-Uudenmaan Kauppakamari

Suunnitelman on laatinut Sitowise Oy, jossa projektipäällikkönä on toiminut DI Jani Karjalainen. Lisäksi konsultin ydinryhmään ovat kuuluneet DI Mika Savolainen, FT Raisa Valli, DI Nina Frösen ja FT Tiina Ronkainen. Suunnitteluun on osallistunut Sitowisestä lisäksi muita asiantuntijoita mm. joukkoliikenteestä, liikkumispalveluista, logistiikasta ja ratasuunnittelusta.

Lohjalla helmikuussa 2019.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoite

Lohjan kaupunki kuuluu Uudenmaan maakunnan läntiseen osaan. Lohjan kaupunki ei kuulu liikenneasioissa Helsingin seudun liikennejärjestelmään eikä sitä suoraan koske Helsingin seudun MAL-yhteistyö. Lohjan sijainnin ja läheisten liikenneyhteyksien vuoksi on kaupungin liikennejärjestelmän kehittämisessä syytä huomioida Helsingin seudulla asetetut tavoitteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Tavoitteena on kasvattaa kestävien kulkumuotojen osuutta kaupunki- ja kuntakeskuksissa, taajamissa, taajamien välisessä liikkumisessa sekä pääkaupunkiseudulle suuntautuvissa matkoissa. Myös kylissä ja maaseutualueilla on tahtotila varmistaa tärkeimpien palvelujen saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Esiin on nostettu myös aidosti toimivien matkaketjujen luominen. Erityisesti tavoitteena on Espoo–Salo-ratahankkeen pitkäjänteisen etenemisen huomioiminen liikennejärjestelmän vaiheittain kehittämisessä, jossa tulee varmistaa välivaiheen ratkaisujen toimivuus ja houkuttelevuus kestävän kehityksen tavoitteiden mukaisesti. Tavarakuljetuksissa korostetaan teollisuus- ja logistiikka-alueiden hyvää saavutettavuutta ja ohjataan kuljetuksia pois taajamista siten, että varmistetaan jakeluliikenteen toimivuus. Alemman tieverkon kunto ja liikennöitävyys on taattava.

Keskeisiä teemoja tulevan liikennejärjestelmäsuunnittelun kannalta ovat liikenteen murroksen, uuden liikennepalvelulain ja digitalisaation mahdollistamien tavoitteiden ja toimenpiteiden määrittely sekä joukkoliikennekäytävien kehittäminen lähialueen kuntien välillä ja erityisesti pääkaupunkiseudun suuntaan. Valtionhallinnon ja EU:n asettamien liikenteen päästöjen huomattavat vähentämistavoitteet ovat taustalla vaikuttamassa kehittämistoimenpiteitä ohjaavina reunaehtoina. Lohja on lisäksi Hinku-kunta eli kuuluu Suomen kohti hiilineutraalia kuntaa -verkostoon.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma tuottaa tietoa Lohjan alueen kestävän kehityksen mukaisesta liikennejärjestelmästä ja sen kehittämisestä alueen maankäytön suunnittelua varten. Työn kautta jalkautetaan Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman linjaukset suunnittelualueelle sekä tarkastellaan uuden lain liikennepalveluista sekä keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman vaikutuksia suunnittelualueen liikenneratkaisuihin.

Suunnittelun lähtökohtia

Laki liikenteen palveluista

Liikennepalveluiden harjoittamista ja markkinoita koskeva kansallinen sääntely sisältyy tällä hetkellä lakiin liikenteen palveluista (320/2017). Lisäksi toimintaa säännellään EU-tasolla rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (asetus 1370/2007). Uusi liikennepalvelulaki mahdollistaa Suomen liikennemarkkinoiden avaamista. Samanaikaisesti edelleen käynnissä on joukkoliikennelainuudistuksen siirtymäajan järjestelyt. 1.1.2018 tuli voimaan mm. olennaisia tietoja koskeva asetus. Suomen taksimarkkinoiden lupa- ja määräsääntely ovat poistuneet 1.7.2018 alkaen. Liikennepalveluita tuottavien yritysten ei enää tarvitse hakea erillisiä reittiliikennelupia aikataulunmukaiseen henkilöliikenteeseen (joukkoliikenne). Tavoitteena alan vapauttamisella on suoraan vaikuttaa nopeasti alan markkinoiden kehittymiseen ja erityisesti digitalisaatiota hyödyntävien palvelumallien yleistymiseen. Tähän erityisesti olennaisten tietojen asetus tähtää.

Liikennepalvelulaki mahdollistaa sekä markkinatoimijoille että viranomaisille uusia mahdollisuuksia järjestää ja tuottaa kuluttajien tarvitsemia liikennepalveluita. Erityisesti laki luo mahdollisuuksia uuteen liiketoimintaan nykyistä taksimarkkinaa lähelle oleville palveluille, joissa pyritään lähes reaaliajassa ja kysyntäohjautuvasti vastaamaan kuluttajien liikkumistarpeisiin. Aiemmin toimintaa suojattiin taksilailla, erityisesti sen määrä- ja taksasääntelyllä. Nyt nykyiset ja uudet toimijat pystyvät helpommin tuomaan markkinoille uusia palvelumalleja. Laki liikenteen palveluista tuo myös velvollisuuksia. Liikennepalveluita tuottavien tahojen on avattava olennaisten tietojen (mm. aikataulu, pysäkit, reitit, varausjärjestelmät, maksupalvelut) rajapinnat kolmansille osapuolille. Tällä pyritään varmistamaan se, että tieto käytettävissä olevista palveluista on riittävän kattavaa ja toisaalta tuotteiden ympärille pystyy rakentamaan eri liikennepalveluita yhdisteleviä palvelupaketteja, kuten MaaS-palveluita.

Laki liikenteen palveluista ja kehittymässä olevat uudet palvelut mahdollistavat jatkossa sen, että yhä useampi kuluttaja kykenee hyödyntämään nykyistä enemmän palveluna ostettua liikkumista, oman ajoneuvon omistamisen sijaan. Liiketoiminnan ja kaluston käytön tehostuessa kuluttajille pystytään tarjoamaan palveluita nykyistä kilpailukykyisempään hintaan. On kuitenkin huomattava, että liikkumisen palvelut ovat fyysistä liiketoimintaa. Henkilöitä joko avustetaan liikkumaan itse tai he saavan liikkumisen kokonaispalveluna. Liikkumispalveluiden tuottamiseen sidotaan aina kalustoa, henkilöstöä, aikaa, rahaa, joskus kaikkia edellä mainittuja. Tämän vuoksi liikennesektorin palveluiden laajentuminen kysyy jatkossakin resursseja, koska palvelumalleja ei voi rajattomasti skaalata - ala ei ennen automaattiajamista ole täysin digitaalinen. Liikenteen täysi digitalisaatio (sis. automaattiajamisen) edellyttää alueilta investointeja mm. tietoverkkoon ja tieinfrastruktuuriin, jotta edellytykset lyhyiden ja pitkien siirtymien automaattiliikenne olisi mahdollista. Nyt koekäytössä olevat ratkaisut ovat jo ensi vuosikymmenellä arkipäivää. Uusien liikkumispalveluiden potentiaalia ja vaikutuksia on käsitelty mm. Liikenneviraston Polkuja kestävän liikkumisen palveluihin -raportissa (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 2018).

Uusi voimaantuleva lainsäädäntö ja liikennepalvelualalla nopeasti etenevä digitalisaatio mahdollistavat nykyisiä liikkumistapoja täydentäviä palveluita. Markkinoiden vapautuminen voi lyhyellä tähtäimellä tuoda lisää tarjontaa erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuviin joukkoliikenneyhteyksiin. Hieman pidemmällä tähtäimellä uudet liikkumisen palvelupaketit tuovat lisää vaihtoehtoja yksityisautoilun rinnalle. 2020-luvulla automaattiajaminen ja sen tuomat vaatimukset mm. tieverkolle ja liikenteen tietojärjestelmille muuttavat nopeasti liikennealan palvelukokonaisuuksia.

Liikenteen ja liikkumisen megatrendejä

Liikkumisen määrä riippuu toimintojen saavutettavuudesta ja välimatkoista, eri kulkutapojen käyttömahdollisuuksista sekä matkan tekemisen välttämättömyydestä. Liikkumisen määrään voidaan vaikuttaa liikennejärjestelmän kehittämisellä, maankäytön suunnittelulla, opastuksella ja koulutuksella. Samat tekijät vaikuttavat myös kulkutapa-, ajoneuvo- ja reitinvalintoihin, liikkumisen ajankohtaan sekä matkojen ja kulkutapojen ketjuttamiseen. Liikenteeseen ja liikkumistrendeihin vaikuttaa jatkuvasti vaihtelevia muutosvoimia. Nämä toimintaympäristöä muokkaavat ilmiöt voidaan jakaa megatrendeihin, trendeihin ja heikkoihin signaaleihin. Megatrendeiksi kutsutaan muutosvoimia, jotka ovat tyypiltään pitkään koko yhteiskunnan toimintaa muokanneita kehityssuuntia, joiden uskotaan jatkuvan myös tulevaisuudessa. Tällaisia megatrendejä ovat mm. ikärakenteen muutokset, kaupungistuminen, ilmastonmuutos ja sen tuomat haasteet sekä digitalisaatio. Esimerkiksi ikääntyvän väestön määrän lisääntyminen edellyttää, että liikkuminen julkisessa liikenteessä on tehty mahdollisimman esteettömäksi.

Vuoteen 2040 mennessä arvioidaan 75 % suomalaisista asuvan joissakin maan 14 suurimmassa kaupungissa. Kaupungistuminen tukee vähäautoista tai autotonta keskusta-asumista, sillä myös toimivan joukkoliikenteen edellytykset kasvavat yhdyskuntarakenteen tiivistyessä. Keskustoihin muuttamisen houkuttelevuutta lisäävät erityisesti kaupunkikulttuurin kehittyminen, laadukas jalankulun ja pyöräilyn ympäristö ja sujuva joukkoliikenne. Keskustoihin muuttavat etenkin nuoret, ikääntyneet, autottomat ja yksin asuvat. Keskustassa asumisessa arvostetaan erityisesti toimintojen saavutettavuutta, tiiviyden luomaa kylämäistä asuinympäristöä, lyhyitä työ- ja koulumatkoja, arkiliikkumiseen kuluvan ajan minimointia, kulttuurielämää, ravintoloita ja kahviloita. Ihmisten kaupungistuessa myös kulutustottumukset muuttuvat ja hyvin todennäköisesti tämä heijastuu myös vapaa-aikaan ja lomalle erilaisten palveluiden saavutettavuuden ja liikkumisen helppouden arvostuksena, ja jopa välttämättömyytenä.

Sähköiset palvelut ja kauppojen aukioloaikojen vapautuminen korvaavat monia fyysisiä palveluita tai väljentävät asiointien ajankohtia. Kun tarpeita voi täyttää entistä enemmän ajankohdasta riippumatta, näkyy tämä kehitys perinteisten ruuhkahetkien ja liikenteen huipputuntien piikkien pienentymisenä. Myös kouluissa, opinnoissa ja työelämässä joustavuus, etätyöt ja etäoppimisen mahdollisuudet vähentävät entisestään tiukasti aikataulutettua elämäntapaa. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan Suomessa etätöitä tekee keskimäärin 100 000 henkeä päivässä, ja heidän työmatkansa ovat keskimääräistä ansiotyöntekijää pidemmät. Etätöitä tehdään osittain jopa lomakeskuksissa, joihin on alettu rakentaa etätyötoimistotiloja.

Trafin tutkimuksessa vuoden 2030 tieliikenneskenaarioista nostettiin esiin myös trendejä ja niin kutsuttuja heikkoja signaaleita, eli merkkejä ilmiöistä, jotka ovat tarkasteluhetkellä marginaalisia, mutta voivat tulevaisuudessa nousta merkittäviksi. Liikenteen kannalta silmälläpidettäviä trendejä ovat tutkimuksen mukaan aktiiviliikkumisen nousu, autottomuus elämäntapana, downshifting, hajaantuminen yhtenäiskulttuurista, liikenne palveluna –ajattelu, liikenteen automatisoituminen, slow life -ajattelu ja sähköpyörät sekä muiden lähiliikkumiseen tarkoitettujen kulkuvälineiden suosio.

Ympäristötavoitteisiin vastaaminen

Merkittävin ja haasteellisin liikenteen ympäristötavoitteista on kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoite. Suomen valtio on sitoutunut Pariisin ilmastosopimuksen (2015) myötä EU:n päästörajoituksiin. Ehdotus Suomen päästövähennykseksi vuonna 2030 on -39% verrattuna vuoden 2005 tasoon. Lisäksi Suomi on asettanut itselleen tavoitteeksi hiilineutraaliuden vuoteen 2045 mennessä. Uusimaa on asettanut omaksi tavoitteekseen hiilineutraalisuuden vuoteen 2035 mennessä. Kansainvälinen ilmastopaneeli on tuoreimmassa raportissaan (IPCC 2018) arvioinut, että nykyisillä päästötavoitteilla ei tulla pysymään 1,5 asteen lämpötilan nousussa, mistä aiheutuu vakavia seurauksia. Tämän johdosta keskustelut ilmastotavoitteiden tiukentamiseksi ja suunniteltujen toimenpiteiden nopeuttamiseksi ovat alkaneet niin kansallisella kuin kansainvälisellä tasollakin.

Suomea sitovat vähennysvelvoitteet pannaan toimeen tällä hetkellä Valtioneuvoston keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman vuoteen 2030 (KAISU) (YM raportteja 21/2017) ja 2016 valmistuneen energia- ja ilmastostrategian avulla. KAISU:ssa on todettu valtion toimet ja annettu suosituksia muille päästökaupan ulkopuolisen sektorin: ns. taakanjakosektorin toimijoille. Seuraavassa on esitetty KAISUssa esitettyjä keinoja liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseksi sekä kuntien keinoja liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Parannetaan liikennejärjestelmän energiatehokkuutta (KAISU)

- Tavoitteena on, että henkilöautolla yksin ajettavien matkojen määrä vähenee ja että henkilöautosuoritteen kasvu kaupunkiseuduilla pysähtyy väestönkasvusta huolimatta.
- Kävelyn ja pyöräilyn osalta tavoitellaan 30 prosentin kasvua näiden matkojen määrissä vuoteen 2030 mennessä
- Ajoneuvojen energiatehokkuutta parannetaan siten, että uusien henkilö- ja pakettiautojen ominaiskulutus ja -päästöt laskevat noin 30 prosenttia vuoden 2020 tasosta vuoteen 2030.

Kuntien mahdollisuuksia liikenteen päästöjen vähentämiseksi ovat (KAISU)

- Kevyen ja joukkoliikenteen edistäminen
- Liikennepalvelujen kehittäminen myös maaseudulla
- Maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukset liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisessa
- Täydennysrakentaminen ja yhdyskuntarakenteellisesti hyvien sijaintien luominen kaupunkimaisilla seuduilla
- Asemanseutujen kehittäminen.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä pohdittu lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön työryhmässä, joka luovutti mietintönsä 12.12.2018. Työryhmä arvioi keinoja, joilla liikenteen kasvihuonekaasupäästöt voidaan poistaa vuoteen 2045 mennessä. Päästöjen määrää voidaan työryhmän mukaan vähentää kolmella tavalla:

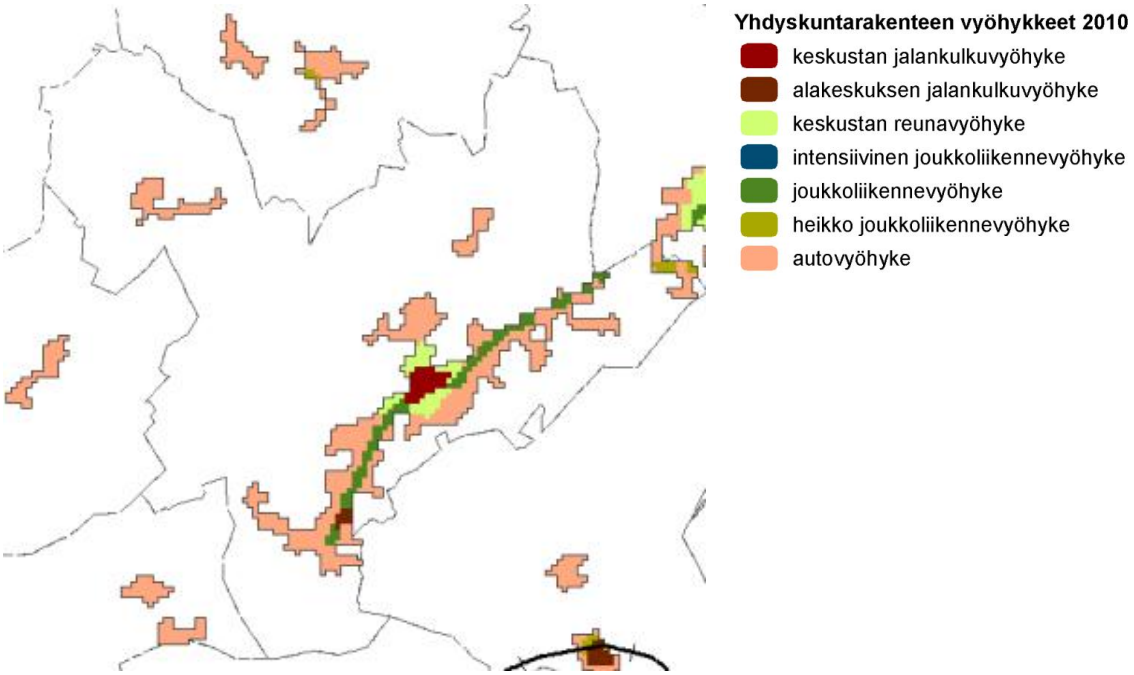
1. vähentämällä päästöjä tuottavan liikenteen suoritetta (kilometrejä) ja parantamalla muilla tavoin liikennejärjestelmän tehokkuutta.
2. siirtymällä liikennevälineissä vähäpäästöisiin tai päästöttömiin teknologioihin
3. ottamalla käyttöön entistä vähäpäästöisempiä tai uusiutuvia polttoaineita.

Näistä ensimmäiseen voidaan merkittävästi vaikuttaa liikennejärjestelmäsuunnittelun avulla. Muiden osalta kuntien vaikutusmahdollisuus on vähäisempi. Työryhmä totesi, että liikkumista voidaan erityisesti kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välisessä liikenteessä ohjata ympäristön kannalta kestävämpiin liikennemuotoihin, kuten joukkoliikenteeseen, jaettuihin kyyteihin, kävelyyn ja pyöräilyyn. Työryhmä esitti tavoitteeksi, että henkilöautoliikenteen suorite eli ajoneuvokilometrien kasvu taittuu ja kääntyy hienoiseen laskuun vuonna 2035. Lisäksi tavaraliikenteessä paketti- ja kuorma-autojen suorite kasvaisi vuoteen 2045 mennessä vain vähän. Tavoitteiden saavuttaminen merkitsisi raideliikenteen, linja-autoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn yhteenlasketun matkustussuoritteen kaksinkertaistumista vuoteen 2045 mennessä. (LVM julkaisuja 13/2018). Kyseiset toimet on tarkoitus konkretisoida ensi hallituskauden aikana.

Asumisen, työpaikkojen ja palveluiden sijoittuminen toisiinsa nähden vaikuttaa liikenteen määrään. Suomen ympäristökeskuksen tutkimushankkeissa on kehitetty maankäytön ja liikennejärjestelmän yhdistävää vyöhykemenetelmää Urban zone. Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet voidaan karkeasti jakaa jalankulkuvyöhykkeisiin, joukkoliikennevyöhykkeisiin sekä autovyöhykkeeseen. Ne kuvaavat mahdollisuuksia käyttää eri liikkumismuotoja. Keskeisinä kriteereinä eri vyöhykkeille ovat etäisyys kaupungin keskustasta, joukkoliikenteen vuoroväli sekä kävelyetäisyys pysäkille. Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet on laadittu paikkatietomenetelmin

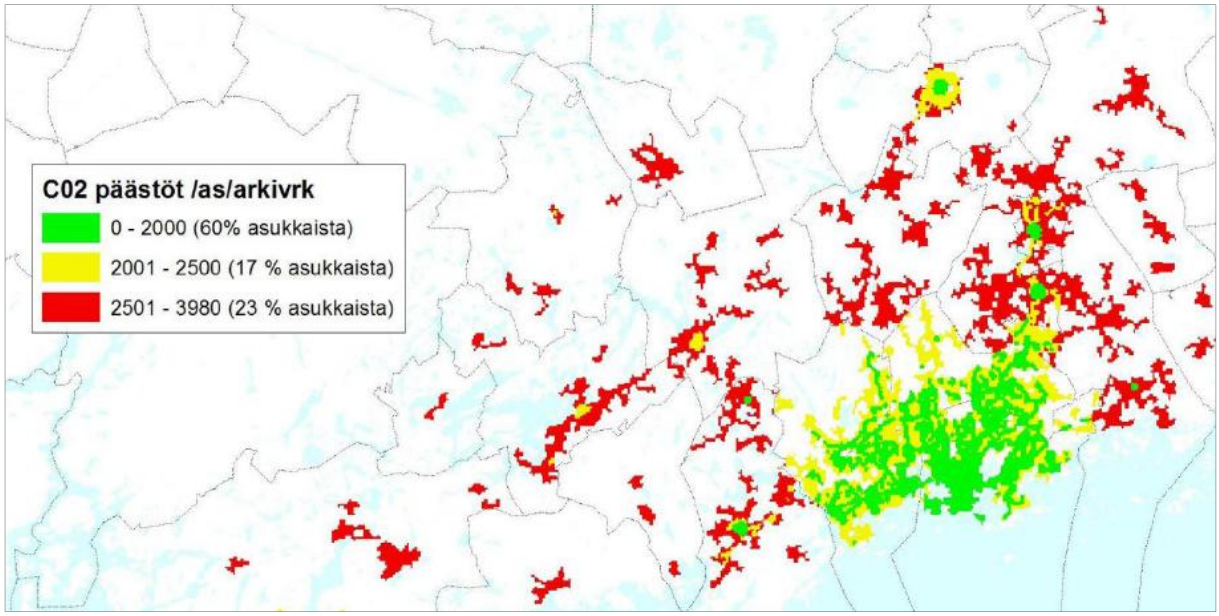
250 x 250 metrin tarkkuudella. Monipuoliset liikkumismahdollisuudet ovat tärkeä osa laadukasta elinympäristöä. Vyöhykemenetelmää soveltamalla voidaan tutkia ja arvioida muun muassa:

- Asukkaiden liikkumistottumuksia eri osissa yhdyskunta- ja aluerakennetta
- Väestön, työpaikkojen ja palveluiden sijoittumista erilaisten liikkumismahdollisuuksien alueille
- Erilaisten suunnitteluvaihtoehtojen vaikutuksia liikenteen hiilidioksidipäästöihin
- Kaupunkiseutujen tulevan maankäytön kestävyyttä



Kuva 1. Urban zone -vyöhykkeet Lohjalla (Lähde: Mika Ristimäki, 2014; © YKR/SYKE)

Vyöhykkeellä on merkitystä liikkumisen määrään ja hiilidioksidipäästöihin. Kuvassa 2 on arvioitu Uudenmaan CO2-päästöjä alueittain hyödyntäen Urban zone -tarkastelua.



Kuva 2. Keskimääräiset liikenteen hiilidioksidipäästöt asukasta kohden arkivuorokaudessa Uudenmaan kunnissa vuonna 2010 (Lähde: Mika Ristimäki 2014).

Pysäköintipolitiikan merkitys

Suomalaisissa kaupungeissa on käynnissä uus-urbanisoitumisen aalto, joka ajaa yhdyskuntarakenteen tiivistämispaineisiin. Väestö keskittyy taajamiin ja kaupunkiseuduille sekä edelleen yhdyskuntarakenteen sisällä yhä voimakkaammin ydinkeskustoihin, hyvien palvelujen sekä monipuolisten ja sujuvien liikenneyhteyksien äärelle. Kaupunkiseutujen kasvuteemoihin on sisällytetty usein arvoja kuten kestävyys ja täydennysrakentaminen. Järkevästi mietityllä täydennysrakentamisella edistetään aidosti kestäviä kulkumuotoja. Eräänä voimistuvana ja erityisesti nuorten suosimana trendinä kaupunkiasumisessa on lisääntyvä autottomuus sekä yksityisautojen satunnaisempi käyttötarve.

Kaupunkien ja kuntien itse määrittämillä pysäköintinormeilla voidaan tehokkaasti edistää (tai olla edistämättä) yhdyskuntarakenteen laadukasta rakentumista ja monipuolisten liikkumispalvelujen kehittymistä. Oikein mitoitetuilla pysäköintinormeilla kannustetaan täydennysrakentamiseen ja edelleen tiiviisti rakennetuilla alueilla toteuttamaan mm. keskitettyjä pysäköintiratkaisuja, autopaikkojen nimikoimattomuutta ja vuoropysäköintiä sekä näin ollen luodaan voimakkaammin edellytyksiä kestävien kulkumuotojen suosion lisäämiseksi. Suomalaisissa kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla autojen määrä suhteessa asukaslukuun on yleisesti jatkanut viime vuosikymmenten aikana kasvuaan. Tilastoja tarkemmin tutkimalla voidaan yleensä havaita kaupunkirakenteen sisältä selkeitä alueita ja vyöhykkeitä, joissa automäärä suhteessa asukaslukuun ei kasva tai se on erittäin vähäistä.

Kaupunkien ja kuntien pysäköintipolitiikkaan sisältyy nykyisin yleensä myös velvoitepaikkoina toteutettavat pyöräpysäköinnin paikkamäärät sekä niiden laatutaso. Velvoitepyöräpaikkavaatimuksena voidaan esittää esimerkiksi, että ne ovat asuntokohteessa lämpimissä, lukittavissa ja esteettömästi saavutettavissa tiloissa. Tämäntyyppisillä vaatimuksilla voidaan konkreettisesti edistää pyöräilyn olosuhteita siten, että pyörä on arkisena liikkumisvälineenä varkaus- ja sääsuojattu sekä sujuva ja vaivaton käyttää.

Kaavoitus

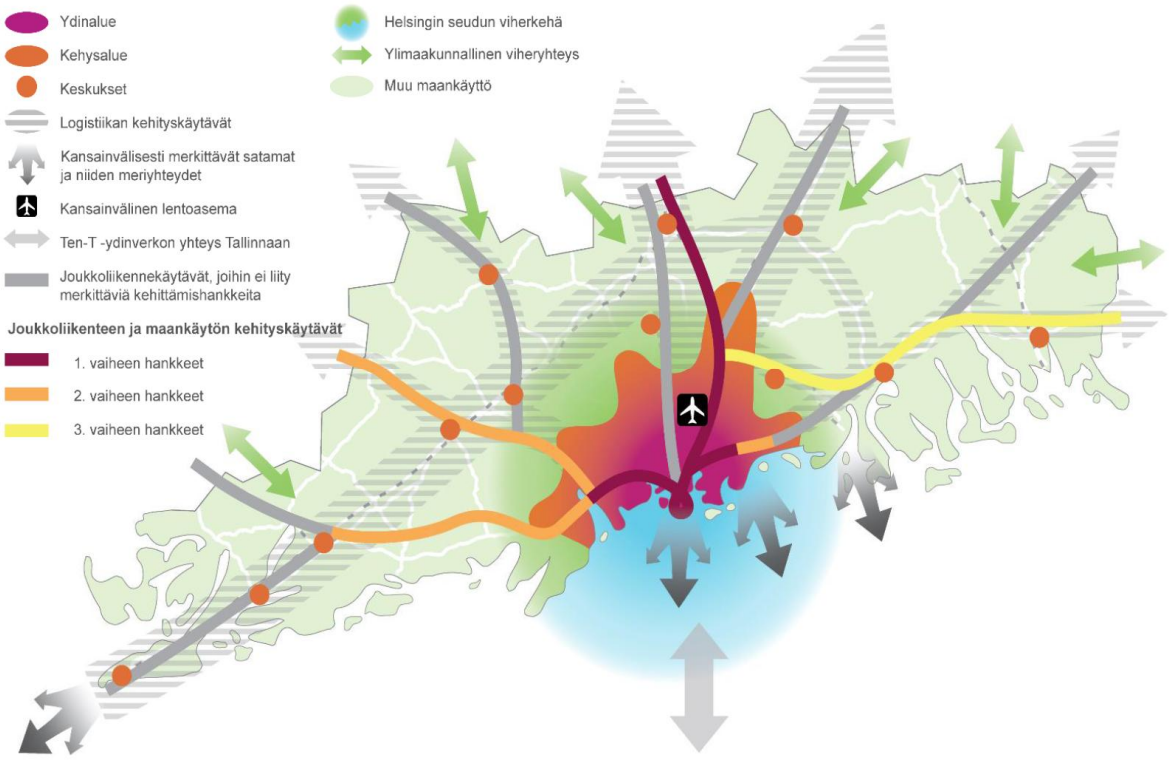
Uudellamaalla on voimassa oleva 2007 lainvoiman saanut Uudenmaan maakuntakaava, joka kattaa myös Lohjan alueen. Lisäksi alueella on voimassa vuonna 2016 lainvoiman saanut Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaava, jossa on määritelty toimiva ja kestävä yhdyskuntarakenne, rakennetta tukeva liikennejärjestelmä, kaupan palveluverkko sekä maakunnallinen kyläverkko. Kaikki maankäytön keskeiset teemat yhteen kokoava maakuntakaava valmistellaan vuosina 2016−2019. Uusimaa-kaava 2050 kattaa koko Uudenmaan alueen, ja sen aikatähtäin on vuodessa 2050. Tullessaan voimaan Uusimaa-kaava kumoaa sekä nyt voimassa olevat että lainvoimaiset maakuntakaavat.

Koko Uudenmaan alueen kattavassa rakennesuunnitelmassa esitetään kokonaiskuva Uudenmaan aluerakenteesta vuonna 2050. Suunnitelma tarkentuu seutujen kaavoissa kaavatyön aikana. Uusimaa-kaava koostuu kolmen seudun vaihekaavoista, joilla vastataan seutujen erilaisiin tarpeisiin. Kaavat laaditaan Helsingin seudulle, Itä-Uudellemaalle ja Länsi-Uudellemaalle. Seutujen vaihekaavoja ohjaavana taustavisiona toimii Uudenmaan rakennesuunnitelma.

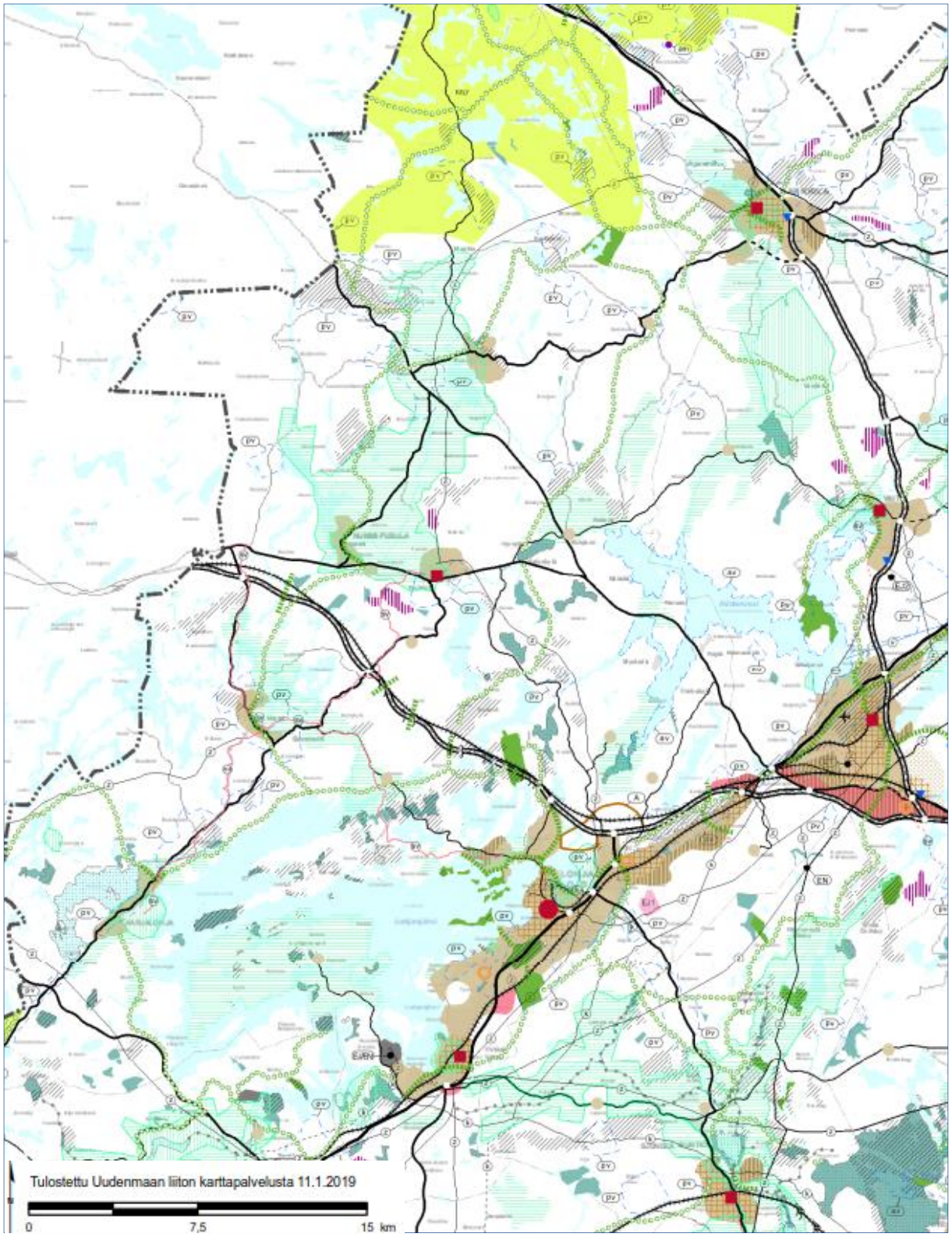
Rakennesuunnitelma - aiemmin nimeltään rakennekaava - on oikeusvaikutukseton, seutujen kaavoja ohjaava taustavisio. Suunnitelmassa osoitetaan yleispiirteisellä tasolla:

- alueet, joille maakunnan kasvu voisi sijoittua kestävästi,
- liikenne- ja keskusverkon sekä
- viherrakenteen pääelementit.

Länsi-Uudellamaalla tärkeitä teemoja ovat sujuva liikenne, ainutlaatuinen miljöö sekä matkailun ja vapaa-ajan toimintojen kehittäminen. Länsi-Uudenmaan vaihekaavan alueeseen kuuluvat: Hanko, Inkoo, Karkkila, Lohja, Raasepori ja Siuntio.



Kuva 3. Uudenmaan rakennesuunnitelma 2050 (Uusimaa kaava 2050-luonnos).



Kuva 4. Ote Lohjan alueelta voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmästä 2017.

