

Lohjan kävelykeskusta

Ida Fasching

Sisältö

1	Kaavatilanne	4
1.1	Keskustan osayleiskaava (KOYK)	4
1.2	Nykyinen asemakaava	7
2	Analyysi	8
2.1	Kävely-yhteydet kävelykeskustaan lähialueilta ja kolmen suurpuiston välistä	8
2.1.1	SWOT-Analyysi	11
2.2	Liikenne: Lohjan keskustan saavutettavuus eri liikennevälineellä ja liikkuminen keskustassa	13
2.2.1	Moottoroitu henkilöliikenne	13
2.2.2	Joukkoliikenne	16
2.2.3	Kävely ja pyöräily	19
2.3	Lohjan keskustan puistot ja torit	21
2.3.1	Laajat virkistysalueet	24
2.3.2	Erikoiskäyttöalueet	28
2.3.3	Pienet viheralueet	30
2.3.4	Viheryhteyksiä	32
2.3.5	Torialueet	34
2.3.6	Alueet, joilla on mahdollisuus määräaikaiseen käyttöön	37
2.4	Liike, palvelut, kahvilat ja ravintolat	39
2.4.1	Tyhjä liiketila	39
2.4.2	Ravintolat, kahvilat ja hotellit	39
2.5	Kävely-yhteydet kävelykeskustassa	42
2.6	Kävely-yhteydet kortteleiden sisällä	44

2.6.1	Kortteli 32	44
2.6.2	Kortteli 30	46
2.6.3	Kortteli 29	47
2.6.4	Kortteli 222	48
2.6.5	Kortteli 21	48
2.7	Analyysin yhteenveto	51
3	Esimerkkejä ratkaisuista muualta Suomesta	54
3.1	Muita esimerkkejä	54
3.2	Taustatiedot	54
4	Strategiset suositukset	56
4.1	Yleiset suositukset	56
4.1.1	Kaupunkirakentaminen ja arkkitehtuuri	56
4.1.2	Avointen tilojen muotoilu ja käyttötarkoituksia	57
4.1.3	Liikenne	57
4.1.4	Kirjallisuus	60
4.1.5	Yhteenveto	60
4.2	Lohjan keskustaan kehitettäviä strategioita	62
4.2.1	Täydennysrakentamishjelmat	62
4.2.2	Kävelytien yleissuunnitelma ja toteuttamisvaiheet	62
4.2.3	Kävelyn ja pyöräilyn ohjelma	62
4.2.4	Viheralueohjelma	62
4.2.5	Designmanuaali	62
4.2.6	Tilapäiskäyttö	62

Johdanto

Ideasuunnitelma Lohjan keskustan kävelypainotteisen alueen kehittämiseksi on laadittu osana keskustan osayleiskaavan toteuttamisohjelmaa ja keskustan idea- ja yleissuunnittelua.

Suunnitelmassa on arvioitu keskustan osayleiskaava-alueella mm. kävely-yhteyksiä sekä lähialueilta keskustaan että keskustassa, keskustan saavutettavuutta, viher- ja torialueita ja alueen palveluita. Aineistossa on analysoitu em. eri osa-alueiden vahvuuksia, heikkouksia, mahdollisuuksia ja uhkia (swot-analyysi). Lisäksi on esitelty esimerkkejä ratkaisuihin muualta Suomesta sekä yleisiä strategisia suosituksia ja Lohjan keskustaan kehitettäviä strategioita.

Työtä ovat Lohjan ympäristötoimen kaavoituksen puolesta syksyllä 2016 ohjanneet kaavoituspäällikkö Leena Iso-Markku ja kaavoitusarkkitehti Anitta Ojanen.

5.12.2016 Ida Fasching, maisema-arkkitehti

Osa 1

Kaavatilanne

1.1 Keskustan osayleiskaava (KOYK)

Lohjan kävelykeskusta on yksi Lohjan keskustan osayleiskaavassa (KOYK) määritellyistä pääaiheista. Osayleiskaava on valmistunut 2013 ja tuli voimaan 14.9.2016.

Kävelykeskustaan ja kävelypainopisteeseen liittyvät erityisesti seuraavat keskeiset kehitysalueet (kts. kuva [1.1 s.5](#)):

- Torialueet (B2)
- Kiertoliittymät (B3)
- Laurinportin viheryhteys (C2)
- Ranta-alue (G1)
- Kaupan suuryksiköt (X2)

