LOHJA

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

linea konsultit

LOHJAN KAUPUNKI
LOJO STAD

Lohjan taajamaosayleiskaavan liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys

2012

Valokuvat: Reijo Helaakoski, Linea Konsultit Oy
Taitto: Annika Ilveskoski, Linea Konsultit Oy

Lohjan taajamaosayleiskaavan liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys

2012

SISÄLTÖ

JOHDANTO 5

1. LÄHTÖKOHDAT 6
   - 1.1 Vuoden 2007 liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sen toteutuneisuus 6
   - 1.2 Liikennejärjestelmää koskevat suunnitelmat 8
   - 1.3 Toimintaympäristö 12
   - 1.4 Liikennejärjestelmän nykytila 16
   - 1.5 Yhteenveto suunnitelman lähtökohdista 22
2. TAVOITTEET LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISELLE 23
3. LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMINEN 24
   - 3.1 Lohjan liikennejärjestelmän perusratkaisut ja muutokset vuoden 2007 liikennejärjestelmäsuunnitelmaan 24
   - 3.2 Liikenne-ennusteet 26
   - 3.3 Rataverkon kehittäminen 28
   - 3.4 Tie- ja katuverkon kehittäminen 28
   - 3.5 Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen 31
   - 3.6 Joukkoliikenteen kehittäminen 33
4. TOIMENPIDEOHJELMA 35
5. VAIKUTUKSET 36

JOHDANTO

Lohjan liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuussuunnitelma valmistui vuoden 2007 alussa, kun Lohjan taajamaosayleiskaavaprosessi oli juuri käynnistynyt. Osayleiskaavoitus eteni siten, että ehdotus oli nähtävillä vuoden 2012 alussa ja kaupunginvaltuusto hyväksyi taajamaosayleiskaavan lokakuussa 2012.

Lohjan liikennejärjestelmäsuunnitelman uudistamisen lähtökohdat ovat vuoden 2007 tilanteen jälkeen edelleen suurelta osin ennallaan, mutta moniin suunnitelmassa esitettyihin linjauksiin ja toimenpiteisiin on taajamaosayleiskaavaprosessin ja muiden liikenneselvitysten myötä tullut tarkennuksia ja muutostarpeita. Toimintaympäristössäkin on tapahtunut muutoksia, joita kuuden vuoden takaisessa liikennejärjestelmäsuunnitteluprosessissa ei pystytty ennakoimaan. Myös joidenkin liikennejärjestelmän osien kehittämislinjausten painotusten suhteen on tehty uudelleenarviointeja. Siten on tullut tarve päivittää Lohjan taajamaosayleiskaavan liikennejärjestelmäsuunnitelma vastaamaan tämän päivän tilannetta.

Suunnitelman aikatähtäin on nyt vuodessa 2035. Lohjan liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksen yhteydessä on ollut keskeistä esittää liikennejärjestelmän eri osien kehittämiseen liittyvät linjaukset ja merkittävimmät toimenpiteet.

Suunnittelutyön tilaajia ovat olleet Uudenmaan ELY-keskus ja Lohjan kaupunki. Projektin työryhmään ovat kuuluneet:

- Leena Iso-Markku, Lohjan kaupunki
- Seppo Lötjönen, Lohjan kaupunki
- Heikki Rouvinen, Lohjan kaupunki
- Mirja Hyvärinta, Uudenmaan ELY-keskus
- Anna Yrjölä, Uudenmaan ELY-keskus

Joukkoliikenteen asiantuntijana työhön on osallistunut Tapio Heinonen Lohjan kaupungilta. Konsulttina projektissa on toiminut Linea Konsultit Oy, josta työhön ovat osallistuneet Reijo Helaakoski, Jaana Martikainen ja Mikko Lautala. Liikenne-ennusteet on laatinut Trafix Oy, jossa työstä on vastannut Matti Keränen.

Lokakuu 2012

1. LÄHTÖKOHDAT

1.1 Vuoden 2007 liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sen toteutuneisuus

Lohjan taajamaosayleiskaavatyö aloitettiin vuonna 2006 ja prosessin yhteydessä on tehty useita erillisselvityksiä. Vuoden 2007 alussa valmistunut Lohjan liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuussuunnitelma oli yksi osayleiskaavatyön ensimmäisistä erillisselvityksistä ja sen tulokset loivat lähtökohtia taajamaosayleiskaavaprosessille.

Vuoden 2007 liikennejärjestelmäsuunnitelmassa osoitettiin, miten vuonna 2004 valmistuneen Lohjan kaupungin maankäytön kehityskuvan mukaista maankäyttöä voidaan liikennejärjestelmän kehittämistoimin parhaiten tukea. Samanaikaisesti mietittiin toimenpiteitä positiivisen liikenneturvallisuuskehityksen jatkumiseksi.

Vuoden 2007 suunnitelman toteuttamisohjelmassa esitettiin Lohjan liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta merkittävimmät hankkeet sekä niiden kustannusarviot kiireellisyysluokittain. Hankkeita ryhmiteltiin teemoittain. Raportissa todettiin, että useiden hankkeiden toteuttaminen vaatii yksityiskohtaista jatkosuunnittelua ja useimpien katuverkon hankkeiden ajoitus on käytännössä sidoksissa maankäytön toteutumiseen.

Lohjan liikenneyhteydet paranivat merkittävästi vuonna 2008, jolloin koko Turku–Helsinki-väli valmistui moottoritieksi ja Lohjan keskustaajaman yhteydet moottoriteille saivat nykyiset muotonsa.

Vuoden 2007 liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuussuunnitelmassa ensimmäiseen kiireellisyysluokkaan esitetyistä toimenpiteistä on nyt toteutunut noin puolet. Näistä hankkeista vaikutuksiltaan merkittävimmät ovat olleet Virkkalan taajamatiejärjestelyt, Karstuntien uusi linjaus (yhteys moottoritieltä Karnaisten liittymästä Lohjan keskustaan) sekä Vappulantien kevyen liikenteen väylän täydentäminen. Taulukossa 1 on esitetty vuoden 2007 suunnitelman toimenpideohjelman toteutuneisuus kokonaisuudessaan.

Taulukko 1. Vuoden 2007 liikenne- ja liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpideohjelman toteutuneisuus.

LOHJAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄ- JA LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMAN HANKKEET

	Nro.	Hankkeen nimi	Toimenpide	Kiir.luokka
	Kevyen liikenteen hankkeet			
TOT	1	Mt 1070, Rajaportti - Lylyisten th, jkp-tie	Kevyen liikenteen väylä	1
OSIN	2	Mt 11119, Vappulantien puuttuvat jkp-tiet	Kevyen liikenteen väylä	1
	3	Keskilohjantien jkp-tie	Kevyen liikenteen väylä	1
OSIN	4	Lohjan keskustan jkp-tiet	Kevyen liikenteen väylä	1
	5	Ventelän jkp-tie (Puruskorventie)	Kevyen liikenteen väylä	1
TOT	6	Moisionkadun jkp-tie	Kevyen liikenteen väylä ja liittymien korottaminen	1
OSIN	7	Routiontien jkp-tie	Kevyen liikenteen väylä	1
	8	Vt 25, Virkkalan ristiltä Mustion suuntaan jkp-tie	Kevyen liikenteen väylä	2
	9	Mt 116, Suitiantien jkp-tie	Kevyen liikenteen väylä	2
	10	Mt 1090, Tuohustien th - Lempola	Kevyen liikenteen väylä	2
	11	Mt 11149, Bäcksintien jkp-tie, koulun kohta	Kevyen liikenteen väylä ja hidaste koulun kohdalle	2
	12	Ojaniitunkadun jkp-tie	Kevyen liikenteen väylä ja kaksi hidastetta	3
	13	Mt 112, Inkoontien jkp-tie	Kevyen liikenteen väylä	3
	14	Mt 1090, Vasarla - Tuohustien th	Kevyen liikenteen väylä	3
	15	Mt 11152, jkp-tie välille uusi vt 1 - Karnainen	Kevyen liikenteen väylä	3
	16	Vt 1, mt 110, Nummenkylän jkp-tie	Kevyen liikenteen väylä	3
	17	Mt 11191, Nummenkylän rt:n eritaso alikulku	Kevyen liikenteen alikulku	3
	18	Mt 11193, Lieviön rt:n eritaso, alikulku	Kevyen liikenteen alikulku	3
	Valaistuksen rakentaminen			
TOT	19	Mt 1070, Karstuntie	Tievalaistuksen rakentaminen	1
	Erilliset liittymäkohteet			
tulossa	20	Puruskorventien ja rautatien tasoristeys	Alikulkusilta ajoneuvo- ja kevyelle liikenteelle	1
	21	Gruotilankadun ja rautatien tasoristeys	Alikulkusilta ajoneuvo- ja kevyelle liikenteelle	1
TOT	22	Vuorisenkadun ja Runokadun liittymä, Uimahallin kohta	Kiertoliittymän rakentaminen	1
TOT	23	Kalkkitien ja Ojamonharjuntien liittymä	Liittymän saneeraus	1
TOT	24	Vt 25 / mt 11087, Lohjansaarentien liittymä	Liittymän parantaminen, kolmihaaraliittymän kanavointi	1
	25	Takasenkadun ja Veijolantien liittymä	Kiertoliittymän rakentaminen	2
	26	Puistokadun ja Keskilohjantien liittymä	Liittymän parantaminen (esim. kiertoliittymä)	3
	Erilliset eritasoliittymät			
TOT	27	Vt 25, Virkkalan eteläinen eritasoliittymä, lisäramppi	Eritasoliittymän täydentäminen	1
	28	Vt 25, Tynninharjun eritasoliittymä	Eritasoliittymän rakentaminen	1
	29	Vt 25, Uimahallin eritasoliittymän parantaminen	Eritasoliittymän täydentäminen	2
	30	Vt 25, Virkkalan pohjoinen eritasoliittymä ja yhteys Maksjoentielle	Eritasoliittymän rakentaminen	2
	Pienet parannuskohteet			
	31	Mt 116, Munkkaan jätekeskuksen liittymä	Väistötilan rakentaminen	1

	Nro.	Hankkeen nimi	Toimenpide	Kiir.luokka
	Sillat			
TOT	32	Mt 11087, Paavolan silta	Sillan korjaus (tiesuunnitelma)	1
	Erillinen joukkoliikenteen tukeminen			
	33	Vt 25, Virkkala - Nummela, laatukäytävä	Vaihtopysäkkien/linja-autoaseman parantaminen	1
	34	Vt 1, laatukäytävä	Pysäkkialueiden parantaminen	3
	Pääteiden ja katujen parantaminen			
	35	Lohjan keskustan liikenneverkon kehittäminen	Katujen parantaminen, lisäkaistoja, kaistajärjestelyjä	1
	36	Vt 25, parantaminen välillä Mustio - Virkkala	Tien lev., ohituskaista, keskikaide, valaistus, pv-suojaus	1
TOT	37	Karstuntie välillä Tytyrinkatu - Hiidensalmen silta	Uusi katuyhteys	1
OSIN	38	Gunnarlankadun jatkaminen Tynninharjun liittymään	Uusi katuyhteys	1
	39	Vt 25, tien nelikaistaistaminen välillä Virkkala - Suurlohjankatu	Toinen ajorata, pv-suojaus, meluntorjunta, valaistus	2
	40	Tynniharjuntien jatkaminen Kirkniementielle ja Asemakujan eritasoristeys	Uusi katuyhteys	2
	41	Niemenhaantie välillä Vappulantie - Maksjoentie	Uusi katuyhteys	3
	42	Vt 1 (nykyisen), parant. väl. Myllylampi - piirin raja	Monia toimenpiteitä	3
	43	Muijalannummentien jatkaminen Immulantielle ja Siuntiontielle	Uusi katuyhteys	3
	Taajamateiden saneeraus			
TOT	44	Pt 11121, Virkkalan taajamatien parantaminen I-vaihe	Taajamatien saneeraus	1
	45	Pt 11121, Virkkalan taajamatien parantaminen II-vaihe	Taajamatien saneeraus	2
	Pienet liikenneturvallisuustoimenpiteet			
	46	Vt 1 (nykyisen), parantaminen	Liittymän parantamisia, kevyen liikenteen järjestelyjä	1
	47	Vt 1, Koikkalan mutka	Kaiteiden rakentaminen, 100 m	1
TOT	48	Mt 1125, Perttilän koulun kohta	Suojatien keskisaareke, suojatien nappivalot	1
TOT	49	Hakulintie, Perttilän koulun kohta	Tyynyhidasteen rakentaminen	1
	50	Mt 1090, Saukkolantien ja Vaanilantien liittymä	Kaarteen taustamerkit	1
	51	Mäntynummenkuja, Mäntynummen koulu	Koulun liikennejärjestelyiden parantaminen	1
	52	Puistokadun ja Urheilukadun liittymä	Nykyisen suojatien varustaminen saarekkeella	1
TOT	53	Ojamonkatu	Nop.raj. muutos 50 => 40 km/h, 3 kpl liittymän korottaminen	1
TOT	54	Vt 25, Lohjanharjuntie	Nykyisen kesänopeusrajoituksen muutos 100 => 80 km/h	1
	55	Ojamonharjuntie, Citymarketin kohta	Suojatiesaarekkeen parantaminen, suojatienmerkin lisääminen	1
	56	Ratakadun ja Gruotilankadun liittymä	Liittymän muotoilu, pääsuunnan suojatiesaareke	2

TOT	Toteutettu
OSIN	Kohde osin valmis
tulossa	Kohteen toteutus tulossa

1.2 Liikennejärjestelmää koskevat suunnitelmat

Lohjan taajamaosayleiskaavaehdotus

Lohjan taajaman osayleiskaavoitus eteni vuoden 2011 aikana ehdotusvaiheeseen, jonka tuloksena laadittiin 28.11.2011 päivätyt taajamaosayleiskaavoituksen kaavakartta sekä kaavaselostus liitteineen. Kaavaehdotus oli nähtävillä 9.1.–10.2.2012. Lohjan taajamaosayleiskaavan liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys tehtiin kaavaehdotuksen pohjalta. Lohjan kaupunginvaltuusto hyväksyi kokouksessaan 10.10.2012 taajamaosayleiskaavan, eikä se sisältänyt oleellisia muutoksia kaavaehdotukseen verrattuna.

Taajamaosayleiskaavan lähtökohtana oli ennen kaikkea taajamarakenteen suhde liikennejärjestelmään. Helsingin seudun lähiliikenteen asemien maankäyttö- ja matkustajakysyntäselvityksen mukaan asemanseutujen tehokas rakentaminen on raideliikenteen perusedellytys. Kaava-alueen yhdyskuntarakenne perustuu joukkoliikenteen hyödyntämiseen siten, että pääosa uusista asuinalueista sekä kaikki palvelut ovat joko alle kilometrin etäisyydellä suunnitellusta asemasta tai enintään 500 metrin päässä joukkoliikennepainotteisesta tiestä tai kadusta. Kaavan tie- ja katuverkko perustuu vuonna 2007 valmistuneeseen Lohjan liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuussuunnitelmaan, tosin raideliikenne on kaavassa voimakkaammin esillä kuin aiemmassa liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuussuunnitelmassa. Ennen Espoo–Lohja-taajamaradan toteutumista joukkoliikenne perustuu linja-autoliikenteelle määriteltyihin joukkoliikenteen laatukäytäviin sekä seudullisesti toimiviin yhteyksiin.

Kaavalla kiinnitetään paikalleen Lohjan ja Salon välisen oikoradan maastokäytävä kaupungin tavoitteita ja yhdyskuntarakennetta tukevan vaihtoehdon mukaisesti. Kaava edistää Länsiradan eli Espoo–Vihti–Lohja taajamaliikenteen toteuttamista ja raideyhteydelle on varattu asemat keskustaan, Perttilään ja Muijalaan. Tulevaisuuden asemamahdollisuudet ovat myös Tynninharjun eteläpuolella, Keski-Lohjalla ja Virkkalassa. Kaavassa osoitetaan koko taajama-alueen kattava joukkoliikennepainotteinen reitti. Liikenneratkaisuilla varmistetaan monipuoliset liikkumisvaihtoehdot sekä alueen sisällä että osana Helsingin metropolialuetta.

Lohjan yhdyskuntarakenne perustuu nauhataajaman kehittämiseen. Keskusta on Lohjan pääkeskus ja sitä kehitetään Länsi-Uudenmaan seutukeskuksena. Keskustan kehittämistä ohjataan erikseen laadittavalla vain keskusta-aluetta koskevalla yksityiskohtaisemmalla osayleiskaavalla.

Nauhataajaman kehittyvät alakeskukset ovat Virkkala, Tynninharju ja Lempola. Alakeskuksissa on monipuoliset julkiset ja yksityiset palvelut ja tarkemmassa suunnittelussa pitää kiinnittää erityisesti huomioita toimiviin kevyen liikenteen yhteyksiin.

Raideliikenneselvitykset

Hyvinkää–Hanko-rataosan sähköistys

Liikennevirasto laatii parhaillaan ratasuunnitelmaa Hyvinkään ja Hangon välisen radan sähköistämisestä. Hankkeeseen kuuluvat valtion hallinnassa olevat yksiraiteiset rataosat Hyvinkää–Karjaa–Hanko sekä yksityisraiteet Hangon satamaan, Lappohjaan ja Kirkniemeen. Raiteiden pituus on yhteensä noin 165 km. Lohjalla on tällä hetkellä radan liikennepaikkoja kaksi: Lohja ja Kirkniemi. Rata on tällä hetkellä vain tavaraliikenteen käytössä. Sähköistyksen myötä tavaraliikenteen liikennöintikustannukset pienenevät, koska sähkövetoisella kalustolla voidaan liikennöidä tehokkaammin suuremmilla junilla. Välin Karjaa–Hanko henkilöliikennettä voidaan sähköistyksen jälkeen myös kehittää sähkövetoisella kalustolla dieselvetoisten kiskobussien sijaan. Ratasuunnitelman on tarkoitus valmistua vuoden 2013 aikana.

Espoo–Lohja-rata

Espoo–Lohja-radasta, joka liittyy osin Hyvinkää–Hanko-rataan, on tehty erilaisia selvityksiä. Radan linjausta on tarkasteltu Turunväylän ja Espoo–Lohja-radan liikennekäytäväselvityksessä (2007). Mahdollisia asemapaikkoja on selvitetty Espoo–Lohja taajamaliikenneradan asemapaikkojen selvityksessä (2008) sekä Espoo–Lohja taajamaliikenneradan asemavaihtoehdot Lohjalla, maankäyttötarkastelut -selvityksissä (2008) ja kuntien näkemyksiä alueen kehittämisestä sekä maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisesta Länsiradan maankäytön kehityskuva -selvityksessä (2009).

Suunnitelmissa Länsirata yhdistyy Hanko–Hyvinkää-rataan Lohjan Nummenkylän alueen länsipuolella ja sama linjaus on esitetty Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa. Maankäytön kehityskuvan mukaisessa ensimmäisessä vaiheessa rata ulottuu Espoon Histaan ja toisessa vaiheessa Lohjan keskustaan saakka. Keskustan lisäksi asemat on sijoitettu Lohjalla Perttilään ja Muijalaan. Lohjalla uusien asemien lähialueet Lohjanharjun eteläpuolella tiivistyvät ja laajentuvat etelän suuntaan. Myös Lohjan keskustan asemanympäristön tiivistämismahdollisuudet hyödynnetään ja keskustan pohjois- ja luoteispuolelle rakentuu uusia pientalovaltaisia asuinalueita. Lohjalla Nummenkylän, Lempolan ja Tynninharjun alueille sijoittuu myös uusia tai täydentyviä merkittäviä kaupan palveluita ja suuryksiköitä. Kolmannessa vaiheessa Länsirata ulottuu Lohjan keskustan lisäksi Virkkalaan ja tässä vaiheessa myös Espoo–Salo-rata ja Lempolan asema Lohjalla on rakennettu. Uusia asemia ovat Keski-Lohja, Tynninharju ja Virkkala.