Uusimaa -kaavan päätavoitteet ovat:

- kasvun kestävä ohjaaminen ja alueiden välinen tasapaino
- ilmastonmuutokseen vastaaminen sekä luonnon ja luonnonvarojen kestävä käyttö
- hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisääminen
- kestävä kilpailukyky

Maankuntakaavassa on asetettu seuraavat koko aluetta koskevat suunnitteluperiaatteet:

- Ohjataan kasvua (asuminen ja työpaikat) kestävin kulkumuodoin hyvin saavutettavissa oleville alueille ja keskuksiin.
- Ohjataan kasvua ensisijaisesti pääkaupunkiseudulle, asemanseuduille ja muihin joukkoliikenteen solmukohtiin sekä seutukeskuksiin.
- Huolehditaan riittävistä suojaetäisyyksistä asutuksen ja elinympäristön viihtyisyyttä ja terveyttä heikentävien toimintojen välillä
- Tuetaan keskusten kehittymistä monipuolisina asumisen, työpaikkojen, kaupan ja palvelujen keskittyminä.
- Tunnistetaan kunkin keskuksen profiili ja merkitys osana laajempaa kokonaisuutta.
- Keskusten vetovoimaa parannetaan kehittämällä niitä kunkin omiin vahvuuksiin ja profiiliin perustuen.
- Ohjataan päivittäistavarakaupan ja keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköt ensisijaisesti keskustoihin



Kuva 5. Uusimaa -kaavan 2050 tavoitteet

Lohja kuuluu Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaan. Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa erityisesti huomioidaan:

- henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvuus
- elinkeinoelämän edistäminen
- ekologisen verkoston toimivuudesta ja luontoarvoista huolehtiminen
- uusiutuvien energiamuotojen ja yhdyskuntateknisen huollon tarpeiden huomioiminen

- uuden rakentamisen ohjaaminen kestävällä tavalla parhaiten saavutettaviin taajamiin. Monipuolisimpien keskusten yhdyskuntarakenteen tiivistäminen
- arvokkaita kulttuuriympäristöjä sekä alueen vesistöjä ja merellisyyttä hyödyntävien matkailu- ja vapaa-ajan toimintojen kehittäminen kestävällä tavalla.

Liikkumisen ja logistiikan suunnitteluperiaatteet ovat:

- Tuetaan kestävän liikkumisen edellytyksiä taajamissa yhdyskuntarakennetta tiivistämällä.
- Edistetään Helsingin seudun verkostomaisen rakenteen edellyttämiä joukkoliikennehankkeita.
- Tuetaan pääkaupunkiseudun ja seutukeskusten välisten liikenneyhteyksien kehittämistä erityisesti joukkoliikenteeseen ja liityntäliikenteeseen perustuen.
- Otetaan huomioon merkittävät joukkoliikennekäytävät, joukkoliikenteen solmukohdat, vaihtopaikat ja muut merkittävät liityntäpaikat.
- Tuetaan työmarkkina-alueen laajenemista ja kansainvälistä kilpailukykyä maakunnan saavutettavuutta tukevin hankkein.
- Tuetaan kansainvälisen lento- ja meriliikenteen toiminta- ja kehittymisedellytyksiä turvaamalla Helsinki-Vantaan lentoaseman ja kansainvälisesti merkittävien satamien sekä logistiikka-alueiden yhteydet ja alueidenkäytölliset tarpeet.
- Varaudutaan Tallinna-tunnelin ja Lentoradan toteuttamiseen. Varaudutaan Itäradan toteuttamiseen vuoden 2050 jälkeen.
- Tuetaan maaliikenteen toiminta- ja kehittymisedellytyksiä edistämällä pääradan kehittämistä, kasvattamalla Pasila - rautatieasema -välin kapasiteettia sekä varautumalla ESA-radan ja sen edellyttämän Espoon kaupunkiradan toteuttamiseen.

Vaikka Lohja ei ole mukana Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) yhteistyössä, on Helsingin seudun kehittämisellä vaikutuksensa lohjalaisten liikkumiseen. Lähivuosina liikkumiseen vaikuttaa MAL-yhteistyössä valmisteltu Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne (MAL 2019) suunnitelmaluonnos 30.10.2018, joka lähtee lausuntokierrokselle lähiaikoina.

Suunnitelma sisältää toimenpiteitä, joilla pyritään vaikuttamaan liikenteen määrään ja sitä kautta muun muassa ruuhkautumiseen sisääntuloväylillä ja seudun ytimessä sekä toimenpiteitä, joilla vaikutetaan erityisesti bussiliikenteen sujuvuuteen. Verkostomainen joukkoliikenne, matkaketjujen toimivuus ja lippujen yhteiskäyttöisuuden parantaminen ovat myös seikkoja, jotka tarjoavat myös lohjalaisille paremmin liikennepalvelut. Pidemmällä aikavälillä suunnitelman toteuttaminen vaikuttaa lohjalaisten liikkumiseen. Muun muassa laadittava raideliikennevisio ja sen toteutuspolku luo käsitys tulevien raidehankkeiden toteutuksesta.

Tällä hetkellä voimassa oleva Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan aluerakenteen sekä liikkumisen ja logistiikan kehityskuvan mukaan Lohja on seutukeskus, joka sijaitsee maakunnallisesti merkittävällä logistiikkakäytävällä (Hanko-Hyvinkää).



Kuva 6. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan aluerakenne (*Uusimaa - kaava 2050).*

Lohjan maankäytön rakenne 2013-2037 mukaan Lohja on kaupunki ja maaseutu yhdessä ja sujuvan arjen kaupunki pääkaupungin lähellä. Lohjan strategiaa on uudistettu sen jälkeen kuin maankäytön rakenne on hyväksytty valtuustossa. Uudessa strategiassa liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta oleellisia elinvoiman kärkitavoitteita ja toimenpiteitä ovat mm:

- Hyvä saavutettavuus ja monipuoliset kulkemisen mahdollisuudet, toimiva sisäinen ja ulkoinen liikenne
- Toimivat taajamat ja kaupunkikeskus
- Puhdas ympäristö ja laadukas infrastruktuuri
- Viihtyisän ympäristön edistäminen
- Monipuolisten kulkemismahdollisuuksien ja tunnin juna -hankkeen edistäminen
- Hiilineutraalisuus

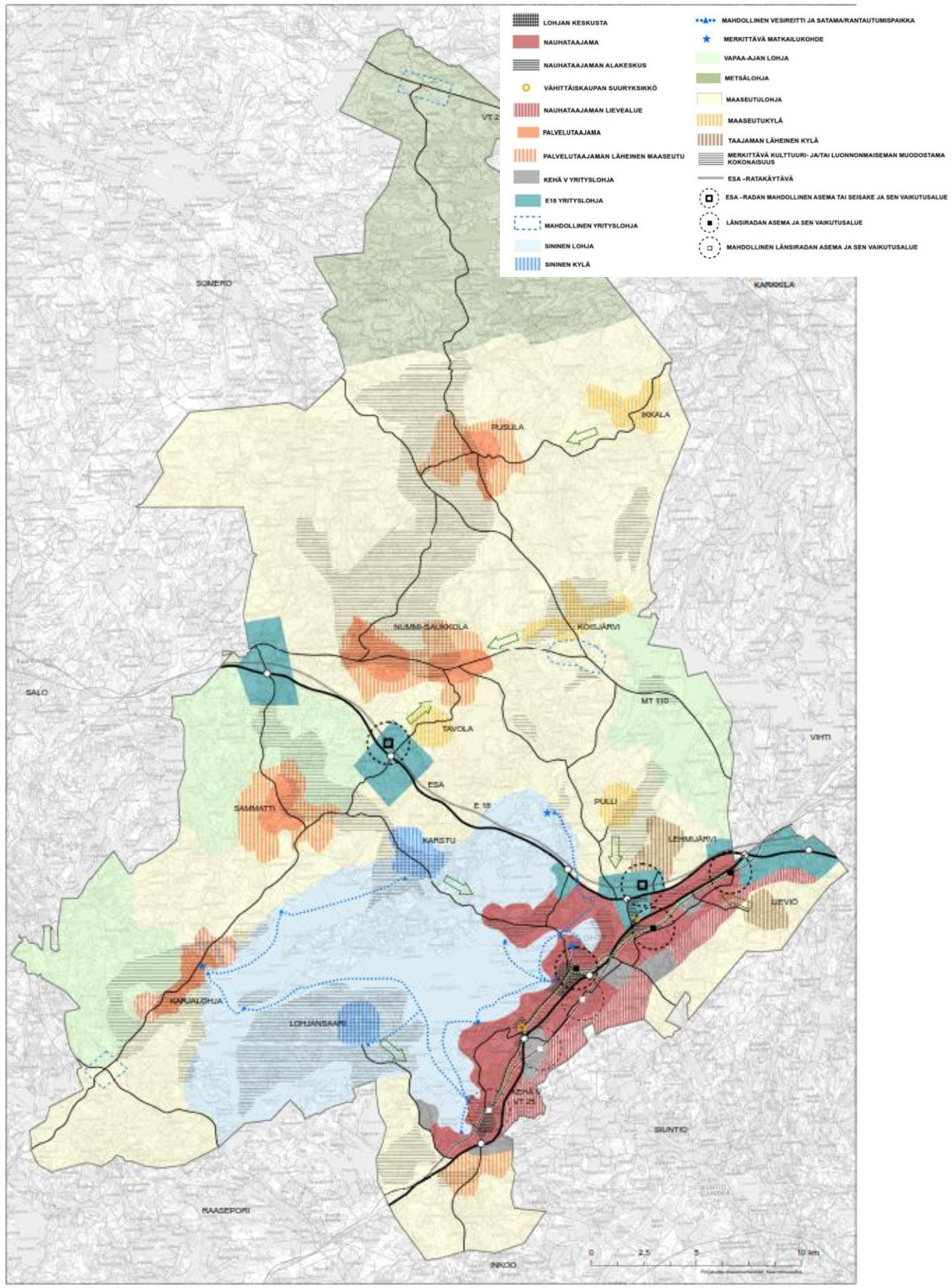
Lohjalla maankäytön rakenne muodostuu nauhataajamasta, sen keskustasta ja alakeskuksista, palvelutaajamista sekä erilaisista maaseutualueista. Lohjalla on voimassa useita yleis- tai osayleiskaavoja, joista keskeisimmät ovat:

- Keskustan osayleiskaava, hyväksytty 2014, tullut voimaan 2016
- Taajamaosayleiskaava, hyväksytty v. 2012, tullut voimaan v. 2016
- Nummi-Pusulan kunta, itäosan osayleiskaava, hyväksytty v. 2011, tullut voimaan v. 2013
- Nummi-Pusulan eteläosien osayleiskaava, hyväksytty v. 2007, voimaan v. 2009
- Sammatin pohjoisosien yleiskaava
- Palonimen osayleiskaava

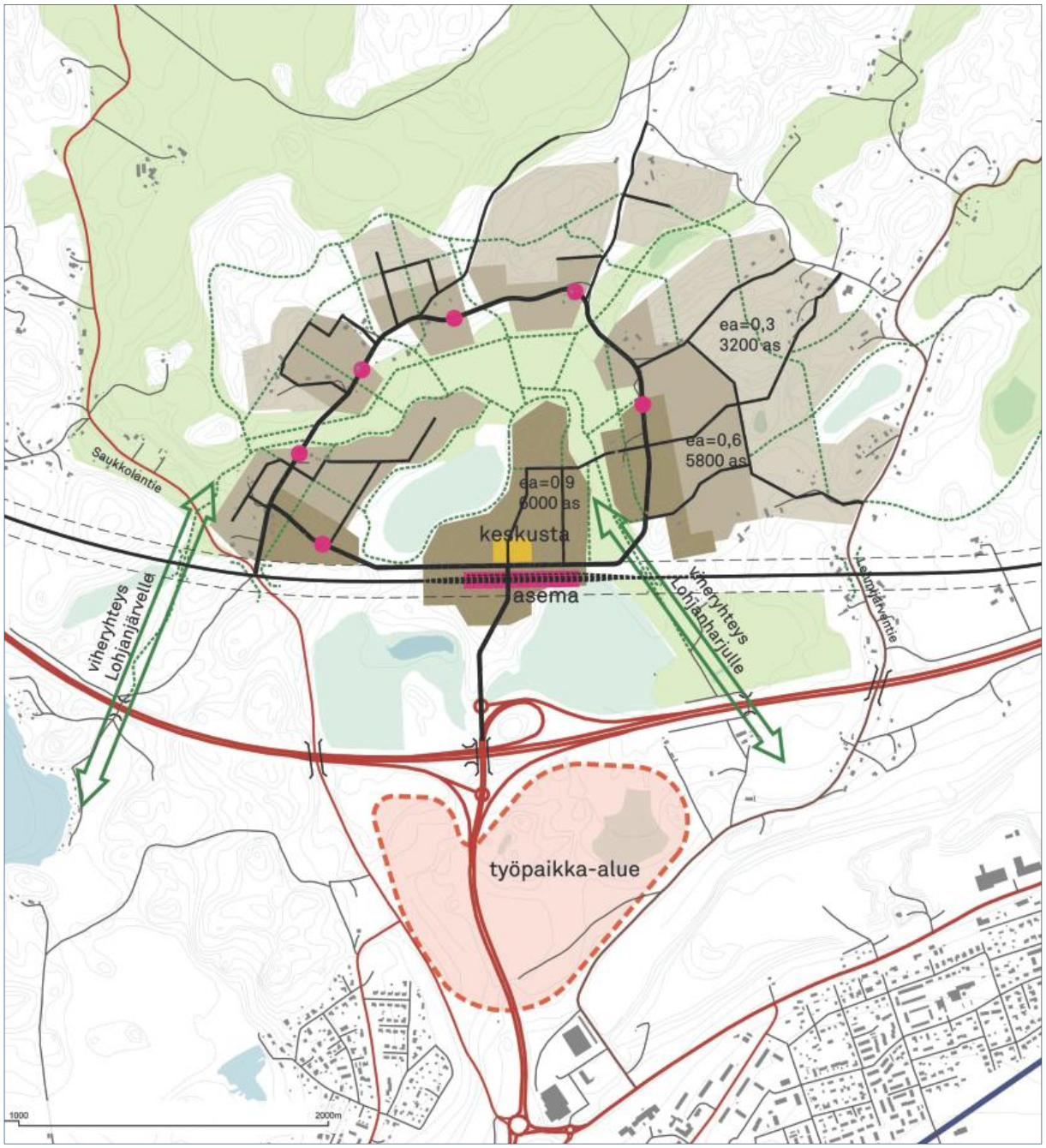
Lohjalla vireillä olevia yleiskaavoja ovat:

- Y5 Lehmijärvi – Pulli osayleiskaava (sis. mm. Lempolan asemanseutu eli Lohjansolmu)
- Lieviö – Paunin maaseutualueiden osayleiskaava
- Nummi-Pusulan eteläosien osayleiskaavan muutos (Espoo–Salo-oikorata)
- Sammatti, Pohjoisosien osayleiskaavan muutos (Espoo–Salo-oikorata)

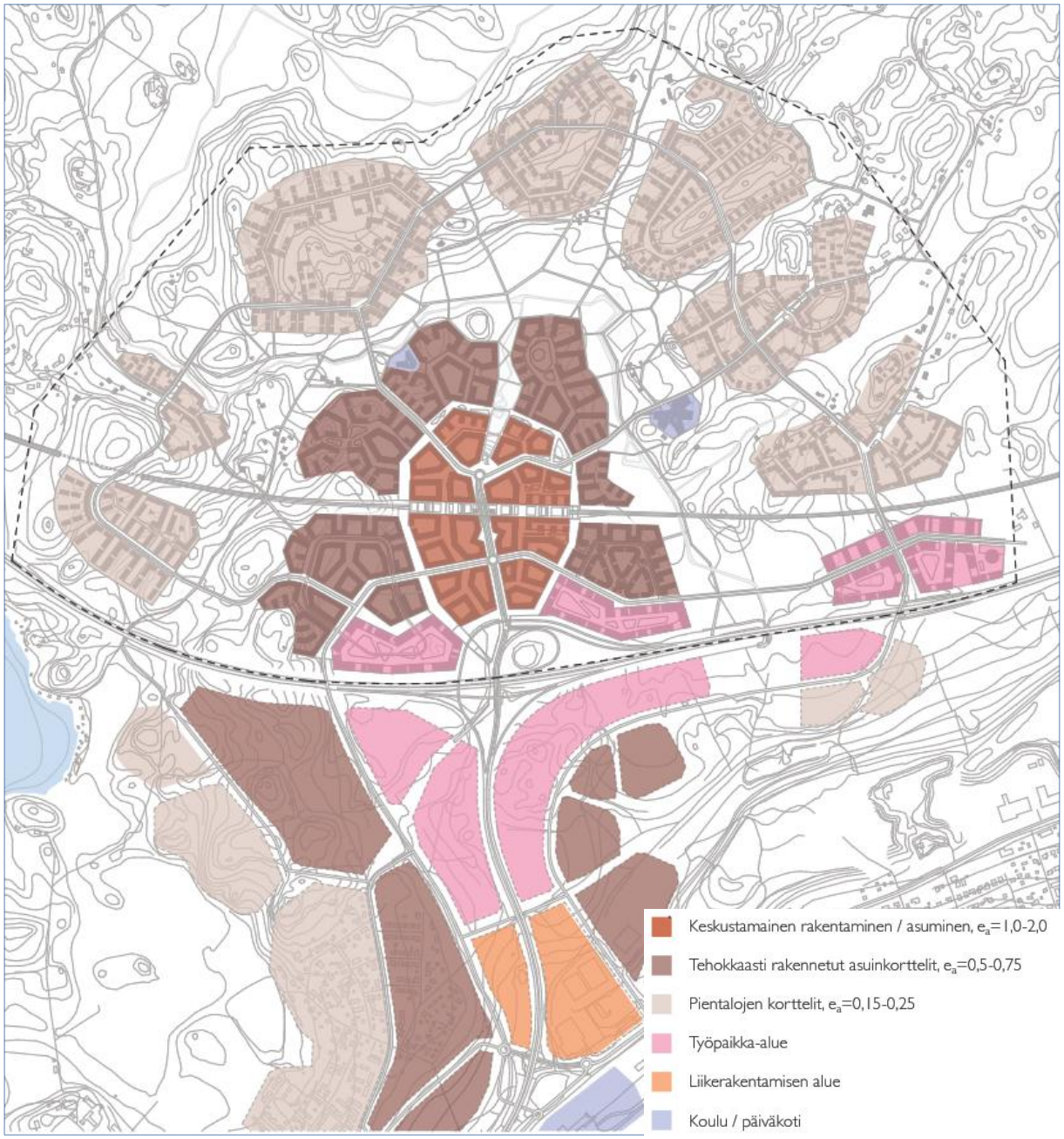
Lisäksi suunnittelualueella on voimassa sekä vireillä lukuisia asemakaavoja.



Kuva 7. Lohjan maankäytön rakennemalli 2013-2037.



Kuva 8. Lohjansolmun vaihtoehtoinen ideasuunnitelma 10.12.2018 (lähde: Serum Arkkitehdit Oy).



Kuva 9. Lohjansolmun vaihtoehtoinen ideasuunnitelma 5.12.2018 (lähde: Arkkitehtuuritoimisto B & M Oy).

Aiemmat liikenteeseen liittyvät suunnitelmat

Viime vuosina on laadittu useita liikennettä käsitteleviä suunnitelmia ja sopimuksia, jossa Lohja on ollut mukana:

Maankäyttö

- Uusimaa-kaava 2050 – Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (2017)
- Lohjan taajamaosayleiskaavan toteuttamisohjelma (2016)
- Maankäytön rakenne 2013-2037, seuranta 2013-2014 (2016)
- Moottoritie on kuuma – E18 käytävän solmukohtien kehittäminen Lohjalla (2016)

Liikennesuunnitelmat sekä tie- ja katuverkon kehittäminen

- Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035 (2014)
- Lohjan taajamaosayleiskaavan liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys (2012)
- Uudenmaan ELY -keskuksen merkittävän tieverkon palvelutasoselvitys (2016)
- Uudenmaan ELY -keskuksen seutu- ja yhdystieverkon merkittävyysluokitus (2012)
- Valtatie 25 palvelutasotarkastelu välillä valtatie 1 – maantie 132 (2015)
- Lohjan liikenneturvallisuussuunnitelma (2016)

Joukkoliikenne

- Lohjan joukkoliikenteen visio (2017)
- HLJ 2015, Joukkoliikennestrategia (2014)
- Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvitys, palvelutasomääritys ja kehittämisohjelma 2017-2020 (2016)
- Porvoon ja Lohjan suuntien joukkoliikenteen kehittämistarpeet Pääkaupunkiseudulla (2018)

Matkaketjut sekä kävely ja pyöräily

- Analyysi pyöräpysäköinnin potentiaalista joukkoliikenteen pysäkeillä (2016)
- Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma (2012)
- Uudenmaan ELY -keskuksen kevyen liikenteen tarveselvitys 2013 (2013)
- Uudenmaan ELY -keskuksen kevyen liikenteen tarveselvityksen päivitys 2016 (2016)
- Lohjasta Suomen paras pyöräilykaupunki -edistämisohjelma (valmistumassa)

Rataverkon suunnitelmat

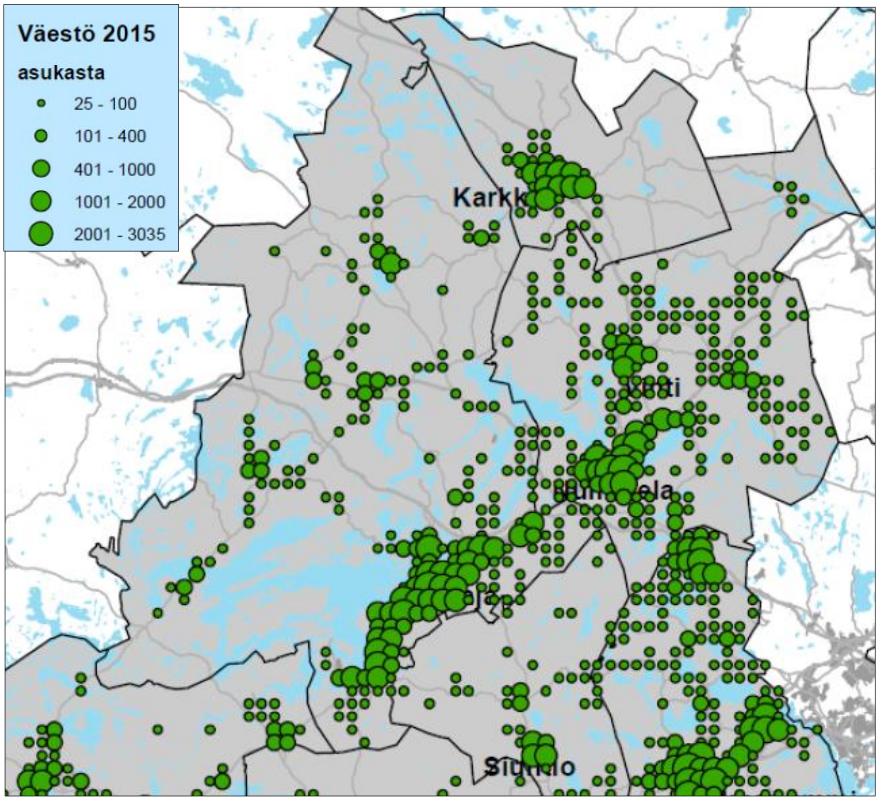
- Espoo-Salo -oikorata, alustava yleissuunnitelma (2010), päivitystyö aloitettu 2018
- Tunnin juna, liikenteellinen esiselvitys (2017)

Lisäksi alueelle on laadittu yksittäisiä katu- ja rakennussuunnitelmia sekä viitoitus- ja opastussuunnitelmia. Viime vuosina laadituissa suunnitelmissa on esitetty liikenneverkkoa ja liikenneolosuhteiden parantamista koskevia toimenpiteitä.

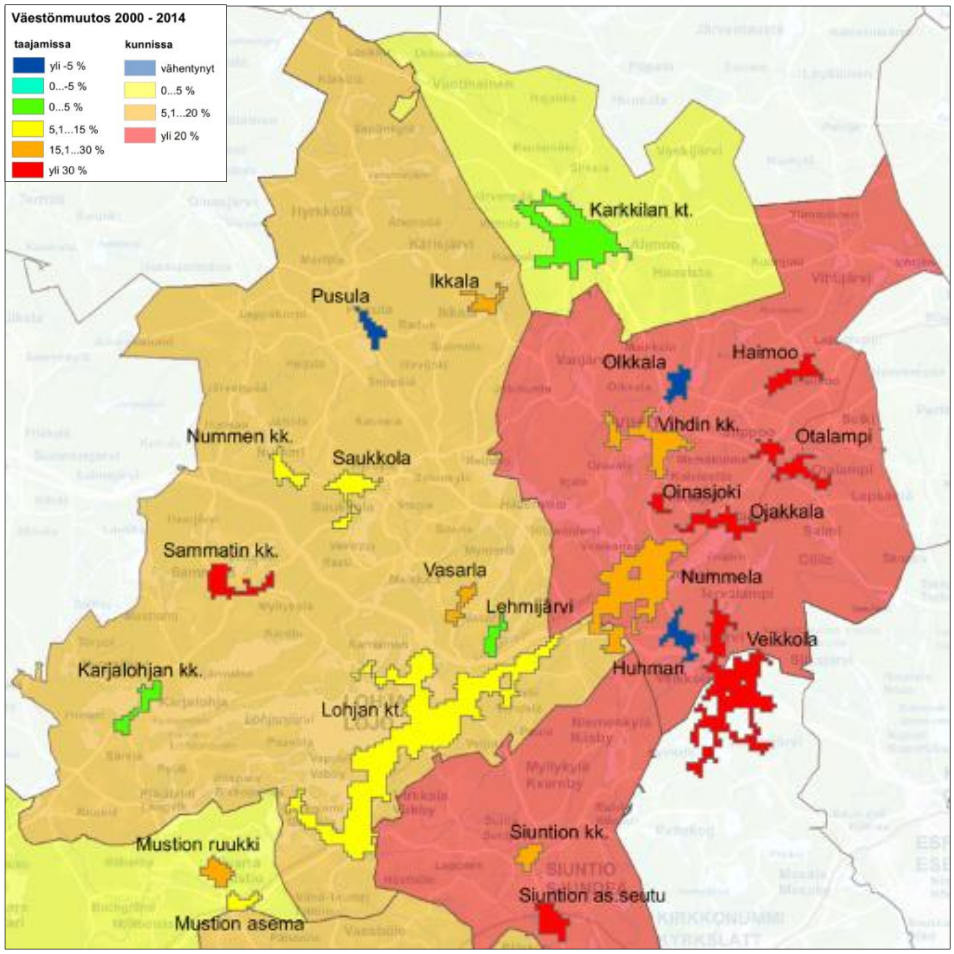
Nykytilanne

Väestö ja elinkeinorakenne

Lohjalla asuu noin 47 000 asukasta, joista suurin osa asuu taajama-alueilla (82 %) valtatie 25 vaikutusalueella. Lohjan asukasluku on kasvanut, kolmea viime vuotta lukuun ottamatta, 1997 vuodesta asti. Lohjan maankäytön rakennemallin mukaan Lohjan keskustan asukasmäärä tulee lisääntymään 2037 vuoteen mennessä 1 500-2 000 henkilöllä. Samaan aikaan nauhataajaman asukasmäärän olisi tarkoitus lisääntyä 14 000 hengellä. Vireillä olevan osayleiskaavatyön tavoitteiden mukaan nauhataajama tulee laajenemaan niin, että Lempolan aseman ympärille muodostuu uusi kaupunginosa, jossa on noin 11000 - 15000 asukasta. Tämän lisäksi palvelutaajamien väestömäärä tulee kasvamaan tavoitetilaan yhteensä noin 2 000 asukkaalla. Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan Lohjan asukasluku tulee kasvamaan maltillisemmin vajaalla 2 000 henkilöä 2030 vuoteen mennessä. Vuona 2016 väestöstä noin 65 % asui rivi- tai pientaloissa. Lohjan asuntojakaumaa on tarkoitus tulevaisuudessa kehittää niin, että uusista asunnoista 40-50 % on kerrostaloja. Tyypillisesti lohjalainen asuu omistusasunnoissa (75 % vuonna 2016).

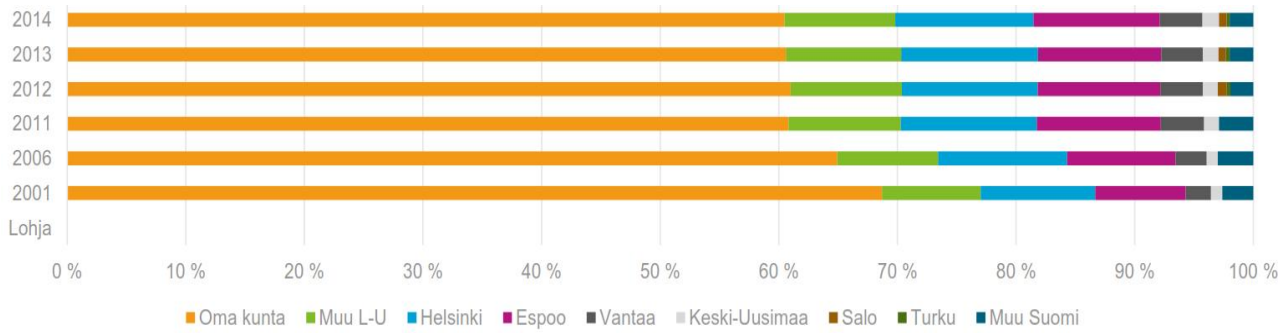


Kuva 10. Väestön (2015) sijoittuminen (Lähde: Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmä ja toimintaympäristö, seuranta 2017)

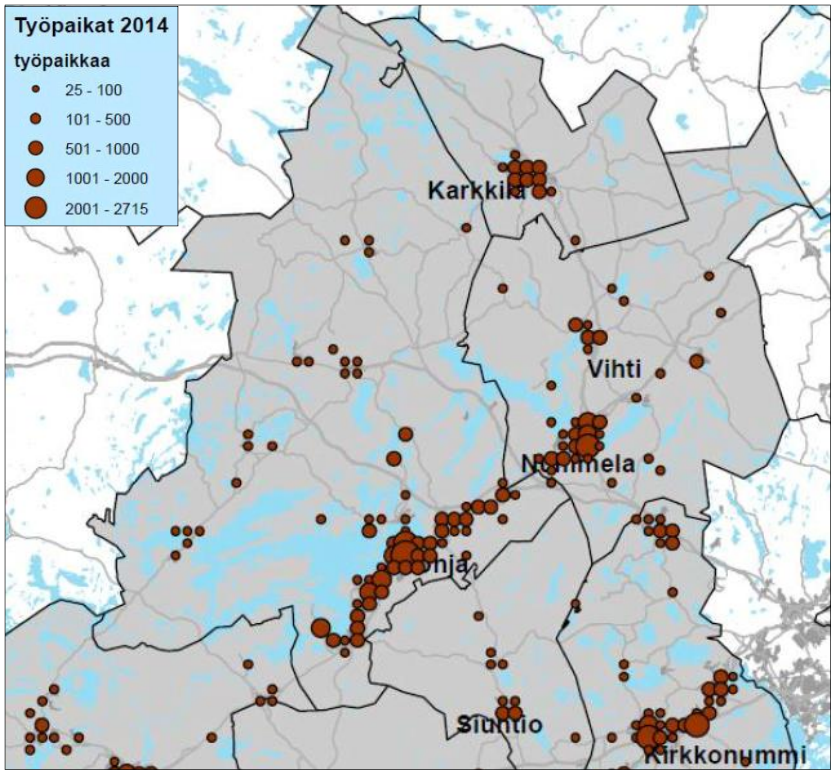


Kuva 11. Väestömuutos vuosina 2000-2014 tilastollisissa taajamissa ja keskimäärin koko kunnassa (Lähde: Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvitys 2016, © YKR/SYKE)

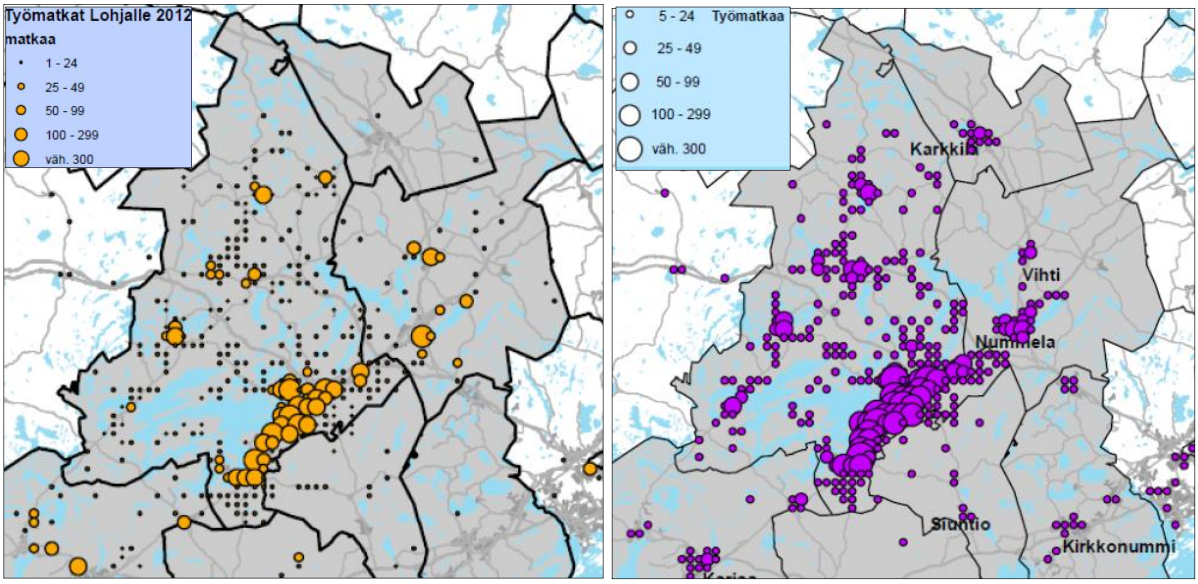
Lohjan työllisyysaste on 70 % (2015). Työssäkäyvistä 19 600 lohjalaisista kotikunnassaan työskentelee noin 60 %. Kunnassa on noin 15 600 työpaikkaa (2015), joista noin 3 % on alkutuotannossa, 24 % jalostuksessa ja palvelualoilla vajaa 72 %. Työpaikkojen määrä on vähentynyt 2008 vuodesta 2015 vuoteen noin 2 000 työpaikalla. Vähentymä on tapahtunut alkutuotannon ja jalostuksen työpaikoista. Palvelualojen työpaikkojen osuus kaikista työpaikoista on kasvanut 2006 vuodesta asti (Lähde: Tilastokeskus). Lohjan työpaikkaomavaraisuus onkin kasvanut 2000 -luvulla. Valtaosa työpaikoista sijoittuu keskustaajamaan ja valtatien 25 varteen. Noin 5 000 Lohjalaista pendelöi pääkaupunkiseudulle. Pendelöintiliikenne on kasvanut koko 2000 -luvun. Pendelöinti myös Lohjan ja Vihdin välillä on voimistunut 2010 -luvun aikana. Samalla Lohjalaisten työmatkojen keskipituus on lyhentynyt.