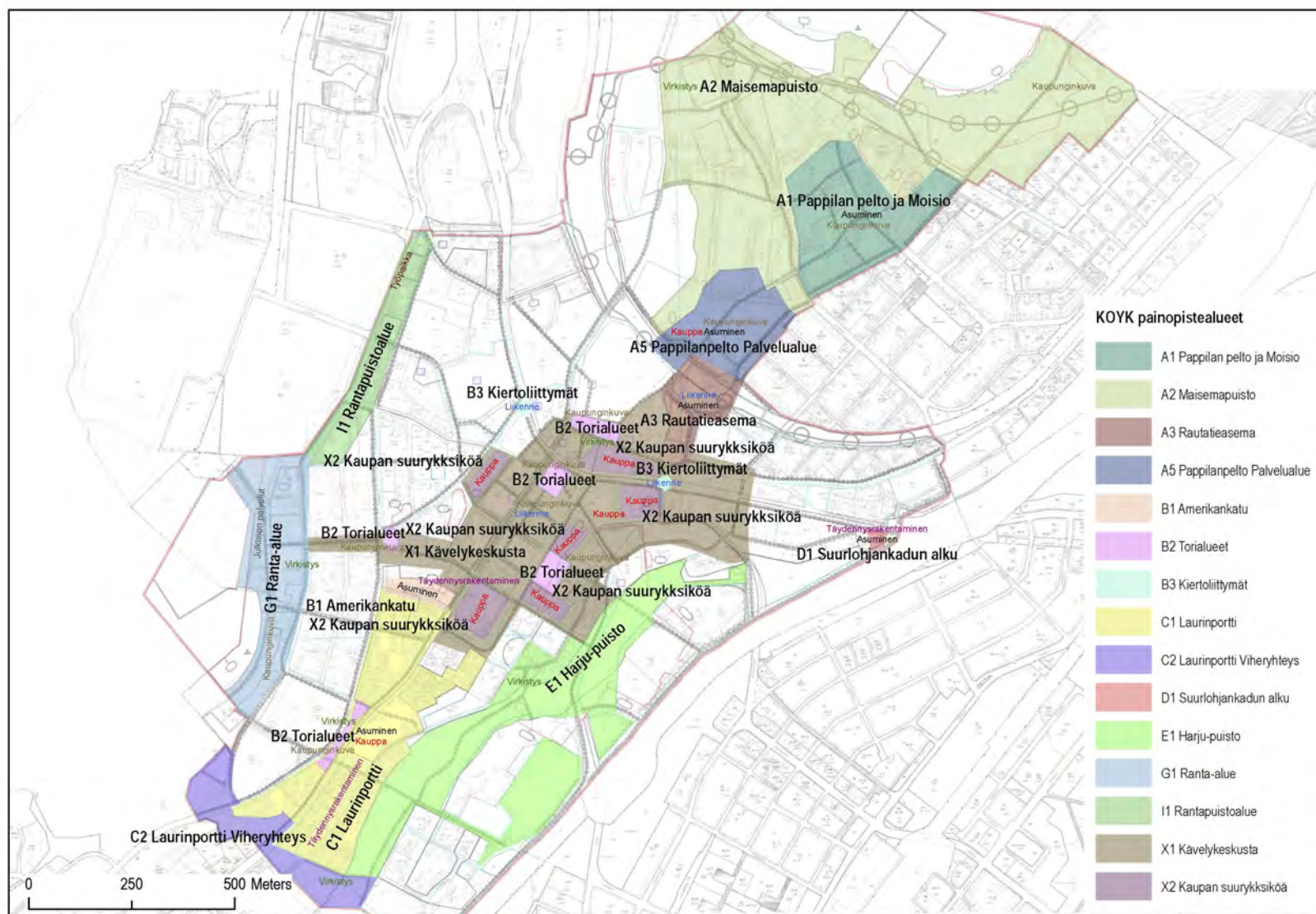
... ja puistoalueet keskustan reuna-alueilla

- Maisemapuisto (A2)
- Harjupuisto (E1)
- Ranta-alue (G1)

KOYK:n teemat, jotka liittyvät kävelykeskustaan ovat monipuolisia: kaupat ja työpaikat, rakenne ja mitoitus, kaupunkikuva, liikenne, virkistysalueet, asuminen, julkiset palvelut ja pysäköinti. KOYK:n selostuksen ja karttojen mukaan kävelykeskustan ydinalue sijaitsee Laurinkadun, Kauppakadun ja Nahkurinkadun ympäristössä sisältäen myös näiden poikkikadut (sis. Kalliokatu), keskustan torit, puistot, yltäen myös Lohjan kirkolle asti.

"Kävelykaupungin" alue kattaa vielä laajemman alueen, levittäytyen kolmeen suuntaan: järven, harjun ja maisemapuiston (peltoalue keskustan pohjoisosassa) alueille. (kts. kuva [1.3 s.6](#))

Kaavakartalla seuraavat kadut on merkitty "kävelyalueeksi" tai "kävelypainotteiseksi alueeksi": Laurinkatu, Torikatu, Sepänkatu, Postikatu, Tehtaankatu ja Kalliokatu. Lisäksi pääkatujen varrella ja osaksi myös keskustan kortteleiden sisällä on "kevyen liikenteen reittejä tai yhteyksiä". (kts. kuva [1.2 s.6](#))



Kuva 1.1: KOYK painopistealueet

1.2 Nykyinen asemakaava

Laurinkadun kävelykatu on nähtävissä (ajantasa-)asemakaavassa (kts. kuva 1.4).

KOYK:n kävelyn ja pyöräilyn yhteydet kortteleiden sisällä sisältyvät osaksi jo asemakaavoihin. Jotkin piirteet ovat näkyvissä jo asemakaavoissa, mutta eivät KOYK:ssa.

Esimerkkeinä: kaava kortteli 13a:sta vuodelta 1972 esittää monipuolisia yhteyksiä (kts. kuva 1.5), ja asemakaavat kortteli 30:stä ja 32:sta eivät vielä osoita KOYK:n yhteyksiä.