Asemapaikkoja koskevassa selvityksessä on tarkasteltu vaihtoehtoja ja niiden toteuttamismahdollisuuksia Lohjalle sijoitettaville asemille keskustaan (kolme vaihtoehtoa), Ventelään (kolme vaihtoehtoa) ja Muijalaan (kaksi vaihtoehtoa). Sijaintivaihtoehtojen tarkastelun perusteella kultakin rataosalta on valittu sopivimmat asemapaikkavaihtoehdot, joista on laadittu tarkemmat tilanvaraussuunnitelmat ja alustavat aseman yleissuunnitelmat. Myös liityntäpysäköinti on ollut osana selvityksiä. Selvityksen perusteella taajamaosayleiskaavaan on valittu keskustasta Väinämöisenkadun asemapaikka sekä Muijalan ja Perttilän asemapaikat.

Espoo–Salo-oikorata

Aiemmassa liikennepoliittisessa selonteossa (LVM 17/2008) esitettiin Helsingin ja Turun välinen uusi ratayhteys huomioitavaksi tilantarpeena kaavoituksessa, vaikka radan toteuttamisesta ei ole tehty päätöksiä, eikä sen toteuttaminen ole ajankohtaista ennen vuotta 2030. Liikennevirasto käynnisti alustavan yleissuunnitelman laatimisen Espoo–Salo-oikoradan uudesta ratalinjauksesta 2009. Tavoitteena oli löytää eri vaihtoehdoista paras linjaus maakuntaliittojen ja kuntien maankäytön suunnittelua varten. Alustavan yleissuunnitelman lisäksi on laadittu lakisääteinen ympäristövaikutusten arviointi. YVA-menettelyssä tarkastellut vaihtoehdot on linjattu yhtenä ratana Espoosta Kirkkonummen ja Vihdin kautta Lohjan Lempolaan. Lohjan ja Salon välillä ratalinjauksella on viisi vaihtoehtoa. Lohjan taajamaosayleiskaavassa on varauduttu Helsinki–Turku-moottoritietä seuraavaan linjaukseen, joka on myös Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa.

Lohjan keskustan liikenneselvitys

Osana Lohjan keskustan osayleiskaavan laatimisprosessia laadittiin vuonna 2011 keskustan liikenneselvitys, jossa tutkittiin keskustan osayleiskaavassa esitettyjen ratkaisujen vaikutuksia liikenneverkkoon ja määritettiin liikenneverkon kehittämistarpeita.

Suunnitelmassa esitettiin Lohjan ydinkeskustan katuverkon hierarkian täsmentämistä ja liikenteen rauhoittamista. Laurinkadulle esitettiin autoliikenteen poistamista välillä Torikatu–Karstuntie ja sen muuttamista kävelykaduksi. Suunnitelmassa todettiin, että Pappilanpellon ja Moision alueen rakentuessa tarvitaan uusi katuyhteys ydinkeskustasta radan pohjoispuolelle. Kevyen liikenteen verkkoa kehitetään selkeyttämällä keskustan läpi johtavia jalankulun ja pyöräilyn pääyhteyksiä.

Valtatien 25 kehittämisselvitys

Valtatien 25 kehittämisselvitys Hangon ja Mäntsälän välillä valmistui vuonna 2011. Selvityksessä käytettiin lähestymistapana neliporrastarkastelua. Valtatieltä 25 tunnistettiin erilaisia jaksoja tien toiminnallisten ja liikenteellisten sekä maankäytön lähtökohtien perusteella. Jaksoista yksi on Virkkalan ja Nummelan välinen osuus, joka palvelee pitkämatkaisen liikenteen lisäksi myös merkittävästi paikallista liikennettä. Selvitystyössä muodostettiin kiireellisyyden perusteella hankepaketteja.

Valtatien 25 kehittämisen kiireellisimpään hankepakettiin sisällytettiin Lohjan keskustaajaman kohdalta mm. meluntorjunnan rakentamista, liityntäpysäköinnin kehittämistä ja Tynninharjun eritasoliittymän toteuttaminen.

Valtatien 25 laaja-alaista kehittämistä markkinoidaan nimellä Kehä V.

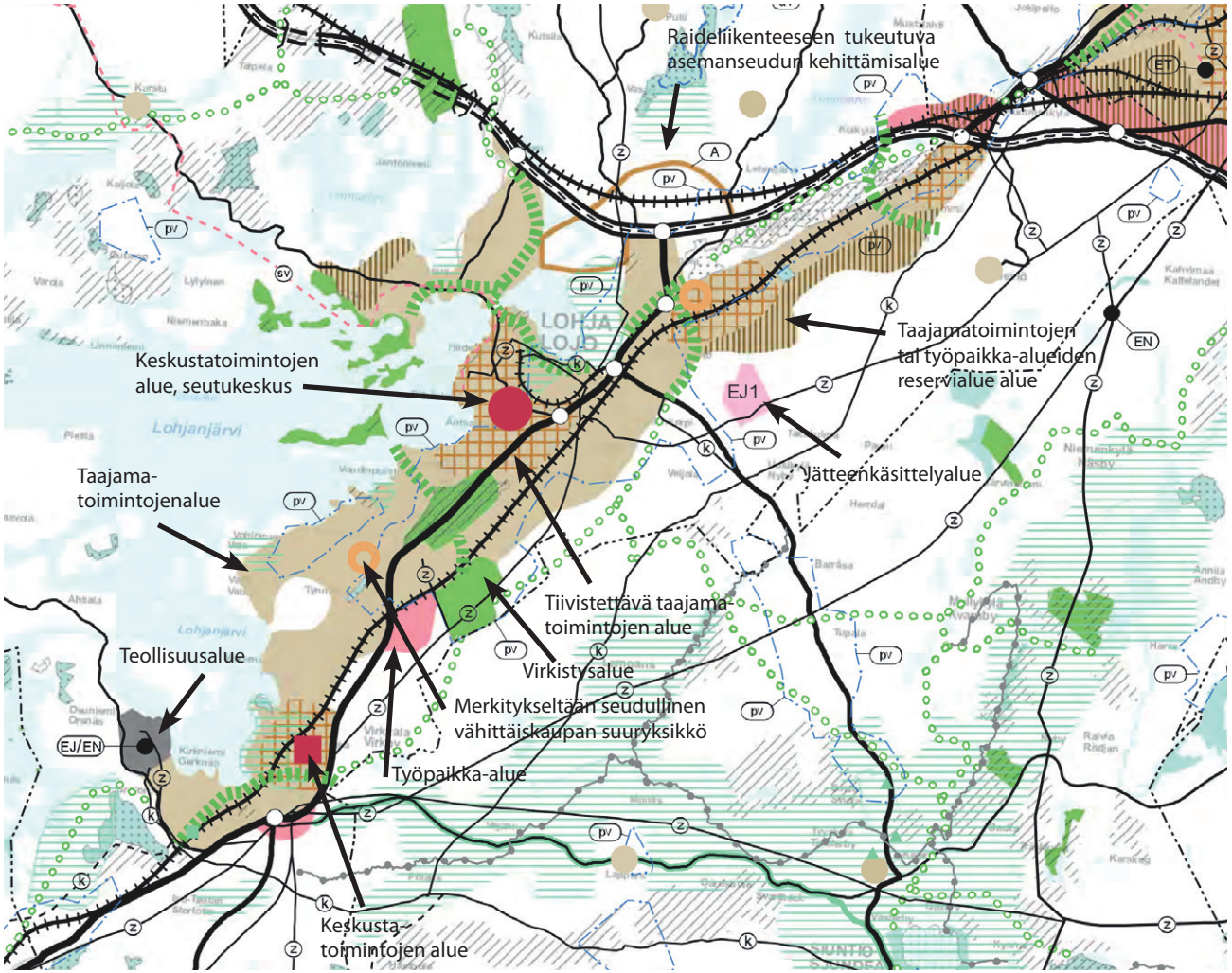
Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutasoselvitys

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutasoselvitys valmistui vuonna 2011. Siinä oli tavoitteena ilmaista yhteinen tahtotila joukkoliikenteen palvelutasotavoitteista käyttäjätarpeiden ja liikennepoliittisten tavoitteiden lähtökohdista. Selvityksen lähtökohtina olivat mm. nykyinen tarjonta ja kysyntä sekä maankäytön kehittämissuunnitelmat sekä joukkoliikenteen rahoitusresurssit. Laajalla yhteistyöllä pyrittiin siihen, että tavoitteellinen palvelutaso kuvaa yhteistä tahtotilaa joukkoliikenteessä ja sen pohjalta ELY-keskus on tehnyt päätöksen palvelutasosta alueellaan. Palvelutason määrittely on myös valmistautumista siihen, millä tavoin liikenne järjestetään siirtymäajan liikennöintisopimusten päättymisen (2014–2019) jälkeen.

Palvelutasomäärittelyssä on käytetty Liikenneviraston laatimaa kuusiportaista palvelutasoasteikkoa (kilpailu-, houkutteleva-, keski-, peruspalvelu-, minimi- ja lakisääteinen taso). Selvityksessä on kuvattu nykyinen ja tavoitteellinen, vuoteen 2016 ulottuva palvelutaso. Kuvaus on tehty yhteysväleittäin. Lohjan joukkoliikennetarjonnan parantamiseksi ei esitetä tällä aikavälillä oleellisia muutoksia.

Uudenmaan maakuntakaava

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotus oli nähtävillä touko-kesäkuussa 2012. Kaavan tavoitteena on sovittaa yhteen laajentuneen Uudenmaan toimiva ja kestävä yhdyskuntarakenne, sitä tukeva liikennejärjestelmä sekä kaupan palveluverkko. Lohja on maakuntakaavassa esitetty seutukeskuksena ja Virkkala keskustatoimintojen alueena. Lohjan kannalta oleellisimmat liikenneratkaisut ovat nopean radan linjaus Helsinki–Turku-moottoritietä seuraten Espoosta Lohjan kautta Turun suuntaan sekä nopean radan liittyminen Hyvinkää–Hanko-rataan Vihdin ja Lohjan rajalla. Nopean radan varteen on osoitettu myös raideliikenteeseen tukeutuva asemanseudun taajaman kehittämisalue valtateiden 1 ja 25 liittymän läheisyyteen. Maakuntakaavan tavoitteena on nykyisen taajamarakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen, ja uusi asutus pyritään sijoittamaan joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuen.



Kuva 1. Ote epävirallisesta Uudenmaan voimassaolevien maakuntakaavojen ja 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksen yhdistelmästä (2012).

Voimassa olevan maakuntakaavan osin toteutuneen Tynninharjun merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön lisäksi Lempolaan on osoitettu seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö. Myös Virkkalan keskustatoimintojen merkintä mahdollistaa vähittäiskaupan suuryksikön.

Hallituksen liikennepoliittinen selonteko

Hallituksen huhtikuussa 2012 eduskunnalle antamassa liikennepoliittisessa selonteossa linjataan liikennepolitiikkaa vuosille 2012–2022. Selonteon mukaan liikennepolitiikkaa tulee suunnitella osana koko yhteiskunnan kehittämistä, tiiviissä yhteistyössä eri hallinnonalojen kesken. Tällöin luodaan paremmat edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja yhdyskuntarakenteelle.

Strategisten linjausten lisäksi selonteossa listattiin hallituskaudella 2012–2015 aloitettavat liikenneverkon kehittämishankkeet sekä 10-vuotisohjelman muut kohteet. Lohjan kannalta oleellinen hanke on liikenneverkon kehittämisohjelmassa vuosille 2016–2022 ajoitettu Hyvinkää–Hankorataosan sähköistys. Hankelistaus on luonteeltaan suunnittelua ohjaava ohjelma, jossa kuvataan liikenneverkon kehittämistä edellyttäviä tärkeitä kohteita. Selonteon mukaan näiden kohteiden suunnitelmavalmiutta edistetään ja jatkosuunnittelussa arvioidaan vaihtoehtoisia ratkaisuja ja monipuolisten keinojen hyödyntämistä.

1.3 Toimintaympäristö

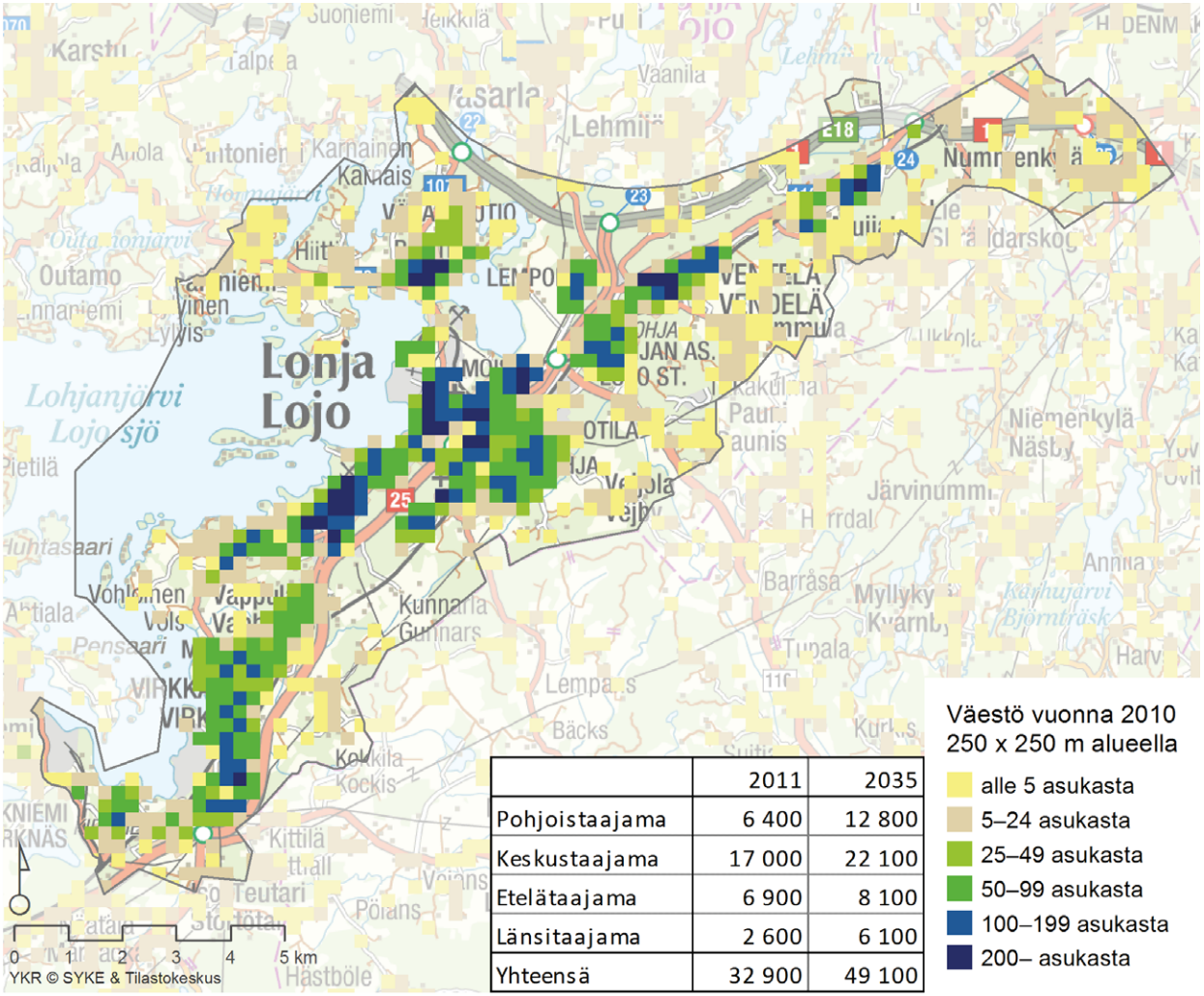
Väestö

Lohjan aluerakenteessa on havaittavissa nykyisin selvä nauhamainen rakenne, jossa asutus ja työpaikat ovat keskittyneet valtatien 25 varrelle (kuva 2). Lohjan taajama-alueen väkiluku on nyt 32 900. Vuonna 2004 alueen asukasmäärä oli 30 600 ja on siten kasvanut viime aikoina keskimäärin prosentin vuodessa, mikä on melko voimakasta verrattuna muihin Länsi-Uudenmaan kuntiin. Taajamaosayleiskaavan 1,5 prosentin kasvulla uusia asukkaita sijoittuu eniten pohjoistaajamaan ja keskustaajamaan.

Työpaikat ja teollisuuskeskittymät

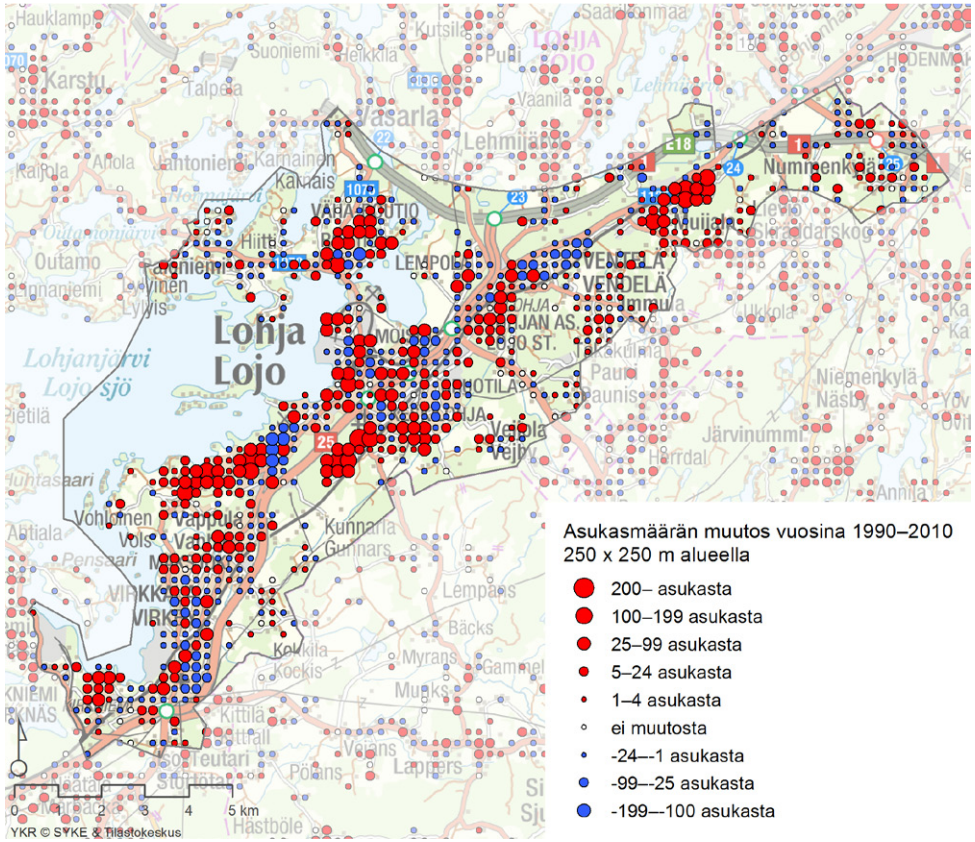
Lohjan työpaikkojen toimialarakenne painottuu palveluihin ja teollisuuteen. Vanhimmat työpaikka-alueet ovat sijoittuneet Lohjanjärven rannan tuntumaan ja uudemmat sijaitsevat Lohjanharjun kaakkoispuolella. Eniten työpaikkoja on keskus- ja etelätaajamassa.

Taajamaosayleiskaavaehdotuksen mukaan keskusta on myös tulevaisuudessa Lohjan voimakas työpaikkakeskittymä, mutta työpaikat ovat pääosin jo olemassa olevia. Jatkossakin työpaikat sijoittuvat eri puolille nauhataajamaa, erityisesti valtateiden 1 ja 25 varrella oleviin liikenteellisiin solmupisteisiin.