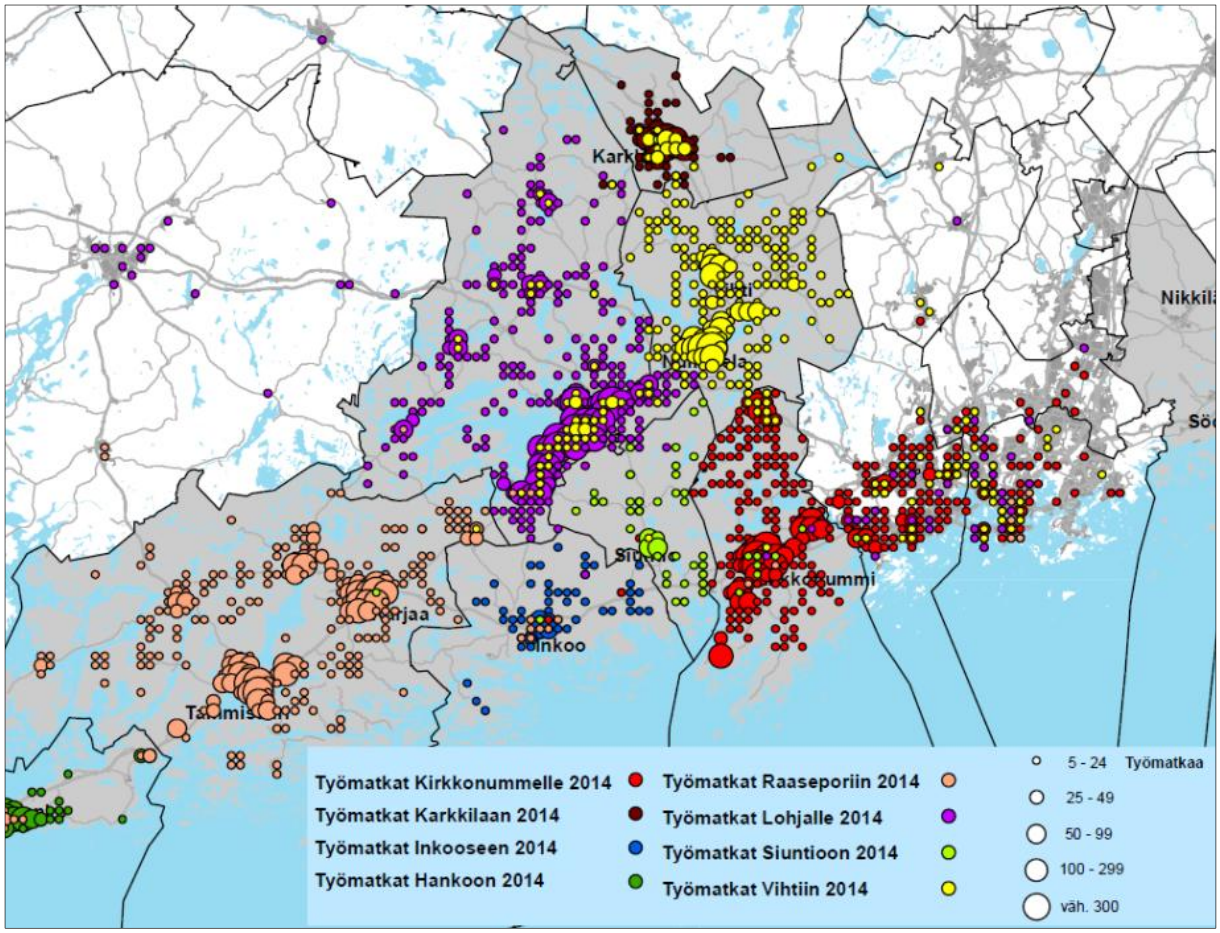
Kuva 12. Lohjalaisten työmatkojen pendelöinnin kehitys 2001-2014. Oma kunta tarkoittaa Lohjan sisäisiä työmatkoja (Lähde: Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmä ja toimintaympäristö, seuranta 2017).



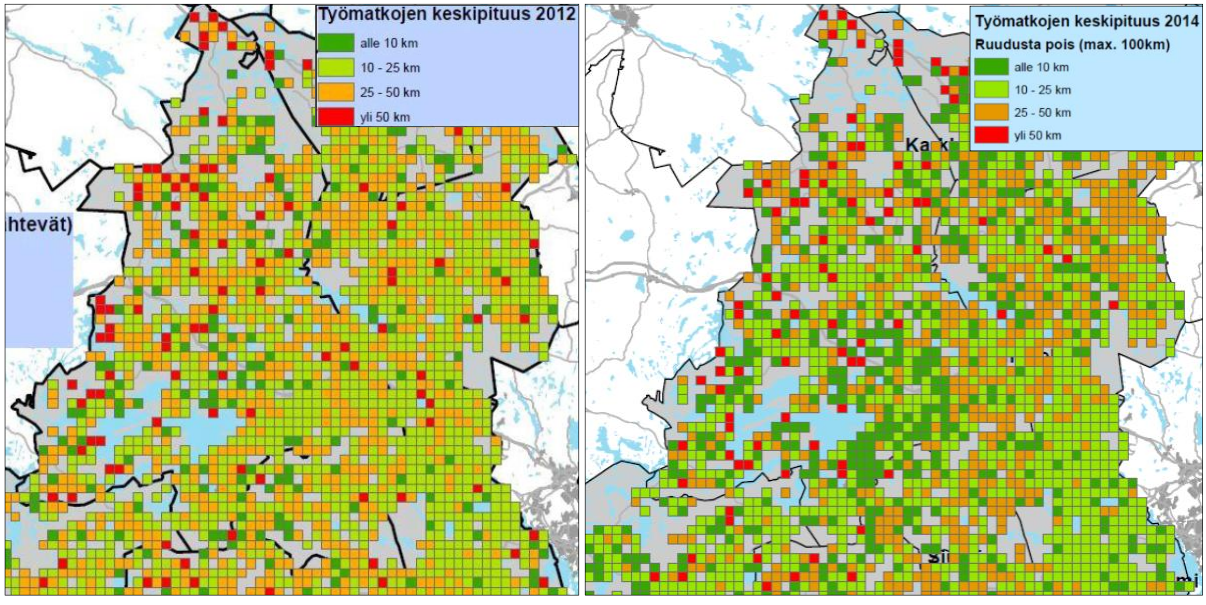
Kuva 13. Työpaikkojen (2014) sijoittuminen (Lähde: Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmä ja toimintaympäristö, seuranta 2017)



Kuva 14. Työmatkat Lohjalle 2012 ja 2014 (Lähde: Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmä ja toimintaympäristö, seuranta 2017)



Kuva 15. Kuntien välinen työssäkäynti vuona 2014 (Lähde: Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmä ja toimintaympäristö, seuranta 2017)



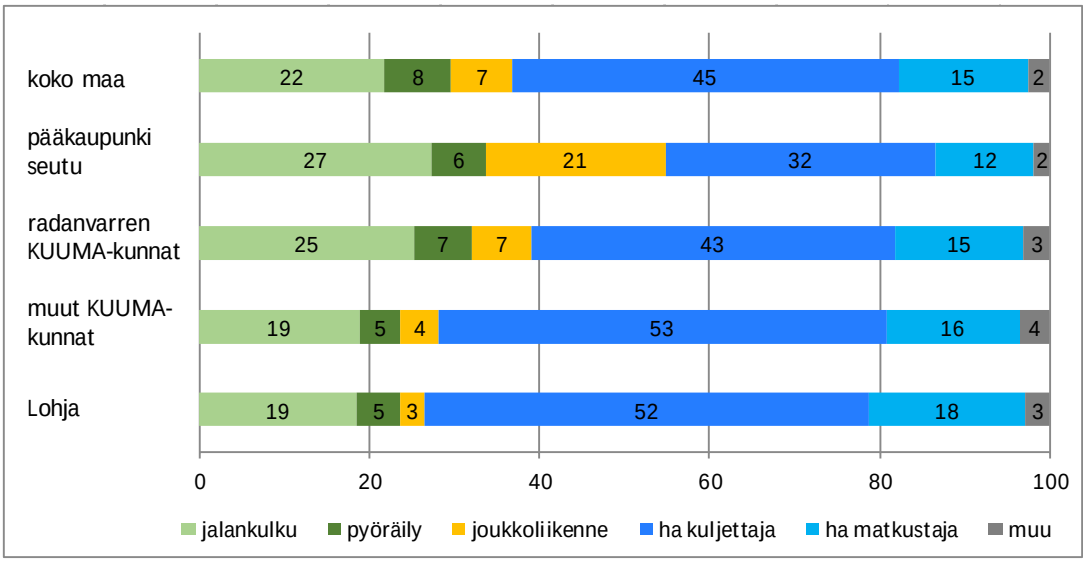
Kuva 16. Työpaikat (2014) sijoittuminen (Lähde: Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmä ja toimintaympäristö, seuranta 2017)

Lohjan maankäytön rakenne 2013-2037 hyväksyttyjen linjausten mukaan maankäytön kasvun pääpaino on nauhataajamassa. Työpaikka-alueita on sijoittunut myös nauhataajaman ulkopuollelle valtateiden liittymäalueille.

Nykyinen liikennejärjestelmä ja liikkumistottumukset

Kulkutapajakauma

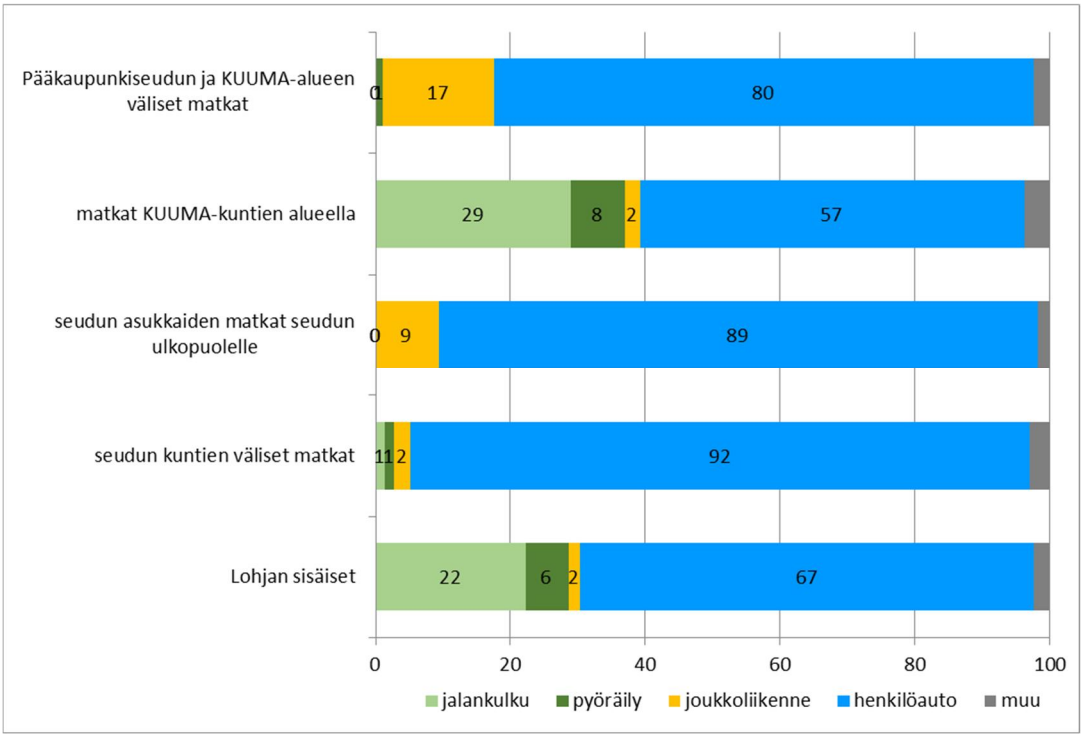
Valtakunnalliseen henkilöliikennetutkimukseen 2016 on erillisenä tutkimusalueena osallistunut 10 seutua Suomessa. Lohjan kaupungin liikkumistottumusten tuloksia voidaan tarkastella Läntisen Uudenmaan seudullisista tuloksista, johon kuuluvat Lohjan lisäksi Hanko, Karkkila, Raasepori, Siuntio ja Inkoo. Henkilöliikennetutkimuksen mukaan Lohjalla kaikkien matkojen keskimääräinen kulkumuotojakauma on kestävien kulkumuotojen osalta koko Suomen keskiarvoa selvästi alhaisempi. Kuvassa 17 on vertailtu lohjalaisten liikkumistapoja koko maan lisäksi läntisen Uudenmaan, pääkaupunkiseudun ja KUUMA-kuntien tuloksiin.



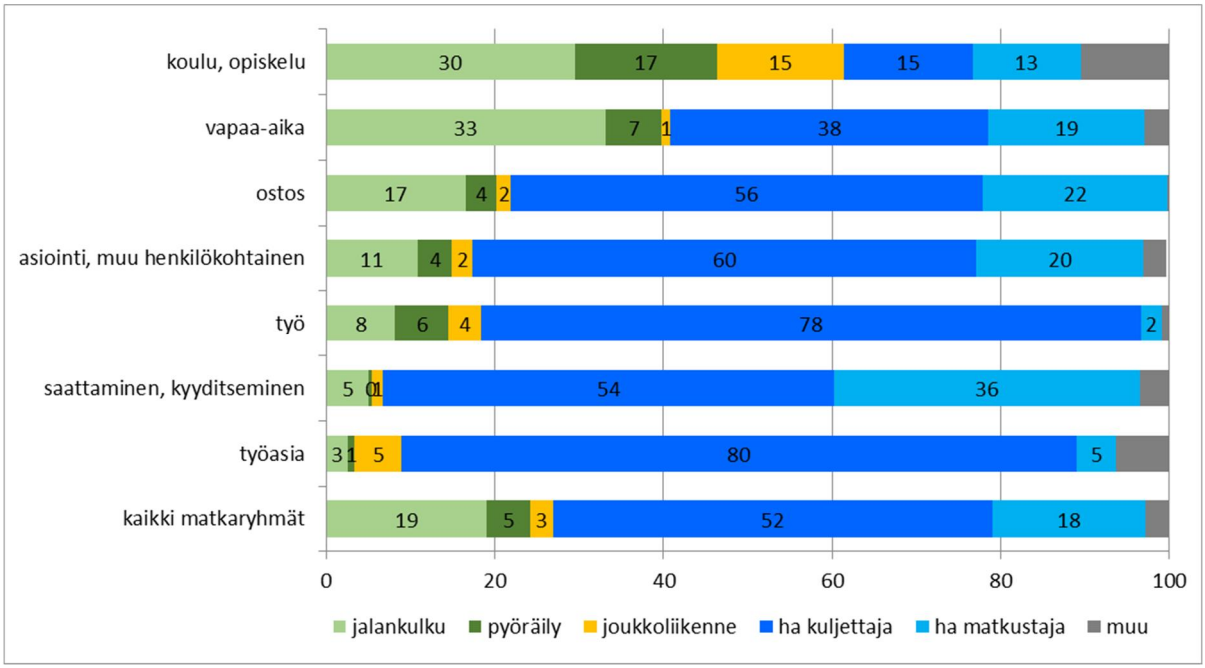
Kuva 17. Lohjalaisten tekemien matkojen keskimääräinen kulkutapajakauma (%) verrattuna eri seutuihin ja koko maahan (lähde: HLT 2016).

Tarkemmassa tarkastelussa huomataan, että Lohjan sisäisissä matkoissa kulkutapajakauma kestävien kulkumuotojen osalta on jonkin verran suurempi kuin kaikkien matkojen osalta. Läntisen Uudenmaan alueella kunnasta toiseen tehtävät matkat tehdään kuitenkin pääsääntöisesti henkilöautolla – samoin kuin seudun ulkopuolelle tehtävät matkat. Kuvassa 18 on vertailtu Lohjan sisäisten matkojen kulkutapajakaumaa seudun kuntien välisiin matkoihin, seudun ulkopuolelle, pääkaupunkiseudulle ja KUUMA-kuntien matkoihin. Kuvassa 19 on kuvattu läntisen Uudenmaan asukkaiden matkojen kulkutapajakauma matkan tarkoituksen mukaan. Kuvasta nähdään mm., että joukkoliikennettä käyttävät pääasiassa opiskelijat ja koululaiset sekä työmatkoihin tai työasiointiin käytetään yleensä lähes aina autoa. Ero on selkeä pääkaupunkiseudulle, jossa esimerkiksi työmatkat tehdään 47 %:sti autolla.

Henkilöliikennetutkimuksen mukaan läntisellä Uudellamaalla ja Lohjalla tehdään keskimäärin 3 matkaa vuorokaudessa ja lohjalaisten tekemien matkojen keskipituus on 15,3 km/matka. Työmatkat ovat keskimäärin 25 km pituisia, koulu- tai opiskelumatkat 8 km ja asiointimatkat 10 km. Läntisellä Uudellamaalla asukkaiden tekemistä matkoista 75 % on oman kunnan sisäisiä matkoja. Läntisen Uudenmaan seudun ulkopuolelle tehdään 13 % matkoista ja seudun kuntien välisiä matkoja tehdään 4 %. Seudun asukkaiden päivittäin tekemistä matkoista 8 % tehdään kokonaan seudun ulkopuolella.



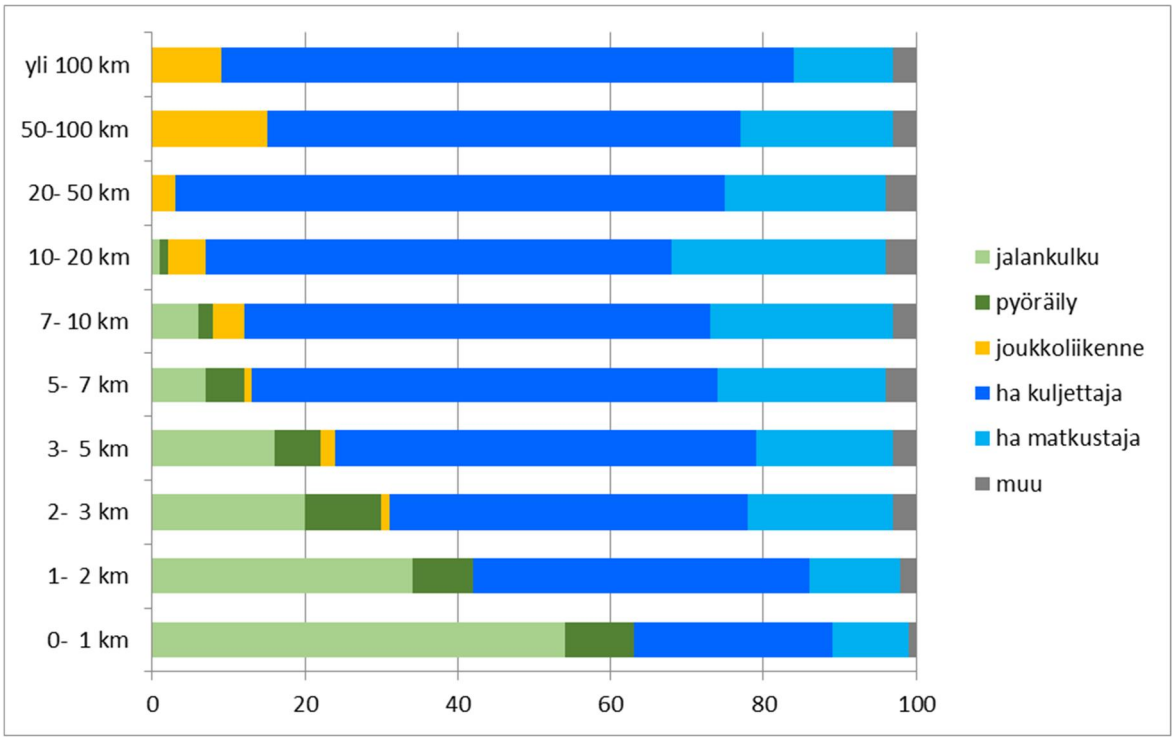
Kuva 18. Länsi-Uudenmaan seudun asukkaiden kotimaanmatkojen yleispiirteinen suuntautuminen kulkutavoittain, %-osuus. KUUMA-kunnilla tarkoitetaan tässä muita kuin radanvarren KUUMA-kuntia (lähde: HLT 2016).



Kuva 19. Länsi-Uudenmaan asukkaiden kotimaanmatkojen kulkutapajakauma matkan tarkoituksen mukaan, %-osuus (lähde: HLT 2016).

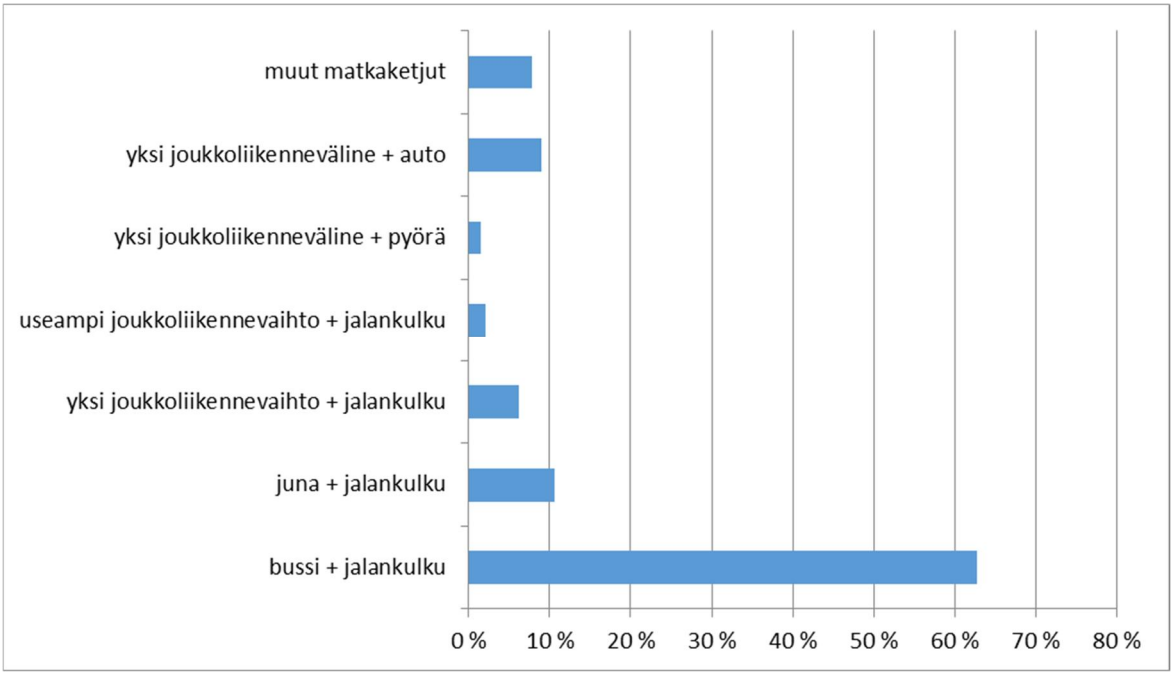
Kulkutapajakauma matkan pituuden mukaan tarkasteluna paljastaa (kuva 20 ja kuvan 19 kanssa), että Länsi-Uudellamaalla joukkoliikennettä käytetään lähinnä seudun ulkopuolelle suuntautuvissa matkoissa. Verrattuna koko Suomen tai pääkaupunkiseudun tuloksiin havaitaan joukkoliikenteen käytössä selkeä ero. Esimerkiksi 2-7 km pituisilla matkoilla joukkoliikenteen kulkutapaosuus läntisellä Uudellamaalla vaihtelee 1-2 % välillä, kun koko Suomessa se on keskimäärin välillä 7-11 % (pääkaupunkiseudulla 22-28 %). Läntisen Uudenmaan koko seudun joukkoliikennematkoista 69 % on matkapituudeltaan 10 km tai pidempiä.

Myös jalankulun ja pyöräilyn kulkumuoto-osuudet 0-2 km pituisilla matkoilla ovat valtakunnan ja pääkaupunkiseudun keskiarvoja selvästi alhaisemmat. Esimerkiksi 0-1 km pituisten matkojen kulkutapaosuus kävellen tai pyöräillen Länsi-Uudellamaalla on 63 %, kun koko Suomessa se on keskimäärin 75 % (pääkaupunkiseudulla 83 %). Jalkaisin tehtävistä matkoista 72 % on 0-2 km pituisia ja 95 % matkoista on enintään 5 km pituisia. Pyöräillen tehdyistä matkoista 96 % on enintään 10 km pituisia. Tyypillinen pyörämatka on kuitenkin alle 5 km pitkä. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kulkemien matkojen pituudet eivät merkittävästi poikkea koko Suomen keskiarvosta.



Kuva 20. Läntisen Uudenmaan kotimaanmatkojen kulkutapaosuudet (%) matkan pituuden mukaan (lähde: HLT 2016).

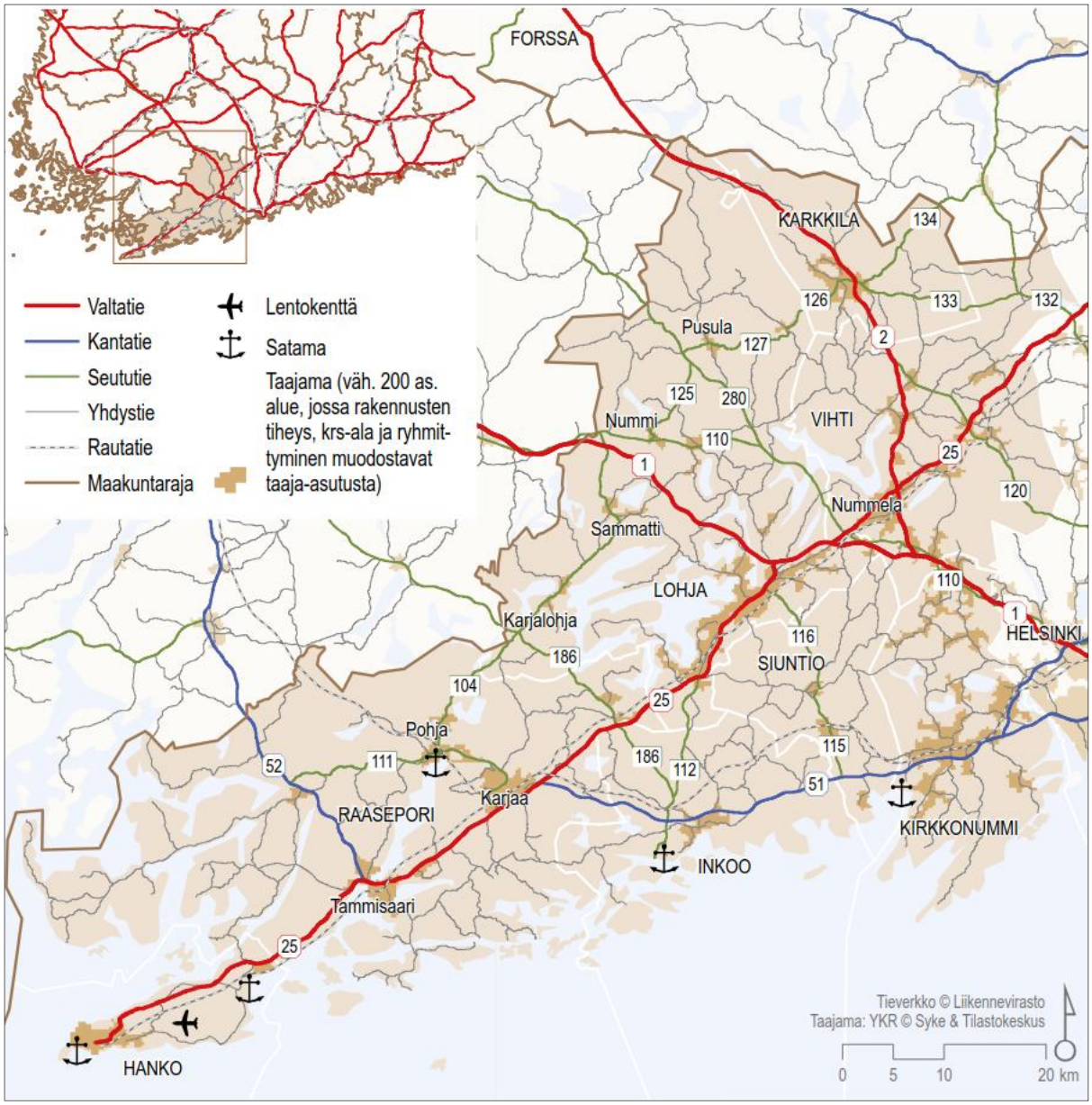
Valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa (2016) on selvitetty myös seudun joukkoliikenteen käyttäjien tottumuksia matkojen ketjuttamisesta. Tulosten perusteella vaihdottomat yhteydet jalankulkuun tukeutuen ovat ylivoimaisesti eniten käytettyjä (73 % kaikista joukkoliikennematkoista). Polkupyörän tai auton käyttämistä vaihdottoman joukkoliikennematkan osana käyttää 10 % seudun joukkoliikennematkustajista.



Kuva 21. Läntisellä Uudellamaalla tehtyjen joukkoliikennematkojen jakautuminen matkaketjuittain, %-osuus (lähde: HLT 2016).

Tieliikenne

Lohjan liikenneverkon rungon muodostavat valtatiet 1 (E18) ja 25 (kehä V). Nämä maantiet ovat osa valtakunnallisia pääväyliä, jotka on vahvistettu asetuksella pääväylistä ja niiden palvelutasosta ja se on tullut voimaan 1.1.2019 alkaen. Muita tärkeitä väyliä ovat kaupungin pohjoisreunassa valtatie 2 sekä seututiet 104 Pohja – Karjalohja - Sammatti - Nummi, 110 Helsinki – Turku (Vt 1 rinnakkaistie), 125 Nummi – Pusula, 127 Ikkala – Pusula, 186 Salo – Mustio – Inkoo ja 280 Koisjärvi – Pusula – Somero. Ydinkeskustan katuverkon rungon muodostavat Suurlohjankatu, Karstuntie ja Kauppakatu. Laurinkatua on tarkoitus kehittää kävelypainotteiseen suuntaan.



Kuva 22. Länsiuudenmaan liikenneverkko (lähde: Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035)

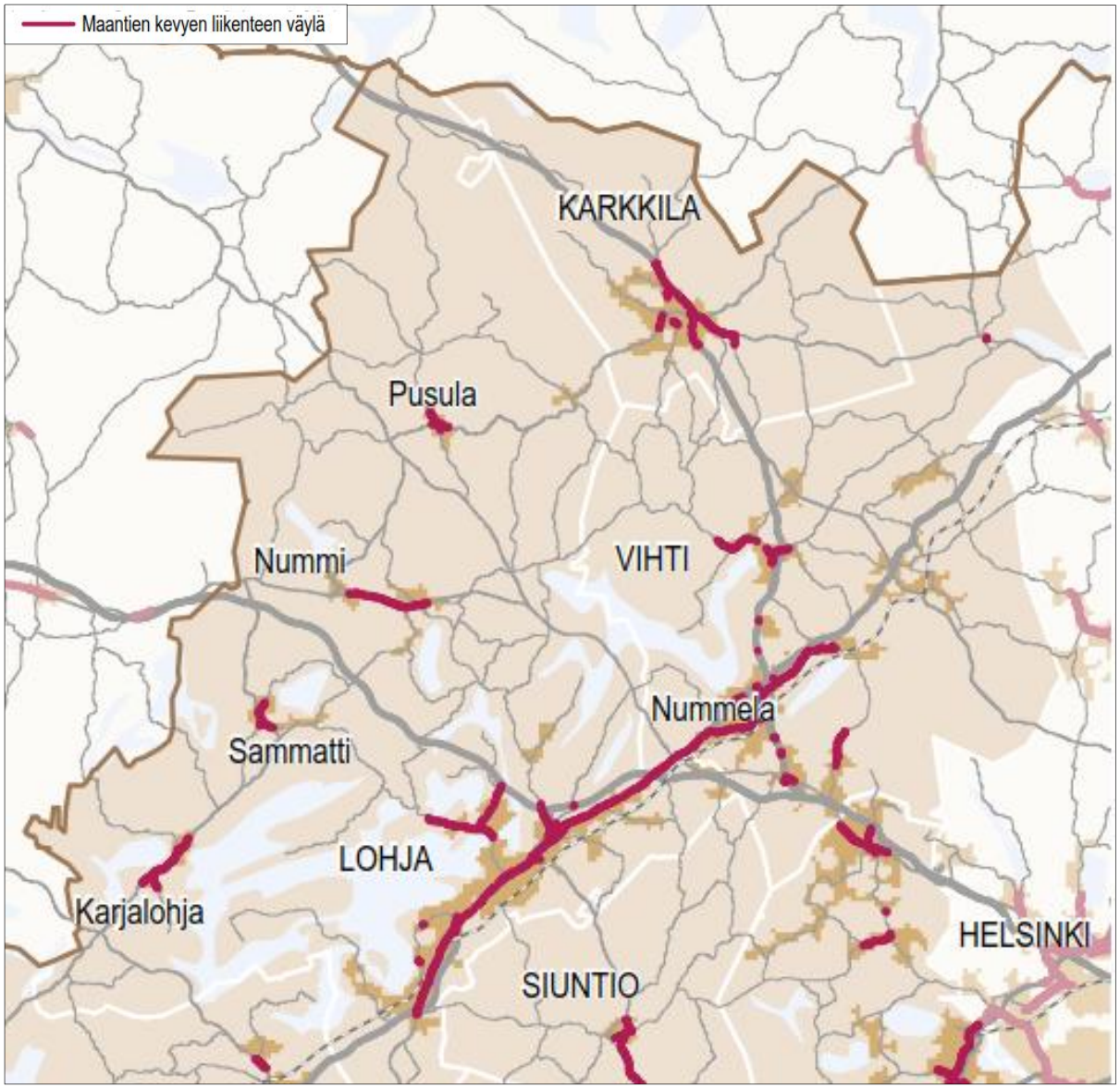
Valtateiden liikennemäärä on viimevuosien aikana kasvanut. Vuona 2016 valtatiellä 1, Lohjalta etelään, keskimääräinen vuorokausiliikenne oli noin 28 000 ajoneuvoa. Lohjan jälkeen vt 1 liikennemäärä tippuu noin 15 500 ajoneuvoon vuorokaudessa. Valtatiellä 25 liikennemäärät vaihtelevat 5 800 - 13 800 välillä. Valtateillä raskaan liikenteen osuus vaihtelee 7-10 % välillä. Seututie 110, 186 sekä pääosin valtatie 2 ja 25 ovat osa erikoiskuljetusreitistöä. Valtatie 25 ruuhkautuu säännöllisesti varsinkin välillä Lohja – Nummela.

Valtakunnallisen tieliikenne-ennusteen 2030 (Livi 2014) mukaan Uudenmaan liikennemäärä tulee kasvamaan vuoden 2012 tasosta vuoteen 2030 mennessä valtateillä 37,5 %, seututeillä 35,4 % ja yhdysteillä 21,9 %. Raskaan liikenteen määrät tulevat kasvamaan valtateillä 9,1 %, seututeillä 8,7 % ja yhdysteillä 8,3 %. Lohjan taajamaosayleiskaavan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa laaditun liikenne-ennusteen mukaan katujen liikenne tulee huomattavasti kasvamaan 2035 vuoteen mennessä. Esimerkiksi Suurlohjankadun liikennemäärä lisääntyi noin 50 %. Lohjan liikenneselvityksessä tehdyissä toimivuustarkasteluissa on huomattu, että silloinen verkko pystyi toimivan kohtalaisesti noin 60 % vuoden 2035 ennusteliikenteestä.