Kuva 1.4: Vasemalla: asemakaava vuodesta 1968, oikealla: kaava vuodesta 1981 (Lähde: Lohjan kaupunki)



Kuva 1.5: Asemakaava kortteli 13a (1972) ja kortteli 30 (1986) (Lähde: Lohjan kaupunki)

Osa 2

Analyysi

2.1 Kävely-yhteydet kävelykeskustaan lähialueilta ja kolmen suurpuiston välistä

KOYK:n kävelyn ja pyöräilyn reittien linjauksesta lisäksi kerättiin vuonna 2008 ideoita siitä, mitä reittejä Lohjanharjun ja rannan välissä voisi korostaa ja kehittää eri teemojen kautta. (kts. "Harjun ja rannan välisten reittien kehittäminen", yo. Katri Backman, maisema-arkkitehti yo. Iida Juurinen, 2008, kuva 2.2).

Kävely-yhteyden kehittäminen ja säilyttäminen ei ole keskeistä pelkästään paikkakuntaa tuntemattomia ajatellen. Paikallisille kaupunkilaisille ja kaupungin keskustan lähellä asuville lohjalaisille on ratkaisevaa tarjota laadullisia, turvallisia, miellyttäviä, selviä ja toiminnallisia yhteyksiä keskustaan sekä asumis- ja virkistysalueille. Kaupunki ei myöskään lopu harjun huipulla tai pellonreunalla. Niiden takana sijaitsee keskustan lähialueita, joiden asukkaat käyttävät keskustan palveluita päivittäin. He voisivatkin päästä keskustaan kävellen tai pyöräillen, vaikka joutuisivatkin sen vuoksi ylittämään fyysisiä esteitä.



Kuva 2.1: Asukkaat 5km Aurlahdesta / ranta-alueelta (Teija Luiska, Lohjan kaupunki, 2014)]

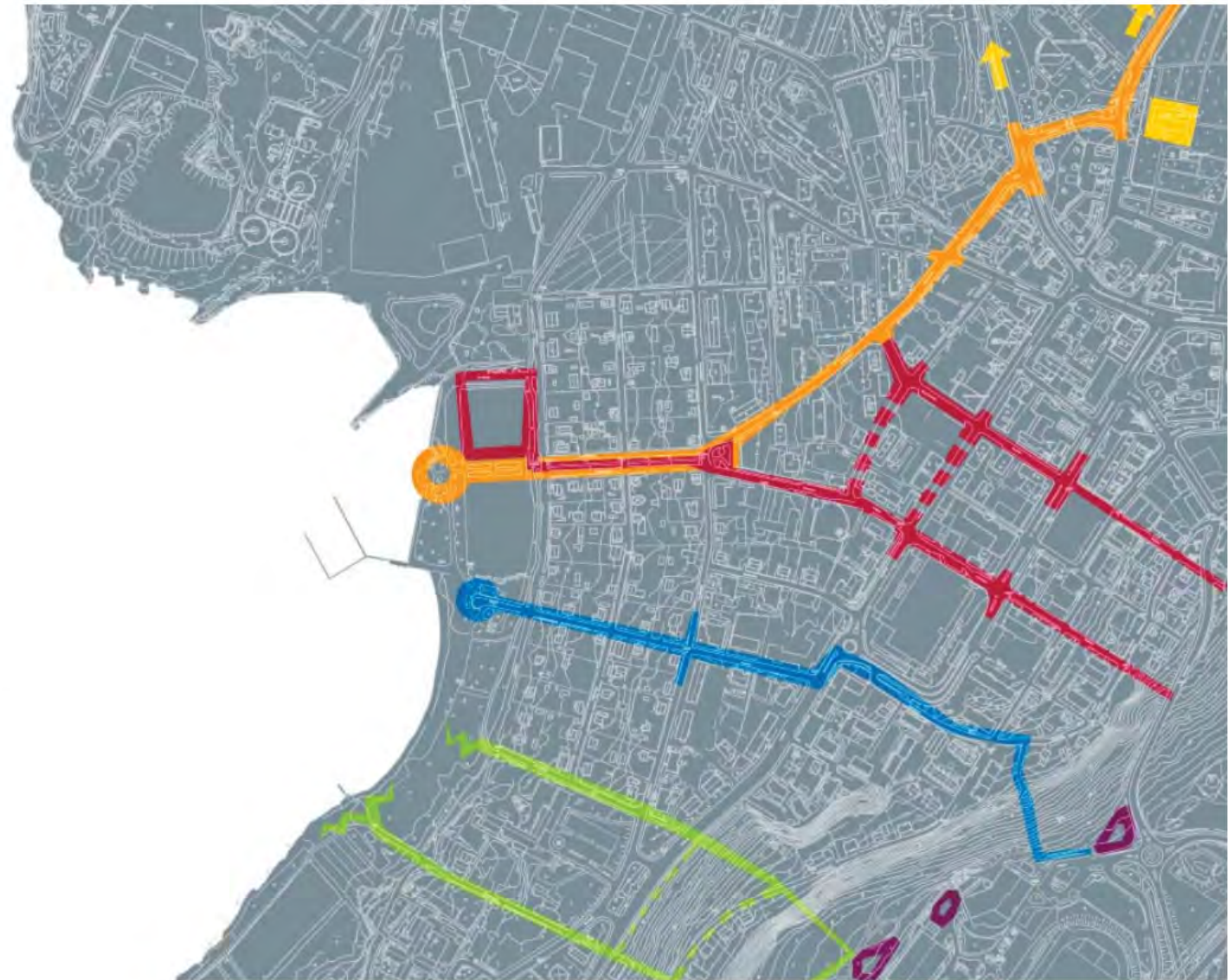
Yhtenäiset, tunnistettavat reitit

Lohjan keskustasta ei ole suoraa näköyhteyttä järvelle kuin muutamista paikoista. Paikkakuntaa tuntematon henkilö saattaa siis käydä keskustassa tietämättä, että muutaman sadan metrin päässä on uimaranta puistoineen ja palveluineen. Uudisrakentaminen on katkonut vanhoja näkymälinjoja myös korkeammalta, eikä harjulta alas laskeuduttaessa käy ilmi, mitä kautta rantaan pääsisi. Keskustan pääkadut ja pääasiallinen liikenteen suunta ovat poikittaisia rantaan johtaviin reitteihin nähden, joten nekaan eivät ohjaa kulkijaa järvelle. Jalankulkijoita ja pyöräilijöitä tulisi johdatella rannalle muilla tavoin.