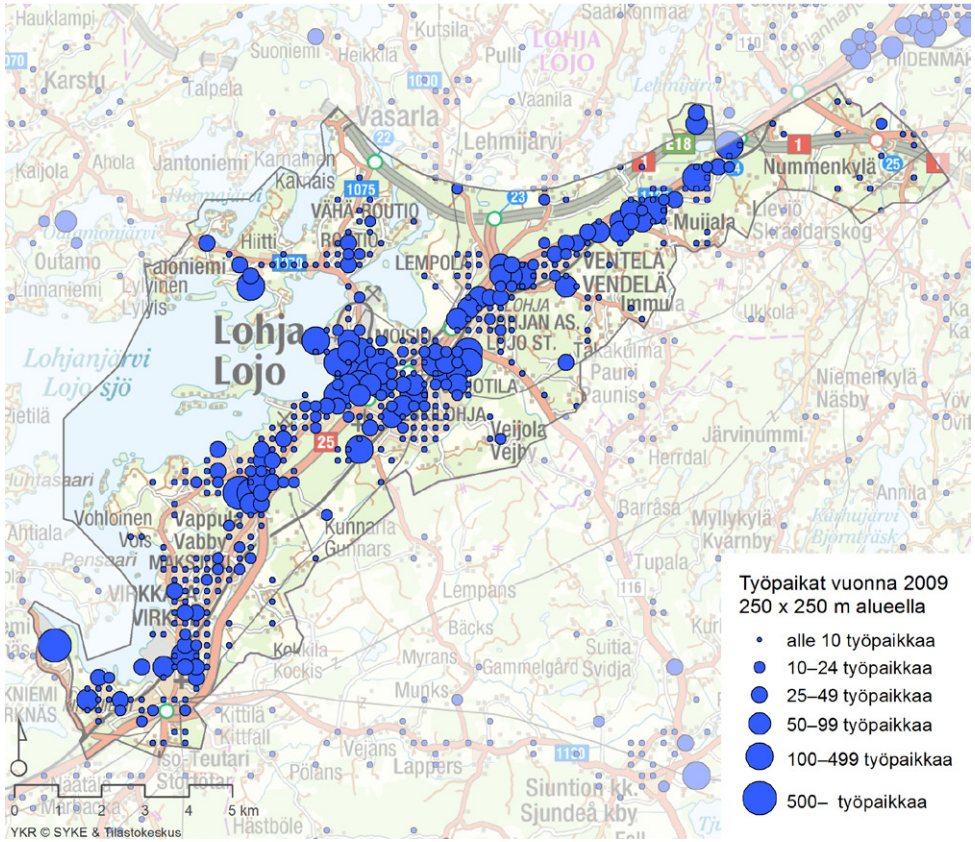


	2011	2035
Pohjoistaajama	6 400	12 800
Keskustaajama	17 000	22 100
Etelätaajama	6 900	8 100
Länsitaajama	2 600	6 100
Yhteensä	32 900	49 100

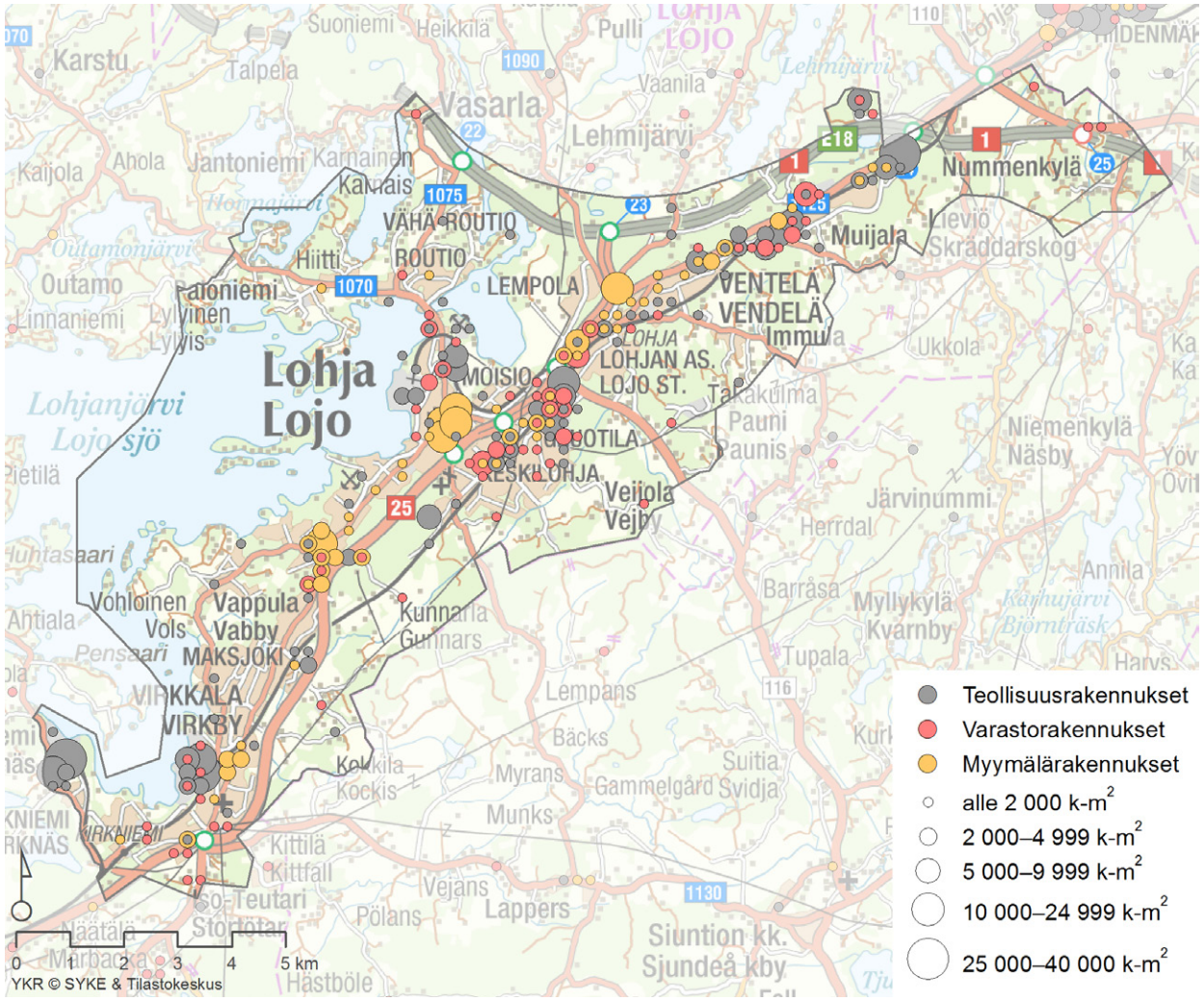
Kuva 2. Väestötiheys vuonna 2010 ja taajaman asukasluvun kasvu osa-alueittain.



Kuva 3. Asukasmäärän muutos vuosina 1990–2010.



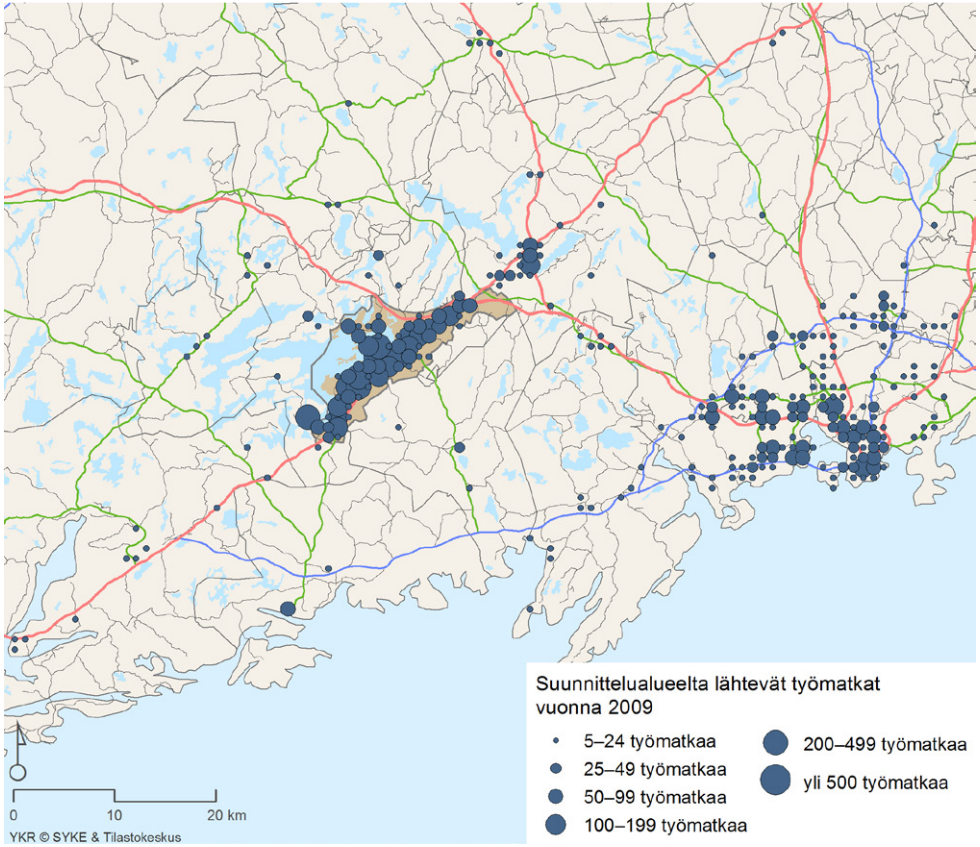
Kuva 4. Työpaikkojen määrä vuonna 2009.



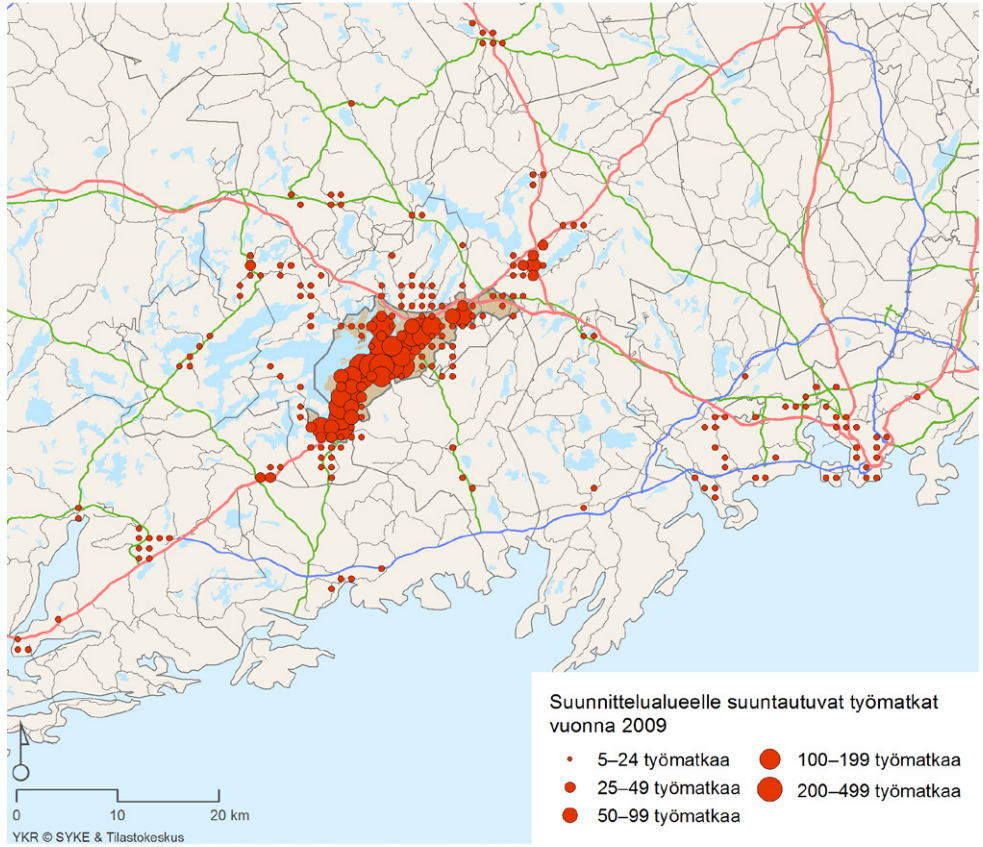
Kuva 5. Teollisuus-, varasto- ja myymälärakennusten sijainti ja kerrosala.

Pendelöinti

Lohjan taajama-alueella asuvien henkilöiden työpaikkojen sijainti on esitetty kuvassa 6. Lohjan taajama-alueelta käy töissä pääkaupunkiseudulla noin 4 400 henkilöä, mikä on 25 prosenttia työssäkävijöiden määrästä. Pendelöinti pääkaupunkiseudulle on kasvanut merkittävästi vuodesta 2002, jolloin pääkaupunkiseudulla kävi työssä Lohjalta 3 400 henkilöä. Pendelöinti pääkaupunkiseudulta Lohjalle on huomattavasti pienempää, vajaa 750 henkilöä käy sieltä töissä Lohjalla. Työmatkaliikenne suuntautuu seudulla lännestä itään, kun Lohjalle tullaan töihin valtatien 25 länsipuolelta ja Lohjalta puolestaan työmatkaa taitetaan pääkaupunkiseudun suuntaan. Suurimmat Lohjan taajama-alueen ulkopuoliset työpaikkavirrat suuntautuvat Lohjalle Vihdistä, Raaseporista sekä Nummi-Pusulasta.



Kuva 6. Lohjan taajama-alueella asuvien työpaikkojen sijainti vuonna 2009.



Kuva 7. Lohjan taajama-alueella työssäkäyvien asuinpaikan sijainti vuonna 2009.

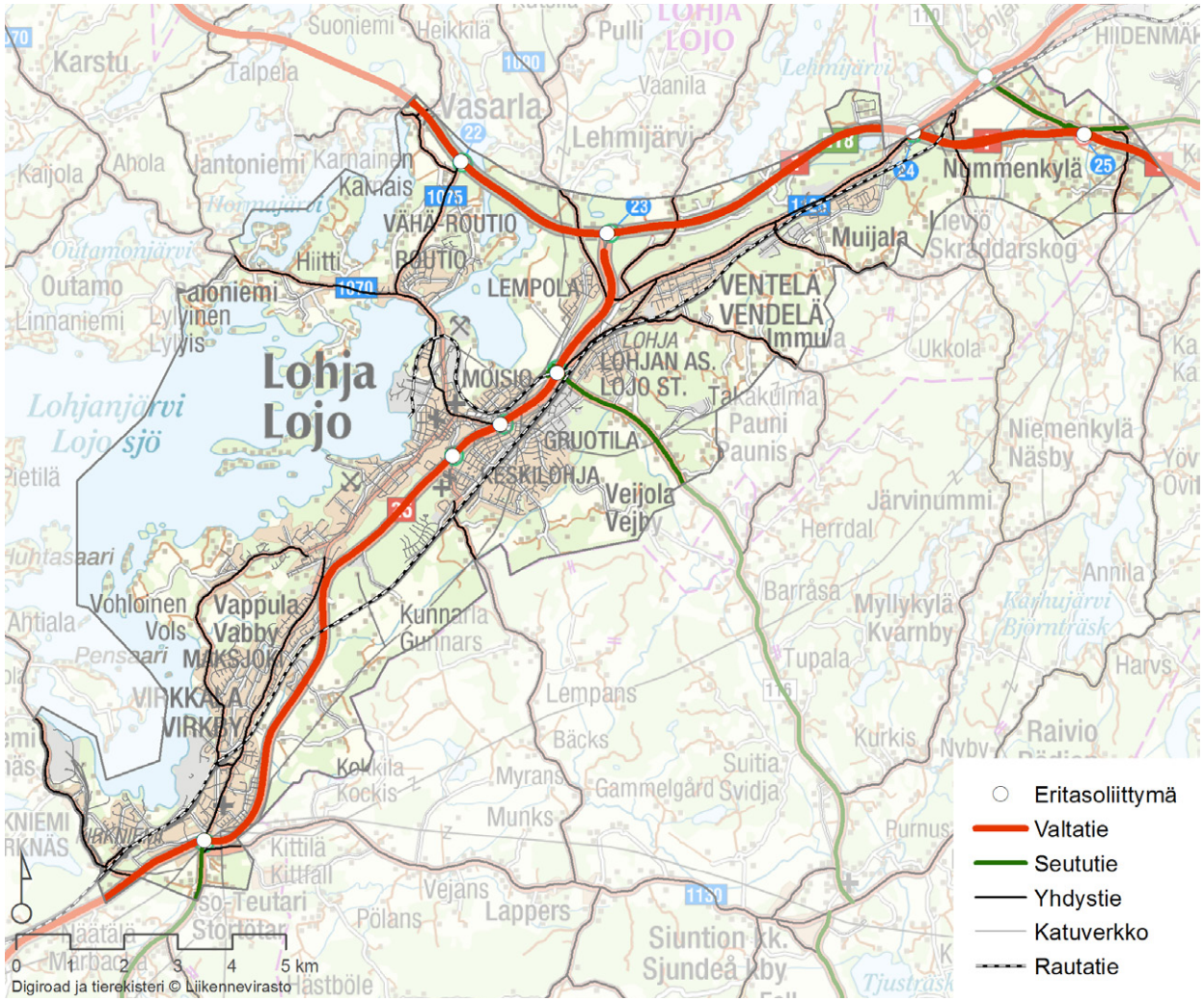
1.4 Liikennejärjestelmän nykytila

Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikkumistottumuksien selvittämiseksi tehtiin vuonna 2008 laaja liikennetutkimus. Sen mukaan kulkutavan valinnassa on selviä eroja pääkaupunkiseudun ja muun tutkimusalueen välillä. Pääkaupunkiseudun asukkailla henkilöauton osuus matkojen määrästä on alle 40 %, kun se muualla on lähes 60 %. Alueesta riippumatta jalankulun ja pyöräilyn yhteinen osuus matkoista on samaa suuruusluokkaa eli noin kolmannes. Tutkimusaineiston mukaan Lohjan sisäisten tai sinne alkavien ja päättyvien matkojen kulkumuotojakauma on seuraava:

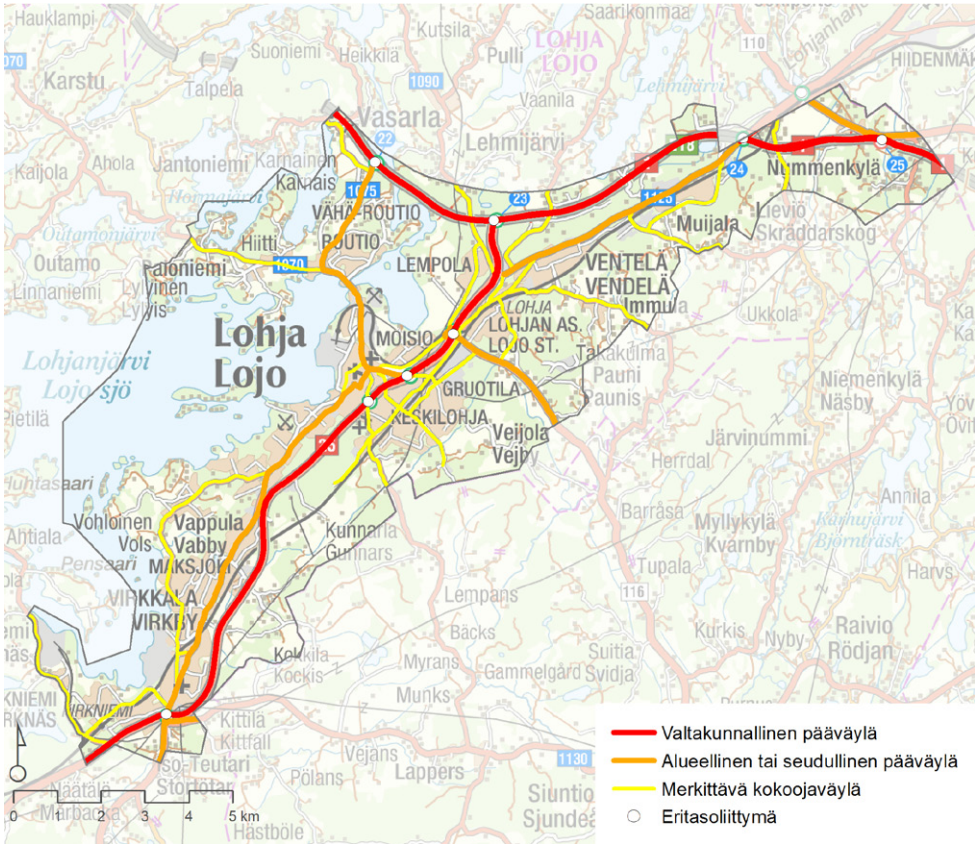
- kevyt liikenne 28 % (jalankulku 19 %, pyöräily 9 %)
- joukkoliikenne 6 %
- henkilöauto 62 %
- henkilöauto + joukkoliikenne 1 %
- muu kulkutapa 3 %