Kävely ja pyöräily

Lohjan keskustaajamassa on kattava kävelyn ja pyöräilyn verkko. Muissa taajamissa kävelyn ja pyöräilyn väylät sijoittuvat lähinnä maanteiden varsille. Uudenmaan ELY -keskuksen kevyen liikenteen tarveselvitys 2030 on tunnistettu yhteensä 31 jalankulku- ja pyöräilyväylä puutetta tai alikulkutarvetta. Puutteista viisi ELY -keskus linjasi edistettäviksi hankkeiksi siten, että viereinen maantie muutetaan samalla kaduksi:

- Mt 125, mt 1251 Nummen jalankulun ja pyöräilyn väylä
- Mt 1270 (Kaukelantie), väli Kuntalantie - Hopearanta jalankulun ja pyöräilyn väylä
- Mt 11085 (Nummijärventie) väli Koulukuja - Lammenrannantie jalankulun ja pyöräilyn väylä
- Mt 11119 Vappulantie, puuttuvat jalankulun ja pyöräilyn väylä
- Mt 11193 Lieviön rt:n eritaso, alikulku

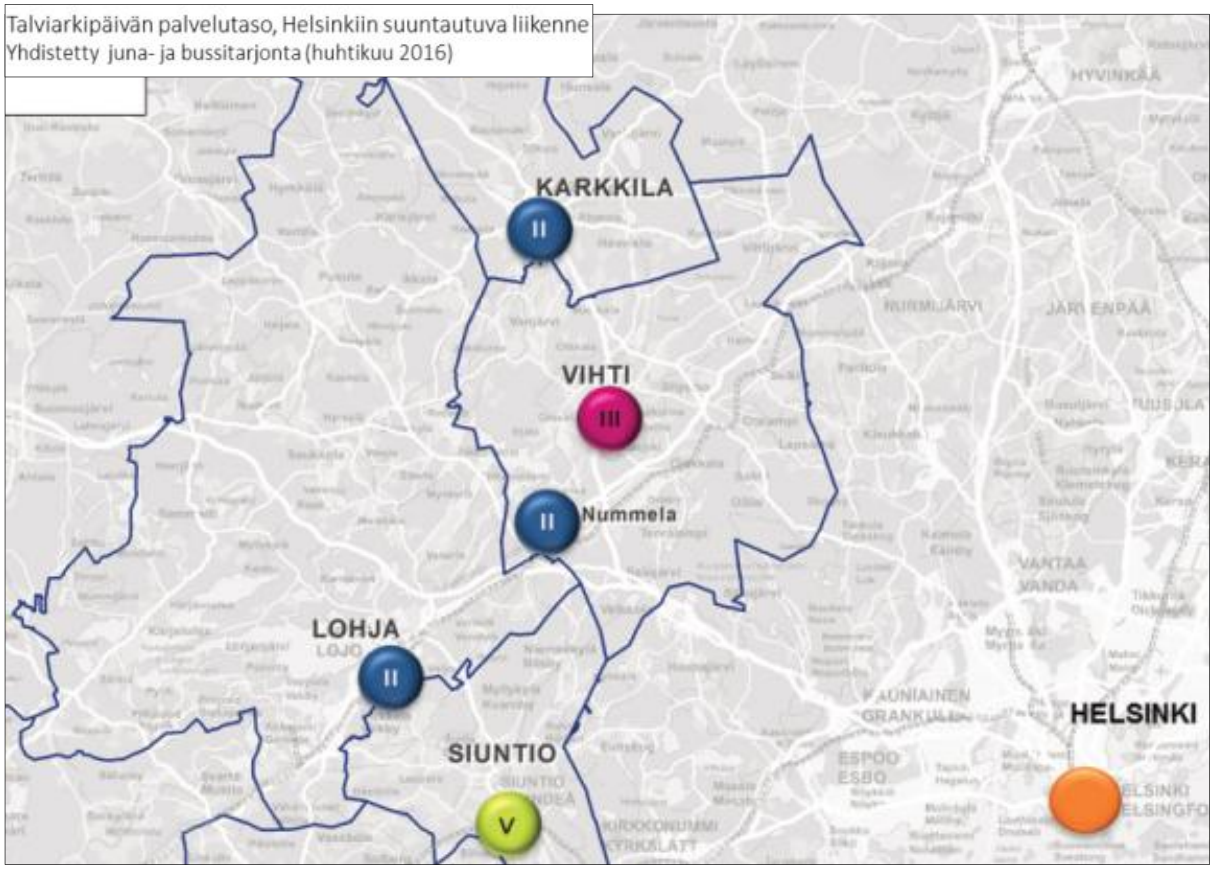


Kuva 23. Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet 2014 (lähde: Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035)

Joukkoliikenne

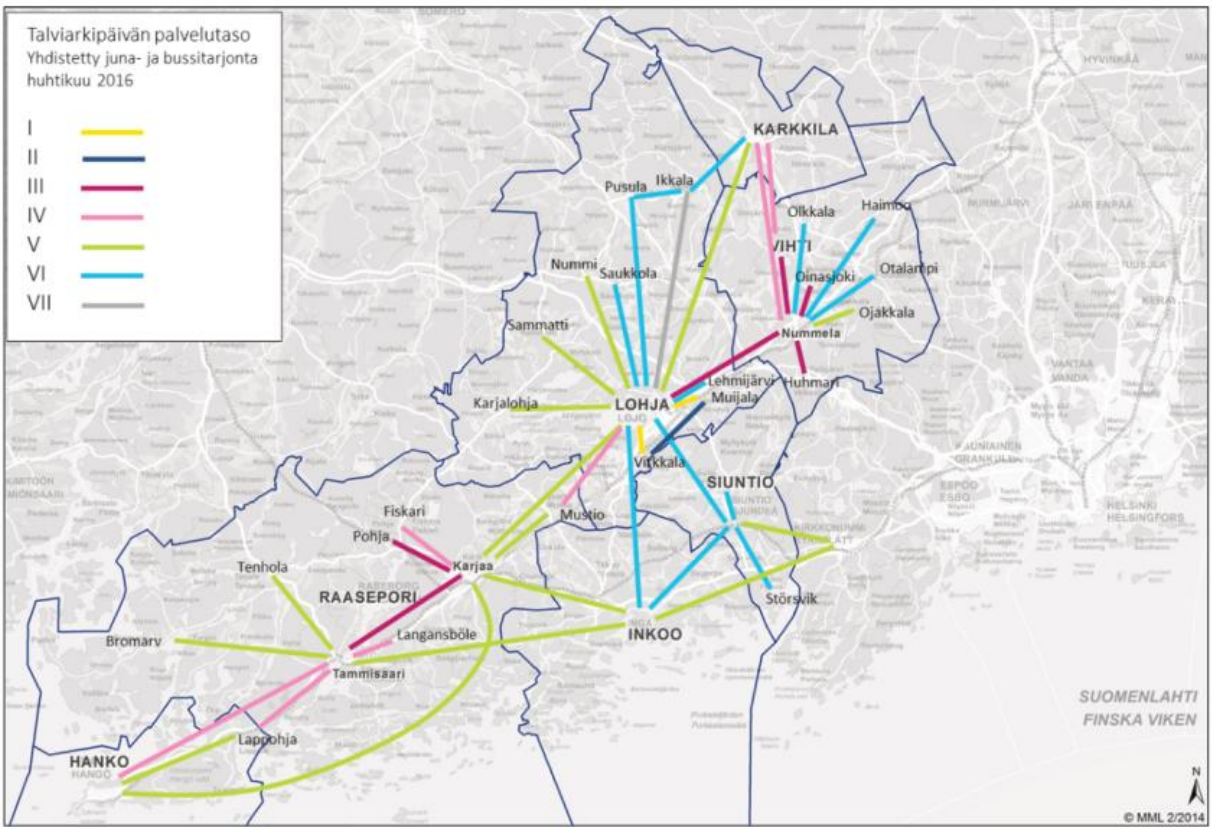
Lohjan joukkoliikenne muodostuu pääkaupunkiseudulle suuntautuvasta markkinaehtoisesta liikenteestä, kunnan hankkimasta liikenteestä sekä sitä täydentävistä ELY -keskuksen hankkimasta liikenteestä. Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmän mukaan Lohja on yksi alueen vilkkaimpia joukkoliikenteen solmupisteitä. Nykyisin solmupisteinä toimii Lohjan linja-autoasema.

Joukkoliikenteen palvelutaso on määritelty Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvityksessä (2016). Selvityksen mukaan nykyisin Lohjalta pääkaupunkiseudulle suuntautuva joukkoliikenteen palvelutaso (II -luokassa) on riittävän hyvä, että se on todellinen vaihtoehto henkilöautoilulle (kuva 24). Kunnan sisäiset yhteydet Lohjalta Nummelle, Sammattiin, Karjalohjalle, Pusulaan ja Saukkolaan ovat V- tai VI -luokassa. V- ja VI -luokat palvelevat arjen liikkumistarpeita.

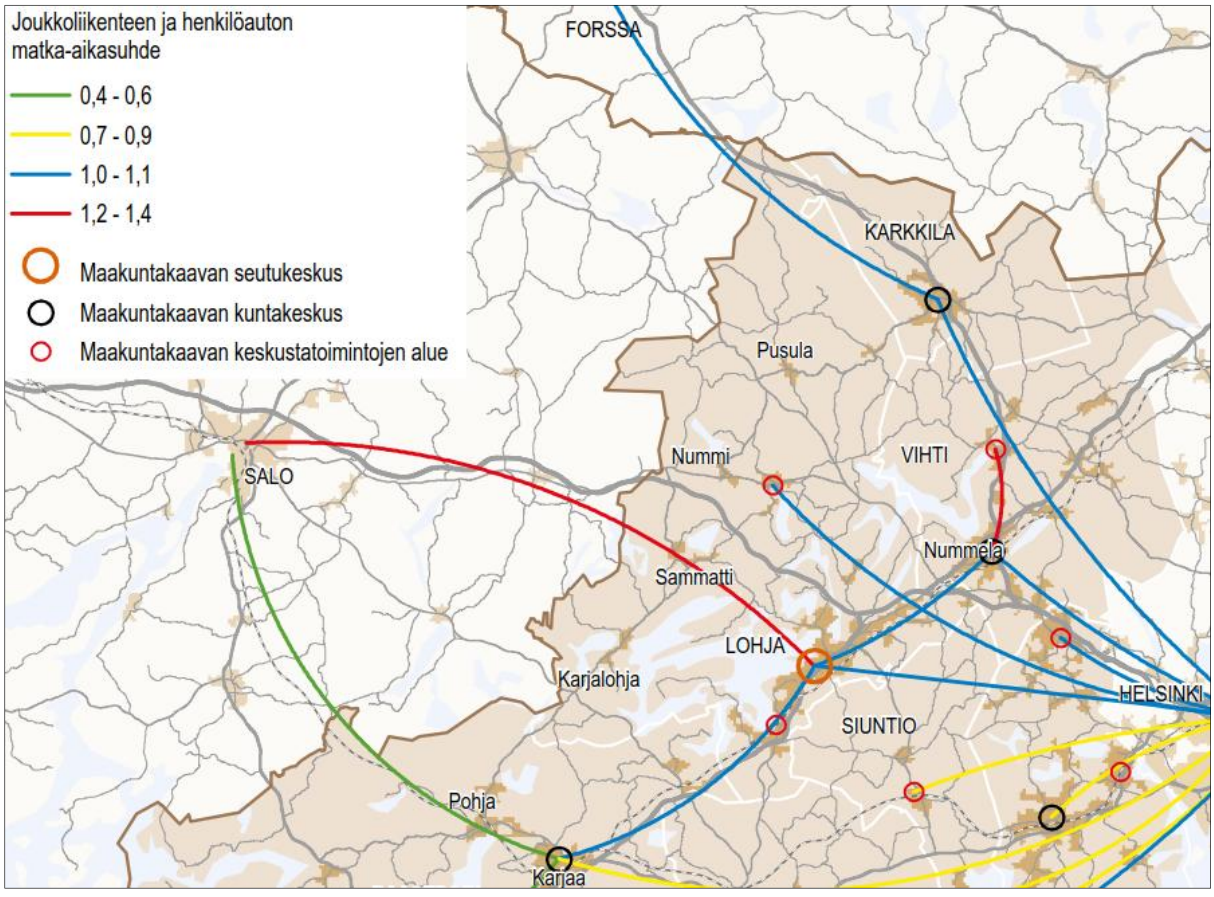


Kuva 24. Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso (bussi- ja junaliikenne) kuntakeskusten ja Helsingin välisessä liikenteessä (Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvitys, 2016)

Tulevaisuudessa Lohjan liikkumistarpeita voi palvella myös Espoo-Salo -oikorata (ESA-rata), jolla olisi jo kaukoliikenteen toimiessa edellytyksiä parantaa Lohjan joukkoliikenteen palvelutasoa mm. pääkaupunkiseudun suuntaan. Mikäli ratayhteydelle sijoittuu lisäksi myös lähijunaliikenne, paranee palvelutaso työmatkaliikenteen edellyttämälle hyvälle tasolle. Ratalinjaus kulkee Lohjan Lempolan kautta kohti Saloa samassa maastokäytävässä valtatien 1 (E18) kanssa. Lohjan alueelle on kaavailtu yhtä junaliikenteen asemapaikkaa Lempolaan, josta Lohjan keskustaan on matkaa 6 km. Lempolan asema tulisi palvelemaan sekä kauko- että lähijunaliikennettä. Junaliikennettä varten tulee suunnitella uusille asemille nopeat ja aikataulullisesti sujuvat linja-autoliikenteen liityntäyhteydet. Espoo-Salo -radan yleissuunnittelu käynnistyi 2018 vuoden alussa. Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategian mukaisesti asemille tullee suunnitella liityntäpysäköinti.



Kuva 25. Länsi-Uudenmaan alueen sisäinen joukkoliikenteen palvelutasoluokat (bussi- ja junaliikenne (Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvitys, 2016)

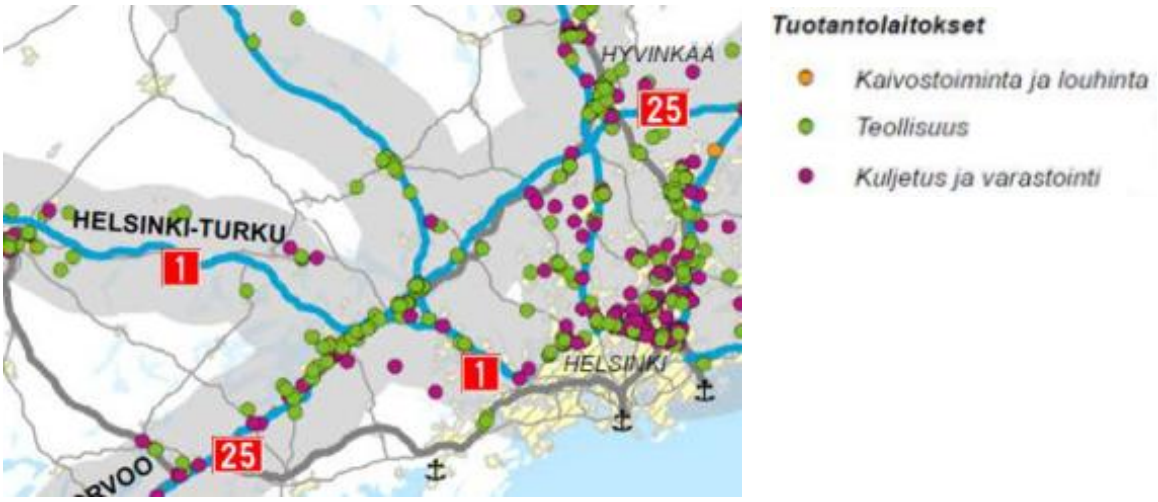


Kuva 26. Joukkoliikenteen ja henkilöauton matka-aikasuhde keskeisillä yhteysväleillä vuona 2013 (lähde: Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035)

Tavaraliikenteen kuljetuskäytävät ja logistiikka

Lohjan läpi kulkee Hanko – Hyvinkää rata, joka on tällä hetkellä pääasiassa tavarakuljetusten käytössä. Lisäksi alueella on teollisuusraiteet Pitkäniemeen (poistettu käytöstä) ja Kirkniemeen. Radat ovat yksiraiteisia ja sähköistämättä. Hanko – Hyvinkää radan sähköistämisen ja tasoristeysten poistamisiin tähtäävän suunnitelman laatiminen on käynnissä. Sähköistäminen parantaisi myös raideyhteyden henkilöliikenteen toiminta-edellytyksiä. Tulevaisuudessa Lohjan kuljetustarpeita voi palvella myös Espoo – Salo -oikorata.

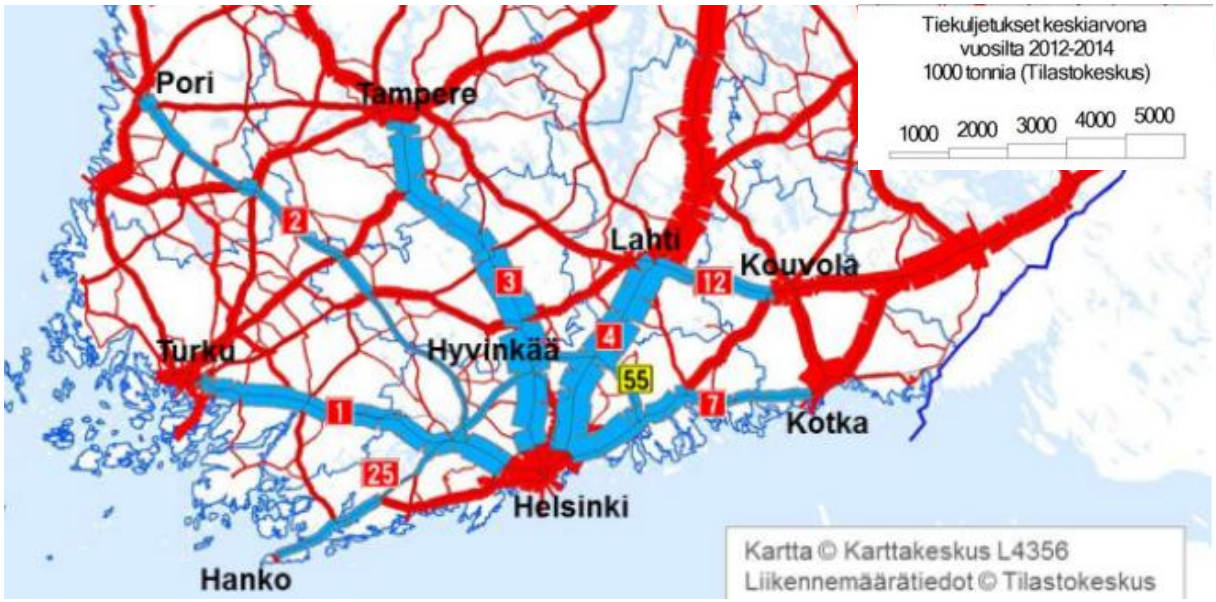
Uudenmaan ELY -keskuksen tieverkon palvelutasoselvityksen mukaan Lohjalla valtatiet kuuluvat raskaan liikenteen runkoyhteyksiin. Merkittäviä kuljetusreittejä ovat myös alueen rautatiet. Logistisesti merkittävimmät keskittymät Lohjalla sijoittuvat nykyisen radan sekä valtateiden liittymien läheisyyteen.



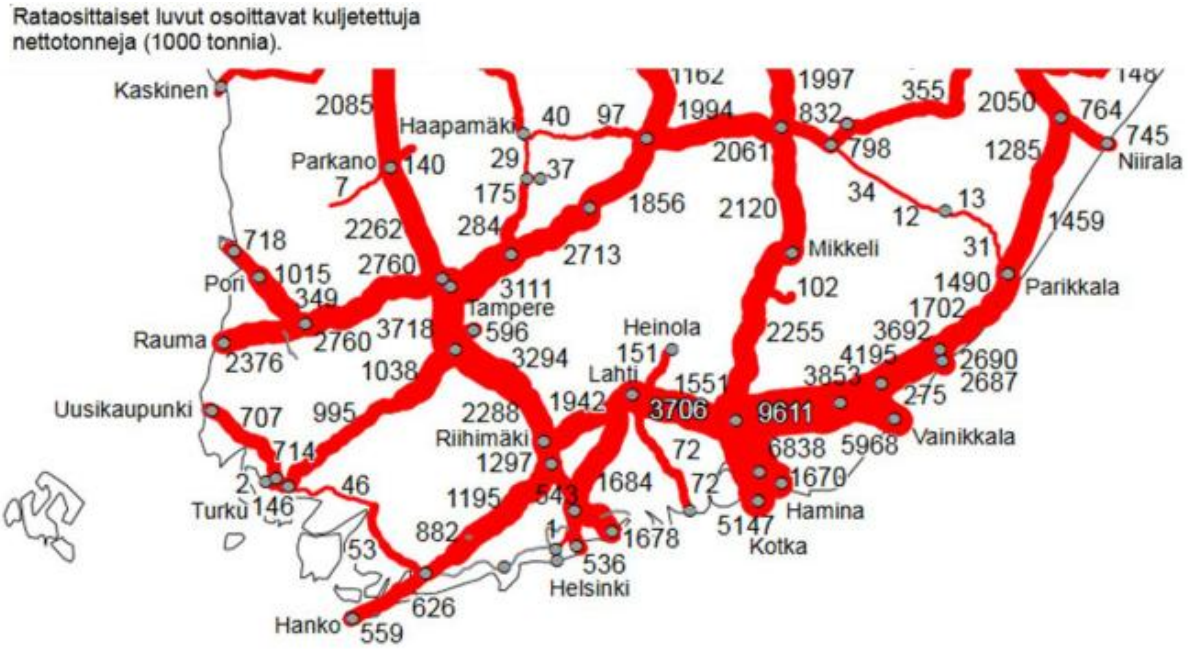
Kuva 27. Raskasta liikennettä synnyttävät tuotantolaitokset, varastot ja terminaalit vuonna 2016.



Kuva 28. Uudenmaan ELY -keskuksen merkittävän tieverkon palvelutaso raskaan liikenteen näkökulmasta

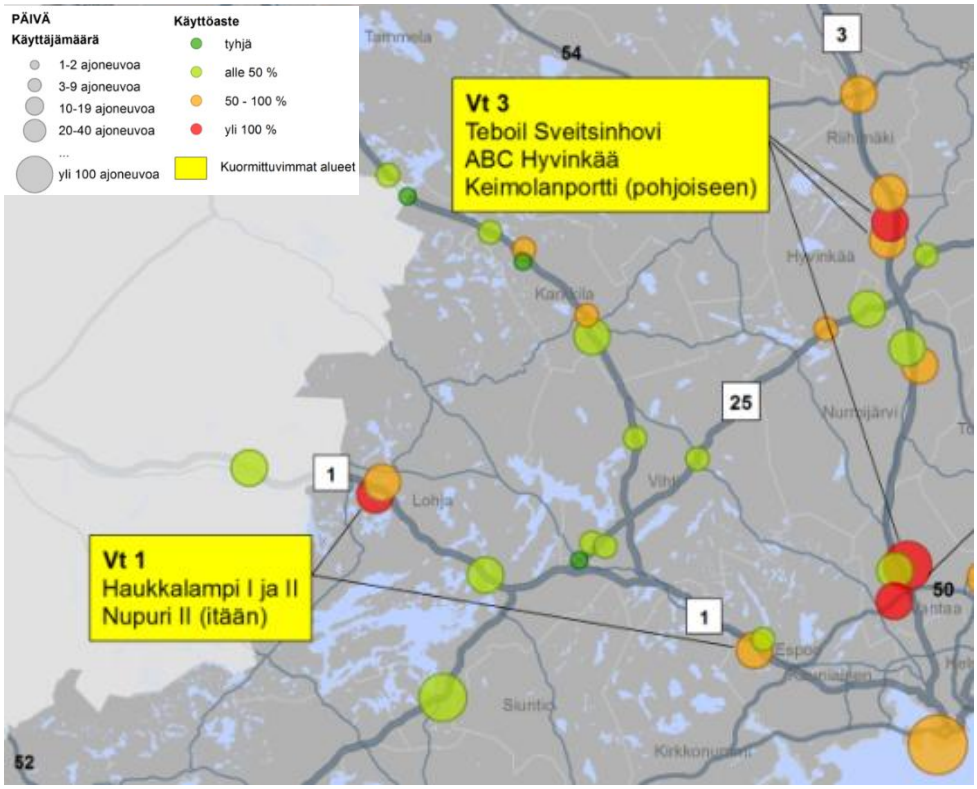


Kuva 29. Kuntien väliset tiekuljetukset. Sinisellä on merkitty Etelä-Suomen merkittävät liikennekäytävät (Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvitys 2017)

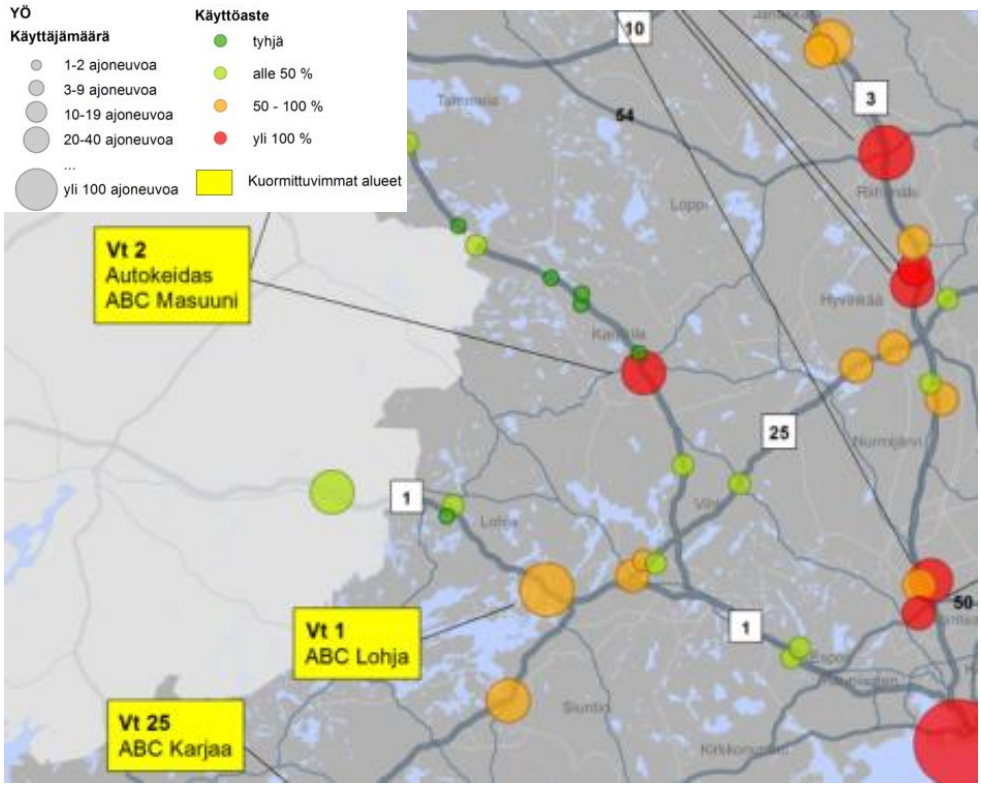


Kuva 30. Rautatiekuljetukset Suomen rataverkolla vuona 2015 (Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvitys 2017)

Lohjan alueella valtatien 1 ja 25 varrella on merkittäviä raskaan liikenteen taukopaikkoja (ks kuvat 27 ja 28). Esimerkiksi valtatie 25 raskaan liikenteen kuljettajien yöpymiset ja tauot keskittyvät Karjaa – Lohja alueelle. Laadukkaiden taukopaikkojen merkitys kasvaa, kun raskaan liikenteen määrät edelleen jatkavat kasvuaan valtateillä. Valtakunnallisen liikenne-ennusteen mukaan raskaan liikenteen määrä tulee valtateillä 1 ja 25 kasvamaan noin 9 % 2030 vuoteen mennessä. Taukopaikkojen käyttäjämäärät kasvavat alueilla, joilla on palveluja ympäri vuorokauden. Pienillä levähdysalueilla ja ns. kylmillä asemilla käyttäjämäärät ovat vähentyneet.



Kuva 31. Raskaan liikenteen taukopaikkojen käyttäjämäärät ja käyttöasteet päivällä (Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY -keskuksen alueelle 2015)

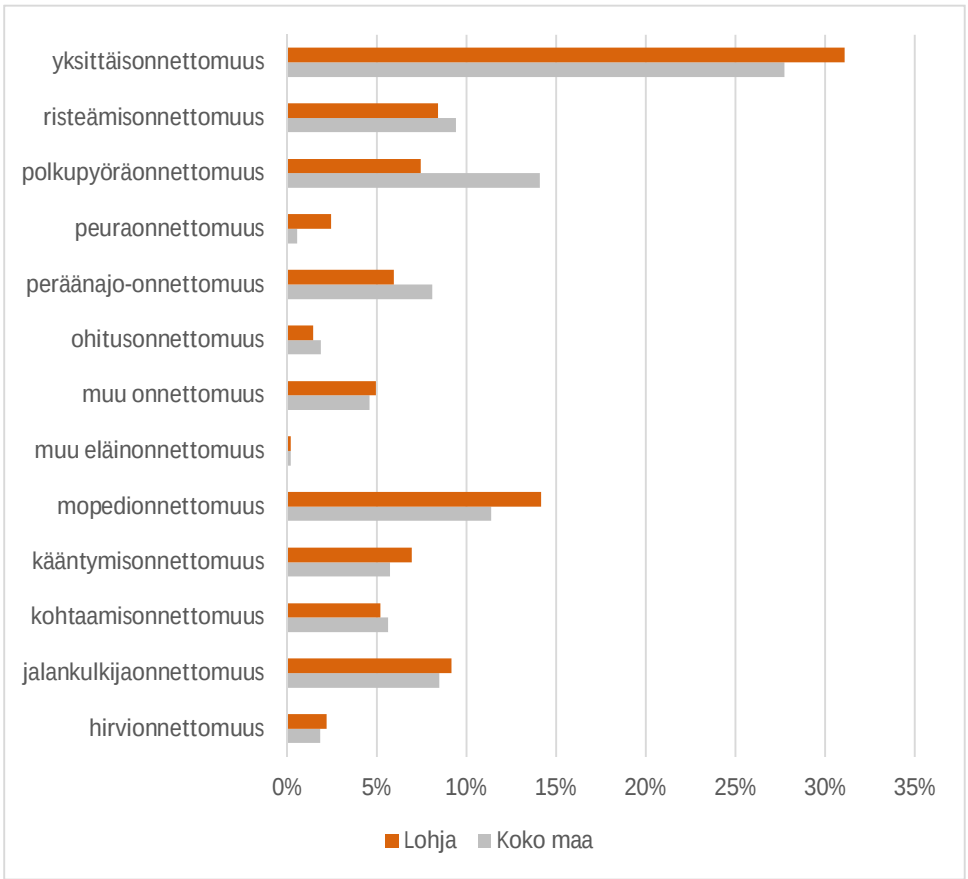


Kuva 32. Raskaan liikenteen taukopaikkojen käyttäjämäärät ja käyttöasteet yöllä (Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY -keskuksen alueelle 2015)

Liikenneturvallisuus

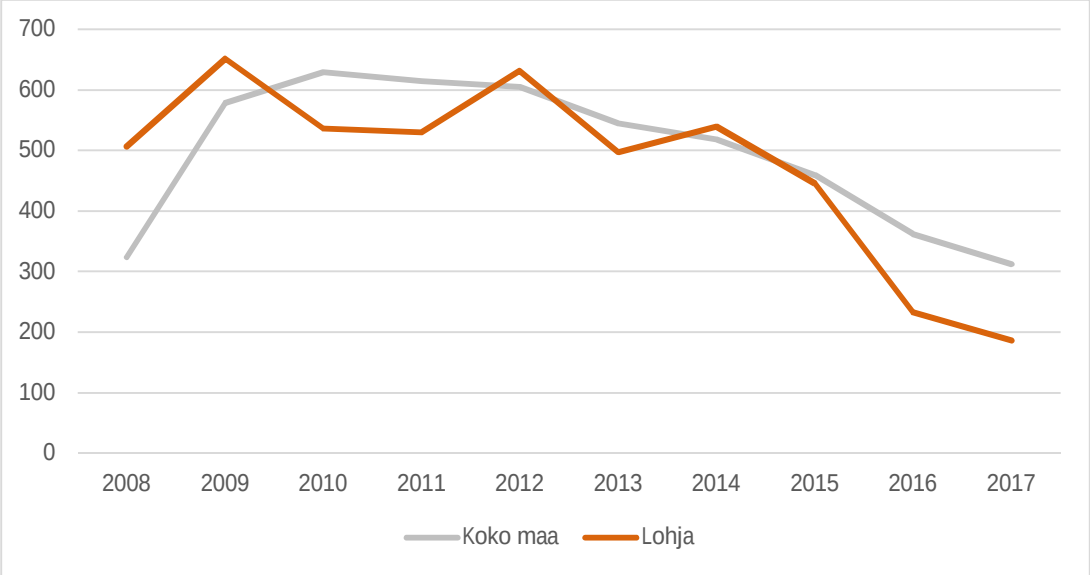
Lohjalla on tehty liikenneturvallisuuden eteen töitä usean vuosikymmenen ajan. Kaupungissa kokoontuu säännöllisesti liikenneturvallisuusryhmä, jonka tehtävänä on huolehtia eri ikäisten asukkaiden liikenneturvallisesta lapsuudesta vanhuusikään. Työtä tehdään kaupungin eri hallinnonaloilla, missä liikenneympäristön kehittämisen lisäksi panostetaan julkisten palveluiden järjestämisessä liikenneturvallisuuden parantamiseen kasvatuksella, valistuksella ja tiedottamisella. Lohjalle on laadittu liikenneturvallisuussuunnitelma vuonna 2016.

Lohjan kaupungin alueella on tapahtunut 2008-2017 vuosien aikana vuodessa keskimäärin 225 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta. Onnettomuuksista pitkän aikajänteen keskiarvona noin 40 kpl johtaa henkilövahinkoon vuoden aikana. Lohjalla onnettomuudet ovat vakavampia (5,5 kuollutta/100 henkilövahinko-onnettomuutta) kuin Suomessa keskimäärin (4,4 kuollutta/100 henkilövahinko-onnettomuutta). Tyypillisesti liikenneonnettomuus on peura- tai yksittäisonnettomuus. Henkilövahinko-onnettomuudet ovat tyypillisesti yksittäis-, mopo-, jalankulku- tai risteämisonnettomuuksia. Risteämis-, polkupyörä-, peräänajo-, ohitus- ja kohtaamisonnettomuuksia tapahtuu Lohjalla vähemmän kuin maassa keskimäärin. Henkilövahinko-onnettomuuksista noin 43 % tapahtuu taajama-alueella, tämä on vähemmän kuin koko maassa keskimäärin (50 %). Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksista 50 % tapahtuu suojateillä.

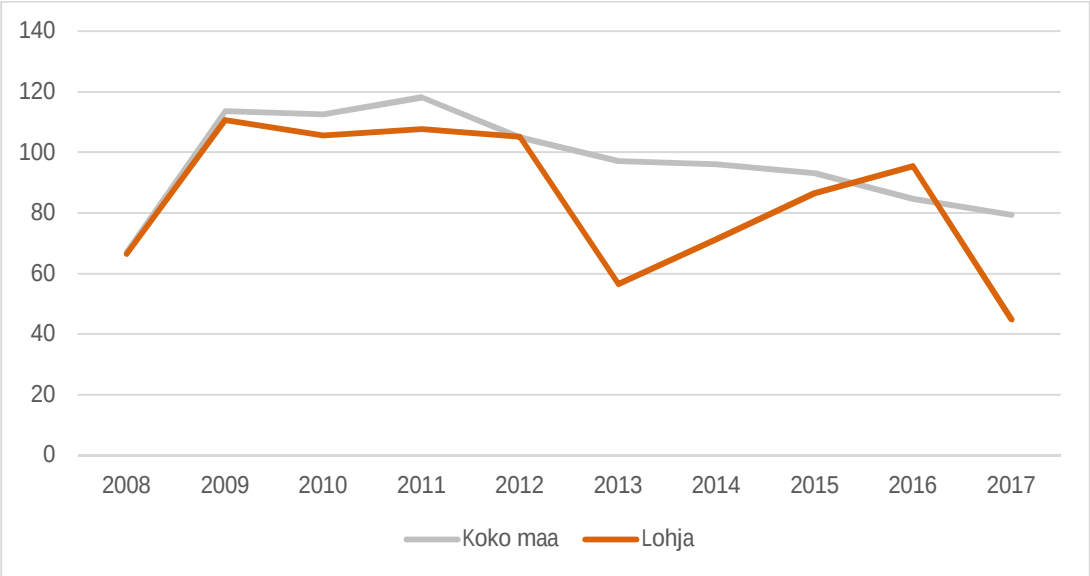


Kuva 33. Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet 2008-2017 onnettomuusluokittain (Lähde: TIIRA)

Tapaturmavakuutuskeskuksen (TVK) työtapaturmatilaston mukaan työmatkojen liikennetapaturmista 75 % tapahtuu jalan tai pyörällä liikuttaessa. Yleisin sattumistapa näissä onnettomuuksissa on liukastuminen tai kaatuminen (68 %). Onnettomuuskehitys on ollut Lohjalla suotuisaa noudatellen koko maan yleistä trendiä. Kulkumuodoissa on silti eroja ja tilastojen perusteella mopo- ja moottoripyöräonnettomuuksien määrissä ei ole tapahtunut samansuuntaista onnettomuusmäärien vähenemistä kuin autoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilijöiden onnettomuusmäärissä. Henkilövahinko-onnettomuuksissa vuosittaiset vaihtelut ovat suuria.