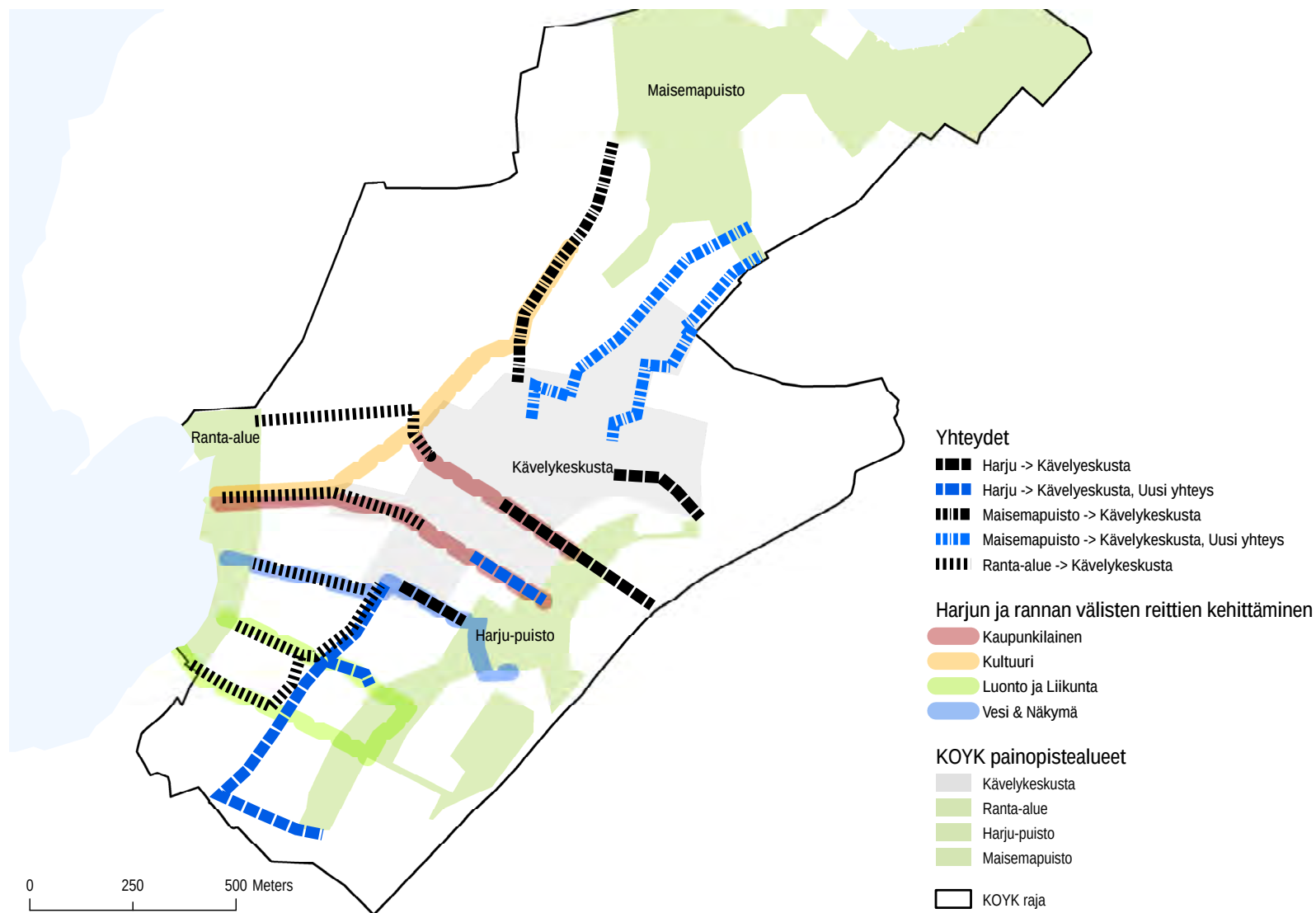
Rannalle johtavien reittien tulisi olla toiminnallisesti sujuvia ja visuaalisesti miellyttäviä. Yksinkertaisin tapa varmistaa reittien toiminnallisuus on tehdä pääsy rannalle mahdollisimman helpoksi selkein, yhtenäisin väylin sekä pyöräilijöille että jalankulkijoille. Tällä hetkellä näiden reittien käytettävyys ei ole sillä tasolla, että ne houkuttelisivat vaeltamaan ja tutkimaan kaupunkia keskustan ulkopuolella. Reitit kääntyilevät ja katkeilevat, ja usein aluetta tuntemattomalle kulkijalle on epäselvää, mihin suuntaan tulisi kulkea. Monelta tärkeältä reitiltä puuttuu myös pyörätie, jolloin rantaan päästäkseen pyöräilijän on ajettava pitkiä matkoja ajoradalla.