Tie- ja katuverkko sekä liikennemäärät

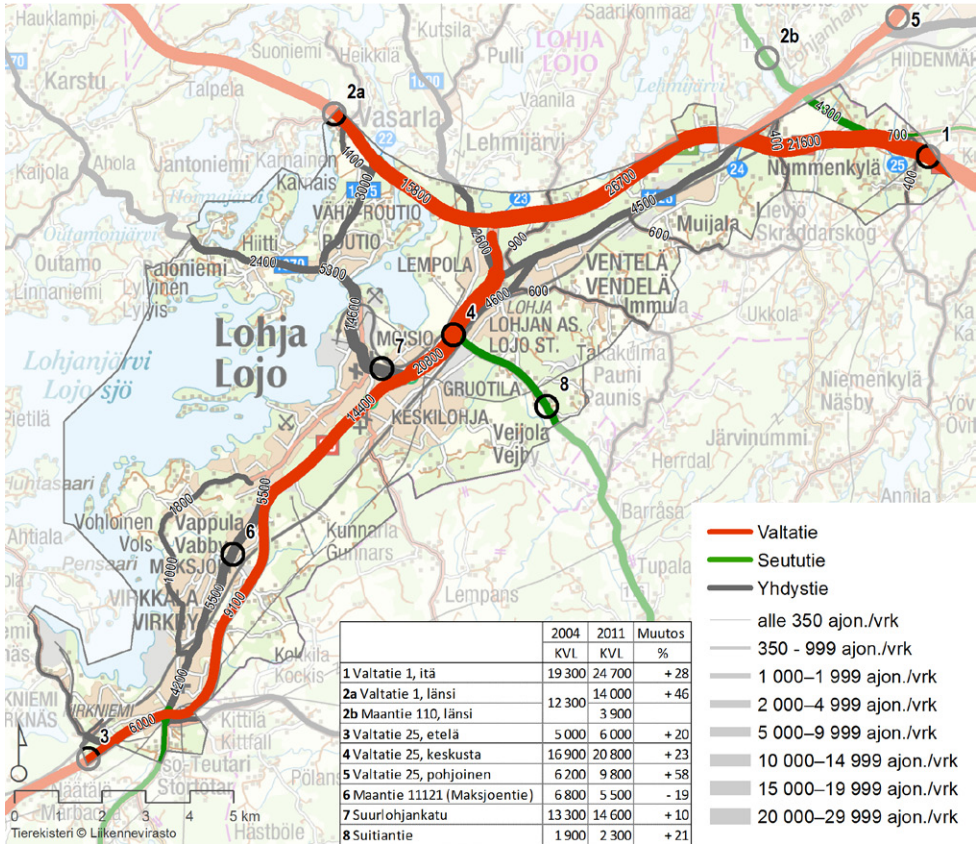
Lohjan taajama-alueen nykyisen pääliikenneverkon rungon muodostavat valtatiet 1 ja 25. Muita ajoneuvoliikenteen vilkasliikenteisiä väyliä ovat näiden rinnakkaisteinä toimivat Lohjanharjuntie (maantie 1125) ja tiejakso Ojamonharjuntie-Maksjoentie-Virkkalantie sekä ydinkeskustan pääkadut; Suurlohjankatu-Karstuntie, Kauppakatu ja Laurinkatu. Kuvassa 8 on esitetty nykyisen tie- ja katuverkon hallinnollinen luokitus, kuvassa 9 toiminnallinen luokitus sekä kuvassa 10 liikennemäärät.



Kuva 8. Lohjan keskustaajaman nykyinen liikenneverkko ja sen hallinnollinen luokka.

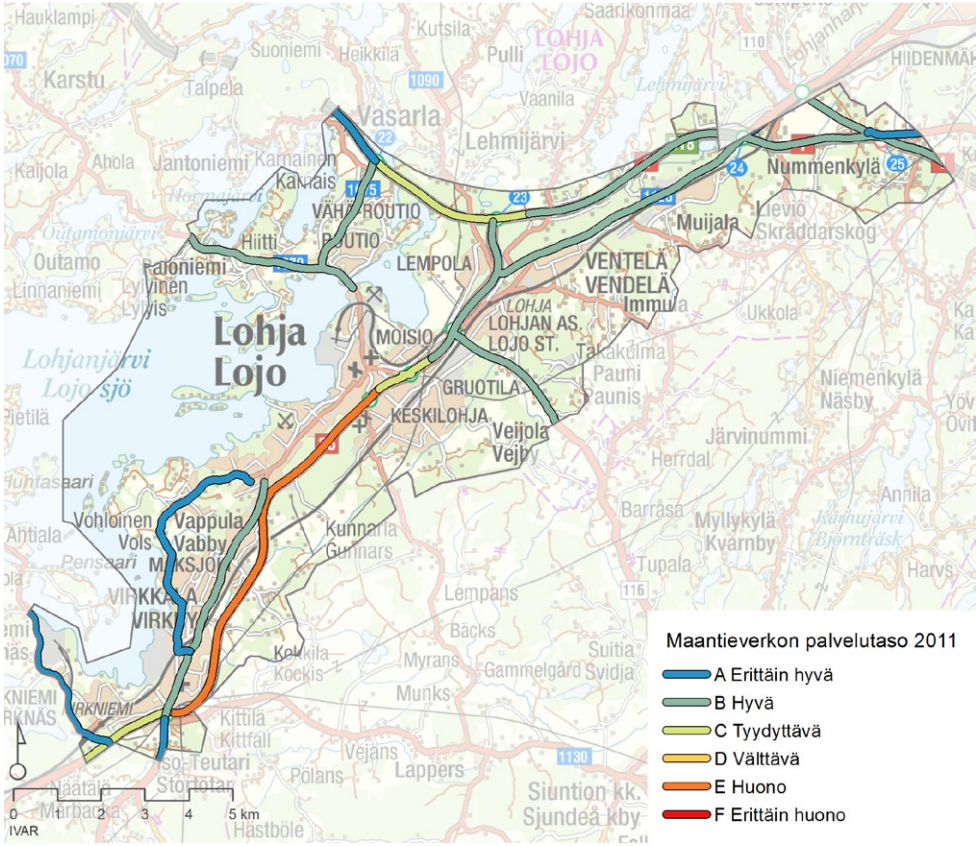


Kuva 9. Tie- ja katuverkon nykyinen toiminnallinen luokitus.

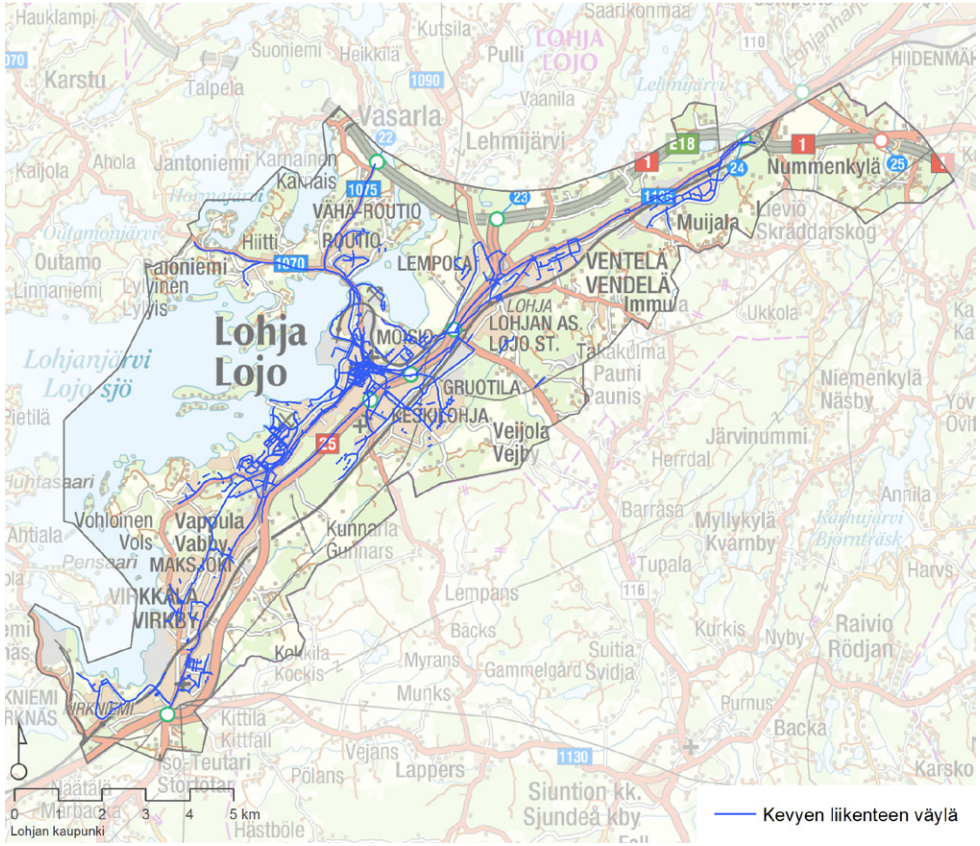


	2004 KVL	2011 KVL	Muutos %
1 Valtatie 1, itä	19 300	24 700	+ 28
2a Valtatie 1, länsi	12 300	14 000	+ 46
2b Maantie 110, länsi		3 900	
3 Valtatie 25, etelä	5 000	6 000	+ 20
4 Valtatie 25, keskusta	16 900	20 800	+ 23
5 Valtatie 25, pohjoinen	6 200	9 800	+ 58
6 Maantie 11121 (Maksjoentie)	6 800	5 500	- 19
7 Suurlohjankatu	13 300	14 600	+ 10
8 Suitiantie	1 900	2 300	+ 21

Kuva 10. Tieverkon keskimääräinen liikenne (KVL 2004 ja 2011).



Kuva 11. Maantieverkon nykyinen palvelutaso.



Kuva 12. Kevyen liikenteen väylät.

Valtateiden liikenne on kasvanut viime vuosina erittäin voimakkaasti Lohjan taajama-alueella. Muualla suunnittelualueella liikenteen kasvu on ollut huomattavasti maltillisempaa ja esimerkiksi Maksjoentien liikennemäärä on hieman pienentynyt. Liikenne jonoutuu päivittäin valtatiellä 25 Lohjan keskustan (Suurlohjankatu) ja Virkkalan välillä aamu- ja iltapäivän ruuhkatunteina.

Kevyen liikenteen verkko

Lohjan nauhamainen taajamarakenne ja asutuskeskittymät antavat hyvät lähtökohdat jalankulun ja pyöräilyn olosuhteille. Toisaalta harjualueen suuret korkeuserot luovat estevaikutuksen, vaikka matkat olisivat lyhyitä.

Lohjan taajama-alueen nykyiset kevyen liikenteen väylät on esitetty kuvassa 12. Kevyen liikenteen verkko on useimmilla alueilla melko kattava ja suurimmat yhteyspuutteet ovat Lohjan ydinkeskustassa.

Rataverkko

Valtatien 25 rinnalla kulkee Hanko–Hyvinkää-rata, joka on yksiraiteinen ja sähköistämätön. Sillä on nykyisin Lohjan kohdalla vain tavaraliikennettä ja henkilöliikennettä ainoastaan Karjaa–Hanko-rataosalla. Alueella on lisäksi teollisuusraiteet Pitkäniemeen ja Kirkniemeen.

Joukkoliikenne

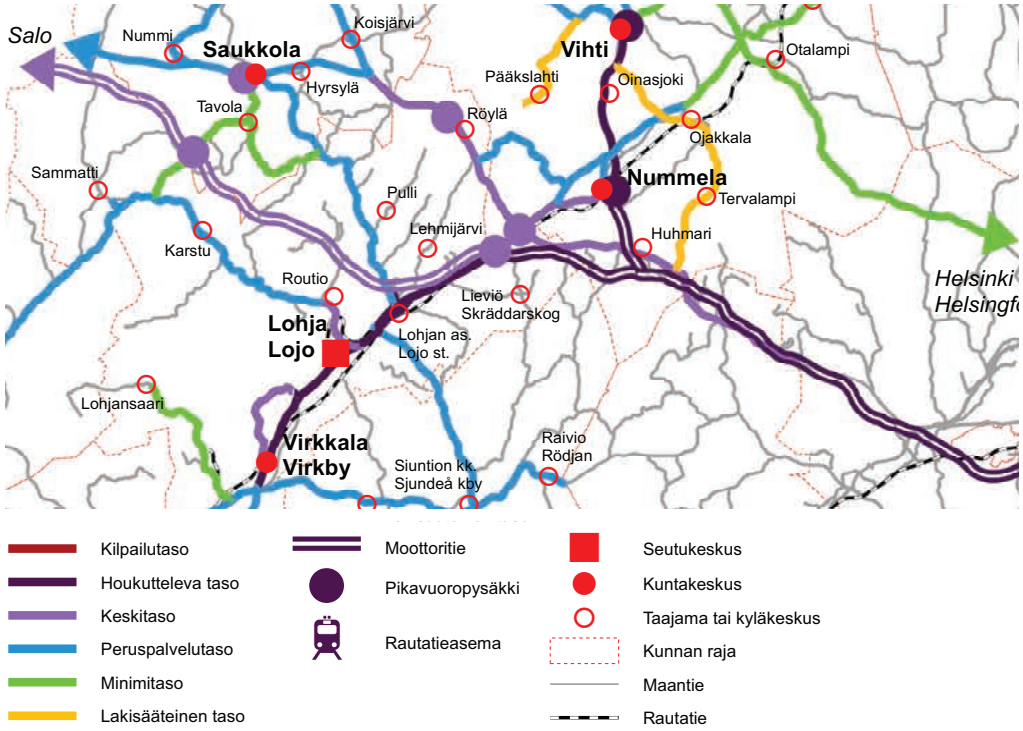
Pääosan Lohjan joukkoliikenteestä muodostavat Virkkala–Lohja–Helsinki-reitin vuorot ja joukkoliikenneyhteydet tällä reitillä ovat arkisin kilpailutasoa. Viikonloppuisin vuorotarjonta on vain houkuttelevan tason mukainen, vaikka liikennöintiajat vastaavat kilpailutasoa. Pääkaupunkiseudulle suuntautuva lähiliikenne muodostaa yhdessä muun seudullisen sekä paikallisliikenteen kanssa toisiinsa lomittuvan ja toisiaan täydentävän vuorotarjonnan. Lohjan paikallisliikenteen sisäisillä yhteyksillä Routiolta ja Vappulasta keskustaan on hyvä peruspalvelutaso.

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutasoselvityksessä on arvioitu Helsingin seudun vuoden 2008 työssäkäyntialueen laajan liikennetutkimuksen perusteella, että Lohjalta pääkaupunkiseudulle pendelöivistä 22 % käyttää joukkoliikennettä.

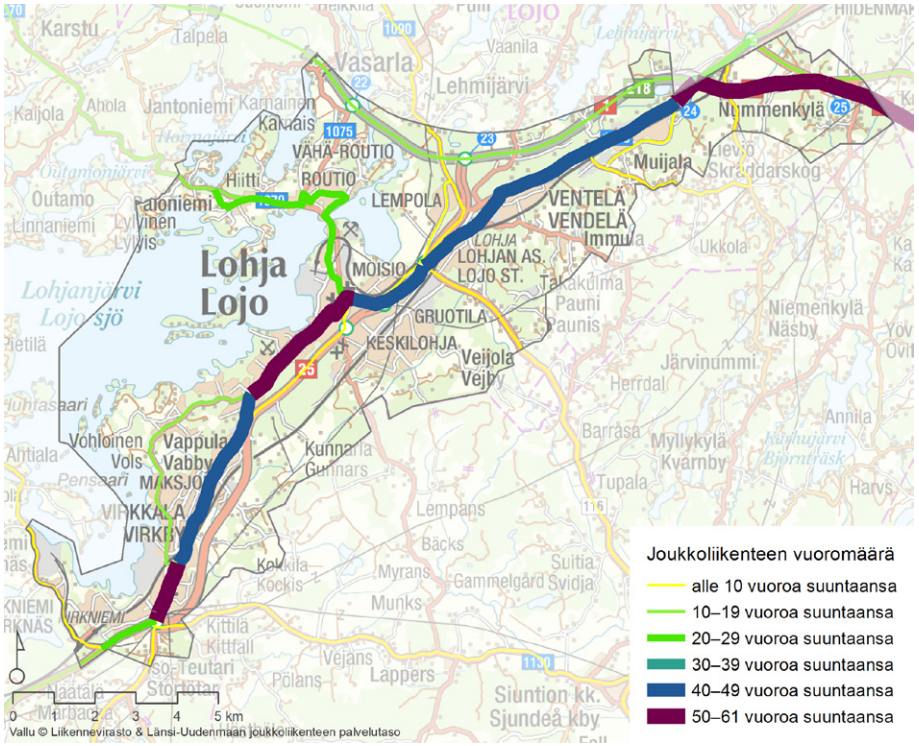
Joukkoliikenteen palvelutasoluokan kuvauksella on tarkoitus heijastaa asiakkaan kokemaa palvelutasoa. Siihen vaikuttaa erityisesti tarjonta, mutta myös matka-aika ja matkan laatutekijät. Palvelutasomäärittelyssä käytetään kuutta luokkaa: kilpailutaso, houkutteleva taso, keskitaso, peruspalvelutaso, minimitaso ja lakisääteinen taso. Kilpailutasolla joukkoliikenne on todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle ja houkuttelevalla tasolla hyvin käyttökelpoinen. Keskitasolla tarjotaan jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumismahdollisuuksia ja peruspalvelutasolla tarjotaan vaihtoehtoisia yhteyksiä.

Lohjalta etelään suuntautuva seudullinen liikenne kulkee Karjaalle, Siuntioon, Inkooseen, Tammisaareen ja Hankoon. Länsi-Lohjan suunnassa liikenne tukeutuu pääosin Lohja–Sammatti–Karjalohja-liikenteeseen, joka on tarjonnaltaan peruspalvelutasoa. Pohjoissuunnassa vuoroja liikennöidään myös Vihtiin ja Nummelaan sekä Saukkolaan, muutama yhteys ajetaan myös Karkkilaan asti. Vähäisen paikallisliikenteen vuoroista tärkein reitti kulkee Kirkniemestä Virkkalan, Lohjan, Nummentaustan, Lohjan aseman ja Perttilän kautta Muijalaan. Kirkniemen yhteydet ovat palvelutasoltaan lähes keskitasoa. Reitillä Lohja–Routio–Paloniemi–Kanneljärven opisto liikennöidään muutamia vuoroparejа. Linja-autovuorojen lisäksi matkustamista tukee kaupungin järjestämä palvelu- ja asiointiliikenne.

Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutasoselvityksessä asetettiin vuosien 2015–2020 palvelutasotavoitteeksi kilpailutaso koko välillä Virkkala–Lohja–Muijala–Helsinki.