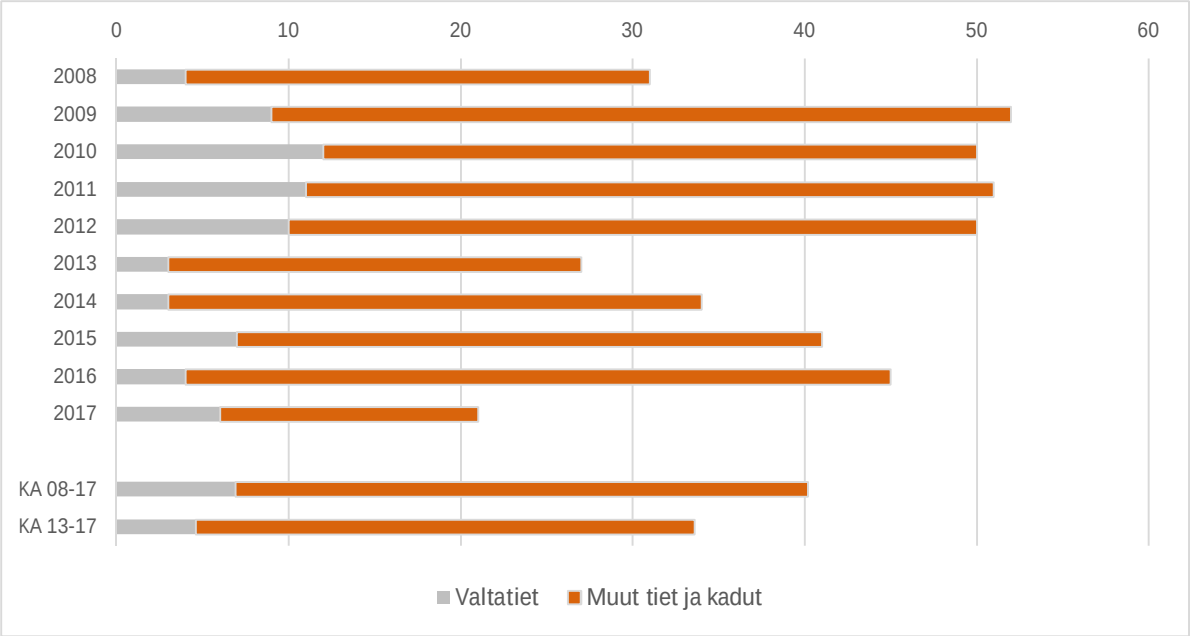


Kuva 34. Liikenneonnettomuuksien määrä väkilukuun suhteutettuna Lohjalla ja koko maassa (Lähde: TIIRA).

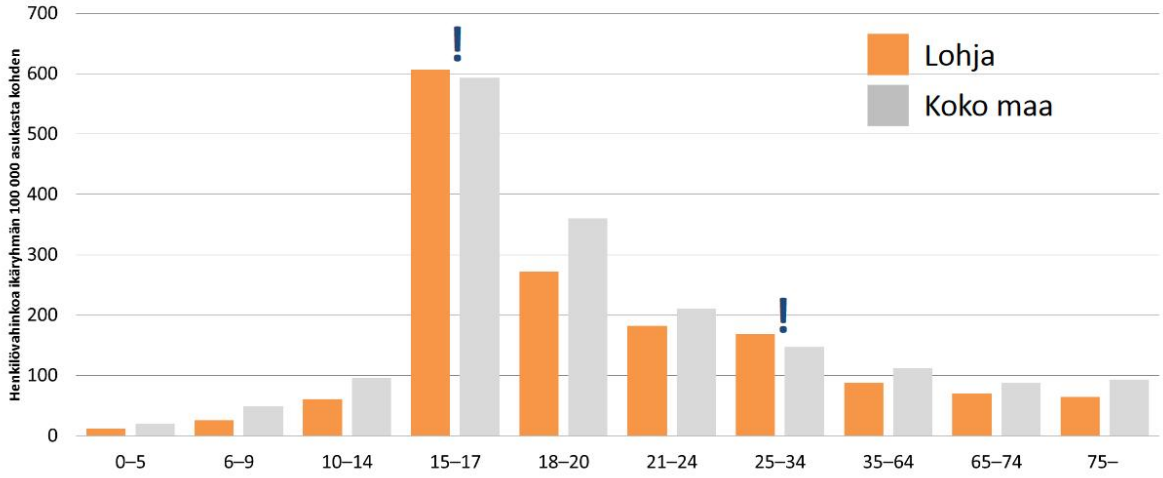


Kuva 35. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä väkilukuun suhteutettuna Lohjalla ja koko maassa (Lähde: TIIRA).

Lohjan vuoden 2008-2017 kaikista liikenneonnettomuuksista noin 19 % ja henkilövahinko-onnettomuuksista noin 17 % tapahtuu valtateillä. Koko kaupungin alueella kaikkia tieliikenneonnettomuuksia tapahtuu eniten 15-17 -vuotiaille.



Kuva 36. Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vuosina 2008-2017 Lohjalla ja valtateiden osuus (Lähde: TIIRA).



Kuva 37. Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä (vuosina 2011-2015) suhteutettuna ikäryhmän kokoon Lohjalla ja koko maassa (Lähde: Lohjan liikenneturvallisuussuunnitelma 2016).

Lohjan tyypillisimmät onnettomuuspaikat, joissa on tapahtunut vähintään yksi onnettomuus vuodessa ovat (korostettuna kohteet, joissa keskimäärin enemmän kuin kaksi onnettomuutta vuodessa):

- **maantie 116 (Suitiantie, Nummentie) / maantie 11170 (Venteläntie, Ratakatu) liittymä**
- **valtatie 25 / maantie 1070 (Saukkolantie) / maantie 1125 (Lohjanharjuntie) liittymä (Lempolan kiertoliittymä)**
- Ojamonharjuntie / Kalkkitie / Rusthollinkatu liittymä
- valtatie 1, Lempolan ETL, ramppien päädyt
- valtatie 25 / maantie 1074 (Harjunseläntie) liittymä
- valtatie 1, Muijalan ETL, ramppien päädyt
- Ojamonharjuntie / Vappulantie liittymä
- Suurlohjankatu / Nummentaustantie liittymä
- Laurinkatu / Harjukatu / Postikatu liittymä

Palvelutaso-analyysi ja kehittämislinjaukset

Palvelutasolähtöisen suunnittelun tulee perustua asiakastarpeisiin, yhteiskunnallisiin tavoitteisiin sekä käytettävissä oleviin resursseihin. Palvelutasolähtöisyydellä tavoitellaan tilannetta, jossa poliittinen harkinta ja päätökset tehdään tavoitteiden ja resurssien tasolla. Kysymys on siitä, että mietitään ensin tarve sekä tavoitteet ja sitten suunnitellaan tavoitteiden mukaisia toimia ottaen huomioon erityyppisiä keinoja sekä eri toimijat. (Palvelutasolähtöisyys liikennejärjestelmätasoisessa esisuunnittelussa, Liikennevirasto 2014)

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa tavoitteilla on kuitenkin aiemmin ollut rooli listata kaikki tärkeät asiat tavalla, joka on helposti kaikkien osapuolten hyväksyttävissä. Varsinaisia valintoja ei ole tehty. Käytännössä tämä on tarkoittanut sitä, että varsinainen päätöksenteko on painottunut väyläinvestointien valintaan ja priorisointiin. Palvelutasolähtöisessä suunnittelussa pyritään siihen, että käyttäjätarpeista johdetut tavoitteet ohjaavat vahvemmin suunnittelun sisältöä. (Palvelutasolähtöisyys liikennejärjestelmätasoisessa esisuunnittelussa, Liikennevirasto 2014)

Palvelutasotavoitteet ja kehittämislinjaukset määritettiin laajassa vuorovaikutuksessa keskeisten sidostyhmien kanssa hyödyntämällä Ideatehdasmenetelmää. Sidosryhmien edustajia osallistettiin kehittämistyöhön kahdessa eri vaiheessa Lohjan ja Vihdin kuntien alueella samanaikaisesti. Ideatehdas-työskentelyyn kutsuttiin noin 250 henkilöä, jotka edustivat eri organisaatioita: Lohjan ja Vihdin luottamushenkilöt ja viranhaltijat, valtion viranhaltioita, alueen yhdistysten ja järjestöjen edustajia, liikennealan ja muiden yritysten edustajia. Vastausprosentti ensimmäisessä Ideatehtaassa oli 20 %. Ahkerimmin ensimmäisen vaiheen Ideatehtaaseen osallistuivat Lohjan kaupungin (36 %) ja Vihdin kunnan luottamushenkilöt ja viranhaltijat (20 %). Vastausprosentti toisessa Ideatehtaassa oli 26 %. Aktiivisimmin toisen vaiheen Ideatehtaaseen osallistuivat Lohjan kaupungin (29 %) ja Vihdin (19 %) kunnan luottamushenkilöt ja viranhaltijat sekä vihtiläisten yhdistyksien ja järjestöjen edustajat (10 %).

Arvioitavat alustavat tavoitteet ja kehittämislinjaukset laadittiin Ideatehdas-työskentelyllä sekä Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman (2014) ja joukkoliikenneselvityksen (2016), Lohjan liikenneturvallisuussuunnitelman (2016), MAL 2019-suunnitelman valmisteluaineiston, MASU 2050 ja KAISU 2030 raporteissa määriteltyjen tavoitteiden pohjalta. Alustavat tavoitteet jaoteltiin Ideatehtaassa kolmeen teemaan: Turvallisuus, kestävyys ja taloudellisuus, Ihmisten liikkuminen ja Elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka. Osallistujat saivat ehdottaa ensimmäisessä vaiheessa myös omia tavoitteita ja Ideatehtaan toisessa vaiheessa omia toimenpiteitä, joita muut vastaajat pääsivät arvioimaan. Tavoitteita ja toimenpiteitä arvioitiin neliportaisella luokituksella: erittäin tärkeä, tärkeä, ei kovin tärkeä, ei lainkaan tärkeä.

Arvioitavia tavoitteita Ideatehtaan ensimmäisessä vaiheessa oli yhteensä 60 kappaletta; 34 kappaletta valmiiksi annettuna ja 26 osallistujien lisäämää tavoitetta. Liikkumisen helppous pääkaupunkiseudulle sekä monimuotoinen kaikki eri liikkujaryhmät huomioiva joukkoliikenne koettiin tärkeimmiksi. Tavoiteltavaa olisi myös joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen ja älykkäiden vaihtoehtojen hyödyntäminen. Liikenteen turvallisuus ja ekologinen kestävyys koettiin myös tärkeiksi tavoitteiksi, samoin kuin logistiikka-, työpaikka- ja teollisuusalueiden hyvä saavutettavuus. Ideatehtaan toisessa vaiheessa arvioitavia toimenpide-ehdotuksia esitettiin 65 kappaletta, joista ylläpitäjän asettamia oli 42 kappaletta ja 23 kappaletta osallistujien lisäämiä ehdotuksia. Tarkemmat tulokset tavoitevaiheen ideatehtaan tuloksista on esitetty liitteessä 1.

Ohjausryhmä valitsi analyysiin otettavat tavoitteet Ideatehtaan tulosten pohjalta ja varmisti tavoitteiston kattavuuden. Palvelutasotavoitteet yhdisteltiin ja muotoiltiin siten, että voitiin välttää eri teemojen väliset päällekkäisyydet. Kehittämislinjaukset ja toimenpideohjelman runko muodostettiin Ideatehtaan tulosten perusteella.

Palvelutasotavoitteet:
Turvallisuus, kestävyys ja taloudellisuus

- Päivittäiset matkat ja matkaketjut ovat turvallisia
- Ympäristöä säästäviä ja vähäpäästöisiä liikennemuotoja edistetään
- Liikkumispalveluiden taloudellisuus ja tehokkuus paranee

Ihmisten liikkuminen

- Eri liikkujaryhmät huomioidaan
- Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa
- Älykkäitä vaihtoehtoja otetaan käyttöön

Elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka

- Työpaikka-, logistiikka- ja teollisuusalueiden saavutettavuus hyvä
- Läpikulkevat kuljetukset ja jakeluliikenne ovat sujuvia ja häiriöttömiä

Mitoittavilla käyttäjäryhmillä tarkoitetaan niitä ryhmiä, joiden tarpeisiin vastaamalla voidaan vastata myös muiden käyttäjäryhmien tarpeisiin. Näiden ryhmien palvelutason turvaaminen varmistaa siis pääosin kaikkien liikkujien palvelutason. Keskeiset käyttäjäryhmät valittiin ideatehtaan vastausten ja työn ohjelmointivaiheen priorisointien perusteella. Näiden ryhmien tarpeisiin vastaaminen on ohjannut osaltaan toimenpiteiden määrittämistä ja priorisointia.

Lohjan liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta mitoittaviksi käyttäjäryhmiksi valittiin:

- Pääkaupunkiseudulle/-seudulta pendelöivät
- Kunnan sisällä ja lähialueilla työssäkäyvät ja asioivat
- Koululaiset ja toisen asteen opiskelijat
- Kunnassa toimivat kuljetusintensiiviset yritykset

Palvelutasopuutteilla tarkoitetaan palvelutason tavoitetilan ja nykytilan (tai ennusteisiin perustuvan tilan) eroa. Palvelutasopuutteet määritettiin vertaamalla palvelutasotavoitteita nykytila-analyysiin ja aiempien selvitysten tuloksiin. Lisäksi hyödynnettiin tavoitevaiheen vuorovaikutuksen kautta saatuja sidosryhmien näkemyksiä.

Selkeimmät palvelutasopuutteet koetaan olevan joukkoliikennepalveluissa. Erityisesti puutteita on kaupungin sisäisen ja haja-asutusalueiden joukkoliikennetarjonnassa, liityntäyhteyksissä sekä informaatio- ja maksujärjestelmissä. Pääväylien puutteet korostuvat erityisesti elinkeinoelämän kuljetusten näkökulmasta. Liitteen 2 taulukoissa on esitetty tarkemmin teemoittain palvelutasotavoitteet, palvelutasopuutteet ja puutteiden poistamiseksi esitettävät kehittämislinjaukset.

Toimenpiteet

Toimenpideohjelman laatimisen periaatteet

Tarkoituksenmukainen väyläinfrastruktuuri on kaiken toiminnan perusta. Kehittämisen lähtökohtana on valtakunnallisten ympäristötavoitteiden mukaisesti, että olemassa olevaa väyläverkostoa käytetään ja kehitetään tehokkaasti ja sen päälle rakennetaan käyttäjätarpeisiin sovitettuja palveluita. Tähän tarvitaan viranomaisten keskinäistä ja muiden toimijoiden välistä tiivistä yhteistyötä sekä vakioituja toimintamalleja asioiden konkreettiseksi edistämiseksi (kuva 38). Sidosryhmävuorovaikutuksen perusteella keskeisimmät kehittämistarpeet liittyvät henkilöliikennepalveluiden kehittämiseen. Lisäksi työn aikana ovat korostuneet maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisen linkittäminen, liikkumistottumuksiin vaikuttaminen ja pk-yritysten logistiikkaan liittyvät tarpeet. Lohjalla yksi merkittävä pitkän tähtäyksen toimenpide on Espoo-Salo -oikoradan rakentaminen, joka luo uusia mahdollisuuksia henkilöliikenteen palvelutason parantamiseen ja maankäytön kehittämiseen.



Kuva 38. Toimenpideohjelman periaate.

Toimenpiteiden määrittämien tehtiin laajassa vuorovaikutuksessa hyödyntämällä Ideatehdasmenetelmää. Saatujen tulosten ja tämän suunnittelutyön ideoinnin perusteella valittiin kärkitoimenpiteet, joita tarkennettiin muun muassa laadittujen liikennettä koskevien suunnitelmien pohjalta. Tarkempi toimenpidetaulukko on raportin liitteessä 3. Kärkitoimenpiteet on esitelty myös tämän luvun kappaleessa ”Toimenpidekokonaisuudet”.

Liikennejärjestelmätyön jatkuvuuden varmistaminen

Lohjan liikennejärjestelmän kehittäminen on osa laajempaa liikennejärjestelmätyötä, jota tehdään eri aluetasoilla ja eri liikenteen osa-alueiden edistämiseksi muodostetuilla yhteistyömalleilla. Merkittävä osa toimenpiteistä on eri organisaatioiden yhteistyössä tehtävää niin sanottua arkityötä, jonka toimintamallit ovat muotoutuneet pitkän ajan kuluessa. Toimintaympäristö ja organisaatioiden roolit ovat muuttuneet ja muuttuvat lähitulevaisuudessa, mutta lähtökohtaisesti kysymys on valtion ja kuntien välisestä yhteistyöstä. Myös kuntien välisellä yhteistyöllä ja kaupunkiseutuyhteistyöllä on merkitystä – esimerkiksi yhteisten tavoitteiden määrittelyssä valtion suuntaan. Toimintamalleja tulee tarkastella jatkuvasti ja ne tulee sovittaa myös resursseihin.

Kaupungin tulee osallistua aktiivisesti sekä maakunnallisen että valtakunnalliseen liikennejärjestelmätyöhön. Liikennejärjestelmätyössä maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun rooli muuttuu, jos maakuntauudistus toteutuu. Uutena tasona on myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinta.

Jatkossa korostuu aiempaa vahvemmin liikenteen liittäminen tiiviimmin muihin strategisiin kehittämisprosesseihin. Perinteisesti on korostettu maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun yhteensovittamista, mutta esimerkiksi sivistystoimen palvelurakenteen tai sosiaali- ja terveyspalveluiden suunnittelun liittäminen liikenteen suunnitteluun on myös erittäin tärkeää. Jotta liikennepalvelut pystytään jatkossa toteuttamaan kustannustehokkaasti, tulee erilaiset liikkumistarpeet pystyä yhdistämään erityisesti haja-asutusalueilla.

Työn aikana on tunnistettu ongelmaksi se, että eri yhteyksissä suunnitellut tai määritellyt toimenpiteet eivät etene. Keskeisin syy on rahoituksen niukkuus, mutta usein on myös kysymys siitä, etteivät toimenpiteiden edistämisvastuut ole selkeitä. Asioilla ei ole selkeää isäntää, mistä yksi konkreettinen esimerkki on joukkoliikenneinformaation tila. Usein haasteena ovat myös henkilöresurssit, joten ne tulee pystyä varmistamaan. Tähän yhtenä vastauksena voi olla kuntayhteistyön tiivistäminen käytännön toimenpiteiden toteutuksessa ja ohjauksessa. Toimintamallien tulee jatkossa tukea myös erilaisten uusien rahoituskanavien hyödyntämistä. Myös olemassa olevat hankerahoitukset, esimerkiksi Liikenneviraston koordinoima liikkumisen ohjauksen valtion avustus, kannattaa kunnassa säännöllisesti hyödyntää.

Jatkossa tulee määrittää tehokkaat seurantamallit, joilla osaltaan varmistetaan toimenpiteiden määrätietoinen edistäminen esimerkiksi osana maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman seurantaa. Seurannan organisointiin vaikuttaa muun muassa se, miten kuntatasoinen liikennejärjestelmätyö otetaan jatkossa mukaan maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan ja seurantaan.

Yhteisesti toteutettu liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadintatyö luo hyvän pohjan Lohjan ja Vihdin yhteiselle suunnitelman toteutumisen koordinoinnille. Erityisesti henkilöresurssien näkökulmasta kannattaa hakea aktiivisesti toimintamalleja kuntayhteistyön tiivistämiseksi. Yksi käytännön esimerkki on Vihdin kunnan kanssa yhteisesti toteutettava joukkoliikenteen koordinointi ja hankinta. Peruslähtökohtana on edistää liikennejärjestelmän kehittämistä olemassa olevissa ELY-keskuksen ja kunnan välisissä säännöllisissä maankäytön suunnittelun yhteistyöryhmän kokouksissa kerran vuodessa. Yhteistyöryhmä käsittelee kerran vuodessa tämän suunnitelman toimenpiteiden toteutumisen ja tekee tarvittavat esitykset toimenpiteiden edistämiseksi tai käynnistämiseksi. Tärkeää seurannassa on tunnistaa realistiset jatkotoimenpiteet, joihin sitoudutaan ja joita edistetään aktiivisesti kaikissa yhteyksissä ja kaikilla tasoilla.

Toimenpidekokonaisuudet

Kehitetään nykyisiä ja mahdollistetaan uudenlaisia henkilöliikennepalveluita

Lohjalla on tärkeää **vahvistaa linja-autoliikenteen runkolinjastoa ja matkaketjuja pääkaupunkiseudulle** yhteistyössä toimivaltaisten viranomaisten (Uudenmaan ELY-keskus ja HSL) sekä liikennöitsijöiden kanssa. Matkaketjujen ja runkolinjojen toimivuuden kehittämisessä tulee arvioida joukkoliikenteen erilaiset järjestämistapavaihtoehdot (nykyinen markkinaehtoinen malli vai toimivaltaisen viranomaisen ELY-keskuksen tai maakunnan järjestämä liikenne) ja arvioidaan joukkoliikenteen kehittämistarpeet: onko järjestämistapaa jatkossa tarpeen muuttaa, jotta esimerkiksi joukkoliikenteen reittivalintoihin päästään vaikuttamaan tehokkaasti mm. maankäytön kehittämistarpeiden näkökulmasta katsottuna? **Matkaketjujen luotettavuutta tulee kehittää** myös siten, että palveluliikenne integroidaan osaksi liityntäliikennettä ja kuntaviranomaisten ostama liikenne osaksi avointa joukkoliikennettä. ELY-keskuksen ja kuntien välisiin säännöllisesti pidettäviin neuvotteluihin tulee ottaa mukaan myös Kela, jotta palvelu- ja joukkoliikenteen integrointi alueella on mahdollista. Kehittämisessä tulee ottaa huomioon myös yhteisöllisten liikennepalveluiden mahdollisuudet erityisesti kyläalueilla.

Yhtenäistetään maksujärjestelmät yhteistyössä toimivaltaisten viranomaisten ja liikennöitsijöiden kanssa sekä edistetään matkojen maksamisen helppoutta ja halventamista. Kaupungin tulee tehdä sopimukset markkinaehtoisen liikenteen kanssa lippujen yhteiskäyttöisyydestä. Maksujärjestelmän kehittäminen ja yhtenäistäminen sisältää **reaaliaikaisen joukkoliikenteen reitti- ja aikatauluinformaation** käyttöönoton, mikä tulee olla saatavana myös mobiilipalveluna. Tämä edellyttää liikennöitsijöiltä Liikenneviraston NAP-palvelun käyttöönottoa sekä toimivaltaisen viranomaisen käyttöönottovaatimusta ja valvontaa.

ESA-radan valmistumisen jälkeen tulee varmistaa matkaketjujen toimivuus. Helsinki-Turku välin kaukojunaliikenne palvelee lohjalaisten liikkumista mm. pääkaupunkiseudun suuntaan vain jossain määrin, mikäli kaukojunien vuorotiheys pysyy nykytasolla. Lohjalaisten arkiliikkumisen kannalta on tärkeää, että ESA-radan valmistumisen jälkeen **käynnistetään lähijunaliikenne pääkaupunkiseudulle**. Junaliikenteen käynnistyksellä on vaikutuksia myös linja-autoliikenteen kehitystarpeisiin (mm. uudet liityntäyhteystarpeet sekä tarvittavan bussimuotoisen runkoliikenteen volyymi, joka riippuu voimakkaasti junatarjonnan vuoromäärästä). Lohjan alueella tulee olla nopeat ja **aikataulullisesti sujuvat liityntäyhteydet** keskustasta uudelle Lempolan asemalle ja edelleen uusilla kauko- ja lähijunilla sujuvat vaihtoyhteydet HSL-alueen asemille (esimerkiksi Leppävaaraan). Uusille asemille tulee olla myös erittäin **sujuvat ja turvalliset pyörätieyhteydet ja laadukas liityntäpysäköinti**. Henkilöliikenteen siirtyminen junaliikenteeseen parantaa matkaketjujen luotettavuutta merkittävästi, sillä se mahdollistaa mm. Helsingin katuverkon ruuhkien välttämisen. Ruuhkat pidentävät merkittävästi bussiliikenteen matka-aikaa ja heikentävät aikataulujen luotettavuutta.

Vaikutetaan ihmisten liikkumisvalintoihin

Ympäristön kannalta kestäviin liikkumisvalintoihin voidaan vaikuttaa tekemällä toistuvasti **viisaan liikkumisen tietoiskuja, markkinointia** ja laatimalla systemaattisen toiminnan takaamiseksi vuosikellomainen **liikkumisenohjaussuunnitelma**. Viisasta liikkumista voidaan edistää Lohjan alueella mm. työpaikoille suunnatuilla liikkumisen ohjauksen hankkeilla (sisältää myös lähikunnissa ja pääkaupunkiseudulla töissä käyvät lohjalaiset) sekä kävelyn ja pyöräilyn markkinointikampanjoilla. Ihmisten liikkumisvalintoihin voidaan vaikuttaa myös parantamalla kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen mukavuutta ja sujuvuutta esimerkiksi takaamalla laadukkaat pysäköinti- ja liikennejärjestelyt, lisäämällä pyörien julkisia huoltopisteitä, priorisoimalla väylien talvikunnossapitoa tai luomalla Kimppakyytifoorumi kaupungin sivuille.

Liikkumisen ohjauksen suunnitelman laadintaan haetaan liikkumisen ohjauksen valtion avustusta. Kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmä vastaa suunnitelman ohjelmoinnista ja toteuttamisesta tehdään erillinen päätös.

Kehitetään maankäyttöä kestävää liikennettä edistäen

Joukkoliikenteellä hyvin saavutettavissa olevan alueen maankäyttö suunnitellaan tehokkaaksi ja tiiviiksi (Lempolan asemanseutu ns. Lohjansolmu, keskusta, alakeskukset ja nauhataajama). Lempolan asemanseutu kytketään kaikilla kulkumuodoilla nykyiseen maankäyttöön ja varaudutaan vähintään 11000 - 15000 asukkaan kaupunginosaan. Kestävän liikkumisen edistämiseen liittyvä merkittävä maankäytön kehittämiskohde on Lohjansolmun ja Lempolan alue, joihin tulee laatia yhteinen kokonaisvaltainen liikenne- ja pysäköintiselvitys.

Laaditaan pyöräteiden kehittämissuunnitelma ja Lohjan keskustan kävelypainotteisen alueen kehittämissuunnitelma sekä määritetään koko verkostolle väylätyypeittäin pyöräilyn pääreittien tilatarveratkaisut maankäytön suunnittelua varten. Pyöräilyn pääreitin tulee ulottua keskeisiltä alueilta liityntäpysäköinti-

alueille ja ESA-radan asemalle. Suunnitelmien ohjelmoinnista vastaa kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmä ja niiden toteuttamisesta tehdään päätökset erikseen. Lisäksi **varataan vuosittain erikseen määrärahat pyöräilyn edistämisohjelman toteuttamiseksi**.

Tarkistetaan pysäköintinormit (autot ja pyörät) tiiviin rakentamisen alueilla kuten kaupungin keskustassa ja tulevan aseman ympäristössä. Tarkoituksenmukaisilla pysäköintinormeilla voidaan taata tiivistyvän kaupunkiympäristön viihtyisyys, turvallisuus ja erikokoisten asuntojen saatavuus. Hyvien palvelujen ja joukkoliikenneyhteyksien äärellä pyritään oikein mitoitetuilla pysäköintinormeilla vaikuttamaan asukkaiden asuinpaikan valintaan, jossa kestävien kulkumuotojen suosiminen nostetaan tiivistyvillä alueilla kaupunkikehityksen erääksi keskeiseksi lähtökohdaksi. Asemanseudulla lisäksi **varaudutaan tarkoituksenmukaisiin liityntäpysäköintialueisiin** siten, että pyörille tarkoitetut pysäköintipaikat ovat lähimpänä asemaa ja autoille varatut pysäköintipaikat hieman etäämpänä. Joukkoliikenteen liityntäpysäkit ovat niin ikään lähempänä asematoimintoja kuin henkilöautojen pysäköintipaikat.

Tuetaan logistiikan tehostamista

Laaditaan Länsi-Uudellemaalle alueellinen logistiikkaselvitys yhteistyössä Länsi-Uudenmaan muiden kuntien, Uudenmaan liiton kanssa ja Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. Logistiikkaselvitys käsittää muun muassa ESA-radan vaikutuksen tavaraliikennekuljetuksiin ja ympäristöpäästöjen vähentämisen keinot tavaraliikennekuljetuksissa. Selvityksessä tutkitaan Länsi-Uudenmaan ja Lohjan kautta kulkevien kuljetusketjujen kilpailukykyä ja kehittämistarvetta. Kehitystarpeita voi esiintyä reittien nykyisissä kuljetusvirroissa, satamien liikenneyhteyksissä ja tuotantolaitosten, terminaalien ja satamien lastienkäsittelymahdollisuuksissa. Logistiikkaselvityksen laadinta viedään Lohjan kaupungin ja Vihdin kunnan yhteisenä esityksenä Länsi-uudenmaan liikennejärjestelmätyöryhmälle.

Brändätään valtatie 25 logistiikan laatukäytäväksi osana Kehä V kehittämistyötä. Lisätään yleistä tietoisuutta, että alueen teollisuusyrityksistä on toimivat ja turvalliset kuljetusyhteydet Hangon satamaan sekä Helsinki-Turku logistiikkakäytävälle. Panostetaan rautatiekuljetusten osuuden nostamiseen, sillä se vähentää muun liikenteen ruuhkia ja pienentää ympäristövaikutuksia. Kehitetään rautatierahdille sopivia terminaalitoimintoja siten, että ne mahdollistavat kilpailukykyiset kuljetukset. Työn käynnistämisestä vastaa Lohjan kaupungin elinkeinopalvelut yhdessä Vihdin kunnan elinvoimapalveluiden kanssa. Työ voidaan toteuttaa myös osana maakunnallista logistiikkaselvitystä tai sen jatkona.

Liikenneinfran rakentaminen ja kunnossapito

Toteutetaan ESA-rata ja Lempolan asema-alue sekä käynnistetään kauko- ja lähijunaliikenne sekä junaliikenteen kanssa yhteensovitetut sujuvat ja nopeat liityntäliikenneyhteydet sekä sisällytetään henkilöliikennejuna-aseman liityntäpysäköintialueiden (autot ja polkupyörät) toteuttaminen ESA-ratahankkeeseen. Asemanseudun toteuttaminen edellyttää valtatiellä 1 (E18) Lempolan eritasoliittymäjärjestelyjen ja alueen liikenneverkon kokonaisvaltaista kehittämistä. Asemanseudun vaatimat liikennejärjestelyt tarkastellaan maankäytön suunnittelun yhteydessä tehtävissä tarkemmissa liikennejärjestelmätason suunnitelmissa. Pyöräilyn pääreitti tulee rakentaa Lempolan asema-alueen ja keskustan välille. Liityntäpysäköintialueet tulee toteuttaa siten, että pyörille tarkoitetut pysäköintipaikat ovat lähimpänä asemaa ja autoille varatut pysäköintipaikat hieman etäämpänä. Joukkoliikenteen liityntäpysäkit ovat niin ikään lähempänä asematoimintoja kuin henkilöautojen pysäköintipaikat.

Edistetään Hanko-Hyvinkää –radan sähköistämistä ja tasoristeysten poistamista. Radan sähköistys ja radan liikenneturvallisuuden parantaminen ovat eräs merkittävimmistä logististen kuljetusketjujen toimivuuden, nopeuden ja kilpailukyvyn varmistamiskeinoista. Sähköistyksen vuoksi aikaa vievät veturinvaihto-operaatiot jäävät pois ja kuljetusten taloudelliset edellytykset paranevat. Jäljelle jäävien tasoristeysten turvallisuusjärjestelyt tulee olla korkealla tasolla.

Kehitetään linja-autoliikenteen liityntä- ja vaihtopysäkkijärjestelyjä mm. toteuttamalla riittävästi auto- ja pyöräpaikkoja ja parannetaan odotustilojen laatutasoa. Ennen ESA-rataa kehitetään nykyisten joukkoliikenneyhteyksien liityntäpysäköintimahdollisuuksia siten, että kestävien kulkumuotojen matkaketjujen koettu laatutaso ja järjestelyjen riittävyys paranevat. Tarkastelut tehdään ELY-keskuksen ja kunnan yhdessä toteuttamana erillisselvityksenä, jossa keskitytään konkreettisten ja realistisesti toteutettavissa olevien ratkaisujen löytämiseen. Selvityksen ohjelmoinnista vastaa kunnan liikenneturvallisuustyöryhmä ja sen toteuttamisesta tehdään päätökset erikseen.

Edistetään valtatien 25 sujuvuuden ja turvallisuuden parantamista siten, että tieverkon kehittämisellä on selkeä vaikutus alueen yritystoiminnan ja logistiikan tehostumisessa. Valtatiehen 25 liittyvien teiden ja katujen liittymien kehittäminen on tärkeää alueelle merkittävien suurten työpaikka-alueiden saavutettavuuden varmistamisessa, kuten Lempolan kiertoliittymän välityskyvyn lisääminen tai muu merkittävä kiertoliittymän kehittämistoimenpide.

Edistetään sähköautojen julkisten ja kiinteistökohtaisten latausasemien toteutumista. Laaditaan periaatesuunnitelma, toimintaohjeet ja linjaukset, kustannusjakoperiaatteet sekä määritellään lupakäytännöt julkisten latausmahdollisuuksien toteuttamisesta katutilaan sekä sisällytetään uusiin asemakaavoihin ja rakennusjärjestykseen vaatimukset kiinteistöjen latausasemien toteuttamisesta sekä varautumisjärjestelyihin niiden toteuttamiseksi. Työ käynnistämisestä vastaa Lohjan kaupungin elinkeinopalvelut.

Toimenpiteiden vaiheistaminen

Kärkitoimenpiteet ovat toimenpiteitä, jotka ovat kaupungin liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta tärkeimmät ja oleellisimmat. Kärkitoimenpiteet ovat toteutuksen aikajänteeltään erilaisia ja erimittakaavaisia. Kärkitoimenpiteet voidaankin jakaa toteuttamismahdollisuuksien nopeuden perusteella heti käynnistettävissä oleviin, edistettäviin ja aktiivisesti seurattaviin. Heti käynnistettävissä olevien toimenpiteiden ohjelmointivastuu on esitetty kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmälle, jonka rooli, vastuu ja valtuudet tulee tarkistaa.