Jäljellä olevat näkymälinjat järvelle tulee myös säilyttää, ja näköalapaikkoja voi korostaa eri tavoin. Reittejä voidaan lähteä kehittämään neljän eri teeman kautta:

KULTTUURI
KAUPUNKILAINEN
VESI&NÄKYMÄ
LUONTO JA LIIKUNTA



Kuva 2.2: "Harjun ja rannan välisten reittien kehittäminen", yo. Katri Backman, maisema-arkkitehti yo. Iida Juurinen, 2008



Kuva 2.3: Olemassa olevia ja suunniteltuja yhteyksiä. Tämä kartta yhdistää vuonna 2008 laaditun konseptin ja KOYK:ssa mainitut uudet yhteydet sekä olemassa olevat kävely-yhteydet.

2.1.1 SWOT-Analyysi

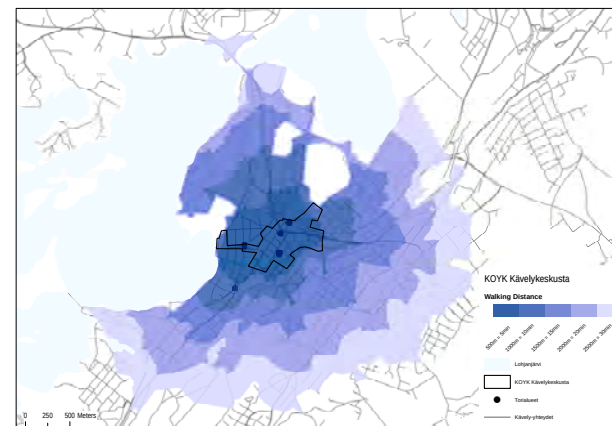
Vahvuudet

Puolet Lohjan asukaista (25 000) asuu viiden kilometrin säteellä keskustasta, mikä vastaa noin tunnin kävelymatkaa. Lähes 20 000 asukasta asuu kolmen kilometrin säteellä keskustasta (40 minuuttia kävellessä). Puolen tunnin kävelymatka esim. töihin on suurelle osalle väestöstä helposti ja käytännöllisesti toteuttava matka vuoden ympäri. Pyöräillen matka-ajat ovat vielä lyhempiä (5 km: noin 1520 minuuttia, 3 km: noin 10 minuuttia), mutta enemmän ajokelistä riippuvaisia. (kts. kuva 2.1 s.8)

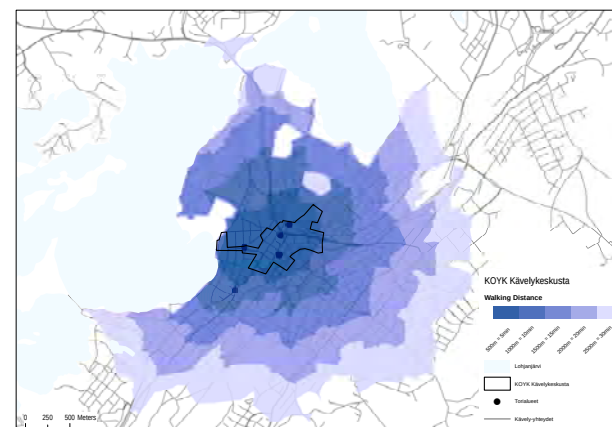
Heikkoudet

Lohjanharju, vanha rautatie ja moottoritie muodostavat vahvat fyysiset rajat, jotka vähentävät saavutettavuutta Lohjan keskustaan kävellen ja pyöräillen. KOYK:n mukaan tulevaisuudessa lisätään uusia kävely-yhteyksiä harjulle ja Pappilan pellon/Moision alueelle (kts. kartta 2.6 s.12, 2.4 s.11 ja 2.5 s.11).

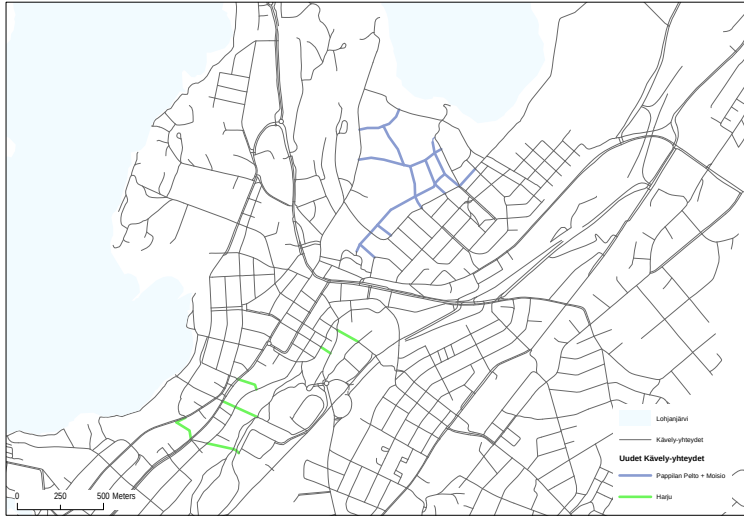
Samalla fyysiset esteet rajoittavat pääsyn keskustaan (kts. kartta 2.7 s.12).