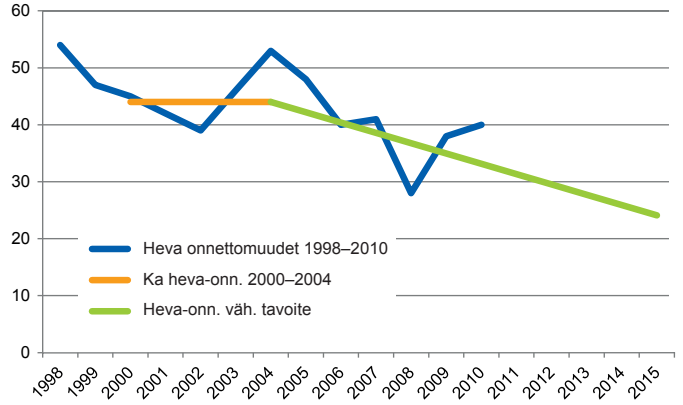
Kuva 13. Joukkoliikenteen palvelutason nykytilanne (Lähde: Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelutaso, Uudenmaan ELY-keskuksen julkaisuja 26/2011).



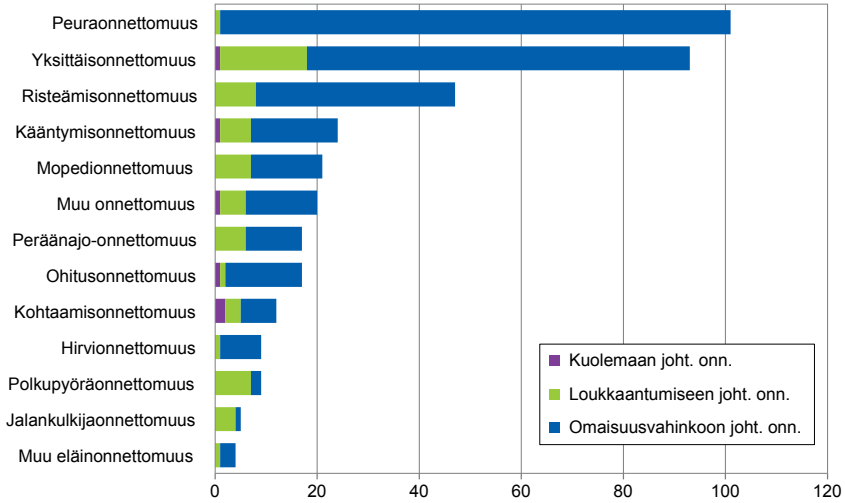
Kuva 14. Joukkoliikenteen vuoromäärät.

Liikenneturvallisuus

Lohjan liikenneturvallisuustilanteen vuosittaista kehitystä on tarkasteltu henkilövahinko-onnettomuuksien määrällä. Vuoden 2006 liikenneturvallisuussuunnitelman yhteydessä asetettuun tavoitteeseen henkilövahinko-onnettomuuksien määrän vuosittaisesta vähenemisestä ei ole päästy. Onnettomuuksien määrässä on kuitenkin havaittavissa aleneva trendi. Kuvissa 15 ja 16 on esitetty Lohjalla tapahtuneidenliikenneonnettomuuksien kehitys vuosina 1998–2010 ja taajamaosayleiskaava-alueen onnettomuusluokat vuosina 2007–2011.



Kuva 15. Liikenneonnettomuuksien kehitys Lohjalla vuosina 1998–2010 (Lähde: Tieliikenneonnettomuustilastot).



Kuva 16. Taajamaosayleiskaava-alueen maanteiden onnettomuuksien onnettomuusluokat vuosina 2007–2011.

1.5 Yhteenveto suunnitelman lähtökohdista

Väestö, työpaikat ja elinkeinorakenne

- Lohjan taajama-alueen väestömäärä kasvanut viime vuosina keskimäärin prosentin vuodessa, työpaikat painottuvat palveluihin ja teollisuuteen.
- Taajamaosayleiskaava luo edellytykset Lohjan nauhataajaman kehittämiseen. Lohjan keskusta kehittyy seutukeskuksena ja Lempola-Ventelä, Tynninharju ja Virkkala kehittyvät alakeskuksina. Lempolaan ja Tynninharjulle sijoittuu myös seudullisesti merkittäviä kaupan suuryksiköitä.
- Työpaikka-alueet kehittyvät erityisesti valtatien E18 ja valtatien 25 (Kehä V) vaikutusalueilla.
- Keskusta-alueella väestö ikääntyy.

Tie-, katu- ja rataverkko

- Valtatien 1 ja siihen liittyneiden sisääntulotiejärjestelyiden toteuttaminen on selkiyttänyt liikenneverkkoa, parantanut saavutettavuutta ja luonut mahdollisuuksia elinkeinoelämän kehittämiselle.
- Valtatien 25 liikenne jonoutuu säännöllisesti Lohjan keskustan ja Virkkalan välillä.
- Valtatien 25 rinnakkaistie harjun kaakkoispuolella merkittävä yhdyskuntarakenteen kehittämisen kannalta.
- Keskustan ja alakeskusten katuympäristö on osin jäsentymätön, ja ajonopeudet erityisesti iltaisin suuria.
- Raideliikenteen kehittämisestä tehty useita selvityksiä:
  - Hyvinkään ja Hangon välisen radan sähköistys on toteutumassa lähivuosina
  - Espoon ja Lohjan välinen taajamajunaliikenne lähtökohtana maankäytön kehittämisessä
  - Espoo–Salo-oikorataan varaudutaan pitkän aikavälin toimenpiteissä.

Kävely ja pyöräily

- Lohjan nauhamainen rakenne ja asutuskeskittymät luovat edellytyksiä jalankulun ja pyöräilyn kulkumuoto-osuuden vahvistamiselle, erityisesti keskustassa ja alakeskuksissa.
- Lohjan mittakaava mahdollistaa kehittämisen pyöräilykaupunkina.
- Kevyen liikenteen verkko on melko kattava.
- Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet ovat keskustassa puutteelliset.
- Pyöräteissä epäjatkuvuuskohtia.
- Ajoneuvoliikenteen suuret nopeudet heikentävät kevyen liikenteen käyttäjien liikenneturvallisuutta.

Joukkoliikenne

- Reitin Virkkala-Lohja-Helsinki palvelutaso on arkisin kilpailutasoa;
  - Matkaketjuja ja liityntäpysäköintiä kehittämällä joukkoliikenteen roolia voidaan vahvistaa.
- Paikallisliikenteen vuoroja on vähän. Seutu- ja kaukoliikenteen linjat joutuvat palvelemaan lähialueiden tarpeita.
- Seudullinen joukkoliikenne kulkee pääsääntöisesti koululaisliikenteen ehdoilla, jolloin se ei palvele erityisen hyvin työmatka-eikä asiointiliikennettä.
- Länsitaajaman joukkoliikenteen palvelutaso muita keskuksia heikompi.
- Taajamaosayleiskaavassa osoitetaan joukkoliikennepainotteiset tiet ja kadut, jotka myöhemmin toimivat syöttöliikenteenä taajamajunaliikenteen asemille.

Tavaraliikenne ja logistiikka

- Tie- ja rautatieliikenteen tavarankuljetukset luovat liikenneturvallisuusuhkia ja sujuvuusongelmia.
- Hanko–Hyvinkää-radan sähköistäminen ja tasoristeysten poistaminen mahdollisimman pian.
- Valtatietä 25 voidaan kehittää logistiikan laatukäytävänä.

Ympäristö

- Lisääntyvä ajoneuvoliikenne nostaa arvokkaiden harjualueiden pohjavesien pilaantumisriskiä sekä lisää melulle altistuvien asukkaiden määrää.

Liikenne-turvallisuus

- Pahimpia ongelmia ovat nuorten onnettomuudet, ylinopeudet, piittaamattomuus, kevyen liikenteen ylitysongelmat ja väylä-puutteet, vaaralliset liittymäjärjestelyt ja koulujen läheisyyteen liittyvät ongelmat.
- Koulujen ja päiväkotien lähiympäristöt.

Rahoitus

- Valtion ja kunnan niukka väylänpidon rahoitus vaikeuttaa hankkeiden toteuttamista.

2. TAVOITTEET LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISELLE

Vuonna 2007 valmistuneessa Lohjan liikenneturvallisuus- ja liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on esitetty tavoitteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Lohjan taajamaosayleiskaava-alueen liikennejärjestelmän kehittämistavoitteita on tässä yhteydessä täsmennetty seuraavaan muotoon.

Asukkaat

1. Toimivalla liikennejärjestelmällä mahdollistetaan eri väestöryhmien arjen matkojen sujuminen
   - Tuetaan lähiliikkumista jalan ja pyörällä
   - Turvataan toimivat joukkoliikenneyhteydet
     - o erityisesti työmatka- ja asiointiliikenteelle sekä pääkaupunkiseudulle
   - Varmistetaan ajoneuvoliikenteen sujuvuus
   - Liikenneympäristön esteettömyyttä parannetaan
2. Liikenneturvallisuutta parannetaan niin, että vakavien liikenneonnettomuuksien määrä vähenee jatkuvasti.

Elinkeinoelämä

1. Varmistetaan elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuus kustannustehokkaasti.
2. Luodaan edellytyksiä kilpailukykyisille työpaikka-alueille.

Ympäristö

1. Pienennetään liikenteestä johtuvaa pohjavesien saastumisriskiä arvokkailla harjualueilla.
2. Vähennetään liikenteen melusta ja tärinästä aiheutuvia haittoja.

Alue- ja yhdyskuntarakenne

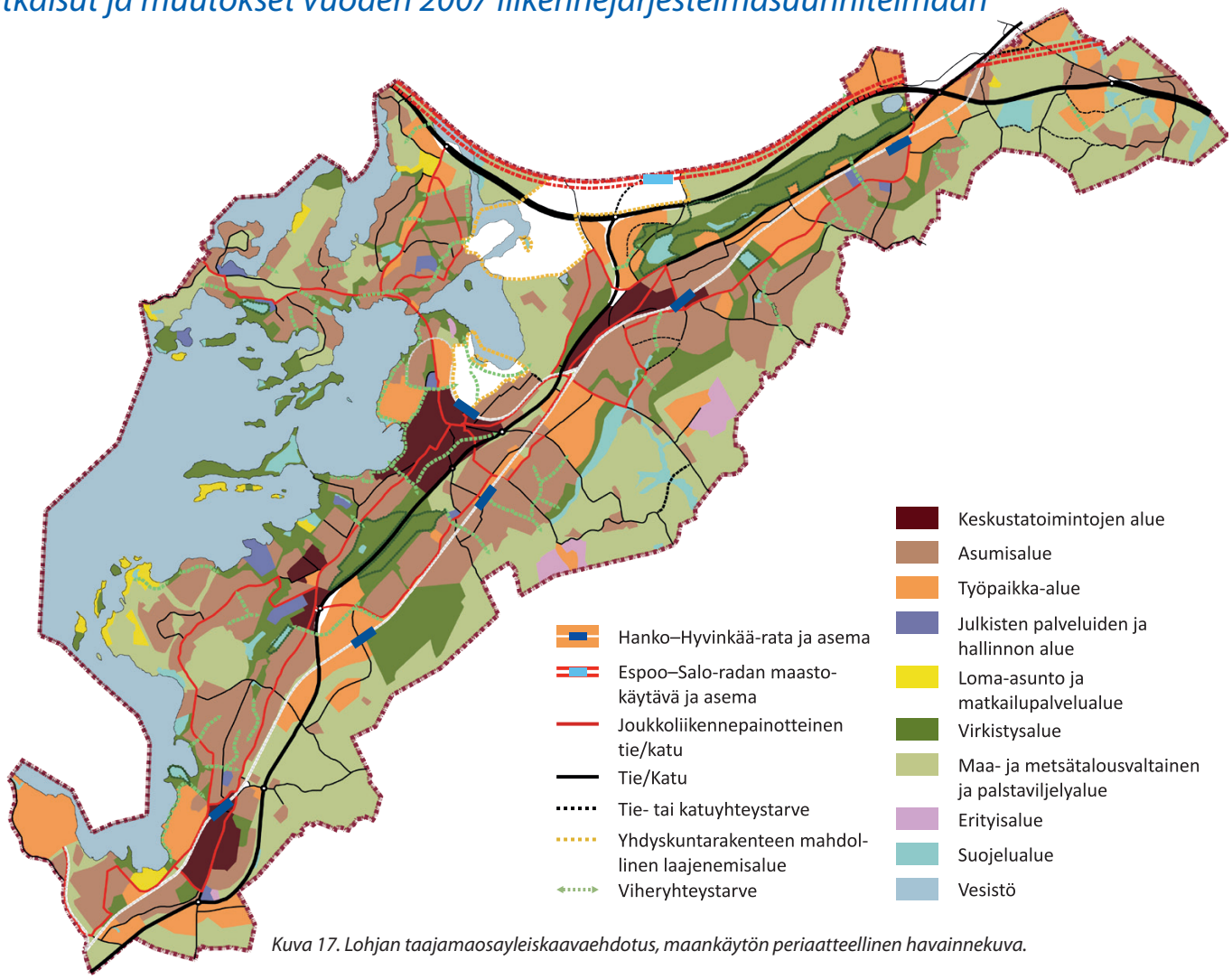
1. Lohjaa kehitetään osana toiminnallista Helsingin metropolialuetta.
2. Vahvistetaan Lohjan keskustan roolia seutukeskuksena.
3. Kaupungin kasvu toteutetaan nauharakennetta eheyttäen ja yhdyskuntarakennetta hajauttamatta.
4. Alakeskusten vetovoimaa ja saavutettavuutta tueta liikennejärjestelmän kehittämistoimilla.
5. Maankäyttö ja liikennejärjestelmä tukevat toisiaan kestävällä tavalla.

3. LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMINEN

3.1 Lohjan liikennejärjestelmän perusratkaisut ja muutokset vuoden 2007 liikennejärjestelmäsuunnitelmaan

Lohjan ulkoiset liikenneyhteydet paranivat merkittävästi vuonna 2008, jolloin koko Turku–Helsinki-väli valmistui moottoritieksi ja Lohjan keskustaajaman sisääntuloyhteydet saivat nykyiset muotonsa. Vuoden 2007 liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetyistä kärkitoimenpiteistä ovat nyt toteutuneet mm. Virkkalan taajamatiejärjestelyt, Karstuntien uusi linjaus sekä kevyen liikenteen verkkoa täydentäviä hankkeita.

Lohjan taajaman osayleiskaavaprosessin yhteydessä on edellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistumisen jälkeen tehty useita selvityksiä. Lohjan yhdyskuntarakenne perustuu nauhataajaman kehittämiseen. Keskusta on Lohjan pääkeskus ja sitä kehitetään Länsi-Uudenmaan seutukeskuksena. Raideliikenne on kaavassa voimakkaammin esillä kuin vuoden 2007 liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laadittaessa. Kaava-alueen yhdyskuntarakenteen pitkän tähtäimen kehittäminen perustuu vahvasti joukkoliikenteen hyödyntämiseen siten, että pääosa uusista asuinalueista sekä kaikki palvelut ovat joko alle kilometrin etäisyydellä suunnitelluista Espoon ja Lohjan välisen taajamajunaliikenteen asemista tai enintään 500 metrin päässä joukkoliikennepainotteisesta tiestä tai kadusta.

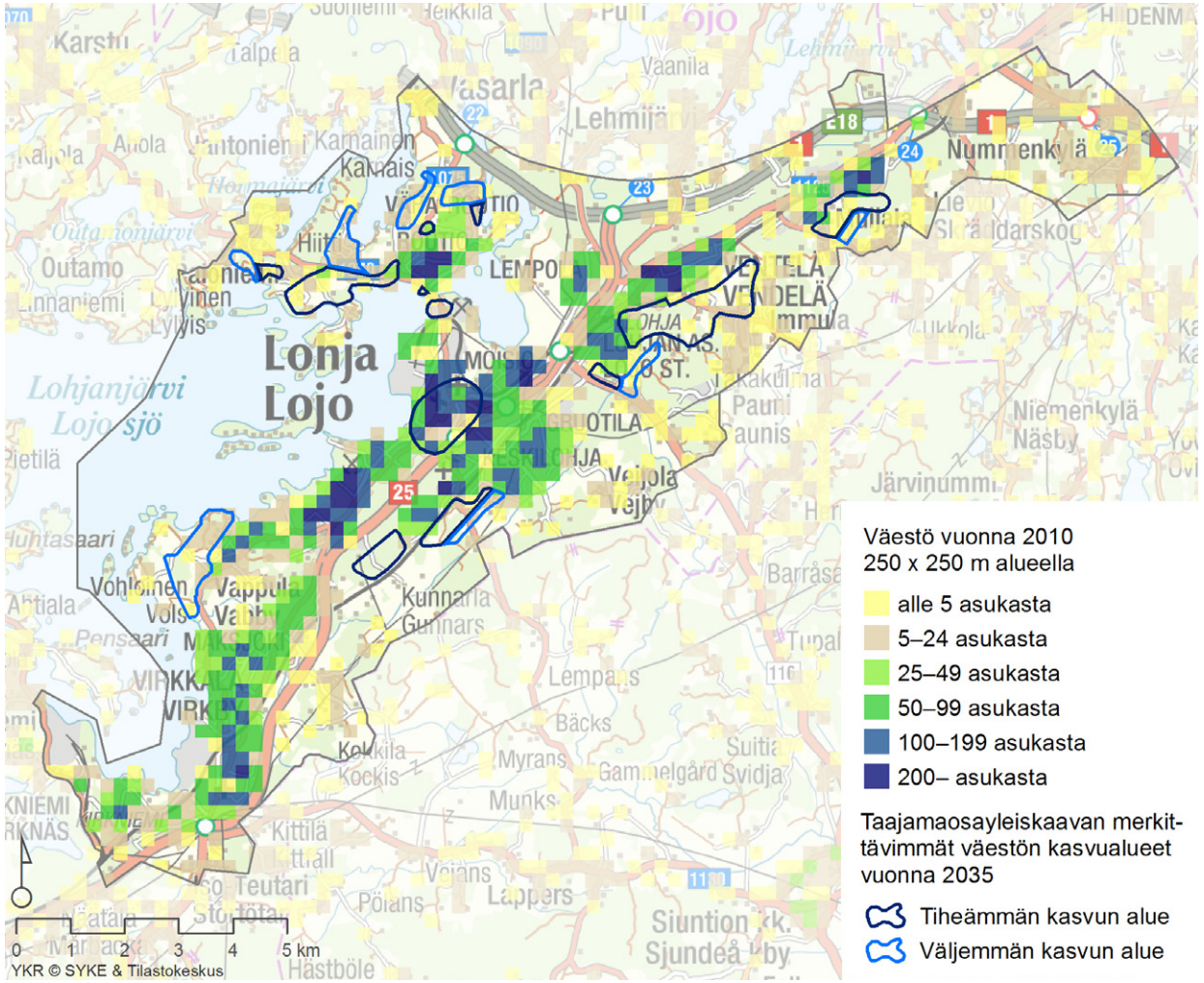


Kuva 17. Lohjan taajamaosayleiskaavaehdotus, maankäytön periaatteellinen havainnekuva.

Lohjan taajamaosayleiskaavan tie- ja katuverkko perustuu pitkälti vuoden 2007 Lohjan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Valtatie 25 on nauhataajaman keskeinen väylä, jota pääkadut täydentävät. Uusia kokoojakatuja toteutetaan maankäytön kasvun mukaisesti.

Liikennejärjestelmän kehittämistoimin varmistetaan monipuoliset liikkumisvaihtoehdot. Nauhataajaman kehittyvät alakeskukset ovat Virkkala, Tynninharju ja Lempola-Ventelä. Alakeskuksissa on monipuoliset julkiset ja yksityiset palvelut, jotka ovat helposti saavutettavissa niin jalan kuin pyörällä.

Kuvassa 18 on esitetty Lohjan keskustaajaman osayleiskaavan mukaiset merkittävimmät väestön kasvualueet vuoteen 2035 mennessä. Kokonaisuutena keskustaajama-alueen väestön on arvioitu kasvavan noin 50 prosenttia nykyisestä vuoteen 2035 mennessä. On huomattava, että monilla vanhoilla alueilla väestömäärä voi myös hieman pienentyä johtuen asumisväljyyden kasvusta.