Heti käynnistettävissä olevia toimenpiteitä ovat:

- Laaditaan liikkumisenohjaussuunnitelma ja tehdään viisaan liikkumisen tietoiskuja ja käynnistetään markkinointikampanjoita kestävien kulkumuotojen etujen ja hyvyyden esilletuomiseksi
- Laaditaan pyöräilyn ja pyöräteiden kehittämissuunnitelma ja varataan vuosittain määrärahat pyöräilyn edistämisohjelman toteuttamiseksi
- Päivitetään Lohjan kaupungin pysäköintinormit (autot ja pyörät) siten, että sillä edistetään ns. autottoman asumisvaihtoehdon edellytyksiä kaupunkirakenteen tiivistyvillä alueilla
- Brändätään valtatie 25 logistiikan laatukäytäväksi 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 matkaketjujen aikataulullista yhteensopivuutta mm. pääkaupunkiseudulle sekä kehitetään matkaketjujen 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
- valtatien 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 rakentamisia, jotka ovat edellytyksenä ESA-radan lähijunaliikenteen toteutumiselle (ratakapasiteetin varmistaminen).
- Hanko-Hyvinkää –radan sähköistäminen ja tasoristeysten poistamiset

Vaikutukset

Arvioinnin lähtökohdat

Lohjan liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutuksia on arvioitu asiantuntija-arviona suhteessa nykytilaan ja sen jatkumona kehittyvään tilanteeseen (0-vaihtoehto) sekä suhteessa suunnitelman laadinnan aikana täsmennettyihin liikennejärjestelmän kehittämistavoitteisiin. Vaikutusten arvioinnissa on pyritty tunnistamaan eri päätöksentekotasolla (valtakunnallinen, seudullinen ja paikallinen) tehtävien toimenpiteiden merkitystä tavoitteen saavuttamisessa ja vaikutusten kohdentumista eri käyttäjäryhmiin. Lisäksi on erikseen pohdittu, minkälaiset ovat ESA-radan ja mahdollisen lähijunayhteyden vaikutukset liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Turvallisuus, kestävyys ja taloudellisuus

Toimenpiteitä verrataan seuraaviin tavoitteisiin

Suunnitelman tavoitteet

- Matkat ja matkaketjut ovat turvallisia
- Ympäristöä säästäviä ja vähäpäästöisiä liikennemuotoja edistetään
- Liikennepalveluiden taloudellisuus ja tehokkuus paranevat

Nykytila ja suunnitelman toimenpiteiden vaikutus

Lohjan asukkaista asuu taajamissa 82 %. Lohjan asutus ja työpaikat ovat keskittyneet taajamiin ja valtatien 25 kehityskäytävän varrelle. Väestömäärän ennustetaan kasvavan maltillisesti. Tilastokeskuksen ennuste 2016-2040 vuodelle 2040 on noin 50 000 asukasta. Valtaosan kasvusta odotetaan asettuvan Lohjan nauhataajamaan.

Lähes kaikilla esitetyillä kärkitoimenpiteillä on positiivisia vaikutuksia liikenneturvallisuuden, kestävyyden ja taloudellisuuden kannalta. Näin suunnitelmalla on edellytykset jatkaa 10 vuoden ajan tapahtunutta Lohjan liikenneturvallisuuden parantamista. Koska Lohjalla tyypillisiä onnettomuuksia ovat pääosin valtateiden ulkopuolisilla tiealueilla ja kaduilla tapahtuvat tieltä suistumiset ja mopo-onnettomuudet, ei suunnitelmassa ole nostettu esiin yksittäisiä toimia liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Turvallisuusvaikutuksia on saatavissa henkilöautoliikenteen kasvuun vaikuttavien toimien lisäksi infrarakentamisen ja kunnossapidon toimin. Lohjalla on käynnissä pyöräilyn edistämishanke, jolla tavoitellaan Suomen parhaan pyöräilykaupungin mainetta. Suunnitelmassa on siksi nostettu esiin tarve Lohjan liikenneturvallisuussuunnitelmassa kiinnittää huomiota erityisesti kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuteen.

Lohja on osallistunut lisäksi Kohti hiilineutraalia kuntaa -hankkeeseen vuodesta 2013 lähtien. Työn tekee haasteelliseksi liikenteen suhteellisen suuri osuus noin 50% kaupungin päästöstä. Liikenteen päästöjen suuruus riippuu osittain laskentatavasta, missä myös kuntarajojen läpimenevä liikenne lasketaan mukaan Lohjan kaupungin päästöihin. Kuitenkin merkittävä osa asutuksesta sijaitsee autovyöhykkeillä.

Toimenpiteiden toteuttamisessa on Lohjalla niitä edistäviä ja haittaavia tekijöitä. Lohjalla autottomien kotitalouksien määrä on 14 %, mikä on suurempi kuin esimerkiksi vertailukohtana olevissa KUUMA-kunnissa keskimäärin (11 %). Myös usean auton kotitaloudet ovat Lohjalla harvinaisempia kuin vastaavissa KUUMA-kunnissa. Kotikunnassa työssäkäyvien osuus on myös suuri. Nämä antavat mahdollisuuksia kestävien liikennemuotojen kehittämiselle. Toisaalta henkilöautojen suuri osuus pendelöinnissä ja suuri ajosuorite vaikeuttavat siirtymistä kestävämpiin kulkumuotoihin.

Sähköautokannan merkittävä kasvu on yksi tehokkaimmista keinoista vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Lohjalla vahvasti henkilöautoiluun painottuneessa liikkumistottumuksissa tämän toimenpiteen merkitys on erityisen suuri. On esitetty, että valtio tukee sähköautojen hankintaa verotuksen ja hankintatuen avulla sekä tukemalla latauspisteiden rakentamista. Kuntien rooli on puolestaan huomioida latausinfra kaavoituksessa ja tontinluovutusehdoissa sekä tukea markkinaehtoisia kokeiluja sekä ottaa puhtaampi teknologia huomioon myös omissa kalustohankinnoissaan. Tämä on huomioitu suunnitelman yhtenä kärkitoimenpiteenä.

Suunnitelmassa on otettu huomioon Lohjan keskeiset mahdollisuudet liikenteen päästöjen vähentämiseksi

- kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen
- puhtaamman teknologian edistämien
- liikennepalveluiden kehittäminen
- maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen
- täydennysrakentamisen ja tiiviin yhdyskuntarakenteen luominen

Suunnitelma sisältää ehdotuksia edellä mainittujen toimien konkretisoimiseksi.

Ihmisten liikkuminen

Toimenpiteitä verrataan seuraaviin tavoitteisiin

Suunnitelman tavoitteet

- Päivittäiset matkat pääkaupunkiseudulle ovat helppoja
- Eri liikkujaryhmät huomioidaan
- Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa
- Älykkäitä vaihtoehtoja otetaan käyttöön

Nykytila ja suunnitelman toimenpiteiden vaikutus

Lohjan lähes 20 000 työssäkäyvästä 26 % pendelöi päivittäin pääkaupunkiseudulle, 12 % Vihtiin ja 2 % muualle. Kolme neljästä joukkoliikennematkasta tehdään vaihdottomana ilman liityntäpysäköintiä. 80 % pendelöivistä käyttää omaa autoa. Kotikunnassaan työskentelee noin 60 % lohjalaisista ja lohjalaisten alle 10 km pitkien työmatkojen osuus on suuri. Nämä luovat hyvät edellytykset kestävien kulkumuotojen kehittämiselle. Kestävien kulkumuotojen lisäämistarvetta korostaa myös keskustaajaman ajoittainen ruuhkautuminen.

Lähes kaikilla esitetyillä kärkitoimenpiteillä on positiivisia vaikutuksia turvallisuuden, kestävyyden ja taloudellisuuden lisäksi ihmisten liikkumiseen. Toimenpiteiden vaikuttavuutta lisää saavuttamiseksi suunnitelman toimenpiteiden kohdistuminen merkittävimpiin liikkumistarpeisiin. Siksi toimenpiteissä korostuvat yhtäältä

liikenneväylien ja joukkoliikenteen matkaketjujen sujuvuus ja helppous, riittävä vuorotarjonta pääkaupunkiseudulle ja naapurikuntien keskuksiin, erityisesti Vihtiin sekä toisaalta lähiliikkumisen mahdollisuudet keskustaajamassa, kuten kävelyalueiden kehittäminen sekä pyöräilyverkon laadukkuuden parantaminen ja yhteyksien täydentäminen. Toimenpiteistä erityisesti kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamisella on merkitystä työssäkäyvien lisäksi iäkkäiden ja koululaisten turvalliselle liikkumiselle sekä elinympäristön viihtyisyydelle.

Toimenpiteiden toteuttamisessa ja tavoitteiden saavuttamisessa tarvitaan jatkossa yhteistyötä muiden toimijoiden kanssa seuraavasti:

1. pääkaupunkiseudulle suuntautuvien matkaketjujen kehittäminen edellyttää yhteistyötä valtion ja Helsingin seudun muiden kuntien kanssa sekä liikennöitsijöiden kanssa
2. Vihtiin ja muihin lähikuntiin suuntautuvien matkojen kehittäminen edellyttää yhteistyötä näiden kuntien ja liikennöitsijöiden kanssa
3. Lohja voi vaikuttaa edellä mainituin maankäytön ja kestävien liikennemuotojen edistämisen lisäksi ihmisten liikkumiseen taajamien liikenneolojen ja elinympäristön parantamisella sekä palveluliikenteen integroimisella osaksi liityntäliikennettä ja avointa joukkoliikennettä. Lisäksi tarvitaan yhteistyötä liikennöitsijöiden kanssa joukkoliikenteen suunnittelussa ja toteutuksessa.

Vaikka Lohja ei osallistu Helsingin seudun 14 kunnan yhteistyöhön, on näiden kuntien yhteistyöllä vaikutusta lohjalaisten liikkumiseen. MAL2019- suunnitelman toimenpiteillä vaikutetaan pääkaupunkiseudulle pendelöivien liikkumisen sujuvuuteen siten, että seudun väestömäärän kasvusta huolimatta tieliikenteen ruuhkautuneisuus jää alle nykyisen ruuhkautuvuuden. Tärkeimmän väylät lohjalaisten pendelöinnin kannalta ovat pääväylät vt1, vt 25. Näiden väylien ruuhkat sekä Helsingin ydinkeskusten ruuhkautuneisuus vaikuttavat merkittävästi matka-aikojen ennustettavuuteen.

Lohjan näkökulmasta MAL2019 suunnitelman toimenpiteistä päivittäisiin matkojen helppouteen ja joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksiin ja siten ihmisten liikkumiseen, kestävien kulkumuotojen osuuteen ja päästöjen vähentämiseen vaikuttavat erityisesti:

- bussiliikenteen kehittämisohjelma, jolla vaikutetaan nykyisin erityisesti joukkoliikenteen täsmällisyyteen seudun ydinalueella,
- liikennejärjestelmän optimointitoimet, jotka parantavat erityisesti toimintavarmuutta ja kapasiteetin hyödyntämistä ruuhkautuneilla alueilla
- liikenteen hinnoittelutoimet (tiemaksut, pysäköintimaksut ja joukkoliikenteen lippujen hinnat), joiden on arvioitu vähentävän ruuhka-ajan suoritetta 48 % verrattuna perusvaihtoehtoon.
- joukkoliikenteen liityntäyhteydet ja vaihtojen sujuvuuden parantaminen, esimerkiksi reitti- ja aikatauluinformaation avulla, jotka parantavat matkaketjujen toimivuutta.

Lohja tarvitsee verrattain korkeasta taajama-asteesta huolimatta muita liikkumispalveluita täydentämään joukkoliikenteen palvelua. MAL2019-suunnitelmassa näitä ovat yhteiskäyttöautojen edistämissuunnitelma ja kyydinjakopalveluiden tukeminen. Tässä suunnitelmassa ehdotettu tiekartta liikkumispalveluiden monipuolistamiseksi sekä maksujärjestelmien yhtenäistämiseksi tehostaa Lohjan toimia näiden palveluiden kehittämisessä.

Edellä mainittuihin MAL-suunnitelman toimiin ja lohjalaisiin kohdistuvien vaikutusten suuruuteen Lohja ei voi suoraan vaikuttaa. Sen sijaan kaupunki voi omalta osaltaan parantaa pääkaupunkiseudulle pendelöivien palvelutasoa huolehtimalla liikennöitsijöiden kanssa tehtävässä yhteistyössä riittävästä vuorotarjonnasta, sisäisen joukkoliikenteen kehittämisestä, solmupisteiden kehittämisestä ja lippuyhteistyön kehityksestä ja ottaa tässä yhteydessä huomioon myös Lohjalta muualle kuin pääkaupunkiseudulle pendelöivät.

Tarjonnan lisäksi tarvitaan tavoitteiden saavuttamiseksi myös käyttäytymismuutoksia esimerkiksi pyöräilyn osuuden kasvattamiseksi. Käyttäytymiseen voidaan vaikuttaa muun muassa viisaan liikkumisen tietoiskuilla

ja liikkumisen ohjauksen suunnitelmilla, joiden avulla lisätään tietoa liikkumisen vaihtoehdoista ja vaikutuksista. Taajamissa kävely ja pyöräily ovat ympäristöllisesti ja ihmisten terveyden kannalta hyviä liikkumismuotoja. Lohjalla on selkeä pyöräilyn edistämissuunnitelma. Nämä toimenpiteet on otettu siksi mukaan tähän liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta Lohjalla voidaan kasvattaa huolehtimalla, että reittien varrella ja läheisyydessä on riittävä asukastiheys ja että runkolinjojen liityntäpysäköintijärjestelyt ovat riittävät ja laadukkaat autoille ja polkupyörille. On tärkeä päästä vaikuttamaan liikennöitsijöiden reittivalintoihin riittävän tehokkaasti niin, että joukkoliikenne tukee maankäytön kehittämistä ja päinvastoin. Tämä on suunnitelmassa otettu huomioon tarkastelemalla toimenpiteiden toteuttamiseksi tarvittavia toimintamalleja.

Elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka

Toimenpiteitä verrataan seuraaviin tavoitteisiin

Suunnitelman tavoitteet

- Työpaikka-, logistiikka- ja teollisuusalueiden saavutettavuus on hyvä
- Läpikulkevat kuljetukset ja jakeluliikenne ovat sujuvia ja häiriöttömiä

Nykytila ja suunnitelman toimenpiteiden vaikutus

Lohjan merkittävimpiä elinkeinoja ovat palveluala 72 %, teollisuus ja rakennustoiminta. Työpaikat sijoittuvat pääasiassa keskustaajamaan, Karjalohjalle, Saukkolaan tai valtatie 25 varteen.

Kunnan läpi kulkevat pääväylistä ja niiden palvelutasosta annetun asetuksen mukaiset pääväylät vt 1 ja vt 25. Ne on esitetty logistiikan kehityskäytävinä Uudenmaan rakennesuunnitelmassa. Lohjalla ei kuitenkaan ole tuoretta selvitystä alueen logistiikan kehitystarpeista. Siksi suunnitelmassa on esitetty laadittavaksi alueellinen logistiikkaselvitys, joka auttaisi selventämään kaupungin tahtotilaa, tarvittavia toimenpiteitä ja yhteistyön mahdollisuuksia logistiikan, tavarakuljetusten päästöjen vähentämispotentiaalin ja liikenneolojen kehittämisessä. Tällä hetkellä raskas liikenne kulkee osin keskustaajaman kautta, millä on suoraa vaikutusta muun muassa alueella olevien asukkaiden viihtyisyyteen ja turvallisuuteen.

Suunnitelmassa esitetyt toimet valtatien 25 sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseksi edistävät elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä paikallisesti, seudullisesti ja valtakunnallisesti. Tällaisten monitasoisten kehittämiskysymysten tarkastelussa on olennaista eri toimijoiden yhteistyö. Paraikaa onkin käynnissä valtatien 25 kehittämisselvityksen päivitys, jossa ratkaistaan tärkeimmät hankkeet ja niiden kiireellisyys. Hankkeiden suunnittelussa on tarpeen ottaa huomioon vaarallisten aineiden kuljetusten aiheuttama riski pohjavesialueille.

Suunnitelmassa esitetyt Hanko-Hyvinkää -radan sähköistys ja tasoristeysten poistamiset toisivat merkittävää etua kaupungin yritystoiminnalle. Toimenpide ei ole kaupungin vastuulla ja sitä tulee edistää laajassa yhteistyössä radan vaikutusalueen toimijoiden kanssa. Yhteistyötä sekä eri aluetasojen yhtäaikaista tarkastelua edellyttää myös tällä hetkellä Lohjan keskustassa sijaitsevan raakapuun kuormauspaikan korvaaminen uudella paikalla. Kunnan kannalta sijainti haittaa tällä hetkellä kaupungin keskeisen taajaman kehittämistä.

Espoo-Salo -radan ja taajamajunaliikenteen toteutuminen

Hallitus on päättänyt kehysriihessään 5.4.2016 käynnistää ns. Tunnin junan jatkosuunnittelun. Tunnin juna on uusi nopea junayhteys Turun ja Helsingin välillä. Espoo–Salo oikorata (ESA-rata) on osa Helsinki–Turku nopean junayhteyden hanketta. Siitä laaditaan parhaillaan ratalain mukaista yleissuunnitelmaa 95 kilometrille uutta rataa. Yleissuunnitelmassa määritellään oikoradalle tavoitteet, suunnitellaan radan sijainti yleiskaavan tarkkuustasolla, arvioidaan radasta aiheutuvat vaikutukset ja niiden lieventämistoimenpiteet sekä arvioidaan alustavat kustannukset. Suunnitelman laadinnassa otetaan huomioon, että myöhemmässä vaiheessa rataa voitaisiin käyttää lähijunaliikenteeseen. Päätökset radan suunnittelun jatkamisesta ja toteuttamisesta tehdään mahdollisesti seuraavalla hallituskaudella. Aikaisintaan rata voisi olla käytössä 2020-luvun lopulla.

Koska kyseessä on ensisijaisesti nopea yhteys Helsingin ja Turun välillä, on selvää, että junan pysähtymispaikkoja ei voi olla aikataulurajoitteen vuoksi kovin monta eli asemat sijaitsevat todennäköisesti vain suurimmissa keskuksissa. Lohjan kannalta on tärkeää varmistaa kaukoliikennejunien pysähtyminen Lohjalla eli radan yhteydessä toteutettavalla Lempolan asemalla. Riittävän vuorovälin turvaamiseksi jatkossa on tärkeää myös lähijunaliikenteen käynnistäminen.

ESA-rata mahdollistaa Lohjan maankäytön kehittämisen nykyistä nauhamaista kaupunkirakennetta vahvistaen. Lohjan keskustaajan nauhamaisuus luo hyvät edellytykset laadukkaan joukkoliikennekäytävän kehittämiselle, jossa kokonaispalvelutaso muodostuu kilpailukykyiseksi. Lempolan asema-alueen kehittäminen tiiviiksi ja tehokkaaksi kaupunginosaksi on luontainen jatkumo nauhamaiselle taajamalle ja se edellyttää alueen maankäytön ratkaisemista maakuntakaavassa. Sujuvien ja nopeiden liityntäyhteyksien järjestäminen asema-alueelle on edellytys toimivalle joukkoliikennejärjestelmälle. Keskustan ja Lempolan asema-alueen tiivistä kaupunkirakennetta tuetaan pysäköintinormien lievennyksillä sekä laadukkuutta ja esteettömyyttä vaativilla kiinteistöjen pyöräpysäköintiratkaisuilla, mitkä lisäävät rakennettujen asuin-, työpaikka- ja palveluympäristöjen viihtyisyyttä, lyhentää eri toimintojen kävelyetäisyyksiä ja luo potentiaalisia edellytyksiä myös autottomalle asumiselle.

Pidemmällä aikavälillä junaliikenteen kannattavuuden kannalta on olennaista, että aseman synnyttämä potentiaali kyetään hyödyntämään. Syntyvien vaikutusten kannalta on tärkeää, miten asema sijoittuu nykyiseen ja tulevaan yhdyskuntarakenteeseen, miten liikennejärjestelyillä kyetään asema ja sitä ympäröivä maankäyttö kytkemään nykyiseen keskustaajamaan, miten hyvin aseman ympäristöä voidaan hyödyntää maankäytössä ja millaisia liikennejärjestelyjä aseman sijainti edellyttää. Tärkeää on pohtia jatkossa sitä, miten joukkoliikenteen houkuttelevuus muuttuu ratkaisun myötä, sillä raideliikenteeseen perustuva joukkoliikenne eroaa monilta osin bussiliikenteeseen perustuvasta järjestelmästä. Käyttäjän kannalta on olennaista toimivien matkaketjujen muodostuminen sekä Lempolan että pääkaupunkiseudun asemilta.

Ympäristövaikutusten kannalta liikennesuunnittelun lähtökohtana tulisi raideratkaisun liitynnän suunnittelussa olla prioriteettijärjestys (asematoimintoja lähimpänä mainittu ensin): kävely-yhteydet ja pyöräpysäköinti, joukkoliikenne ja liikkumisen uudet palvelut ja sitten henkilöautoliikenteen liityntäpysäköinti.

Yleisesti arvioidaan, että bussiliikenneyhteyksiin verrattuna raideliikenneyhteydellä voidaan saavuttaa mm. seuraavia hyötyjä:

- Suuremmat matkanopeudet
- Suurempi kuljetuskapasiteetti
- Yleensä parempi mahdollisuus noudattaa täsmällisiä aikatauluja
- Parempi mahdollisuus järjestää luotettava, lyhyen matka-ajan joukkoliikenneyhteys myös tie- ja katuverkon ruuhkautuessa. (Tämä etu kasvanee tulevaisuudessa tie- ja katuverkon ruuhkaantuneisuuden lisääntyessä.)

- Vahvempi ja pysyvämpi liikennejärjestelmä, mikä edistää liikenneyhteyksistä riippuvien investointien toteutumista.
- Edellytykset maankäytön voimakkaalle kehittämiselle ja nykyisen rakenteen tiivistämiselle
- Yleensä helpompi hahmotettavuus
- Tasaisempi ja siten miellyttävämpi kulkuneuvon kulku. Raidekulkuneuvoista on tyypillisesti helpompi ja nopeampi pääsy vaunuun ja ulos vaunusta.
- Imagon paraneminen raideliikennejärjestelmän myötä
- Sähkökäyttöisen raideliikenteen mahdollisuus irrottautua fossiilisista polttoaineista ja olla nollapäästöistä (riippuen sähkösopimuksista).

Bussiliikenteeseen liitetään seuraavia hyötyjä:

- suurempi vuorotiheys
- lyhyempi matka kulkuvälineeseen
- reittien muunneltavuus
- tarjonnan joustavuus
- suorien yhteyksien laajempi alueellinen kattavuus

Bussiliikenteeseen perustuvan liikennejärjestelmän muuttumisella on ainakin seuraavat vaikutukset:

- Lohjan joukkoliikennejärjestelmä joudutaan suunnittelemaan uudelleen ja harkitsemaan, miten laajalta osin joukkoliikenteessä tukeudutaan raideratkaisuun, mistä osista kaupunkia ja kuinka usein suorien bussilinjojen ajoa Helsingin keskustaan jatketaan.
- Suunnittelussa joudutaan harkitsemaan liityntälinjat ja liityntäratkaisut juna-aikatauluihin sopivaksi sekä pohtimaan, miten pyöräilyverkosto saadaan tukemaan joukkoliikenteen käyttöä siirtymävaiheessa ja myöhemmin raideliikenteessä.
- Maankäyttöä on asteittain tiivistettävä aseman ympäristössä sekä keskustaajaman ja aseman välissä. Edellytykset tälle ovat olemassa jo voimassa olevassa maakuntakaavassa. Siirtymäkaudella on bussiliikenne suunniteltava siten, että se tukee uutta syntyvää maankäyttöä ja toimii liityntäliikenteen perusrunkona raideliikenteeseen siirryttäessä. Tämä edellyttää todennäköisesti nykyisten bussireittien muutoksia kulkemaan lähempänä uutta maankäyttöä. Muutosten aikaansaaminen edellyttää joko joukkoliikenteen järjestämistapamuutoksia tai nykyistä tiiviimpää yhteistyötä liikennöitsijöiden kanssa.

Kirjallisuutta

LVM Julkaisuja 13/2018. Toimenpideohjelma hiilettömään liikenteeseen 2045. Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän loppuraportti, liikenne- ja viestintäministeriö

Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne MAL 2019 suunnitelmaluonnos. HSL:n hallitus käsitellyt 30.10.2018

Ristimäki Mika 2014.Urban Zone -2 maakuntakaavoituksen käyttöön: Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet - maankäytön ja liikenteen suunnittelun väline. Maakuntakaavoituksen neuvottelupäivät 1.10.2014 Jyväskylä

Uusimaa kaava 2050. UUDENMAAN RAKENNEMALLIT. Uudenmaan liiton julkaisuja E 191 – 2017.

YM raportteja 21/2017. Valtioneuvosten selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030. Kohti ilmastoviisasta arkea (KAISU).

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmä ja toimintaympäristö, seuranta 2017

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvitys 2016

Henkilöliikennetutkimus HLT 2016

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035

Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvitys 2017

Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY -keskuksen alueelle 2015

Onnettomuusrekisteri TIIRA

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU 2050. Helsingin seudun maankäytön työryhmä 2015

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2016-2019. Julkaisu 9.6.2016

Uudenmaan ELY-keskuksen seutu- ja yhdystieverkon merkitsevyysluokitus. Uudenmaan ELY-keskus 2012

Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia 2035. Ville Uusi-Rauva Aalto yliopisto 30.1.2011

Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma. HSL 2011

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015. HSL 2015

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma tiivistelmä HLJ 2015. HSL 2015

HLJ 2015 Joukkoliikennestrategia. HSL 2014

Joukkoliikenteen suunnitteluohje HSL-liikenteessä 2016. HSL 2016

MAL 2019 Kehysalueen joukkoliikenne ja jaetut kyydit luonnos. HSL 2018

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneselvitys. Palvelutasomäärittely ja kehittämisohjelma 2017-2020. Uudenmaan ELY-keskus 2016

Porvoon ja Lohjan suuntien joukkoliikenteen kehittämistarpeet pääkaupunkiseudulla. Uudenmaan liiton julkaisuja E 201 – 2018.

Lohjan kaupunki. Moottoritie on kuuma E18 käytävän solmukohtien kehittäminen Lohjalla. Hankkeen loppuraportti 27.9.2016

Kaavoituskatsaus 2017 sekä kaavoitusohjelma vuosille 2018-2019. Vihdin kunta 2017

Lohja maankäytön rakenne 2013 – 2037. Lohjan kaupunki

Maankäytön rakenne 2013 – 2037 seuranta 2013 – 2014. Lohjan kaupunki 4.5.2016

Lohjansolmu lempolan asemaseutu ideasuunnitelma. Arkkitehtuuritoimisto B &M Oy 5.12.2018.

Lohjansolmu, lempolan asemanseutu ideasuunnitelma ”puistokatu”. Serum arkkitehdit Oy 10.12.2018

Kaava 0249 Nummelan eteläosien osayleiskaava. Kaavaehdotuksen selostus. Vihti kaavoitus ja kiinteistö 2008

Kaava 0249 Nummelan eteläosien osayleiskaava, osa-alue C kaavaselostus. Vihti kaavoitus ja kiinteistö 2008

Uusimaa-kaava 2050 osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Uudenmaan liiton julkaisuja B 54 – 2017

Esiselvitys IPM-suunnittelumallin toimintaperiaatteista ja tietovarannoista. Uudenmaan liiton julkaisuja E 177 – 2016

Strateginen yleiskaava kaavaselostus. Vihdin kunta 2017

Auton omistus Helsingin seudulla – katsaus menneeseen kehitykseen ja pohdintoja tulevasta. HSL 2016

Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikenne-ennustejärjestelmän kysyntämallit 2014. HSL 2016

Helsingin seudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköintimallit 2016. HSL 2017

Lohjan keskustan kävelypainotteisen alueen pienten ja lyhyellä aikavälillä toteutettavien kohteiden ideasuunnittelu. Ida Fasching 2016

Lohjan kävelykeskusta. Ida Fasching 2016

Analyysi pyöräpysäköinnin potentiaalista joukkoliikenteen pysäkeillä. HSL 2016

Lohjan liikenneturvallisuussuunnitelma koulujen kohtien toimenpiteet. Strafica Oy ja Linea konsultit 2016

Lohjan kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelma. Strafica Oy ja Linea konsultit 2016

Vihdin Liikenneturvallisuussuunnitelma. Uudenmaan ELY-keskus 2012

Autolla yhdessä – Jakamisen mahdollisuuksista MAL 2019. HSL 2018

Ajoneuvoliikenteen sujuvuus Helsingin seudulla syksyllä 2015. HSL 2016

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015. HSL 2015

Saavutettavuustarkastelut ja joukkoliikenteen matka-aikasaavutettavuus, SAVU&MASA. HSL 2014

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035. Uudenmaan liiton julkaisuja C72 – 2014

Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutus luonnos. Uudenmaan liitto 27.2.2018

Lohjan taajamaaosayleiskaavan liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys. Lohjan kaupunki ja ELY-keskus 2012

Uudenmaan ELY-keskuksen merkittävän tieverkon palvelutasoselvitys. Uudenmaan ELY-keskus 2016

Etelä-Nummelan liikenneselvitys. Vihdin kunta 2009

Nummelan eteläosien osayleiskaavan liikenneselvityksen päivitys. Strafica 15.3.2013

Vihdin kunta kunnallistekniikka. Ojakkalan taajamaan liikenteen toimivuustarkastelu. Vihdin kunta 28.8.2014

Uudenmaan saavutettavuus analyysit (SAVU). Uudenmaan liitto 2018

Tavaraliikenteen solmut osana liikennejärjestelmätyötä raporttiluonnos. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 2018

Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvitys. Uudenmaan liiton julkaisuja E 185 – 2017

Suomen satamien takamaatutkimus. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 2014

Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimus. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 2015

Suomen satamien takamaatutkimus. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 2017

Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella. Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia yhteistyömalleja. Uudenmaan ELY-keskus 2015

Uudet pysäköintiratkaisut osana älykästä liikennejärjestelmää. Trafix, Sito Oy ja Yyoptima 2017

Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma. HSL 2017

Helsingin seudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköintimallit 2016. HSL 2017

Oikorata Espoo – Salo alustava yleissuunnitelma suunnitelmaselostus. Liikennevirasto 2010

Tunnin juna, liikenteellinen esiselvitys. Liikennevirasto 2017

Valtatien 25 kehittäminen välillä Muijala – Ojakkala. Uudenmaan ELY-keskus 2016

Vt2 Pori – Helsinki kehittämisselvitys. Uudenmaan ELY-keskus 2017

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (KAISU) ympäristövaikutusten arviointi (SOVA). Suomen ympäristökeskus ja Terveys ja hyvinvoinnin laitos 2017

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma vuoteen 2030 luonnos.

Hiiletön liikenne 2045 – polkuja päästöttömään tulevaisuuteen. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 9/2018

Liitteet

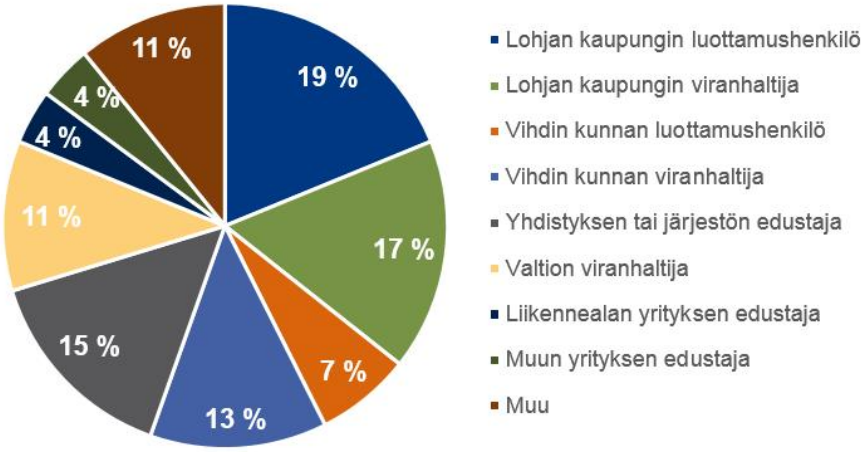
Liite 1: Sidosryhmien ajatukset kehittämistoiveista

Liite 2: Palvelutasotavoitteet ja kehittämislinjaukset

Liite 3: Kehittämistoimenpiteet

Liite1. Sidosryhmien ajatukset kehittämistoiveista

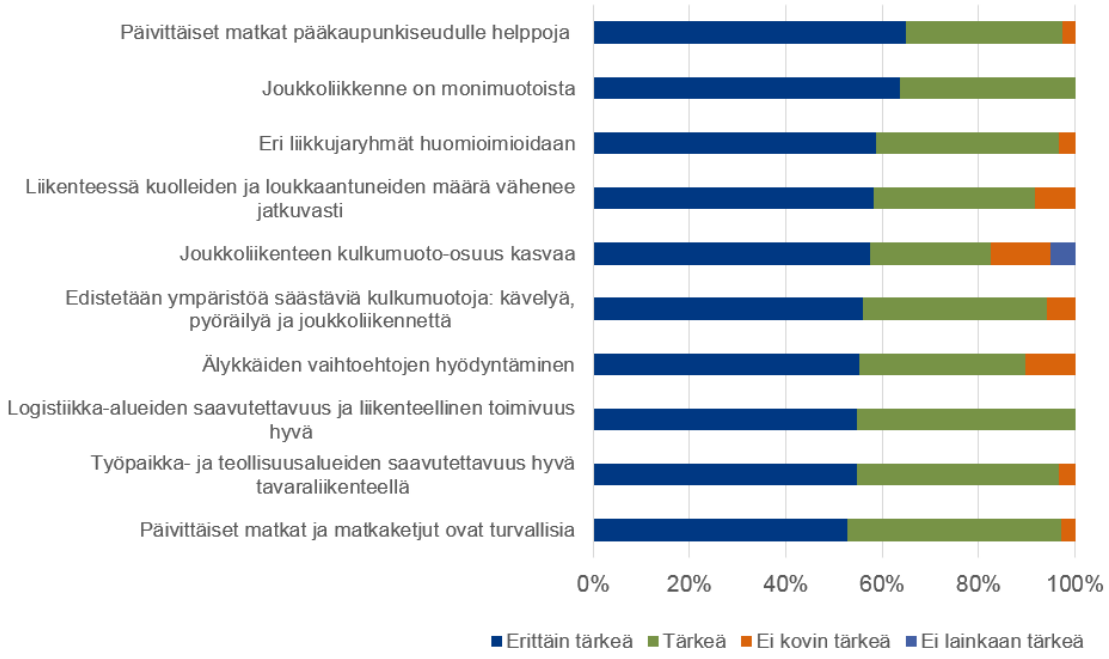
Työn aikana sidosryhmien edustajia osallistettiin kehittämistyöhön kahdessa eri vaiheessa vuorovaikutteisen Ideatehdas-työkalun avulla. Ideatehdas-työskentelyyn kutsuttiin: Lohjan ja Vihdin luottamushenkilöt ja viranhaltijat, valtion viranhaltioita, alueen yhdistysten ja järjestöjen edustajia, liikennealan ja muiden yritysten edustajia. Kutsu Ideatehtaaseen lähetettiin sähköpostilla 233 henkilölle. Vastausprosentti ensimmäisessä Ideatehtaassa oli 20 %. Ahkerimmin Ideatehtaaseen osallistuivat Lohjan kaupungin (36 %) ja Vihdin kunnan luottamushenkilöt ja viranhaltijat (20 %) (Kuva 1).



Kuva 1. Tavoite-Ideatehtaan vastaajien prosentuaalinen jakautuminen vastaajan taustan mukaan.