Kuva 2.4: Nykyinen kävelyetäisyys torille kävelykeskusta-alueella



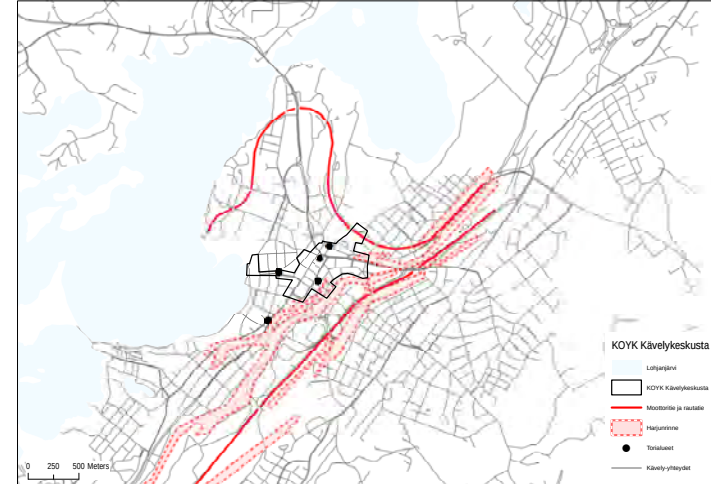
Kuva 2.5: Kävelyetäisyys KOYK:n uuden yhteyden toteutumisen jälkeen; missä jyrkkä rinne pitää ylittää (harjunrinne), kävelyetäisyydet olivat kaksinkertaisia



Kuva 2.6: KOYK:n mukaan lisättäviä kävely-yhteyksiä harjulle ja Pappilan pellon/Moision alueelle

Mahdollisuudet

- Suunnitellut uudet reitit harjulle ja rataa risteävät polut ovat lupaavia mahdollisuuksia keskustan saavutettavuuden parantamiseen.
- Seuraavat parannukset eri alueilla ovat mahdollisia: yhteydet radan yli, rautatien muuttaminen (mahd. määräaikaaisesti) uudeksi kevyen liikenteen yhteydeksi (rata itse, ja/tai radansuuntainen reitti (esim. hiihtolatu, juoksurata, pyöräilybaana, jne.), uudet raput tai polut harjun päälle ja vanhojen rappujen ja polkujen kehittäminen molemmilla Lohjanharjun rinteillä, Rantareitti-suunnittelukonseptin toteuttaminen, valaistuksen ja muiden toimintojen parantaminen yhteyksien varilla (penkit, roskakorit).
- Turvallisuutta kävelyreiteillä voisi parantaa esim. turvallisempien ris-



Kuva 2.7: Fyysiset esteet rajoittavat pääsyn kävellen/pyöräillen keskustaan
teyksien esittämisellä (mm. uusissa kiertoliittymissä)

Uhat

Uudet moottoritien ylittävät kävely-yhteydet voisivat olla taloudellisesti toteuttamiskelvottomia ja muutenkin epärealistisia. Siten Keskilohjan asukkaiden ja muiden harjun toisella puolella asuvien ihmisten saavutettavuutta kävellen Lohjan kaupungin keskustaan, ei mahdollisesti voisi merkittävästi parantaa.

Taustatiedot

Harjun ja rannan välisten reittien kehittäminen, yo. Katri Backman, maisema-arkkitehti yo. Iida Juurinen, 2008
Lohjan Rantareitti, Ideointia keskustaaajaman rantojen kehittämiseksi, Anna Levonmaa Kaupunkisuunnittelukeskus Lohjan kaupunki, 2008

2.2 Liikenne: Lohjan keskustan saavutettavuus eri liikennevälineellä ja liikkuminen keskustassa

2.2.1 Moottoroitu henkilöliikenne

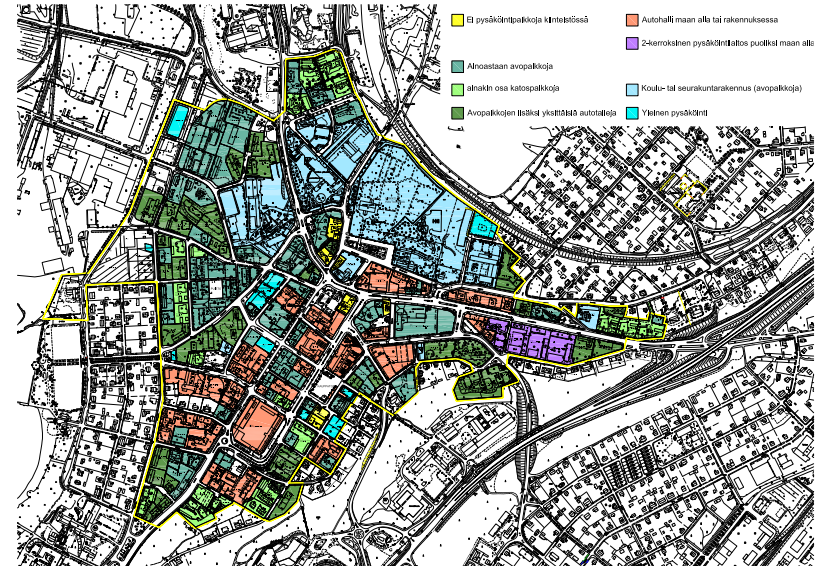


Kuva 2.8: Nahurintorin pysäköintialue (2014)

Vahvuudet

- Monille kaupunki- ja maaseutualueilla asuville lohjalaisille Lohjan keskusta on palveluiden ja kauppojen pääsijaintipaikka. Lisäksi keskusta on tärkeä työpaikka-alue.
- Kuten muuallakin Suomessa, Lohjan asukkaat valitsevat auton ensisijaiseksi liikennevälineeksi. Pitkät matkustusetäisyydet – mm. kaupunkirakenteen hajautumisen vuoksi, mikä on ollut Suomessa tyypillinen

ilmiö kaupunkien kasvaessa, ovat yleisiä eivätkä estä matkustamista kaupunkikeskuksiin.