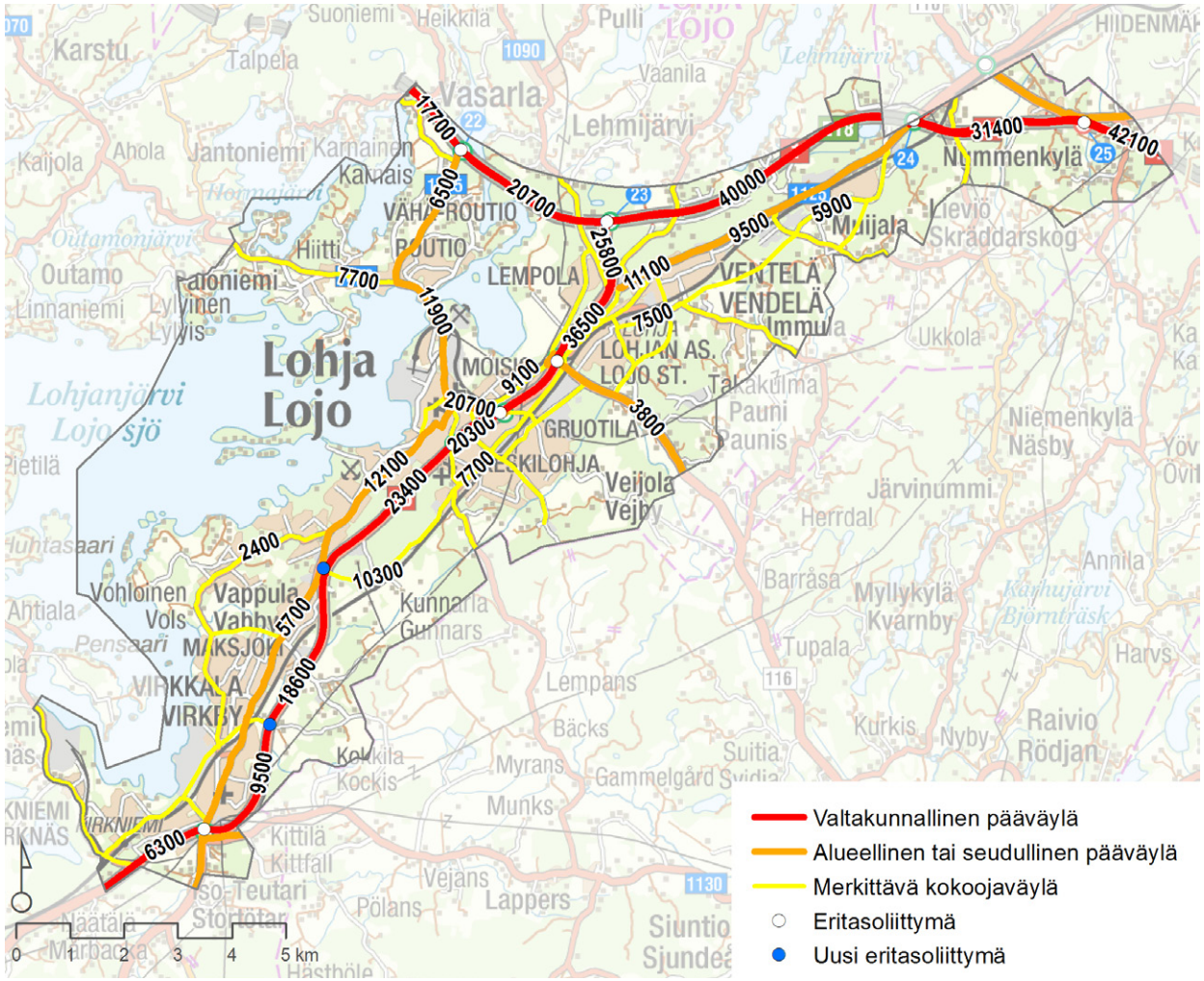
Kuva 18. Lohjan keskustaajaman osayleiskaavan mukaiset merkittävimmät väestön kasvualueet vuoteen 2035 mennessä.

3.2 Liikenne-ennusteet

Helsingin seudun liikenteen (HSL) uusilla HELMET-liikennemalleilla on laadittu liikenne-ennuste vuodelle 2035 osayleiskaavaehdotuksen mukaiselle liikenneverkolle.

Liikenne-ennusteet laadittiin aikaisemmin tehdyn Lohjan keskustan osayleiskaavan liikenneselvityksen yhteydessä tehdyn ennusteen pohjalta. Maankäyttötiedot päivitettiin vastaamaan osayleiskaavaehdotuksen maankäyttöä. Korjatuilla maankäyttötiedoilla laskettiin uudet liikenne-ennusteet HSL:n HELMET-liikennemalleilla, jotka kattavat HSL:n työssäkäyntialueen. Uudessa liikenne-ennusteessa korjattiin Lempolan alueen kaupan suuryksikön tuotoksia matkatuotoskäsikirjan mukaan. Liikenneverkkoa täydennettiin ja korjattiin vastaamaan suunniteltuja toimenpiteitä. Verkon koodausta tarkennettiin Lohjan alueella siten, että sijoittelut saatiin käyttäytymään loogisesti.

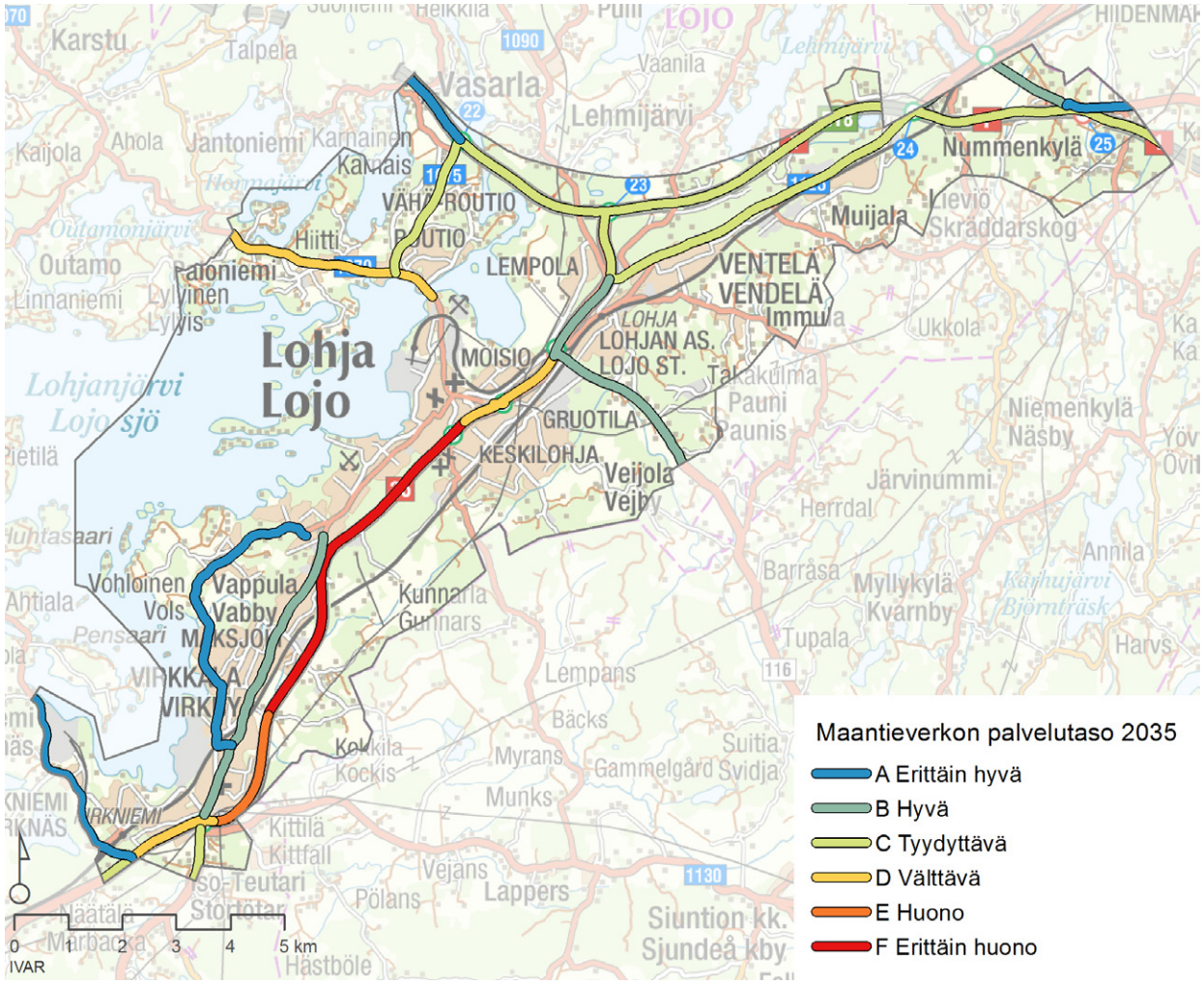
Vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta liikenne-ennusteet perustuvat Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan yhteydessä tehtyyn kaupan palveluverkon mitoittamiseen ja vaikutusten arviointiin, jonka laskennalliseen mitoituksen mukaan Tynninharjulla on 53 000 kerrosneliömetriä ja Lempolassa 52 000 kerrosneliömetriä. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan enimmäismitoitus on molemmissa kohteissa 75 000 kerrosneliömetriä. Lohjan kaupan suuryksiköiden kasvu kohdistuisi pääasiassa tilaa vievään kauppaan. Kaupan synnyttämiä matkoja voidaan arvioida karkeasti kokemusperäisesti kaupan neliöiden mukaan, mutta kaupan luonne ja sijainti vaikuttavat toki asiaan.



Kuva 19. HELMET-liikennemallin mukainen ennuste liikennemääristä taajamaosayleiskaavan mukaisella tieverkolla vuonna 2035.

Mikäli Tynninharjun ja Lempolan kaupan suuryksiköt kasvaisivat enimmäismitoituksen mahdollistamaan 75 000 neliöön, niin uutta liiketilaa tulisi aikaisempien lisäksi vielä 22 000–23 000 neliötä suuryksikköä kohden. Tämä puolestaan tietäisi vielä kaupan suuryksikköä kohden 2 200 kahdensuuntaista henkilöautomatkaa enemmän kuin mitä kuvan 19 liikenne-ennusteessa on esitetty. Nämä liikennevirrat kulkisivat pääasiassa suuryksikköjen läheisten Tynninharjun liittymän ja Lempolan kiertoliittymän kautta. Lempolan kiertoliittymän kautta kulkeva liikennemäärä kasvaisi vuoden 2035 perusennusteen mukaisesta noin 40 000 autosta vuorokaudessa noin 43 000:een. Tämä puolestaan veisi kaksikaistaisen Lempolan kiertoliittymän kapasiteetin, joka on 40 000–50 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, äärirajoilleen. Valtatiellä 25 sijaitsevan Tynninharjun liittymän toimivuus on jo nykyisin huono ja sillä on välitön parantamistarve. Tynninharjun kaupan suuryksikön kasvu tekee Tynninharjun eritasoliittymän toteuttamisen entistä kiireellisemmäksi.

Kuvassa 20 on esitetty nykyisen maantieverkon palvelutaso linjaosuuksittain vuoden 2035 liikenne-ennusteen mukaisilla liikennemäärillä. Liikenne ruuhkautuu pahoin valtatiellä 25 Lohjan keskustan ja Virkkalan välillä.



Kuva 20. Maantieverkon HELMET-liikennemallin ennusteen mukainen palvelutaso vuonna 2035 nykyverkolla.

3.3 Rataverkon kehittäminen

Lohjan taajamarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisessä merkittävä ratkaisu on Espoo–Vihti–Lohja-taajamaradan ja sen taajamajunaliikenteen toteuttaminen. Toteutumisen aikataulusta ei ole tällä hetkellä varmuutta. Linja-autoliikenne muodostaa Lohjan joukkoliikenteen perusratkaisun lähitulevaisuudessa, mutta vuoden 2035 tilanteessa varaudutaan myös Espoo–Lohja-taajamaradan liikenteeseen ja sen edellyttämiin liikennejärjestelyihin.

Maankäytön kehittämisessä luodaan valmiuksia riittävään väestöpohjaan asemien ympäristössä siten, että myös taajamajunaliikenteen toteuttamiselle luodaan realistiset valmiudet vuoteen 2035 mennessä. Pitkällä aikavälillä varaudutaan myös Lohjan kautta kulkevaan Helsinki–Turku-raideyhteyteen siten, että Lohjalla sijaitsee asema Lempolassa. Maankäytön suunnittelussa osoitetaan tilavaraus Helsinki–Turku-ratalinjan maastokäytävälle.

Taajamajunaliikenne käyttää tulevaisuudessa nykyistä Hanko–Hyvinkää-rataa. Taajamaradalle on varattu asemapaikat Muijalaan, Perttilään ja keskustaan Väinämöisenkadulle. Näille asemille on laadittu tilanvaraussuunnitelmat ja tehty alustavat yleissuunnitelmat. Pitkän tähtäimen ohjeellisina varauksina on huomioitu asemapaikat myös Keski-Lohjalla, Tynninharjulla ja Virkkalassa.

Hanko–Hyvinkää-rataosan sähköistäminen on tarpeen sekä tavara- että henkilöliikenteen näkökulmasta. Turvallisuuden parantamiseksi poistetaan tasoristeyksiä. Hyvinkää–Hanko-rataosan sähköistäminen sisältyy Kataisen hallituksen liikennepoliittisen selonteon vuosien 2016–2022 liikenneverkon kehittämisohjelmaan. Vuoden 2013 aikana valmistuu rataosan Hanko–Hyvinkää sähköistyksen ratasuunnitelma, jossa määritellään hankkeeseen sisältyvät toimenpiteet.

3.4 Tie- ja katuverkon kehittäminen

Valtatiet 1 ja 25 muodostavat perustan Lohjan liikenneverkolle siihen saakka, kunnes rataverkkoa aletaan kehittämään voimallisesti. Nämä valtakunnalliset pääväylät välittävät alueen läpiajoliikennettä, Lohjan keskustaajamaan päättyvää ulkoista liikennettä sekä myös keskustaajaman alakeskusten välistä liikennettä. Lohjan taajama-alueen väylät on tässä luokiteltu kolmeen toiminnalliseen luokkaan (kuva 21):

- Valtakunnalliset pääväylät
- Alueelliset ja seudulliset pääväylät
- Merkittävät kokoojaväylät

Alueelliset pääväylät välittävät pääasiassa Lohjan taajama-osien välistä liikennettä ja seudulliset pääväylät ovat yhteyksiä naapurikuntiin. Muut kuvassa 21 esitetyt väylät on nimetty merkittäviksi kokoojaväyliksi ja ne välittävät alueen sisäistä liikennettä ja välittävät alueelta syntyvän liikenteen korkealuokkaisemmille väylille.

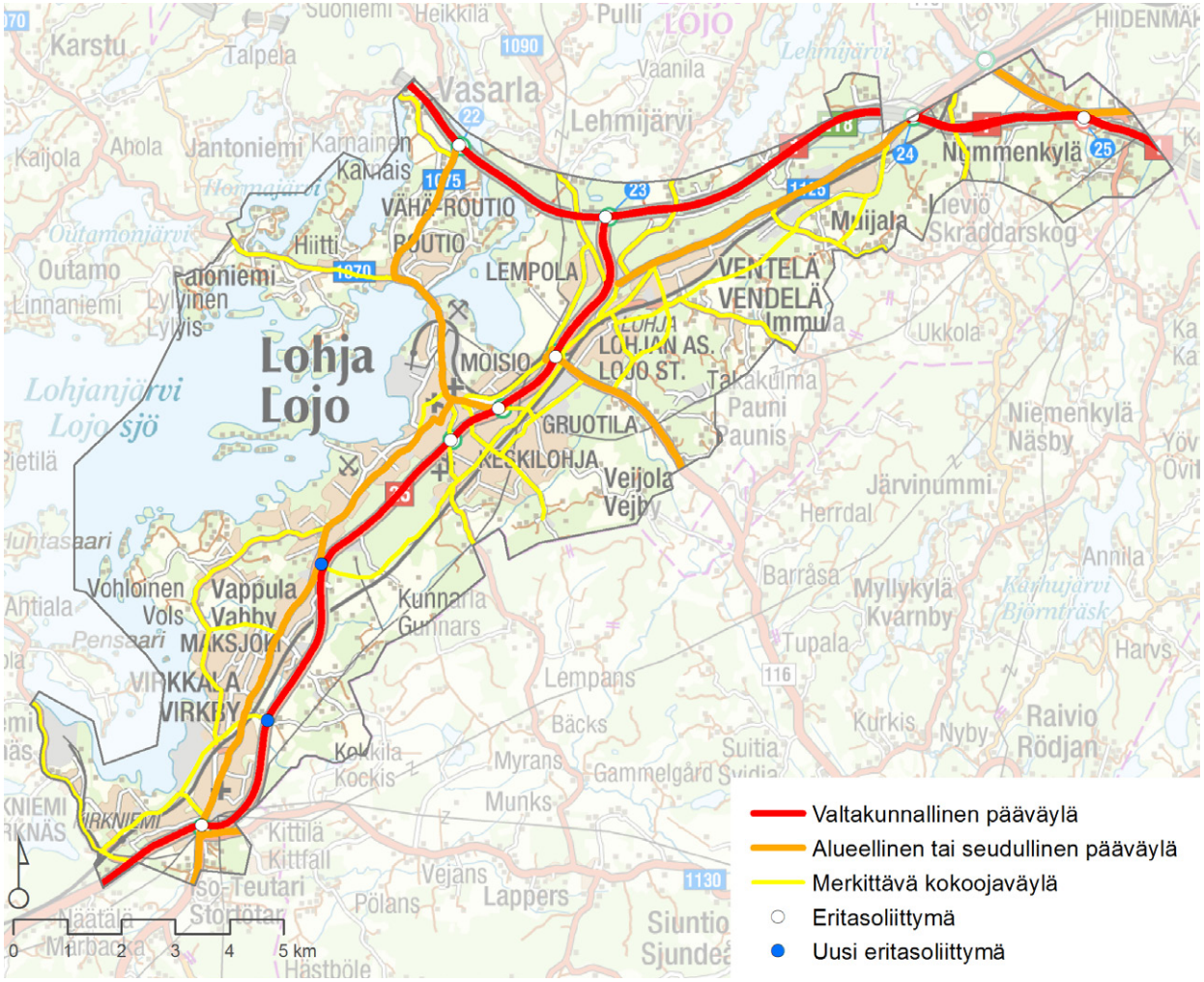
Lohjan taajamaosayleiskaava-alueella on maankäytön ja liikenteen kasvun johdosta tarpeen kehittää tie- ja katuverkkoa monissa kohdin. Seuraavassa on käyty keskeiset tarpeet vuoden 2035 tilanteessa läpi perusteluineen.

Valtatien 25 kehittämisratkaisuissa on lähtökohtana Uudenmaan ELY-keskuksen vuonna 2011 laatima valtatien 25 kehittämisselvitys välille Hanko–Mäntsälä. Siinä käytettiin lähestymistapana neliporrastarkastelua ja keskeisenä tavoitteena oli pitkän aikavälin tavoitetilan määrittelyn ohella sovittaa yhteen aiemmin laaditut suunnitelmat ja maankäytön kehittyminen. Lohjan taajaman kohdalla valtatien kehittämistoimenpiteet tulevat tarpeelliseksi sujuvuuden

ja turvallisuuden varmistamiseksi. Lisäksi ympäristönäkökulmat ja maankäytön kehittyminen vaikuttavat hankkeiden ajoitukseen.