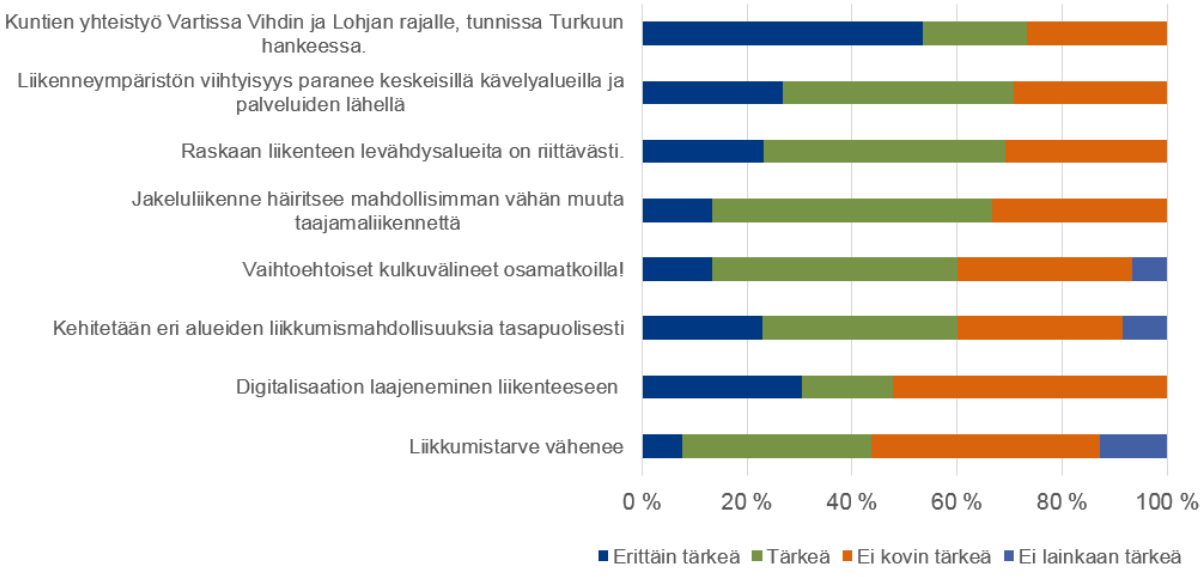
Ensimmäisessä Ideatehtaassa kyselyyn osallistujat arvioivat liikennejärjestelmälle asetettavia tavoitteita. Arvioitavat tavoitteet laadittiin Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman (2014) ja joukkoliikenneselvityksen (2016), Lohjan ja Vihdin liikenneturvallisuussuunnitelmien (2016, 2012), MAL 2016-2019, MASU 2050 ja KAISU 2030 raporteissa määriteltyjen tavoitteiden pohjalta. Arvioitavat liikennejärjestelmän tavoitteet jaoteltiin Ideatehtaassa kolmeen teemaan: Turvallisuus, kestävyys ja taloudellisuus, Ihmisten liikkuminen, ja Elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka. Osallistujat saivat myös ehdottaa tavoitteita, joita muut vastaajat pääsivät arvioimaan. Tavoitteita arvioitiin neliportaisella luokituksella: erittäin tärkeä, tärkeä, ei kovin tärkeä, ei lainkaan tärkeä.

Arvioitavia tavoitteita oli yhteensä 60 kappaletta; 34 kappaletta valmiiksi annettuna ja 26 osallistujien lisäämää tavoitetta. Kuvassa 2 on esitetty tavoitteet, jotka yli 50% tavoitteen arvioinutta vastaajaa kokivat erittäin tärkeiksi. Tärkeiksi koettuja tavoitteita löytyi jokaisen teeman sisältä (Turvallisuus, kestävyys ja taloudellisuus, Ihmisten liikkuminen, ja Elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka). Liikkumisen helppous pääkaupunkiseudulle sekä monimuotoinen kaikki eri liikkujaryhmät huomioiva joukkoliikenne koettiin tärkeimmiksi. Tavoiteltavaa olisi myös joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen ja älykkäiden vaihtoehtojen hyödyntäminen. Liikenteen turvallisuus ja ekologinen kestävyys koettiin myös tärkeiksi tavoitteiksi, samoin kuin logistiikka-, työpaikka- ja teollisuusalueiden hyvä saavutettavuus.



Kuva 2. Tavoite-Ideatehtaan 10 eniten kannatusta saanutta tavoitetta.

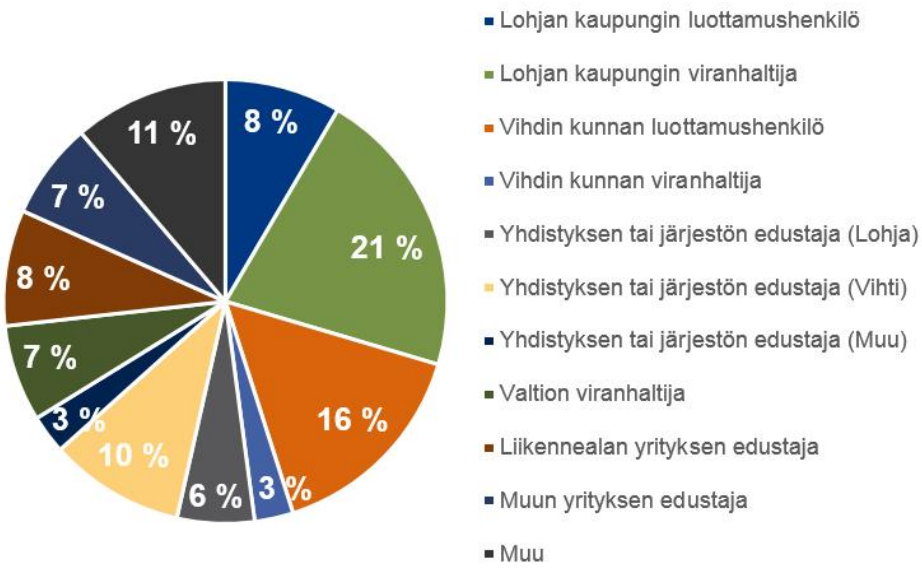
Vastaavasti kuvassa 3 on esitetty vähiten kannatusta saaneet tavoitteet. Tavoitteiden kohdalla yli 25% tavoitteen arvioinutta vastaajaa kokivat ne ei kovin tärkeiksi.



Kuva 3. Tavoite-Ideatehtaan 8 vähiten kannatusta saanutta tavoitetta.

Ideatehtaan tulosten perusteella ei suoraan laadita suunniteltavan liikennejärjestelmän tavoitteistoa. Tulokset antavat suuntaa asetettaville lopullisille tavoitteille. Ideatehtaan ja sen tulosten kautta voidaan yleinen mielipide huomioida ja näin ollen lisätään asetettujen tavoitteiden hyväksyttävyyttä eri sidosryhmien keskuudessa.

Toisessa Ideatehtaassa kyselyyn osallistujat arvioivat liikennejärjestelmälle asetettavien tavoitteiden toimenpide-ehdotuksia. Kutsu Ideatehtaaseen lähetettiin sähköpostilla 270 henkilölle. Vastausprosentti toisessa Ideatehtaassa oli 26 %. Aktiivisimmin Ideatehtaaseen osallistuivat Lohjan kaupungin (29 %) ja Vihdin (19 %) kunnan luottamushenkilöt ja viranhaltijat sekä vihtiläisten yhdistyksien tai järjestöjen edustajat (10 %) (Kuva 4).



Kuva 4. Toimenpide-Ideatehtaan vastaajien prosentuaalinen jakautuminen vastaajan taustan mukaan.

Ideatehtaassa arvioidut toimenpiteet pohjautuvat Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2014) ja joukkoliikenneselvityksessä (2016), Lohjan ja Vihdin liikenneturvallisuussuunnitelmissa (2016, 2012) esitettyihin toimenpiteisiin. Ideatehtaaseen valikoitiin toimenpiteitä, jotka parhaiten toteuttaisivat liikennejärjestelmälle määriteltyjä tavoitteita. Eri suunnitelmien toimenpide-ehdotuksia yhtenäistettiin ja muokattiin, ja ne ryhmiteltiin ensimmäisen Ideatehtaan tavoin kolmeen teemaan: Turvallisuus, kestävyys ja taloudellisuus, Ihmisten liikkuminen, ja Elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka. Arvioitavia toimenpide-ehdotuksia esitettiin Ideatehtaassa yhteensä 65 kappaletta, joista ylläpitäjän asettamia oli 42 kappaletta ja 23 kappaletta osallistujien antamia ehdotuksia.

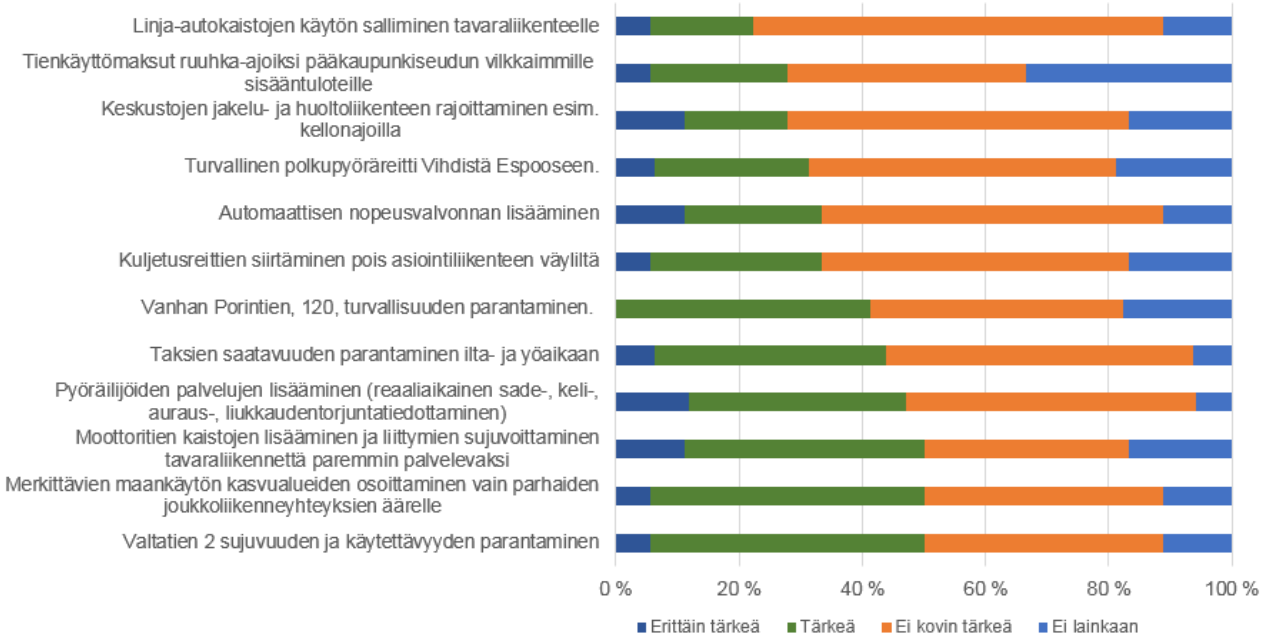
Kuvassa 5 on esitetty toimenpiteet, jotka yli 40% toimenpiteen arvioinutta vastaajaa kokivat erittäin tärkeiksi. Tärkeiksi koettuja tavoitteita löytyi jokaisen teeman sisältä (Turvallisuus, kestävyys ja taloudellisuus, Ihmisten liikkuminen, ja Elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka). Ihmisten liikkumista tukevat joukkoliikennettä kehittävät toimenpiteet sekä toimenpiteet julkisen liikenteen hinnoittelun ja maksujärjestelmien yhtenäistämiseksi koettiin tärkeiksi.

Ideatehtaan tuloksia hyödynnetään suunniteltavan liikennejärjestelmien toimenpiteitä määriteltäessä. Tulosten kautta voidaan huomioida yleinen mielipide ja näin ollen lisätään asetettujen toimenpiteiden hyväksyttävyyttä eri sidosryhmien keskuudessa.



Kuva 5. Toimenpide-Ideatehtaan tärkeimmiksi koetut toimenpiteet.

Vastaavasti kuvassa 6 on esitetty vähiten kannatusta saaneet toimenpidettä. Toimenpiteiden kohdalla yli 50% vastaajista kokivat toimenpiteet ei kovin tärkeiksi tai ei lainkaan tärkeäksi



Kuva 6. Toimenpide-Ideatehtaan vähiten kannatusta saaneet toimenpiteet.

Turvallisuus, kestävyys ja taloudellisuus

Palvelutasotavoite	Nykytila, palvelutasopuute	Kehittämislinjaukset
Päivittäiset matkat ja matkaketjut ovat turvallisia	• Lohjalla tapahtuu keskimäärin 250 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta vuodessa (ka. 2008-2017). • Onnettomuudet ovat hieman vakavampia (4,9/100 henkilövahinko-onnettomuutta) kuin Suomessa keskimäärin (4,4). • Henkilövahinkoon johtaneita mopo-onnettomuuksia tapahtuu enemmän (16 %) kuin Suomessa keskimäärin (11 %). • Henkilövahinkoon johtaneita jalankulku ja pyöräilyonnettomuuksia tapahtuu vähemmän (18 %) kuin Suomessa keskimäärin (24 %). • Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksista 56 % tapahtuu suojateillä. • Liikenneturvallisuussuunnitelma on suhteellisen ajantasainen (2016). • Kunnan liikenneturvallisuustyö on organisoitu ja toimii.	• Toteutetaan liikenneturvallisuussuunnitelman linjauksia ja toimenpiteitä. • Päivitetään liikenneturvallisuussuunnitelma noin 10 vuoden välein. • Vähennetään kävely-, pyöräily- ja mopo-onnettomuuksia erityisesti koulumatkoilla. • Selkeytetään kävely- ja pyöräily-ympäristöjä keskustaajamassa.
Ympäristöä säästäviä ja vähäpäästöisiä liikennemuotoja edistetään	• Lyhyitä matkoja tehdään paljon henkilöautolla, myös taajamien sisällä, joten kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä paljon tekemistä. • Viisaan liikkumisen aktivointitoimenpiteiden tarve on tunnistettu. • Liikenteen uudet käyttövoimat tekevät vasta tuloaan eivätkä ole laajassa käytössä. • Kaupungin käytössä ollut pilottina yhteiskäyttöiset sähköautot ja –pyörät. • Hanko-Hyvinkää –radan sähköistys lisäisi raidekuljetusten kilpailukykyä.	• Määritetään kulkumuoto-osuustavoitteet ennen oikorataa ja oikoradan jälkeen (vrt. henkilöliikennetutkimus). • Lisätään kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuutta (laaditaan pyöräilyn edistämisohjelma ja määritellään pyöräilyn pääreitit sekä edistetään keskustan kävelypainotteisen vyöhykkeen toteutumista) • Kasvatetaan joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta (tunnistetaan joukkoliikenteen kannalta potentiaalisimmat alueet, joiden maankäytön kehittämisellä edistetään joukkoliikenteen päivittäistä käyttöä) • Profiloidaan Lohja viisaan liikkumisen kärkikaupunkina osana asuntomessuvuoteen (2021) valmistautumista. • Hallitaan koko matkaketjua ja varmistetaan liitynnät runkoliikenteeseen. • Laajennetaan yhteiskäyttöisten sähköautojen ja –pyörien käyttöä. • Kehitetään vaihtoehtoisten käyttövoimien julkista tankkaus- ja latausasemaverkostoa sekä edistetään ja tuetaan sähköautojen koti- ja työpaikkalatausmahdollisuuksia. • Edistetään Hanko-Hyvinkää –radan sähköistystä (ratakuljetusten lisääminen).

Turvallisuus, kestävyys ja taloudellisuus

Palvelutasotavoite	Nykytila, palvelutasopuute	Kehittämislinjaukset
Liikennepalveluiden taloudellisuus ja tehokkuus paranee	• Maankäytön kehittämisen näkökulma liikenteen tehokkuuden ja taloudellisuuden on näkökulmasta tunnistettu. • Uusien yrityslähtöisten henkilöliikennepalveluiden potentiaali ja kehittämismahdollisuudet ovat selvittämättä. • Nykyistä yhteiskunnan hankkimaa liikennekapasiteettia ei hyödynnetä riittävän tehokkaasti. • Pk-yritysten logistiikkayhteistyötarpeet ovat tunnistamatta.	• Maankäytön suunnittelu ja liikennejärjestelmätyö kytketään entistä tiiviimmin yhteen. • Tunnin juna kytketään muuhun liikenneverkkoon. • Joukkoliikenteen järjestämisen kustannustehokkuutta nostetaan (tunnistetaan potentiaali hyödyntää nykyistä henkilöliikennettä entistä tehokkaammin). • Valitaan reitit ja järjestämistavat, joilla saavutetaan käyttäjämäärien ja liikennöintikustannusten kannalta tehokkain ratkaisu. • Muodostetaan korkeatasoisia palvelutasokäytäviä sekä kehitetään pysäkkiyhteyksiä ja –olosuhteita. • Henkilöliikenteen uusia mahdollisuuksia otetaan tehokkaasti käyttöön. • Edistetään Pk-yritysten logistiikkayhteistyötä.

Ihmisten liikkuminen

Palvelutasotavoite	Nykytila, palvelutasopuute	Kehittämislinjaukset

Eri liikkujaryhmät huomioidaan	• Ikärakenne ja sen kehitys luovat uudenlaisia haasteita ja edellyttävät uudenlaisia painotuksia.
	• Systemaattinen eri käyttäjäryhmien palvelutason tarkastelu ja liikennepalveluiden yhteensovittaminen on puutteellista (Koululaiset, toisen asteen opiskelijat, autottomat työssäkäyvät, ikääntyneiden kotona asumisen tukeminen mm. palveluliikenne, SHL- ja VPL –asiakkaat)
	• Yhteistyö ELYn ja kuntien välillä on nykyisin erittäin tiivistä:
	  • kaupungin LT-ryhmä
	  • Länsi-Uudenmaan LJS:n seurantaryhmä (lakannut toimimasta)
	  • Länsi-Uudenmaan joukkoliikenneryhmä
	  • Liikenteen ja maankäytön suunnittelun erilliset työneuvottelut
	• Hallintokuntien yhteistyössä (jatkossa myös maakunta-kunta -yhteistyö) on paljon kehittämistä, mm. liikennepalveluiden suunnittelussa ja hankinnassa.
	• Kuntien välisessä yhteistyössä on paljon uusia mahdollisuuksia
		• Tehostetaan yhteistyötä Vihdin kunnan ja ELY-keskuksen kanssa sekä kunnan hallintokuntien välillä
		• Tuetaan ikääntyneiden kotona asumista liikennepalveluja kehittämällä.
		• Tehostetaan kaupungin hankkimien kuljetusten suunnittelu- ja hankintayhteistyötä ja avataan kuljetuksia.
		• Kehitetään vakioituja sekä työmatkayhteyksien tarpeiden mukaan aikataulutettuja "perusyhteyksiä" Lohjalle, josta varmistetaan jatkoyhteydet.
		• Varmistetaan perusyhteyksien ohella syöttöliikenne ruuhka-aikoina myös nopeisiin moottoritievuoroihin.
		• Kehitetään joukkoliikenteen järjestämistapaa koululaisliikenteen järjestämistä tukevaksi.
		• Tuetaan uusien markkinaehtoisten vapaa-ajan liikkumispalvelujen kehittymistä (yhteyksiä on pienten liikkujavirtojen vuoksi vaikeaa toteuttaa joukkoliikenteellä kustannustehokkaasti).
		• Täytetään erikoistason esteettömyysvaatimukset taajamissa ja palveluiden äärellä (katutila- ja aukioratkaisut sekä rakennukset).

Ihmisten liikkuminen

Palvelutasotavoite	Nykytila, palvelutasopuute	Kehittämislinjaukset
Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa	• Henkilöautoliikenteen palvelutaso on nykyisin "liian hyvä" suhteessa joukkoliikenteeseen. • Suurimmat henkilöautoliikenteen ongelmat ovat odotettavissa Helsingissä. • Joukkoliikenteen tarjonta on hyvän tarjonnan alueella erinomaista, mutta sen ulkopuolella yhteydet ovat epäsäännöllisiä ja palvelevat ensisijaisesti koulumatkoja. • Lohja-Kamppi –yhteysvälillä tarjonta on vahvaa. Nykyisen vuorotarjonnan rinnalle toivotaan lisää nopeita Helsingin vuoroja. • Toiveena on tarjonnan monipuolistaminen myös muuta pääkaupunkiseutua palvelevaksi (mm. yhteydet Leppävaaran ja Keilaniemen liityntäasemille) • Lippujen yhteiskäyttöisyyden puute on nykytilassa merkittävä ongelma. • Liityntäpysäköinnissä on kehitettävää, mm. liityntäpysäköintialueiden kapasiteetti on puutteellinen • Pyöräliityntäpysäköintipaikat puuttuvat autojen liityntäpysäköintialueilta.	• Vahvistetaan työmatkaliikennettä palvelevia Lohjan sisäisiä liityntäyhteyksiä (yhteydet Lohjan linja-autoasemalle, josta jatkoyhteys pääkaupunkiseudulle). • Toteutetaan matkakeskustyyppinen ratkaisu juna- ja bussiliikenteelle. • Varmistetaan matkaketjujen toimivuus mm. kehittämällä liityntäpysäköintiä systemaattisesti. Varmistetaan linja-autoaseman liityntäpysäköinnin toimivuus ja kapasiteetin riittävyys (sekä pyörät että autot). • Monipuolistetaan yhteystarjontaa Kampin ohella myös muihin pääkaupunkiseudun kohteisiin. • Varmistaminen yhteydet uuteen Pasilaan, rataan ja metroon. • Varmistetaan joukkoliikenteen palvelutaso ennen Espoo-Salo-radan mahdollistamaa paikallisjunaliikennettä ja sen jälkeen. • Parannetaan nopeiden väylien pikavuorojen pysäkkijärjestelyjä ja vaihtoyhteyksiä muihin kulkumuotoihin. • Edistetään henkilöjunaliikenteen käynnistämistä (Espoo-Salo oikorata) ja varaudutaan sen potentiaaliin.
Älykkäitä vaihtoehtoja otetaan käyttöön	• Uusien liikennepalveluiden hyödyntämismahdollisuuksia tai potentiaalia ei ole tarkasteltu kattavasti. • Toimintaympäristö on tällä hetkellä isossa murroksessa. Henkilöliikennelaki uudistui 1.7.2018, mutta lopullisia vaikutuksia ei vielä tiedetä. Laki mahdollistaa kuljetus- ja pienlogistiikkaratkaisuissa ns. "sivutoimisen naapuriavun", joka voi olla elinehto harvaanasutuilla seuduilla.	• Yhtenäistetään informaatio-, reittiopas- ja maksujärjestelmät käyttäjäystävälliseksi kokonaisuudeksi. • Yhteensovitetaan eri kuljetuksia nykyistä vahvemmin (mm. joukkoliikenne, kutsuliikenne ja oppilaskuljetukset; "samalla rahalla enemmän") ja edistetään uusien liikkumispalvelujen lisääntymistä. • Kartoitetaan kustannustehokkaimmat toimenpiteet mm. vapaa-ajan liikkumiskysymysten ratkaisuun: kannattaako panokset suunnata ennemmin joukkoliikenteen ostoihin vai uudenlaisiin liikkumispalveluihin ja niiden tukemiseen? • Hyödynnetään liikennemarkkinan avautuminen ja muutokset ja kannustetaan yrityksiä palveluiden kehittämiseen. • Selvitetään uusien liikkumispalveluiden hyödyntämismahdollisuudet ja hyödynnetään niiden potentiaali.

Elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka

Palvelutasotavoite	Nykytila, palvelutasopuute	Kehittämislinjaukset
Työpaikka-, teollisuus-ja logistiikka-alueiden saavutettavuus hyvä	• Valtatien 25 elinkeinoelämän kuljetusten palvelutaso (sujuvuus) on huono. • Valtatien 25 kaakkoispuolisten työpaikka-alueiden saavutettavuus alemmalla tieverkolla on huonolla tasolla. • Vähittäiskaupan suuryksiköiden saavutettavuus heikkenee alueiden kehittyessä ja liikenteen lisääntyessä.	• Parannetaan valtatien 25 palvelutasoa ja kuljetusten tehokkuutta. • Brändätään valtatie 25 logistiikan laatukäytäväksi osana Kehä V kehittämistyötä. • Parannetaan elinkeinoelämän säännöllisten kuljetusten palvelutasoa vähäliikenteisellä tieverkolla (merkittävimmät liittymät).

Läpikulkevat kuljetukset sekä jakeluliikenne ovat sujuvia ja häiriöttömiä	• Hanko-Lohja-Vihti-Hyvinkää kuljetuskäytävän kehittämistarpeet
	  • Hanko-Hyvinkää –rata sähköistämättä
	  • Valtateiden todetut puutteet/kehittämistarpeet kuljetusten näkökulmasta
	• Kaupan rakennemuutos saattaa edellyttää toimenpiteitä jatkossa.
		• Edistetään Hanko-Hyvinkää –radan sähköistystä.
		• Parannetaan tiekuljetusten liittymisen ja poistumisen sujuvuutta valtatiellä 25.
		• Parannetaan tiekuljetusten ennakoitavuutta valtatiellä (tasainen nopeus).
		• Vähennetään häiriöiden määrää ja niiden aiheuttamaa haittaa.

Lohjan liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelma

= Liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkitoimenpide

Kunta	Toimenpide	Tarkempi sisältö	Toimintamalli	Kiireellisyys-luokka	Suunnittelu/ toteutus	Edistämis-vastuu
Kehitetään nykyisiä ja mahdollistetaan uudenlaisia henkilöliikennepalveluita						
Lohja	Toteutetaan joukkoliikenteen tiheävuoroinen runkoliikenne taajamakeskusten välillä sekä pääkaupunkiseudulle (ENNEN ESA-RATAA).	- Joukkoliikenteen palvelutason nosto (vt 1 Salon ja Turun suuntaan sekä vt 25 Vihdistä Hankoon) - Lohjan keskustasta, Virkkalasta ja Muijalasta valtatien 1 suuntainen joukkoliikennekäytävä - Juna- ja linja-autoliikenteen yhteistyö (vuorojen synkronointi) - liityntäyhteyksien kehittäminen (liittyy MAL 2019 suunnitelmaluonnoksessa toimenpiteeseen joukkoliikenteen vaihtojen ja solmujen parantaminen sekä pyrkimykseen lisätä joukkoliikenteen verkostomaisuutta) - moottoritien pikavuoroihoihin Tavolassa (erityisesti Karjalohja-Sammatti –alueen yhteydet) - Mt 110-tien pikavuoroihin Saukkolassa (erityisesti Pusula-Nummi –alueen yhteydet) - Yhteystarjonnan monipuolistaminen (esim. Pasila, Leppävaara ja metroasemat) - Lohjan (ja Vihdin) joukkoliikenteen parempi kytkentä HSL -liikenteeseen liittyy MAL 2019 suunnitelmaluonnoksen toimenpiteisiin 1.bussiliikenteen kehittämisohjelma sekä toimenpiteisiin joukkoliikenteen vaihtojen ja solmujen parantamiseen - Lohja-Virkkala-Siuntio –liityntälinjan perustaminen	Toteutetaan Lohjan joukkoliikennesuunnitelmassa listatut kehitystoimet liityntäyhteyksien palvelutason parantamiseksi. Varaudutaan markkinaehtoisesti järjestettyjen yhteyksien muutoksiin (lakkautettujen yhteyksien kompensointi joko ostovuoroilla tai joukkoliikenteen järjestämistavan muutoksella). Edistetään eri kulkumuotojen välistä synkronointia vuorojen ostoilla, neuvotteluilla liikennöitsijöiden kanssa sekä tarvittaessa joukkoliikenteen järjestämistavan muutoksella. Monipuolistetaan yhteystajontaa pilotoimalla yhdessä ELY-keskuksen kanssa uusia liityntäyhteyksiä Helsingin ydinkeskustan ulkopuolisiin solmupisteisiin (mm. Pasila ja metroasemat, sekä kokemusten keruu Nummela-Leppävaara -pilotista). Edistetään MAL-suunnitelman "Kehysalueen joukkoliikenne ja jaetut kyydit" -työssä suunniteltuja toimenpiteitä joukkoliikenteen kytkemiseksi tiiviimmin HSL-liikenteeseen.	Jatkuva	Suunnittelu/ toteutus	Liikennöitsijät, ELY ja kunnat + HSL
Lohja ja Vihti	Suunnitellaan ja käynnistetään henkilöjunaliikenne Hanko-Hyvinkää-radalla sen sähköistämisen ja ESA-radan rakentamisen jälkeen.	- Lähijunaliikenne välille Hanko-Hyvinkää - vuorotiheys ja aikataulut synkroinoidaan ESA-radan henkilöjunaliikenteen sekä linja-autoilla tapahtuvan syöttöliikenteen kanssa - hyödynnetään nykyisiä asemapaikkoja ja toteutetaan uusia oleva ja tuleva maankäyttöpotentiaali huomioiden	Laaditaan selvitys lähijunaliikenteen vuorotarpeen määrittämiseksi, syöttöliikenteen vuorotarjonnan riittävyyden varmistamiseksi sekä muun joukkoliikenneverkon muutostarpeiden määrittämiseksi. Selvitetään joukkoliikenteen järjestämistapaan liittyvät muutostarpeet juna-ja linja-autoliikenteen entistä tiiviimmän yhteensovituksen mahdollistamiseksi.	3	Suunnittelu/ toteutus	Väylä/ELY/kunta
Lohja	Ylläpidetään ja kehitetään joukkoliikenteen peruspalveluja	- perustarjonnan alueella säännöllisen joukkoliikennetarjonnan muodostaminen - Opiskelumatkan liikenne Inkoosta, Siuntiosta ja Nummelasta Lohjalle sekä Vihdin ja Lohjan välisen joukkoliikenteen kehittäminen - Yhteistyö koulutoimen kanssa: Koulujen alkamis- ja päättymisaikojen optimointi sujuvien koulumatkayhteyksien turvaamiseksi - Lohjan joukkoliikennesolmun lähiyhteyksien parantaminen iltaisin ja viikonloppuisin - Peruspalveluiden turvaaminen joukkoliikenteellä (kutsu- ja palveluliikenteen kehittäminen, suunnittelu ja pilotointi) - Kunnan sisäisten liityntäyhteyksien kehittäminen hyvän tarjonnan alueella sekä tarjonnan monipuolistaminen --> Sekä reitiltään että aikataulultaan säännöllisen yhteystarjonnan rakentaminen Pusula-Nummi-Lohja sekä Karjalohja-Sammatti-Lohja yhteysväleille -- Liityntäyhteyksien rakentaminen myös keskustan reuna-alueille (Routio, Gunnarla sekä Vappula-Maksjoki) - Mahdollistetaan työssäkäynti kesäaikataulukaudellakin harvemmin asutuillakin alueilla	Toteutetaan Lohjan joukkoliikennesuunnitelmassa listatut kehitystoimet palvelutason parantamiseksi, kutsu- ja palveluliikenteen kehittämiseksi sekä opiskeluyhteyksien muutostarpeiden selvittämiseksi. Varaudutaan markkinaehtoisesti järjestettyjen yhteyksien muutoksiin (lakkautettujen yhteyksien kompensointi joko ostovuoroilla tai joukkoliikenteen järjestämistavan muutoksella).	Jatkuva	Suunnittelu/ toteutus	Liikennöitsijät, ELY ja kunnat
Lohja ja Vihti	Toteutetaan erittäin laadukkaat vaihtopysäkit (terminaalit) sekä laajaa vaikutusaluetta palvelevat laadukkaat liityntäpysäkit joukkoliikenteen runkolinjoille (ENNEN ESA-RATAA).	- määritetään tulevat kauko- ja lähijunaliikenteen asemapaikat ja kehitetään niitä välivaiheessa linja-autoliikenteen vaihtopysäkkeinä (mahdollisuuksien mukaan) - kehitetään pääkaupunkiseudulla olevia Lohjan ja Vihdin suuntaa palvelevia vaihtopysäkkejä - Juna- ja linja-autoliikenteen yhteistyö (vuorojen synkronointi ja vaihtopysäkkijärjestelyt) - Pysäkkien ja pysäkkiyhteyksien luokittelu - selvitetään mahdollisuudet kytkeä tai rakentaa odotustiloja sisätiloihin - liityntä- ja vaihtopysäkkien varustelutason määrittely (sääsuojaus, opastus, kaupunkipyörät, pyöräpysäköinti, autopysäköinti, sähköautot, saattoliikenne)	Laaditaan tulevien asemapaikkojen vaiheittaista kehittämistä koskeva selvitys ja toimenpidesuunnitelma. Edistetään MAL-suunnitelman "Kehysalueen joukkoliikenne ja jaetut kyydit" -työssä suunniteltuja toimenpiteitä Lohjan ja Vihdin kannalta keskeisimpien vaihtopysäkkien kehittämiseksi. Selvitetään joukkoliikenteen järjestämistapaan liittyvät muutostarpeet juna-ja linja-autoliikenteen entistä tiiviimmän yhteensovituksen mahdollistamiseksi.	1	Suunnittelu/ toteutus	Väylä, ELY, kunnat, HSL
Lohja	Suunnitellaan aikataulullisesti yhteensopiva ja nopea linja-autojen liityntäyhteys kaukojunaliikenteen asemalle (ESA-RADAN JÄLKEEN).	- asemien syöttöliikenteen vuorotarjonta ja aikataulut yhteensopivaksi kaukojunaliikenteen kanssa	Laaditaan selvitys liityntäliikenteen vuorotarjonnan riittävyyden varmistamiseksi sekä muun joukkoliikenneverkon muutostarpeiden määrittämiseksi. Selvitetään joukkoliikenteen järjestämistapaan liittyvät muutostarpeet juna-ja linja-autoliikenteen entistä tiiviimmän yhteensovituksen mahdollistamiseksi.	2	Suunnittelu/ toteutus	Liikennöitsijät/Väylä/ELY/kunta

= Liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkitoimenpide

Kunta	Toimenpide	Tarkempi sisältö	Toimintamalli	Kiireellisyys-luokka	Suunnittelu/ toteutus	Edistämis-vastuu
Lohja ja Vihti	Suunnitellaan ja käynnistetään lähijunaliikenne Lohja-Nummela-Helsinki sekä asemille suuntautuva syöttöliikenne (ESA-RADAN JÄLKEEN).	- lähijunaliikenteen vuorotarjonta samalle tasolle kuin muissa radanvarren KUUMA-kunnissa - asemien syöttöliikenteen vuorotarjonta ja aikataulut yhteensopivaksi lähijunaliikenteen kanssa - varmistetaan asemattomien asuin- ja työpaikka-alueiden sujuva joukkoliikenne palvelutason oleellisesti heikentymättä	Laaditaan selvitys lähijunaliikenteen vuorotarpeen määrittämiseksi, syöttöliikenteen vuorotarjonnan riittävyyden varmistamiseksi sekä muun joukkoliikenneverkon muutostarpeiden määrittämiseksi. Selvitetään joukkoliikenteen järjestämistapaan liittyvät muutostarpeet juna-ja linja-autoliikenteen entistä tiiviimmän yhteensovituksen mahdollistamiseksi.	2	Suunnittelu/ toteutus	Liikennöitsijät/Väylä/ELY/kunta
Lohja ja Vihti	Eri viranomaisten järjestämien kuljetusten yhdistely ja kytkeminen avoimeen joukkoliikenteeseen	- kuljetusyhteistyö mm. Kelan kanssa - Liittyy MAL2019 suunnitelmaluonnoksen toimenpiteeseen "Kunnat ja muut vastuutahot suunnittelevat ja toteuttavat tarkoituksenmukaisella tasolla infratoimet, jotka ovat edellytyksenä kyydinjako ja first/last mile-palveluille keskeisissä solmupisteissä" - Tarkoituksenmukaisten yhteistoimintaryhmien määrittäminen ja toiminta	Laaditaan selvitys kuljetusyhteistyön tiivistämismahdollisuuksista maakuntauudistuksen toteutusmuodon varmistuttua. Selvityksessä tarkastellaan tarvittavia infratoimia kyydinjako- sekä first/last mile-palveluiden mahdollistamiseksi. Edistetään MAL-suunnitelman "Kehysalueen joukkoliikenne ja jaetut kyydit" -työssä suunniteltuja toimenpiteitä uusien liikkumispalvelujen mahdollistamiseksi ja edistämiseksi.	Jatkuva	Suunnittelu/ toteutus	Kunnat/ELY/maakunnat/HSL
Lohja ja Vihti	Määritetään realistinen tiekartta liikkumispalveluiden monipuolistamiseksi ja uudistamiseksi sekä maksujärjestelmien yhtenäistämiseksi	Joukkoliikenteen täydentäminen ja jatkossa kilpailukykyiset markkinalähtöiset ratkaisut yksin ajamisen vähentämiseksi (yhteiskunnallisten kuljetusten avaaminen, liikkumispalveluiden "alusta", informaatio, maksu- ja seurantajärjestelmät,...) liittyy MAL 2019 suunnitelmaluonnoksessa toimenpiteisiin 1. Laaditaan seudullisena yhteistyönä yhteiskäyttöautojen edistämissuunnitelma 2. Edistetään lippujärjestelmien yhteentoimivuutta ja lippujen yhteiskäyttöä markkinaehtoisessa liikenteessä 3. Kyydinjakopalveluja suunnataan ja tuetaan erityisesti alueilla, jossa ne kilpailevat henkilauton kanssa ja jossa palvelut eivät edisty markkinaehtoisesti	Toteutetaan Vihdin joukkoliikenneselvityksessä, Lohjan joukkoliikennesuunnitelmassa sekä "Kehysalueen joukkoliikenne ja jaetut kyydit" -töissä listatut kehitystoimet liikkumispalvelukokonaisuuden palvelutason parantamiseksi. Hyödynnetään Lohjan yhteiskäyttöautojärjestelystä saatuja kokemuksia.	1	Toteutus	Liikennöitsijät, Kunta, ELY, HSL
Lohja ja Vihti	Tarjotaan uusien liikkumispalveluiden operaattoreille valmiiksi mietityt kunnalliseen päätöksentekoon liittyvät toimintamallit ja konseptit niiden jalkauttamiseksi	- Luodaan yleissuunnitelma ja periaatteet käytännönjärjestelyistä yhteiskäyttöautoille ja -polkupyörille liittyy MAL 2019 suunnitelmaluonnoksessa toimenpiteeseen "laaditaan seudullisena yhteistyönä yhteiskäyttöautojen edistämissuunnitelma" - Luodaan katutilan käytön periaatteet ja pelissäännöt taksien ja kyydinjakopalveluiden saumattomalle yhteistyölle - Liikkumispalvelujen kehittämisyhteistyöstä kiinnostuneiden yritysten kartoittaminen ja yhteistyön käynnistäminen	Laaditaan suunnitelma Lohjan ja Vihdin yhteiskäyttöautojärjestelyjen laajentamiseksi, jossa hyödynnetään Lohjan yhteiskäyttöautojärjestelystä saatuja kokemuksia. Suunnitelmaan sisällytetään myös tarkastelu yhteiskäyttöautojen potentiaalista sekä uutena tapana että liikennejäjestelmän kannalta.	1	Suunnittelu	Kunnat, ELY
Lohja ja Vihti	Joukkoliikenteen varikoiden/teknisten ratkaisuiden tarpeiden huomioiminen	Esim. sähköbussien latausjärjestelmä, varikoiden sijainnit	Laaditaan suunnitelma tarvittavista infratoimenpiteistä kehittyvän joukkoliikennekokonaisuuden tueksi (mm. latauspisteiden käyttöönottotarpeen ajoitus ja tarkka sijainti sekä varikoiden sijaintien vaikutus joukkoliikenteen järjestämiskustannuksiin).	2	Suunnittelu	Kunnat, ELY
Lohja ja Vihti	Liikenneviraston NAP-palvelun käyttöönoton vaatimus ja valvonta sekä liikkumis- ja reittipalvelutiedon jakaminen kaupungin sivuilla	Viranomaisen kilpailuttaman liikenteen reaaliaikaisen informaation tuottaminen sekä vuorojen kuormitusta koskevan tiedon tilastointi ja raportointi tilaajalle (palveluiden kehittäjien liikkumispalvelukatalogi)	Lisätään velvoite matkustajainformaation tuottamisesta ja matkustajamäärien tilastoinnista kaikkiin uusiin liikennöintisopimuksiin. Neuvotellaan liikennöitsijöiden kanssa nykyisistä edellytyksistä tiedon tuottamiseen, ja selvitetään mahdollisuutta käytäntöjen käyttöönottoon myös nykyisissä sopimuksissa sekä markkinaehtoisessa liikenteessä.	1	Toteutus	Kunnat, ELY
Lohja ja Vihti	Joukkoliikenteen reaaliaikainen informaatio sekä asema- ja pysäkkikohtainen informaation kehittäminen	- reaaliaikaista tietoa bussireiteistä ja aikatauluista (näyttötaulut, mobiili yms.) - reaaliaikaisten reittihakutoimintojen edistäminen (näyttötaulut, mobiili yms.) - Bussikuskeille kyytilaisten paikantamispalvelun kehittäminen --> Saadaan bussit pysähtymään oikealle pysäkille. Suurten ajonopeuksien linjoilla kädenheilautus linja-auton pysäyttämiseksi haastavaa. - työmaiden tai muiden häiriötilanteiden vaihtoehtoisten reittien ja aikataulumuutosten tiedottaminen matkustajille - Joukkoliikenteen vaihtoyhteyksien sujuvuuden takaaminen katu/tiehankkeiden rakentamistoimenpiteiden aikana	Lisätään velvoite matkustajainformaation tuottamisesta ja matkustajamäärien tilastoinnista kaikkiin uusiin liikennöintisopimuksiin. Neuvotellaan liikennöitsijöiden kanssa nykyisistä edellytyksistä tiedon tuottamiseen, ja selvitetään mahdollisuutta käytäntöjen käyttöönottoon myös nykyisissä sopimuksissa sekä markkinaehtoisessa liikenteessä. Edistetään MAL-suunnitelman "Kehysalueen joukkoliikenne ja jaetut kyydit" -työssä suunniteltuja toimenpiteitä joukkoliikenteen luotettavuuden ylläpitämiseksi sekä matkustajainformaation parantamiseksi myös katu/tiehankkeiden aiheuttamien häiriöiden aikana.	1	Toteutus	Kunnat, ELY

= Liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkitoimenpide

Kunta	Toimenpide	Tarkempi sisältö	Toimintamalli	Kiireellisyys-luokka	Suunnittelu/ toteutus	Edistämis-vastuu
Vaikutetaan ihmisten liikkumisvalintoihin						
Lohja ja Vihti	Pyöräilyn ja jalankulun reaaliaikaisen palveluinformaation parantaminen	- pyöräilykartat, paikkatietosovellukset, pyöräilyn edistäminen Liittyy MAL 2019 suunnitelmaluonnoksen toimenpiteeseen toteutetaan autoliikenteelle kilpailukykyinen seudullinen pyöräliikenteen pääverkko (KUUMA-kunnissa noin 100 km), joka täsmennteään lausuntovaiheessa KUHA-(liikenneinfran pienet parantamishankkeet) kokonaisuuden tarkastelun yhteydessä. Hankkeiden rahoitus 50%/50% periaatteella valtion ja kuntien kesken. - keli- ja säätiedotus - kunnossapidon seuranta (auraus, liukkaudentorjunta ym.)	Vaikuttaminen MAL-yhteistyössä tuottamalla tietoa päätöksenteon tueksi	1	Toteutus	Kunnat
Lohja ja Vihti	Kestävän liikkumisen edistäminen viisaan liikkumisen hankkeilla ja tietoiskuilla	- työpaikoilla liikkumisen ohjauksen hankkeita (myös Helsingin seutu!) - Kävelyn ja pyöräilyn markkinointikampanjat (myös Helsingin seutu!) - lisätään pyörien julkisia huoltopisteitä - Kimppakyytifoorumi kaupungin sivuille - Tiedotus ja markkinointi		Jatkuva	Toteutus	Kunnat
Lohja ja Vihti	Autoliikenteen matka-aikojen ennustettavuuden ja häiriöhallinnan kehittäminen	- Liikennetiedon kehittämisohjelma (reaaliaikatieto)	Liikenneviraston liikennetietopalvelun käytön tehostaminen kuluttajamarkkinoille.	2	suunnittelu	Väylä, ITMF
Tuetaan logistiikan tehostamista						
Lohja ja Vihti	Alueellisen logistiikkaselvityksen laatiminen	- selvitetään nykykäytännöt ja tehdään esitys tavarakuljetusten optimointipotentiaalista - tarkastellaan mm. millainen vaikutus ESA–ratayhteydellä olisi alueen teollisuusyritysten kuljetuksiin.	Yhteistyössä Länsi-Uudenmaan kuntien sekä Uudenmaan ELY-keskuksen ja Uudenmaan liiton kanssa.	1	Suunnittelu	Länsi-Uudenmaan kunnat, Uudenmaan liitto ja ELY
Lohja ja Vihti	Tulevaisuuden teollisuus- ja logistiikka-aluetarpeisiin varautuminen alueellista yhteistyötä hyödyntäen	- Kehä V ja Lohja-pääkaupunkiseutu-askeli - Lähellä rataa sijaitsevien teollisuus- ja logistiikka alueiden pistoraidevaraustarpeiden tunnistaminen		Jatkuva	Suunnittelu	Maakunta/kunnat
Lohja ja Vihti	Erikoiskuljetusreittien tarkempi alueellinen määrittely ja toimenpidetarpeiden tunnistaminen kilpailukyvyn parantamiseksi	- Satamien tarpeet - Siltojen ja teiden kantavuus, kun tulevaisuudessa rekkaliikenne pidempää ja massaltaan kookkaampaa	Erikoiskuljetusten kadunkäyttösopimusten laatiminen yhteistyössä Pirkanmaan ja Uudenmaan ELY-keskusten kanssa	2	Suunnittelu	ELY ja kunnat
Lohja ja Vihti	Tavaraliikenteen ympäristövaikutusten vähentäminen yritysten välisellä yhteistyöllä	- Yritysten välisen logistiikkayhteistyö kehittäminen - Citylogistiikan solmujen tunnistaminen, merkittävyyden arviointi ja kehittäminen - Tavarat ja ihmiset samaan kuljetuksiin varsinkin haja-alueilla	Kunnan elinkeinotoimi kontaktoi yritykset ja selvittää, onko alueella kiinnostusta logistiikkayhteistyön kehittämiseen. Jos kiinnostuneita yrityksiä löytyy, järjestetään tilaisuus, jossa sovitaan jatkotoimenpiteistä.	1	Suunnittelu	Kunnat
Lohja ja Vihti	Logistiikka-alueiden saavutettavuuden varmistaminen ympärivuorokautisesti	- valtatien 25 brändäys logistiikan laatukäytäväksi - Ympärivuorokautisten kuljetuskohteiden kartoitus ja toimenpiteet sujuvalle ja turvalliselle liikenteelle - Jakeluliikenteen sujuvan ja turvallisen toimintamallin pilotointi	Liitetään mahdolliseen logistiikkayhteistyöhankkeeseen.	3	Suunnittelu	Länsi-Uudenmaan kunnat ja Uudenmaan liitto
Lohja	Selvitetään modernin citylogistiikan potentiaali laajentuvien kävelykatu- ym. alueiden huolto- ja jakeluliikenteen kehittämisessä		Liitetään mahdolliseen logistiikkayhteistyöhankkeeseen.	3	Suunnittelu	Kunnan elinkeinotoimi
Lohja ja Vihti	Raskaan liikenteen valvontapaikkojen rakentaminen/kunnostaminen	P-paikkojen leventäminen		2	Suunnittelu	ELY, poliisi
Lohja ja Vihti	Raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittäminen/lisääminen vt 1, vt 2 ja vt 25		Edetään U-ELYssä määritettävän toimintamallin mukaisesti	Jatkuva	Suunnittelu	ELY ja kunnat

= Liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkitoimenpide

Kunta	Toimenpide	Tarkempi sisältö	Toimintamalli	Kiireellisyys-luokka	Suunnittelu/ toteutus	Edistämis-vastuu
Kehitetään maankäyttöä kestävää liikennettä edistäen						
Lohja ja Vihti	Maankäytön, asumisen, palvelujen ja liikenteen yhteensovittamiseen sitoutuminen yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi	- Tie- ja katuverkon sekä pyöräilyverkon hierarkian sekä joukkoliikenteen runkoreittien tunnistaminen (ennen ja jälkeen ESA-radan) ja huomioiminen - Maankäytön kasvun ohjaaminen nykyistä taajama- ja kylärakennetta täydentäen sekä kehitysvyöhykkeitä ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä vahvistaen liittyy MAL 2019 suunnitelmaluonnoksen toimenpiteeseen "sijoitetaan uusi maankäyttö kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja mahdollistetaan täydennysrakentaminen nykyisessä kaupunkirakentamisessa". Luonnoksessa maankäytön seudullisesti merkittävä kehittäminen on sidottu uusiin kestävää saavutettavuutta parantaviin liikenneinvestointeihin. - Kuntien yhteinen liikennejärjestelmäsuunnitelman seurantatyö - Maankäytön kasvun liikenteellisesti optimaalisten alueiden määrittely (IPM-mallin käytön kehittäminen ja hyödyntäminen kuntatasolla) - Työpaikka- ja keskusta-alueiden saavutettavuus varmistetaan kaikilla kulkumuodoilla		Jatkuva	Suunnittelu	Kunnan kaavoitustoimi
Lohja ja Vihti	Kävelyn ja pyöräilyn roolin vahvistaminen liikennejärjestelmässä ja päätöksenteossa	- Taajamien vetovoimaisuutta parannetaan alueen viihtyisyyttä ja turvallisuutta parantamalla - luokitellaan ja määritellään teknisesti pyöräilyn pääreitit ja laaditaan toimenpideohjelma Liittyy MAL 2019 suunnitelmaluonnoksen toimenpiteeseen toteutetaan autoliikenteelle kilpailukykyinen seudullinen pyöräliikenteen pääverkko (KUUMA-kunnissa noin 100 km), joka täsmennteään lausuntovaiheessa KUHA-(liikenneinfran pienet parantamishankkeet) kokonaisuuden tarkastelun yhteydessä. Hankkeiden rahoitus 50%/50% periaatteella valtion ja kuntien kesken. - pyöräilyverkon hoito- ja ylläpitoluokituksen tarkistaminen ja yhtenäistäminen - jalankulkijoille ja pyöräilijöiden tarpeisiin varataan enemmän tilaa keskusta-alueen maankäytön suunnittelussa - selvitetään kaupunkipyörien käyttöpotentiaali, erityisesti ESA-RADAN jälkeen - sisällytetään asemakaavamääräykseen velvoite pyöräpaikkojen toteuttamisesta ja niiden laatuvaatimuksista	Vastuutetaan kunnassa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen yhdelle henkilölle, jolla myös selkeästi kuvatut valtuudet. Henkilön vastuulla mm. hankerahoitusten/valtionavustusten hyödyntäminen ja hankkeiden ohjelmointi.	1	Suunnittelu	Kunnat/ELY
Lohja ja Vihti	Pysäköintinormien tarkistaminen erityisesti keskusta-alueiden ja asemaympäristöjen maankäytön suunnittelussa	- kestäviä kulkumuotoja tukevien pysäköintiratkaisuiden edistäminen - vuorottaispysäköinti, "pysäköintipaikkatori" asukkaille, työpaikoille ja asioinnille - pyöräpysäköintinormin ja pyöräpysäköinnin laatutasovaatimusten määrittäminen		1	Suunnittelu	Kunnan kaavoitustoimi ja rakennusvalvonta
Lohja ja Vihti	Vaihtoehtoisten käyttövoimien tankkaus- ja latausasemaverkoston kehittäminen	- Kaupunki/kunta suunnannäyttöjänä --> päätöksenteossa huomioitava - yleisten latauspisteiden suunnitelmien ja lupatoimintamallien laadinta - asemakaavamääräyksissä kiinteistöille velvoite (sähkö)latausasemien toteuttamisesta	Laaditaan sähköisen liikenteen yleissuunnitelma, jossa määritellään julkisten lataus- ja tankkauspisteiden sijainnit ja toimintamallit niiden toteuttamiseksi (kaavoitus, tekninen toteutusmalli, toteuttajayritysten kontaktointi jne,). MAL 2019 suunnitelmaluonnoksessa osa laajempaa toimenpidekokonaisuutta.	1	suunnittelu	kunnat, huoltoasemat, energiayhtiöt
Lohja ja Vihti	Liikenteestä syntyvien päästöjen, melu-, tärinä- ja pohjavesihaittojen vähentäminen maankäytön keinnoin	Päätöksen teossa huomoitava, jotta kehitys menee oikeaan suuntaan	Yleis- ja asemakaavoituksessa määriteltävien toimintojen ja rakennusmassoittelun sijoittelun suunnittelussa liikenteellisten asioiden huomiointi.	Jatkuva	Suunnittelu/ toteutus	ELY ja kunnat
Lohja ja Vihti	Suunnittelu- ja seurantaprosessien kehittäminen	- Liikenteen ja maankäytön suunnitelmien auditointi liikenneturvallisuuden ja kestävien kulkutapojen edistämisen näkökulmasta - Arvioidaan aina liikennevaikutukset palveluverkkoratkaisujen ym. muutoksissa - Kuntien liikenneturvallisuuden, joukkoliikenteen ja viisaan liikkumisen koordinointiryhmien toiminnan varmistaminen	Kaikkiin maankäytön suunnitelmiin liitetään kattava liikenteellisten vaikutusten arviointi.	Jatkuva	Suunnittelu	ELY ja kunnat
Lohja ja Vihti	Laaditaan kaikkia kulkumuotoja koskeva kokonaisvaltainen liikennejärjestelmäsuunnitelma ESA-radan asemanseutujen vaikutusalueille.	- Lohjansolmun, Höytiönnummen ja Huhmarin alueet - luodaan liikenteelliset periaatteet tarkemmalle suunnittelulle ja laaditaan liikenneverkkoratkaisut kaikki kulkumuodot huomioiden - määritellään asemanseutujen pysäköintijärjestelmä	Liikennesuunnitelmien laadinta samanaikaisesti ja vuorovaikutteisesti alueiden yleiskaavoituksen yhteydessä.	1	suunnittelu	Kunnan kaavoitustoimi

= Liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkitoimenpide

Kunta	Toimenpide	Tarkempi sisältö	Toimintamalli	Kiireellisyys-luokka	Suunnittelu/ toteutus	Edistämis-vastuu
Infrarakentaminen ja kunnossapito						
Maantiehankkeet						
Lohja	Valtatie 25 parantaminen (tukee raskaan liikenteen reittien pysymistä taajamien ulkopuolella)	- Karjaa-Hyvinkää perusparannus; Karjaa - Virkkala - Tynniharjun eritasoliittymä (Lohja) ja Virkkala-Suurlohjankatu (Lohja) - Lempolan kiertoliittymän parantaminen - Leveät keskimerkinnät	- varmistetaan logistiikan toimintaedellytykset kehittämällä nykyistä verkkoa - Siltojen ja teiden kantavuuden varmistaminen, kun tulevaisuudessa rekkaliikenne pidempää ja massaltaan kookkaampaa - laaditaan vt 25 kehittämisselvitys (työ käynnissä), jossa ratkaistaan valtatien kehittämisen kannalta tärkeimmät toimenpiteet ja niiden kiireellisyys	1	Suunnittelu/ toteutus	ELY/kunnat
Lohja ja Vihti	Pohjavesialueella sijaitsevien vaarallisten aineiden kuljetusreittien (VAK) tasoristeyksien turvallisuuden parantaminen tai tasoristeyksien vähentäminen sekä täsmäkunnossapito			Jatkuva	Toteutus	ELY/Väylä
Lohja ja Vihti	Kunnossapidon kehittäminen maantie- ja katuverkolla	vaikuttaa kuljetusten täsmällisyyteen sekä alueiden saavutettavuuteen	Tienpidon alueurakoiden ja kunnan hoidossa olevien yleisten ja katualueiden kilpailutusasiakirjojen valmisteluvaiheessa järjestetään tilaisuus, jossa käydään läpi mm. työkohtaiset tarkennukset kunnan edustajien kanssa ja sovitaan tarkennuksista, toimenpiteistä urakkarajoilla ja urakan aikaisesta yhteistyöstä.	Jatkuva	Toteutus	ELY ja kunnat
Jalankulku- ja pyörätiehankkeet						
Lohja	Pyöräilyn seudullisen pääverkon täydentäminen ja laatutason parantaminen	- mm. Virkkala – Lohjan keskusta - Muijala	Määritellään rahoitustasoon sovitetut selkeästi rajatut kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävät, jotka priorisoidaan investoinneissa ja kunnossapidossa.	1	Suunnittelu/ toteutus	Kunta ja ELY
Lohja	Pyöräilyverkon täydentäminen	- mt 1070 välillä mt 1072-Sammatin keskusta	pidetään yllä Uudenmaan ELY-keskuksen kävelyn ja pyöräilyn hankekoria	2	Toteutus	ELY ja kunnat
Lohja ja Vihti	Kuntakeskusten ja kylätaajamien kävelyalueiden ja -olosuhteiden kehittäminen	- viihtyisän ja monikäyttöisen katutilan toteuttaminen - Esteettömien katualueiden määrittely keskustoissa ja solmupisteissä - toimenpideohjelmien laatiminen - suunnitteluohjeistuksen täydentäminen		1	Suunnittelu	Kunta ja ELY
Liikenneturvallisuus						
Lohja	Lohjan liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteiden toteuttaminen	- huomioidaan myös muut väylähankkeet	- päivitystarve noin 10 vuoden välein. Vaihtoehtoisesti voidaan siirtyä dynaamiseen malliin, jossa kaupungin liikenneturvallisuusryhmä ylläpitää ja seuraa hankkeiden toteutumista ja päivittää toimenpideohjelmaa osana jatkuvaa liikenneturvallisuustyötä	Jatkuva	Toteutus	Kunta ja ELY
Lohja ja Vihti	Automaattinen nopeusvalvonnan tehostaminen/ rakentaminen	Vt 25:llä		2	Toteutus	ELY ja Poliisi
Lohja	Jalankulku ja suojatieyhteydet liityntä- ja vaihtopysäkeille tarkistetaan/parannetaan	- Karnainen, Lempola ym.		1	Toteutus	Kunta ja ELY
Lohja ja Vihti	Koulujen saattoliikenteen kehittäminen	Huomioidaan kouluverkkomuutokset ja niiden aiheuttamat liikennetarpeet		1	Suunnittelu	Kunnat

= Liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkitoimenpide

Kunta	Toimenpide	Tarkempi sisältö	Toimintamalli	Kiireellisyys-luokka	Suunnittelu/ toteutus	Edistämis-vastuu
Ratayhteydet						
Lohja ja Vihti	Espoo - Salo - oikoradan (ESA-rata) suunnitteluun osallistuminen ja toteuttamisen edistäminen	- määritetään kauko- ja lähijuna-asemien sijainnit Nummelassa ja Lohjalla sekä varaudutaan tarvittaviin muihin liikenneyhteyksiin maankäytön suunnittelussa (kaikki kulkumuodot) - sisällytetään liityntäpysäköintialueiden (autot ja polkupyörät) suunnittelu ja rakentaminen ESA-radan asemien rakentamiseen sekä muun joukkoliikenteen vaihtopysäkkijärjestelyt - nykyisen Hanko-Hyvinkää -radan liittyminen ESA-rataan - tavaraliikenneterminaalien sijainnit		jatkuva	Suunnittelu	Väylä/kunnat
Lohja ja Vihti	Helsingin seudun ratahankkeiden toteuttamisen edistäminen, joilla edistetään ESA-radan taajamajunaliikennettä	Mahdollistaa ESA-radan lähijunaliikenteen käyttöönoton ratakapasiteetin puolesta	Lohjan ja Vihdin kuntapäättäjien tietoisuuden lisääminen ratahankkeiden vaikutuksista Lohjan ja Vihdin lähijunaliikennepalveluiden kehittymiseen.	jatkuva	Suunnittelu/ toteutus	kunta
Lohja ja Vihti	Hanko-Hyvinkää-radan sähköistäminen ja tasoristeysten poistaminen tai niiden turvallisuuden parantaminen	Mahdollistaa henkilöliikenteen ja kilpailukykyisemmän tavaraliikenteen rataosuudella. Erityisesti kävely- ja pyöräteiden alikulkujen toteuttaminen tulee ottaa huomioon kestävän liikkumisen ja liikenneturvallisuuden parantamisen vuoksi.		1	Toteutus	Väylä
Lohja ja Vihti	Lohjan ja Nummelan raakapuun kuormauspaikan korvaaminen uudella paikalla			2	Suunnittelu/ toteutus	Väylä

K U V A I L U L E H T I

Tekijät
Jani Karjalainen
Mika Savolainen
Raisa Valli
Jaakko Rintamäki
Tiina Ronkainen
Nina Frösén
Maiju Lintusaari

Hankkeen rahoittaja | toimeksiantaja
Uudenmaan ELY-keskus
Lohjan kaupunki
Vihdin kunta

Julkaisun nimi

Lohjan ja Vihdin liikennejärjestelmäsuunnitelma:
Lohjan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Tiivistelmä

Joulukuussa 2017 käynnistettiin Lohjan ja Vihdin yhteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen, Lohjan kaupungin ja Vihdin kunnan kesken. Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen aikana on ollut käynnissä mm. Uudenmaan maakuntakaava 2050 ja Lempolan asemanseudun osayleiskaavan laatiminen. Lohjalla on käytössä maankäytön rakennemalli 2037, mikä ohjaa osayleiskaavoitusta ja asemakaavoitusta. Suunnitelma on laadittu vuorovaikutteisesti kuntapäättäjien ja sidosryhmien kanssa. Lohjan kaupunki kuuluu Uudenmaan maakunnan läntiseen osaan, mutta ei kuulu liikenneasioissa Helsingin seudun liikennejärjestelmään eikä sitä suoraan koske Helsingin seudun MAL-yhteistyö. Lohjan sijainnin ja läheisten liikenneyhteyksien vuoksi on kaupungin liikennejärjestelmän kehittämisessä syytä huomioida Helsingin seudulla asetetut tavoitteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Lohjalla asuu 47 000 asukasta ja väestömäärän on ennustettu kasvavan erilaisten arvioiden mukaan jopa 20 000 asukkaalla vuoteen 2040 mennessä.

Tavoitteena on kasvattaa kestävien kulkumuotojen osuutta kaupunki- ja kuntakeskuksissa, taajamissa, taajamien välisessä liikkumisessa sekä pääkaupunkiseudulle suuntautuvissa matkoissa. Myös kylissä ja maaseutualueilla on tahtotila varmistaa tärkeimpien palvelujen saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla sekä edistää aidosti toimivia matkaketjuja. Erityisesti tavoitteena on Espoo–Salo-ratahankkeen pitkäjänteisen etenemisen huomioiminen liikennejärjestelmän vaiheittain kehittämisessä. Valtionhallinnon ja EU:n asettamien liikenteen päästöjen huomattavat vähentämistavoitteet ovat taustalla vaikuttamassa kehittämistoimenpiteitä ohjaavina reunaehtoina. Tällä hetkellä kestävien kulkumuotojen osuus lohjalaisten tekemistä kaikista matkoista on 27 %. Kestävimmin liikutaan tällä hetkellä vapaa-ajalla sekä koulu- ja opiskelumatkoilla.

Palvelutasolähtöisen suunnittelun tulee perustua asiakastarpeisiin, yhteiskunnallisiin tavoitteisiin sekä käytettävissä oleviin resursseihin. Palvelutasolähtöisessä suunnittelussa käyttäjätarpeista johdetut tavoitteet ohjaavat suunnittelun sisältöä. Palvelutasotavoitteet ja kehittämislinjaukset määritettiin laajassa vuorovaikutuksessa keskeisten sidostyhmien kanssa hyödyntämällä Ideatehdasmenetelmää. Sidosryhmien edustajia osallistettiin kehittämistyöhön kahdessa eri vaiheessa Lohjan ja Vihdin kuntien alueella samanaikaisesti. Suunnittelutyössä lopullisiksi palvelutasotavoitteiksi valittiin kolmea eri pääteemaa edistäen. *1. Turvallisuus, kestävyys ja taloudellisuus*: a) päivittäiset matkat ja matkaketjut ovat turvallisia b) Ympäristöä säästäviä ja vähäpäästöisiä liikennemuotoja edistetään c) Liikkumispalveluiden taloudellisuus ja tehokkuus paranee. *2. Ihmisten liikkuminen*: a) Eri liikkujaryhmät huomioidaan b) Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa c) Älykkäitä vaihtoehtoja otetaan käyttöön. *3. Elinkeinoelämän kuljetukset ja logistiikka*: a) Työpaikka-, logistiikka- ja teollisuusalueiden saavutettavuus hyvä b) Läpikulkevat kuljetukset ja jakeluliikenne ovat sujuvia ja häiriöttömiä. Selkeimmät palvelutasopuutteet ovat joukkoliikennepalveluissa. Erityisesti puutteita on kaupungin sisäisen ja haja-asutusalueiden joukkoliikennetarjonnassa, liityntäyhteyksissä sekä informaatio- ja maksujärjestelmissä. Pääväylien puutteet korostuvat erityisesti elinkeinoelämän kuljetusten näkökulmasta.

Tarkoituksenmukainen väyläinfrastruktuuri on kaiken toiminnan perusta. Kehittämisen lähtökohtana on valtakunnallisten ympäristötavoitteiden mukaisesti, että olemassa olevaa väyläverkostoa käytetään ja kehitetään tehokkaasti ja sen päälle rakennetaan käyttäjätarpeisiin sovitettuja palveluita. Tähän tarvitaan viranomaisten keskinäistä ja muiden toimijoiden välistä tiivistä yhteistyötä sekä vakioituja toimintamalleja asioiden konkreettiseksi edistämiseksi. Tulevaisuudessa tulee varmistaa toimenpiteiden määrätietoinen edistäminen esimerkiksi osana maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman seurantaa. Yhteisesti toteutettu liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadintatyö luo hyvän pohjan Lohjan ja Vihdin yhteiselle suunnitelman toteutumisen koordinoinnille. Peruslähtökohtana on edistää liikennejärjestelmän kehittämistä olemassa olevissa ELY-keskuksen ja kunnan välisissä säännöllisissä maankäytön suunnittelun yhteistyöryhmän kokouksissa kerran vuodessa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkihankkeet muodostuvat toimenpidekokonaisuuksista, joissa kehitetään nykyisiä ja mahdollistetaan uudenlaisia henkilöliikennepalveluita, vaikutetaan ihmisten liikkumisvalintoihin, kehitetään maankäyttöä kestävää liikennettä edistäen, tuetaan logistiikan tehostumista sekä rakennetaan uutta liikenneinfraa ja kehitetään kunnossapitoa em. toimenpiteitä tukien.

Asiasanat (YSA:n mukaan)

Liikennejärjestelmät, liikennepolitiikka, liikennesuunnittelu, liikenneverkot, liikenneyhteydet, liikenneväylät, liikennekäytävät, liikennepalvelut, joukkoliikenne, raideliikenne, rautatieliikenne, logistiikka, logistiikkapalvelut, maankäytön suunnittelu

Kustannuspaikka ja aika
Lohja 28.2.2019

P R E S E N T A T I O N S B L A D

Författare

Jani Karjalainen
Mika Savolainen
Raisa Valli
Jaakko Rintamäki
Tiina Ronkainen
Nina Frösén
Maiju Lintusaari

Projektets finansiär | uppdragsgivare

NTM-centralen i Nyland
Lojo stad
Vichtis kommun

Publikationens titel

Lojos och Vichtis trafiksystemplan:
Lojos trafiksystemplan

Sammandrag

I december 2017 inleddes arbetet med att utarbeta en gemensam trafiksystemplan för Lojo och Vichtis i samarbete med NTM-centralen i Nyland, Lojo stad och Vichtis kommun. Samtidigt med trafiksystemplaneringen har också bl.a. arbetet med Nylands landskapsplan 2050 och Lempola stationsregions delgeneralplan pågått. I Lojo används en strukturmodell för markanvändningen 2037, vilken styr delgeneralplaneringen och detaljplaneringen. Planen har utarbetats i växelverkan mellan kommunens beslutsfattare och intressegrupper. Lojo stad tillhör landskapet Nylands västra del men trafiken omfattas inte av Helsingforsregionens trafiksystem. Lojo rörs inte heller direkt av MAL-samarbetet. På grund av Lojos läge och närliggande trafikförbindelser är det skäl att beakta målsättningar som ställts för utvecklandet av Helsingforsregionens trafik också i utvecklandet av Lojos trafiksystem. I Lojo bor 47 000 invånare och invånarantalet förutspås enligt olika uppskattningar stiga med 20 000 invånare fram till år 2040.

Målet är att öka andelen hållbara färdsätt i stads- och kommuncentrumen, i tätorterna, vid resor mellan tätorterna och mot huvudstadsregionen. Också i byarna och landsbygdsområdena är avsikten att säkerställa tillgängligheten till service med hållbara färdsätt samt att främja resekedjor som verkligen fungerar. En speciellt viktig målsättning i utvecklandet av trafiksystemet i flera steg är beaktande av Esbo-Salo-banprojektets långsiktiga framskridande. Målen som statsförvaltningen och EU satt upp om märkbart minskade utsläpp från trafiken påverkar och utgör gränsvärden som styr utvecklingsåtgärderna. I nuläget är andelen hållbara färdsätt av lojobornas alla resor 27 %. Mest hållbart rör man sig just nu på fritiden och vid resor till skola och studier.

Servicenivåinriktad planering bör grunda sig i kundernas behov, samhälleliga målsättningar samt tillgängliga resurser. I servicenivåinriktad planering styr målen som härletts från användarbehoven innehållet i planeringen. Målen för servicenivån och utvecklingsriktningarna definierades i omfattande växelverkan med centrala intressegrupper med hjälp av idéfabriksverktyget Ideatehdas. Representanterna för intressegrupperna togs med i utvecklingsarbetet i två olika skeden, samtidigt i både Lojo och Vichtis kommuners områden. I planeringsarbetet valdes tre olika slutliga servicenivåmål för att främja tre olika huvudteman. *1. Säkerhet, hållbarhet och ekonomi:* a) De dagliga resorna och resekedjorna är säkra b) Färdsätt som inte sliter på miljön och med små utsläpp främjas c) Trafikservicens lönsamhet och effektivitet förbättras. *2. Människors mobilitet:* a) Olika mobilitetsgrupper beaktas b) Kollektivtrafikens färdsättsandel stiger c) Intelligenta alternativ tas i bruk. *3. Näringslivets transporter och logistik:* a) Arbetsplats-, logistik- och industriområdens tillgänglighet är god b) Transporter som passerar igenom är smidiga och störningsfria. De tydligaste servicenivåbristerna finns i kollektivtrafiktjänsterna. Speciellt tydliga är bristerna i städernas interna och glesbygdsområdenas kollektivtrafikutbud, anslutningsförbindelserna samt informations- och betalningssystemen. Huvudledernas brister märks speciellt ur näringslivets transportsynvinkel.

En ändamålsenlig infrastruktur är grunden till all verksamhet. Utgångsläget i planeringen är, i enlighet med de riksomfattande miljömålen, att det befintliga trafikledsnätet används och utvecklas effektivt och att man på det bygger service som anpassats till användarbehovet. Till detta behövs tätt samarbete myndigheter emellan och mellan andra aktörer samt standardiserade verksamhetsmodeller för att befrämja konkretisering. I framtiden bör man säkra målinriktat främjande av åtgärderna till exempel som en del av uppföljningen av landskapets trafiksystemplan. Ett trafiksystemplaneringsarbete som förverkligas gemensamt skapar en god grund för Lojos och Vichtis gemensamma koordinering av planens förverkligande. Grundutgångsläget är att främja utvecklandet av trafiksystemet vid de befintliga gemensamma mötena för markanvändningsplanering som hålls mellan NTM-centralen och kommunerna regelbundet en gång i året.

Trafiksystemplaneringens topprojekt bildar åtgärdshelheter i vilka man utvecklar nuvarande och möjliggör nya typers persontrafiktjänster, påverkar människors mobilitetsval, utvecklar markanvändning genom att främja hållbar trafik, stöder effektivering av logistik samt bygger ny trafikinfrastruktur och utvecklar underhållet samtidigt som tidigare nämnda åtgärder stöds.

Nyckelord (enligt Allärs)

Trafiksystem, trafikpolitik, trafikplanering, trafiknät, trafikförbindelser, trafikleder, trafikkorridorer, trafiktjänster, kollektivtrafik, spårtrafik, järnvägstrafik, logistik, logistiktjänster, markanvändningsplanering

Förläggningsort och datum

Lojo 28.2.2019