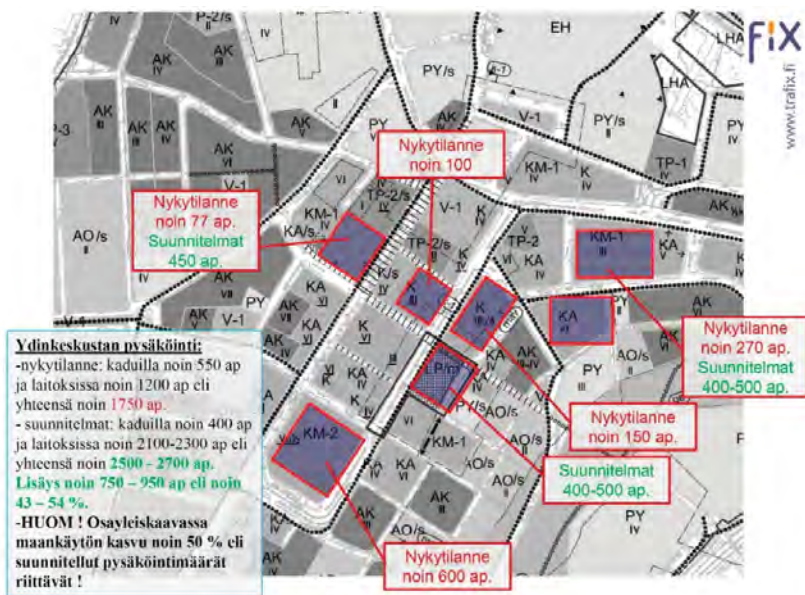


Kuva 2.9: Trafix (2011): Lohjan keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys: Pysäköinti Lohjan keskustan alueella

Heikkoudet

- Suuri määrä ihmisiä, jotka matkustavat päivittäin Lohjan keskustaan autolla, vaatii laajat pysäköintialueet. Samalla autoilijoille, jotka asuvat keskustassa, eivätkä omista omaa pysäköintipaikkaa, pysäköintipaikan löytäminen kävelyetäisyydeltä kodista on hankalaa.
- Puolijulkisia pysäköintitiloja on saatavissa (kauppakeskuksissa), mutta niitä ei voi vuokrata pitkällä tähtäimellä ja ne ovat öisin suljettuina.

- Muut käyttäjäryhmät kuin autoilijat eivät voi hyödyntää pysäköinnille varattuja tiloja tällä hetkellä. Nämä tilat sisältävät mahdollisia kävelykatualueita.
- Kustannustehokkuuden vuoksi ainoat yksityiset avoimet tilat asuintalojen pihalla, jotka on kohdennettu asuintaloille keskustassa, ovat pääosin varattuja pysäköintikäyttöön. Tämä vähentää usein asuinalueen laatua sekä asukkaiden elämänlaatua ja lisää kaupungin asfaltoituja / päällystettyjä pintoja merkittävästi, mikä onkin pienilmastolle ja huleveden käsittelyn näkökulmasta epäsuosiollista.



Kuva 2.10: Trafex (2011): Lohjan keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys: Nykyisten ja suunniteltujen pysäköintialueiden ja -laitosten autopaikamäärät keskusta-alueella

Mahdollisuudet

- Muiden liikennevälineiden houkuttelevuutta lisäämällä (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) ja jättämällä enemmän tilaa jalankulkijoille, voi nykyisiä autoliikennettä ja -pysäköintiä koskevia ongelmia ja paineita helpottaa.
- Parkkihallit, jotka on suunniteltu uusia kauppakeskuksia ja rautatieasemaa varten, voivat helpottaa pysäköintiongelmia ei vain kaupungin ulkopuolelta tuleville autoilijoille, mutta myös autoileville kaupunkilaisille - olettaen, että autohallien käyttö olisi mahdollista vuorokauden ympäri.
- Olemassa olevat kauppakeskusparkkihallit ja muut yksityiset pysäköintitilat, jotka ovat vajaakäytössä, voisi avata käyttöön vuorokauden ympäri maksua vastaan lohjalaisille ja kaupungissa vieraileville. Netti palvelu voisi esimerkiksi toimia "torina" yksityisille ja yrityksille. Sen kautta voisi levittää tietoja vuokrattavista pysäköintipaikoista.
- Ohjaavat suunnitteluohjeet pysäköintisuunnitteluun yksityistonteilla Lohjan keskustassa ja päivitettyt vaatimukset koskien pysäköinnin minimimääriä voisivat parantaa tilannetta.