Valtatien 25 kehittämisessä kiireellisimpinä toimenpiteinä ovat meluntorjunnan tehostaminen, liityntäpysäköintipaikkojen lisääminen, Tynninharjun eritasoliittymän rakentaminen, Braskin liittymän kanavointi sekä kevyen liikenteen alikulkukäytävien rakentaminen Nummenkyläntien ja Myllylammen liittymiin. Myöhemmistä toimenpiteistä valtatiellä 25 merkittävimmät ovat toisen ajoradan rakentaminen ensiksi Tynninharjusta Suurlohjankadulle ja sitten välille Virkkala–Tynninharju sekä myöhemmin Muijalasta Nummelaan. Nämä valtatiehankkeet sisältävät myös pohjaveden suojaustoimenpiteitä, liittymäjärjestelyjen kehittämistä sekä monia muita toimenpiteitä valtatien standardin parantamiseksi nykyistä tasalaatuisemmaksi.

Lohjan alakeskusten välinen liikenne ohjataan ensisijaisesti pääväylille. Taajamanauhan kasvaessa valtatien 25 varrella luodaan sille jatkuva maankäytön edellyttämä rinnakkaiskatuverkko, jolta on sujuvat yhteydet valtatielle. Tähän periaatteeseen liittyy Gunnarlankadun jatkaminen Tynninharjun eritasoliittymään saakka. Maankäytön kasvun edellyttämiin uusiin katuyhteyksiin liittyy myös Lohjanharjuntielle (maantie 1125) osoitettavat selkeät rinnakkaiskadut. Jatkuva rinnakkaisyhteys muodostetaan maankäytön kasvaessa Ventelän ja Perttilän alueella Lohjanharjuntien kaakkoispuolelle Suitilantielle (maantie 116) saakka. Tämän toteuttava keskeinen uusi yhteys on Muijalannummentien jatke Immulantielle ja edelleen Munkkaantielle saakka.



Kuva 21. Lohjan tie- ja katuverkon toiminnallinen luokitus vuonna 2035.

Lohjanharjuntien (maantie 1125) liikenteellinen luonne on muuttunut valtatien 1 moottoritieksi rakentamisen myötä ja pitkämatkaisen liikenteen siirryttyä pois väylältä. Lohjanharjuntie voidaan saneerata liikenteellisesti ja taajamakuvallisesti paremmin nykyiseen liikennetilanteeseen sopivaksi. Jatkossa rinnakkaiskatujen kehittäminen varmistaa Lohjanharjuntien nykyisen poikkileikkauksen riittävyyden myös maankäytön kasvaessa. Lohjanharjuntien keskeisiin solmupisteisiin toteutetaan kiertoliittymät.

Virkkalan asemanseudun, Virkkalantien ja Virkkalan pohjoisen eritasoliittymäalueen tiejärjestelyt toteutetaan turvallisella ja sujuvalla tavalla siten, että pitkämatkainen ja Lohjan alakeskusten välinen liikenne ohjautuu käyttämään Virkkalan pohjoisen eritasoliittymän kautta valtatietä 25. Tasoristeykset Maksjoentieltä ja Tynninharjuntieltä poistetaan toteuttamalla eritasojärjestelyjä. Rinnakkaistiejaksolle Virkkalantie–Maksjoentie–Ojamonharjuntie toteutetaan sellaisia toimenpiteitä, että tälle pääväylälle on luontevaa 30–40 km/n nopeustaso niissä kohdin, jossa väylän välittömässä läheisyydessä on runsaasti maankäyttöä ja tietä ylittävää kevyttä liikennettä. Radan varteen toteutetaan uusi sujuva yhteys Tynniharjuntieltä Kirkniementielle.

Suurin osa uusista kokoojaväylistä perustuu uusien asumiseen kaavoitettavien alueiden ja työpaikka-alueiden laajenemisen mukana tuomiin liikennetarpeisiin. Neliporrasperiaatteen mukaisesti pyritään nykyisen verkoston kapasiteetti hyödyntämään maksimaalisesti ennen uusien väylien rakentamista. Taajamaosayleiskaavassa on osoitettu Vappulantien ja Maksjoentien yhdistävä uusi kokoojakatu, Niemenhaantie. Sen tarpeellisuuteen tulee kuitenkin suhtautua kriittisesti, koska sen välittömään läheisyyteen ei ole osoitettu juurikaan uutta maankäyttöä. Myöskään Lohjan keskustaajama-alueen koillisosaan, Nummenkylään, ei ole osoitettu uusia merkittäviä kokoojaväyliä, koska maankäytön kasvua ei ole juurikaan tulossa ennen vuotta 2035.

Lohjan keskustan liikenneverkkoa ollaan keskustan osayleiskaavan mukaan kehittämässä siten, että siinä otetaan tasapuolisesti huomioon kaikki liikennemuodot. Keskustan liikenneverkon keskeisiä kehittämistoimia ovat:

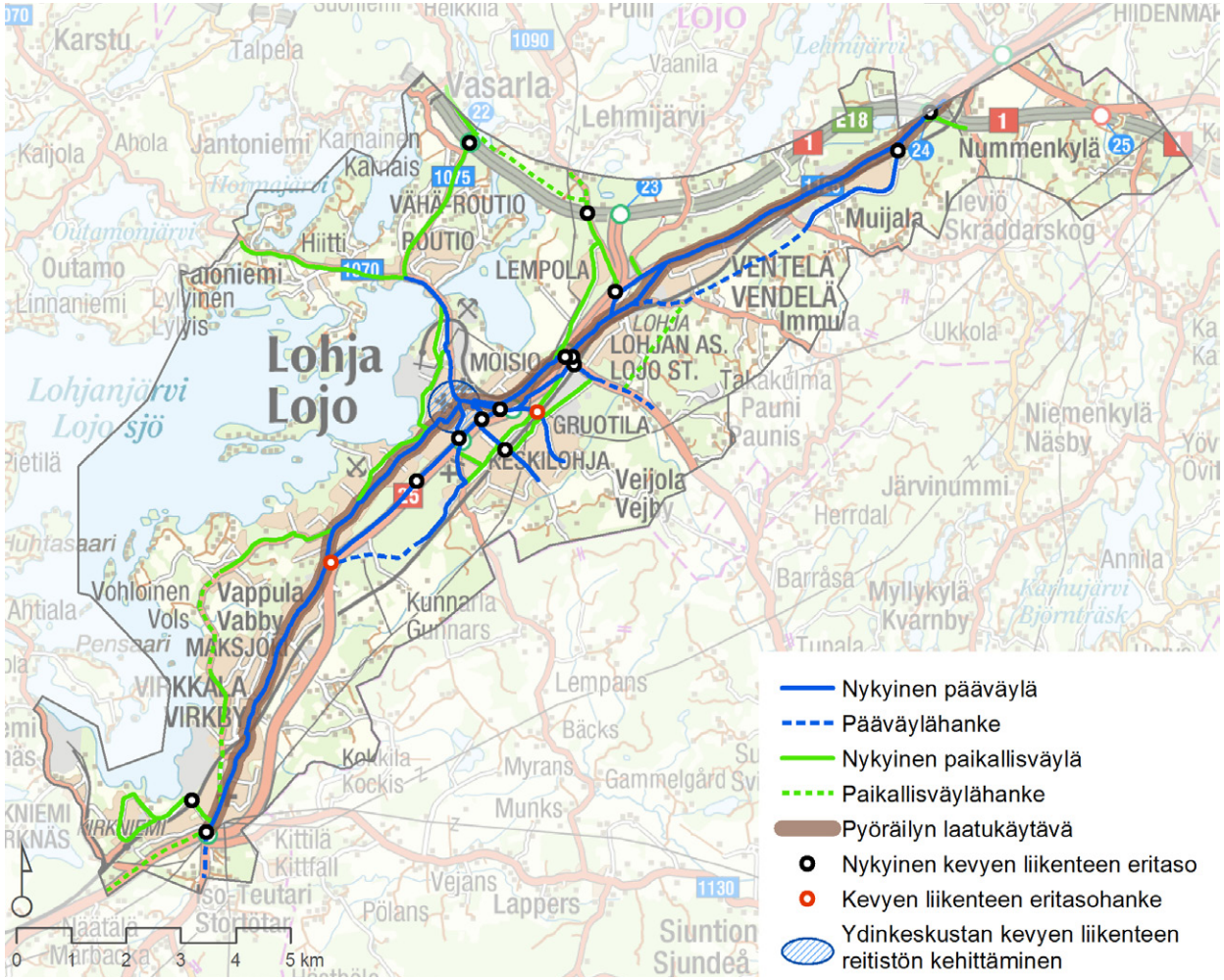
- katuverkon hierarkiaa täsmennetään vastaamaan liikenteellistä merkitystä, mikä merkitsee katutilojen uudelleenjärjestelyjä ja ajonopeuksien alentamisia
- keskustan katuja muutetaan kävely- tai kävelypainotteisiksi kaduiksi
- Pappilanpellon ja Moision alueen rakentuessa tarvitaan ydinkeskustasta kokoojakatuyhteys radan pohjoispuolelle
- pyöräilyn olosuhteita kehitetään selkiyttämällä keskustan läpi johtavaa pyöräilyn pääverkkoa
- joukkoliikenteen linjastot sovitetaan kävelypainotteisiin ratkaisuihin
- varaudutaan taajamaliikenneradan aseman toteuttamisen vaatimiin järjestelyihin
- autojen pysäköintiä keskitetään pysäköintilaitoksiin.

3.5 Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen

Lohjan kevyen liikenteen väylästö keskustan suuntaan on nykyisin kattava Muijalan, Virkkalan ja Roution suunnasta aivan ydinkeskustan tuntumaan asti. Suurimmat puutteet ovat väyläverkoston jatkuvuudessa saavuttaessa keskustan kauppakatujaksoille. Ongelman muodostavat kapeat katutilat ja liikehuoneistot, jotka ovat pakottaneet kapeisiin kevyen liikenteen ratkaisuihin ja kadunvarsipysäköintiin siten, että pysäköinti vie tilaa jalankululta ja pyöräilyltä. Tilanpuutteen takia väyläverkoston laajentaminen Lohjan ydinkeskustassa on haastavaa, mutta yhtenä vaihtoehtona voisi olla maltillinen kadunvarsipysäköintipaikkojen korvaaminen kevyen liikenteen väylillä tai kevyempänä ratkaisuna pyöräkaistojen erottaminen ajoratamaalauksin. Ongelmat koskevat erityisesti Kauppakatua, Koulukatua ja Suurlohjankatua, joiden alueelta tulisi laatia erillinen jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantamissuunnitelma.

Pyöräilyn suosiota voidaan lisätä, kun arkimatkat ovat käytännöllisiä ja helppoa tehdä pyörällä. Olosuhteet on luotava sellaisiksi, että asukkaat kokevat pyöräilyn sujuvaksi, mukavaksi, turvalliseksi ja nopeaksi matkantekotavaksi. Kävelyn suosioon pätevät pääosin samat vaatimukset, mutta miellyttävä ympäristö korostuu entisestään. Keskeiset keinot Lohjan taajama-alueen kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi ovat:

- houkuttelevan jalankulkuympäristön rakentaminen ja autoliikenteen rauhoittaminen
- pyöräilyreittien laatutason parantaminen, epäjatkuvuuskohtien poistaminen ja puuttuvien linkkien rakentaminen
- kunnollisen pyöräpysäköinnin rakentaminen
- jalkakäytävien ja pyöräteiden hyvä kunnossapito.



Kuva 22. Lohjan pyöräilyn pääverkko ja laatukäytävät.

Houkutteleva jalankulkuympäristö on hyvän taajaman ja kaupungin tunnusmerkki, jopa imago- ja vetovoimatekijä. Potentiaalia kävelyn lisäämiseen on eri puolilla Lohjan taajama-aluetta, mutta ensi vaiheessa painopisteeksi nostetaan alue, joilla kävelyn kasvupotentiaali on suurin eli Lohjan keskustan jalankulkuvyöhyke. Jalankulun asemaa vahvistetaan kävelypainotteisilla alueilla, rauhoittamalla autoliikennettä ja priorisoimalla jalankulkijoiden kadunylityksiä.

Pyöräilyolosuhteiden kehittämisessä painopiste siirretään määrästä laatuun. Pyöräilyn vanhentunutta infrastruktuuria parannetaan pienillä, nopeasti toteutettavilla toimenpiteillä. Pyörä tulee nähdä ajoneuvona, jolle luodaan loogiset, sujuvat ja turvalliset liikennejärjestelyt. Edullisia ja tehokkaita toimenpiteitä ovat esimerkiksi autoliikenteen rauhoittaminen pyöräilyreittinä toimivilla kaduilla. Monet alikulkukäytävät ovat ongelmallisia turvallisuuden, sujuvuuden tai esteettömyyden näkökulmasta.

Pyöräilyn roolin vahvistamiseksi tulee pyöräilyn pääreittien tasoa nostaa. Tässä suunnitelmassa esitetään Lohjan pääpyöräverkko (kuva 22). Tavoitteena on ennen kaikkea verkollinen ja kattava väylästö, jossa on hyvät yhteydet joka ilmansuunnasta keskustaan, keskustan läpi, kouluille sekä muille kevyttä liikennettä houkutteleville kohteille kuten liikunta- ja harrastuspaikoille. Merkittävimmät työmatkapyöräilyn väylät kehitetään laatukäytäviksi, joilla tavoitteena on viivytysten minimointi. Ensimmäiseksi pyöräilyn laatukäytäväksi kehitetään kuvassa 22 esitetty reitti Virkkala–keskusta–Muijala, joka osoitetaan myös selkeästi maastoon. On huomattava, että väylien tavoitetaso voi olla erilainen eri taajamavyöhykkeillä. Perusratkaisuja ovat riittävä leveys, jalankulun ja pyöräilyn erottaminen vilkkaimmilla osuuksilla sekä risteysjärjestelyt pyöräilyn mukavuuden ja turvallisuuden ehdoilla.

Kiireellisimmät puuttuvat pyöräilyverkon osuudet ja kevyen liikenteen väylät on esitetty toimenpideohjelmassa. Ydinkeskustan ulkopuolella suurimmat kevyen liikenteen väyläverkoston kehittämistarpeet kohdentuvat merkittävimpiin maankäytön laajenemisalueisiin. Uusilla alueilla hyvien ja houkuttelevien jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden luominen on keskeinen suunnitteluperiaate. Katuhankkeiden yhteydessä kevyen liikenteen reitistöä tulee laajentaa Muijalasta Perttilän ohi Immulantielle ja Gunnarlasta Tynninharjun liittymään, jolloin valtatien 25 eteläpuolelle syntyy yhtenäinen pyöräilyn pääreitti. Pääverkon muita keskeisiä kehittämistarpeita ovat Vappulantien yhtenäisen väylä rakentaminen ja Inkoontien väylän jatkaminen.

Jalkakäytävien ja pyöräteiden kunto on monin paikoin vaarallisen huono. Kevyen liikenteen väylien päällystysmääriä on lisättävä väylien kunnon säilyttävälle tasolle. Hankintatoimintaa on kehitettävä siten, että hoito- ja ylläpitourakoiden yhteydessä voidaan toteuttaa nykyistä enemmän ja joustavammin pieniä kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteitä silloin, kun se on kokonaisuuden kannalta edullista.

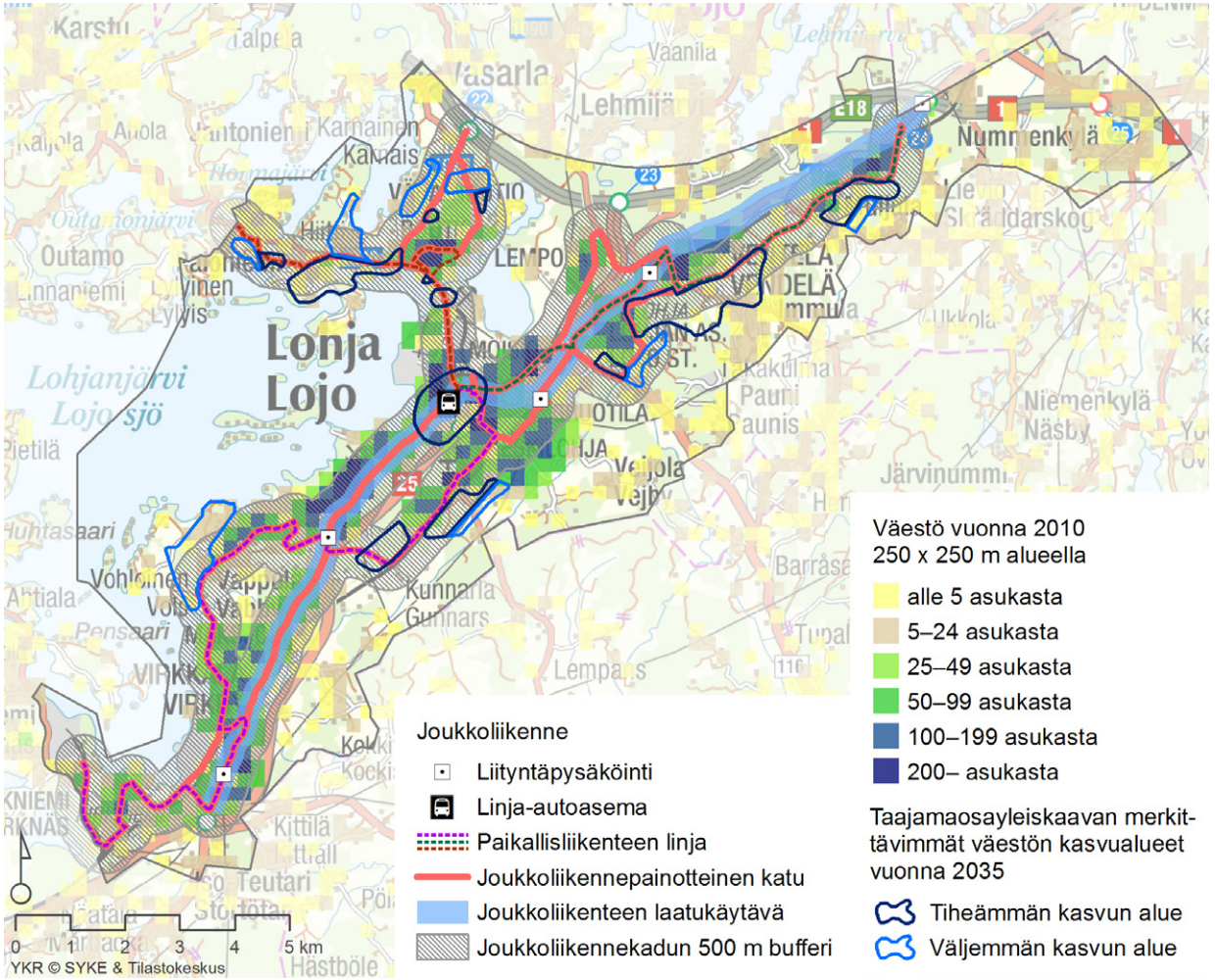
Kävelyn ja pyöräilyn arvostusta ja motivointia on myös lisättävä. Asenteisiin vaikutetaan liikkumisen ohjauksen keinoin sekä kehittämällä kävelyn ja pyöräilyn välineitä, varusteita ja palveluita. Kävely ja pyöräily nostetaan sekä liikennepolitiikassa että käytännön toimissa selvästi nykyistä vahvemmin esille muiden liikennemuotojen rinnalle. Kävelyn ja pyöräilyn markkinointi, houkuttelevan imagon luominen ja erilaiset kampanjat ovat keinoja havahduttaa muutokseen. Jatkossa kestävän liikkumisen näkökulma nostetaan liikenneturvallisuussuunnitelmissa entistä vahvemmin esille liikenneturvallisuuden rinnalle.

3.6 Joukkoliikenteen kehittäminen

Lohjan taajamarakenne tulee jatkossakin säilymään nauhamaisena, minkä vuoksi joukkoliikenteen edellytykset säilyvät hyvinä. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden säilyttäminen aluksi nykyisellään ja myöhemmin sen roolin vahvistaminen edellyttää joukkoliikenteen tehostamista ja tarjonnan laajentamista nykyisestä. Kuvassa 23 näkyy nykyisen maankäytön ja asutuksen kasvualueiden sijoittuminen suhteessa joukkoliikennepainotteisiin katuihin. Osayleiskaavan mukainen tehokas maankäytön kasvu sijoittuu kokonaisuudessaan joukkoliikennekatujen välittömään läheisyyteen. Uudisalueilla on tärkeää varmistaa jalankulun ja pyöräilyn liityntäyhteydet linja-autopysäkeille.

Linja-autoliikenne muodostaa Lohjan joukkoliikenteen perusratkaisun lähitulevaisuudessa, mutta vuoden 2035 tilanteessa varaudutaan myös Espoo–Lohja-taajamaradan liikenteeseen ja sen edellyttämiin liikennejärjestelyihin. Uudenmaan ELY-keskus on tällä hetkellä alueella joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen. ELY-keskus on vuoden 2012 alussa vahvistanut vuoden 2016 loppuun saakka ulottuvat tavoitteelliset palvelutasot toimialueellaan. Osa siirtymäajan sopimuksista päättyy jo vuonna 2014.

Reitti Virkkala–Lohja–Muijala–Helsinki muodostaa jatkossakin linja-autoliikenteen rungon ja sille on asetettu tavoitteeksi korkein palvelutasoluokka eli kilpailutaso, mikä vaatii pientä lisäystä viikonlopputarjontaan. Tätä yhteyttä kehitetään kokonaisvaltaisesti joukkoliikenteen laatukäytävänä siten, että joukkoliikenne voidaan kokea tasavertaiseksi vaihtoehdoksi henkilöautoilun kanssa. Keskeinen parantamistarve laatukäytävässä kohdistuu liityntäpysäköintipaikkojen lisäämiseen, pysäkkien tason nostami-



Kuva 23. Lohjan keskustaajaman osayleiskaavaehdotuksessa esitetyt joukkoliikennepainotteiset kadut sekä 500 metrin etäisyysvyöhyke niiden varsilla.

seen ja informaatioon reiteistä ja aikatauluista. Liityntäpysäköintipaikkoja on nykyisin kysyntään nähden niukasti. Kehittämiskohteet on esitetty kuvassa 23 ja ne sijaitsevat Virkkalassa, Tynninharjulla, Gruotilassa, Perttilässä (Mäntynummentie) ja Muijalassa.

Myös muiden nykyisten joukkoliikenneyhteyksien suhteellisen pienillä liikenteen järjestelyillä saavutetaan nykyistä palvelutasoa korkeampi luokka. Vappulan ja Lohjan keskustan sekä Roution ja Lohjan keskustan väliselle joukkoliikenteelle on asetettu tavoitteeksi ns. keskitaso.

Taajamaosayleiskaavaehdotuksessa on osoitettu kaupungin sisäistä paikallisliikennettä joukkoliikennejärjestelyjä tukemaan ns. joukkoliikennepainotteiset kadut. Niillä tapahtuva liikenne täydentää nykyisiä seutuliikenteen reittejä.

Joukkoliikenteen suosioon ja bussitarjonnan lisäämisedellytyksiin vaikuttaa oleellisesti se, miten hyvin asutus sijoittuu bussireittien varsille ja minkälaisen vuorotarjonnan potentiaalinen käyttäjämäärä mahdollistaa. Kuvassa 23 on esitetty joukkoliikennepainotteisen kadun 500 metrin etäisyysvyöhyke, joka kuvaa aluetta, jolle joukkoliikenteeseen tukeutuva maankäyttö tulisi sijoittaa. Vyöhykkeen reunalta on jo melko pitkä etäisyys ja suuremman käyttäjämäärän saaminen edellyttäisikin asutuksen sijoittamista vain 400 metrin etäisyydelle pysäkeiltä.

Uudet katuyhteydet mahdollistavat paikallisliikenteen vuorotarjonnan laajentamisen maankäytön kasvualueilla. Gunnarlankadulla on suuri merkitys valtatien 25 itäpuolisten alueiden joukkoliikenteen kehittämiselle. Samoin vaikuttaa jatkuvan rinnakkaiskadun toteuttaminen Ventelä–Perttilä–Muijalan alueella.

Paikallisliikenteen kehittämisessä tulee pyrkiä ratkaisuihin, joilla tarjotaan joukkoliikenteen käyttäjille houkutteleva vuorotarjonta. Taajaman sisäinen joukkoliikenne keskitetään muutamalle keskeiselle katuyhteydelle, jotta saadaan aikaan riittävä vuorotarjonta ja siten houkutteleva palvelutaso. Ratkaisuksi esitetään taajaman eri osista linja-autoasemalle lähtevää kolmea paikallisliikenteen syöttölinjaa, jotka käyttävät joukkoliikennepainotteisia katuja:

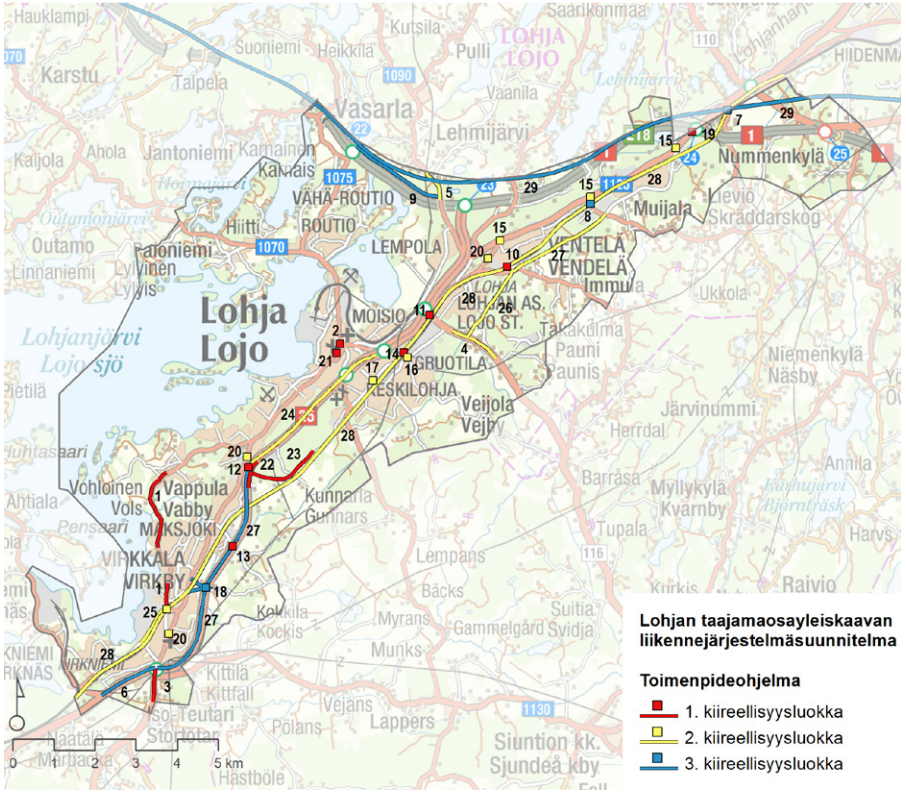
- etelätaajaman reitti alkaa Kirkniemestä ja kulkee Virkkalan solmupisteen, Vappulan, Tynninharjun solmupisteen sekä Gunnarlan ja Keskilohjan kautta linja-autoasemalle
- länsitaajaman reitti alkaa Paloniemestä ja tulee Roution kautta keskustaan
- pohjoistaajaman reitti lähtee Muijalan solmupisteestä ja kulkee Perttilän solmupisteen kautta sekä Moision aluetta sivuten linja-autoasemalle.

Nämä paikallisliikenteen linjat käyttävät joukkoliikennepainotteisia katuja ja niillä on solmupisteissä ja linja-autoasemalla liityntä seutuliikenteeseen. Paikallisliikenteen linjat elävät maankäytön ja taajan maarakenteen kasvun mukaisesti siten, että palvelut etenevät uusille alueille välittömästi niitä käyttöön otettaessa. Osa taajamaosayleiskaavan joukkoliikennepainotteisista kaduista jää palveluliikenteen käyttöön. Kaikki linjat päättyvät linja-autoasemalle, josta lähtee tiheästi busseja Helsingin suuntaan ja on vaihtoyhteys toisille paikallisliikenteen linjoille. Paikallisliikenteen linjasto muotoutuu edellä kuvattuun tasoon vähitellen asutuksen kasvun ja uusien katuyhteyksien rakentamisen myötä.

Joukkoliikenteen suosioon ja sitä kautta myös bussiliikenteen lisäämisedellytyksiin vaikuttaa oleellisesti myös joukkoliikenteen yhtenäisen lippujärjestelmän kehittyminen nykyisten useiden ratkaisujen (kaupunkilippu, seutulippu ja työmatkalippu) sijaan.

4. TOIMENPIDEOHJELMA

Toimenpideohjelmassa (taulukko 2 ja kuva 24) on esitetty Lohjan liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta merkittävimmät hankkeet sekä niiden kustannusarviot kiireellisyysluokittain. Hankkeita on ryhmitelty teemoittain. Tässä yhteydessä ei ole esitetty pieniä, lähinnä liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Hankkeiden toteuttaminen vaatii yksityiskohtaista jatkosuunnittelua ja useimpien katuverkon hankkeiden ajoitus on käytännössä sidoksissa maankäytön toteutumiseen. Toimenpiteet on ryhmitelty toteuttamisajan mukaan kolmeen kiireellisyysluokkaan. Kiireellisyysluokkaan 1 sijoitetut toimenpiteet tarvitaan akuuttien ongelmien ratkaisemiseksi ja ne pyritään toteuttamaan lähivuosina. Luokan 2 hankkeet liittyvät pääosin maankäytön kasvualueisiin ja kiireellisyysluokan 3 hankkeet maankäytön reservialueisiin. Maankäytön kasvualueiden toteuttamisjärjestys tarkentuu vuonna 2013 laadittavan taajamaosayleiskaavan toteuttamisohjelman myötä.



Kuva 24. Toimenpideohjelman hankkeet.

Taulukko 2. Lohjan taajamaosayleiskaava-alueen liikennejärjestelmän toimenpideohjelma.

Nro	Hankkeen nimi	Toimenpide	Kiir. luokka	Kust. 1000 e
	Kevyen liikenteen pää- ja paikallisverkon hankkeet			
1	Mt 11119, Vappulantien puuttuvat jkp-tiet	Kevyen liikenteen väylä	1	800
2	Lohjan keskustan jkp-tiet ja pyöräpysäköinti	Kevyen liikenteen väylä	1	-
ei kartalla	Pyöräilyn laatukäytävä Virkkala-keskusta-Muijala	Kevyen liikenteen väylän laatutason parantaminen	1-2	-
3	Mt 112 (Inkoontie) väli eritasoliittymä - Virkkalan risti	Kevyen liikenteen väylä	1-2	400
4	Mt 116, Suitiantien jkp-tie	Kevyen liikenteen väylä	2	400
5	Mt 1090, Tuohustien th - Lempola	Kevyen liikenteen väylä	2	300
6	Vt 25, Virkkalan ristiltä Mustion suuntaan jkp-tie	Kevyen liikenteen väylä	3	600
7	Mt 11191, Nummenkylän rt:n eritaso alikulku	Kevyen liikenteen alikulku	3	800
8	Mt 11193, Lieviön rt:n eritaso, alikulku	Kevyen liikenteen alikulku	3	800
9	Ulkoilureitti maanteiden 1075 ja 1090 välillä	Kevyen liikenteen väylä	3	800
	Erilliset liittymäkohteet			
10	Puruskorventien ja rautatien tasoristeys	Alikulkusilta ajoneuvo- ja kevyelle liikenteelle	1	1 800
11	Suitiantien ja Ratakadun liittymä	Kiertoliittymän rakentaminen	1	300
12	Vt 25, Tynninharjun eritasoliittymä	Eritasoliittymän rakentaminen	1	11 400
13	Braskin liittymä	Kanavointi	1	200
14	Gruotilankadun ja rautatien tasoristeys	Pikaparannustoimenpiteet	1	200
14	Gruotilankadun ja rautatien tasoristeys	Alikulkusilta ajoneuvo- ja kevyelle liikenteelle	2	3 000
15	Lohjanharjuntien liittymät (Mäntynummentie, Muijalantie ja Muijalannummentie)	Kiertoliittymän rakentaminen	2	1 200
16	Takasenkadun ja Veijolantien liittymä	Kiertoliittymän rakentaminen	2	400
17	Puistokadun ja Keskilohjantien liittymä	Liittymän parantaminen (esim. kiertoliittymä)	2	400
18	Vt 25, Virkkalan pohjoinen eritasoliittymä ja yhteys Maksjoentielle	Eritasoliittymän rakentaminen	3	6 400
	Joukkoliikenteen tukeminen			
ei kartalla	Vt 25, Virkkala - Nummela, laatukäytävä	Pysäkit, informaatio	1	-
19	Liityntäpysäköinnin kehittäminen: Muijala	Liityntäpysäköinti	1	100
20	Liityntäpysäköinnin kehittäminen: Virkkala, Tynninharju, Perttilä	Liityntäpysäköinti	2	-
ei kartalla	Joukkoliikennepainotteiset kadut	Pysäkit, etuudet	2	-
	Pääteiden ja -katujen parantaminen			
21	Lohjan keskustan liikenneverkon kehittäminen	Katujen parantaminen, kaistajärjestelyjä	1	-
22	Vt 25, Tynninharju	Pohjaveden suojaustoimenpiteet	1	4 600
23	Gunnarlankadun jatkaminen Tynninharjun liittymään	Uusi katuyhteys + jkp-tie	1	1 700
24	Vt 25, tien nelikaistaistaminen välillä Tynninharju - Suurlohjankatu	Toinen ajorata, meluntorjunta, pohjavedensuojaus	2	11 400
25	Tynniharjuntien jatkaminen Kirkniementielle ja Asemakujan eritasoristeys	Uusi katuyhteys	2	-
26	Muijalannummentien jatkaminen Immulantielle ja Suitilantielle	Uusi katuyhteys + jkp-tie	2-3	-
27	Vt 25 kehittäminen välillä Virkkala - Tynninharju	Toinen ajorata, meluntorjunta	3	18 100

5. VAIKUTUKSET

Asukkaat

Kulkumuodosta riippumatta liikennejärjestelmän käyttäjillä on hyvät liikkumismahdollisuudet sen jälkeen kun Lohjan taajamaosayleiskaava-alueen liikennejärjestelmän kehittämiseksi esitetyt toimenpiteet on toteutettu.

Henkilöauto säilyy Lohjan alueella pääasiallisena liikkumisvälineenä, joten tieverkko on liikennejärjestelmässä avainasemassa. Lohjan kautta kulkeviin valtakunnallisiin pääväyliin tehtävät toimenpiteet varmistavat autoliikenteelle kapasiteetin riittävyyden ja sujuvan liikenteen näillä alueen vilkkaimmilla väylillä. Liikenne pääkaupunkiseudun suuntaan niin autolla kuin bussillakin sujuu juohevasti. Lohjan eri alueiden välisen liikenteen toimivuus varmistetaan pääväylien kehittämistoimenpiteillä. Kokoojakatuverkkoa laajennetaan maankäytön tarpeiden mukaisesti. Näiden lisäksi muut yksittäiset hankkeet varmistavat tieverkon toimintavarmuuden kokonaisuutena. Lohjan keskustassa panostetaan kävelypainotteisuuteen ja ajoneuvoliikenteen rauhoittamiseen.

Pyöräilyn pääverkon kehittäminen, keskustan jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden parantaminen, esteettömyyden huomioiminen sekä väylästön hyvä hoito ja ylläpito mahdollistavat houkuttelevat liikkumismahdollisuudet jalan ja pyörällä. Uusilla kevyen liikenteen investoinneilla parannetaan ensisijaisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta ja luodaan jalankulkuun ja pyöräilyyn houkuttelevampaa ympäristöä. Lisäksi jalankulun ja pyöräilyn edistämisellä on myös muita positiivisia vaikutuksia ihmisten hyvinvointiin.

Joukkoliikenteen linjastoon, tarjontaan, infrastruktuuriin ja lippujärjestelmään esitetyt toimenpiteet edistävät kilpailukykyisen palvelutason säilymisen joukkoliikenteellä erityisesti työ- ja koulumatkoilla. Esitetyillä toimenpiteillä maankäytön kasvualueet ovat kohtuullisesti saavutettavissa joukkoliikenteellä. Taajamajunaliikenne muodostaa avautuessaan houkuttelevan kulkumuodon erityisesti pääkaupunkiseudun työmatka- ja asiointiliikenteeseen. Rataverkon kehittämishankkeiden ja isojen tieinvestointien ajoitus on riippuvainen valtion budjetissa niihin osoitetuista varoista, mikä luo epävarmuutta toteutusajankohtaan.

Elinkeinoelämä

Lohjan taajamaosayleiskaava-alueen liikennejärjestelmän kehittämisen yhtenä keskeisenä näkökulmana on, että se palvelee sekä asutuksen että elinkeinoelämän toiminta-edellytyksiä. Kehittäminen kohdistuu erityisesti olemassa oleviin pääliikenneyhteyksiin ja maankäytön kasvualueisiin. Suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä taataan myös elinkeinoelämän kuljetusten hyvä sujuvuus keskeisillä väylillä. Suunnitelmassa esitetyillä toimenpiteillä parannetaan Lohjan ulkoisia liikenneyhteyksiä ja samalla henkilö- ja tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä sekä vähennetään liikenteen ja kuljetusten yhteiskuntataloudellisia kustannuksia. Rataverkon kehittäminen ja tieinvestoinneista erityisesti valtatien 25 kehittämistoimenpiteet parantavat selvästi tavaraliikenteen olosuhteita ja sitä kautta alueen elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Raskaan liikenteen aiheuttamat häiriöt Lohjan keskustassa vähenevät.

Liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet mahdollistavat kilpailukykyisten työpaikka-alueiden syntymisen ja laajenemisen liikenteellisesti hyville paikoille valtateiden läheisyyteen.

Ympäristö

Liikennejärjestelmän tulee kehittämistavoitteiden mukaan pienentää pohjavesien saastumisriskiä sekä vähentää melulle ja päästöille altistuvien ihmisten määrää. Pääväyliin kohdistuvien isojen investointien yhteydessä tehdään merkittäviä pohjaveden suojaustoimenpiteitä Lohjanharjun alueella. Samoissa projekteissa tehdään myös melunsuojaustoimenpiteitä alueilla, joissa melun ohjearvojen ylitys on merkittävä ja joissa melusta häiriintyviä asukkaita on runsaasti.

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Lohjan taajamaosayleiskaava-alueen liikennejärjestelmän kehittämisen keskeisenä lähtökohtana on ollut asukasluvun huomattava kasvu ja sen myötä uusien asuntoalueiden tarve. Uudet alueet on otettu kiinni nykyiseen taajamarakenteeseen. Näin myös uuden infrastruktuurin määrää on minimoitu. Eräisiin aiemmin esillä olleisiin väylätarpeisiin on tässä suunnitelmassa suhtauduttu kriittisesti.

Lohjan taajamaosayleiskaava-alueen liikennejärjestelmän ja infrastruktuurin kehittämiseen esitetyillä toimenpiteillä varmistetaan erityisesti liikenteen sujuvuus pääväylillä ja tuetaan siten elinkeinoelämän kilpailukykyä. Keskustan liikenneympäristön kehittämishankkeilla on liikenteellisten vaikutusten ohella myönteinen vaikutus taajamakuvaan, viihtyvyyteen ja laajasti ottaen koko alueen vetovoimaan ja elinvoimaisuuteen.

LOHJA

LOHJAN KAUPUNKI / LOJO STAD

Kauppakatu 6 / PL 7 / 108101 Lohja
Puh. +358 19 369 4302
fax +358 369 1860

» **WWW.LOHJA.FI**