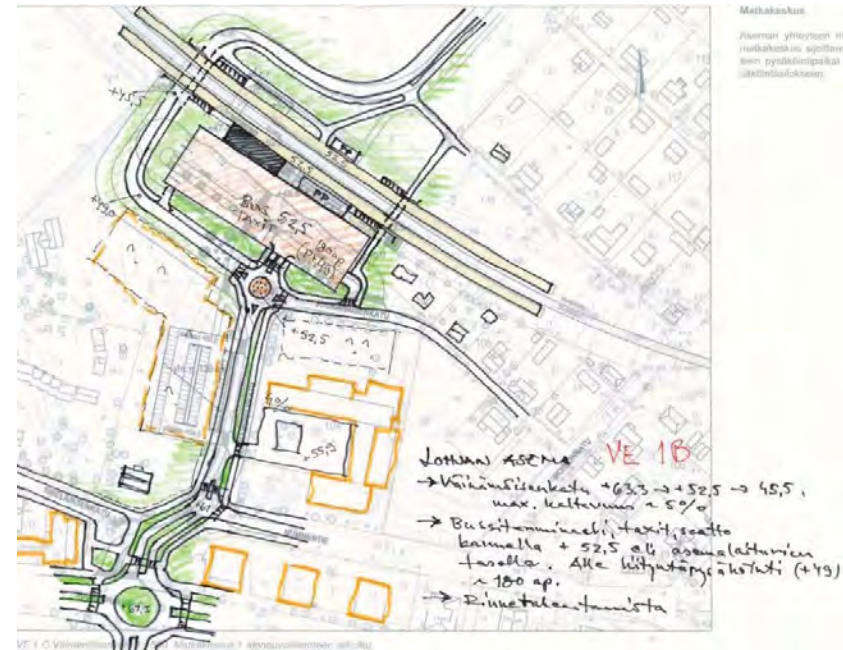
Uhat

- Kävelykeskustan periaatteet sisältävät pysäköintipaikkojen vähentämisen keskustassa. Tätä kohtaan voi syntyä skeptisyyttä, vaikkakin parkkihallien paikkoihin verrattuna parkkipaikoista aika pieni määrä koostuu katujen varsilla olevista parkkipaikoista
- Jos uudet käytännöt eivät toteudu lähitulevaisuudessa, kaupungin kasvu voi aiheuttaa autojen käytön kasvua, autoilun ongelmien kasautumista ja myöhemmässä vaiheessa myös pysäköintitilojen lisääntymistä.



Kuva 2.11: Pysäköintitila Prisman kauppakeskuksen katon päällä (2014)

- Kiinteistökehittäjien sitouttaminen siihen, että pysäköintipaikat so-
pivat paremmin maan alle kuin päinvastaisesti pihatiloille, voi ol-
la haasteellista. Lisäämällä yksityisten avointen tilojen määrää, nii-
den laatu, käytettävyys, estetiikka ja toiminnallisuus paranevat (mm.
kaupunki-ilmastot, huleveden käsittely, viherinfrastruktuuri ja ekosys-
teemipalvelut).



Kuva 2.12: Trafix (2011): Lohjan keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys:
Rautatieaseman paikkavaihtoehto VE 1, Väinämöisenkatu

Taustatiedot

Trafix (2011): Lohjan keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys

2.2.2 Joukkoliikenne

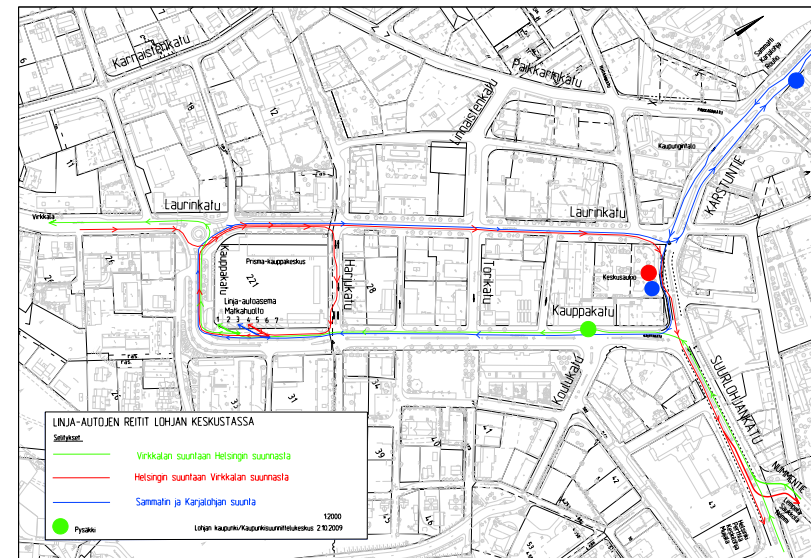


Kuva 2.13: Lohjan linja-autoasema (2014)

Vahvuudet

- Helsingin ja Espoon läheisen sijainnin ja työmatkalaisten säännöllisen matkustamisen vuoksi Virkkalan-Helsingin suuntaan ja takaisin, Lohja on suhteellisen hyvin joukkoliikenteellisesti kytketty tätä akselia pitkin.
- Lisäksi Lohjalta on bussiyhteyksiä Sammattiin ja Karjalohjalle.
- Päälinja-autoasema tarjoaa suuren määrän yhteyksimahdollisuuksia päivittäin, asema sijaitsee aivan keskustassa ja on hyvin saavutettavissa kävellen ja pyöräillen.

- Houkuttelevat matkalippuhinnat ovat saatavissa Lohjan alueella (Kau-punkilippu).
- Uudesta juna-yhteydestä keskustellaan.
- Olemassa oleva joukkoliikennejärjestelmä ja mahdolliset bussireitit eivät estä Laurinkadun kehittämistä kävelykatuksi. (kts. kuva 2.14 s.16 ja 2.15 s.17)



Kuva 2.14: Linja-autojen reitit Lohjan keskustassa (Lähde: Trafex (2011): Lohjan keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys)

Heikkoudet

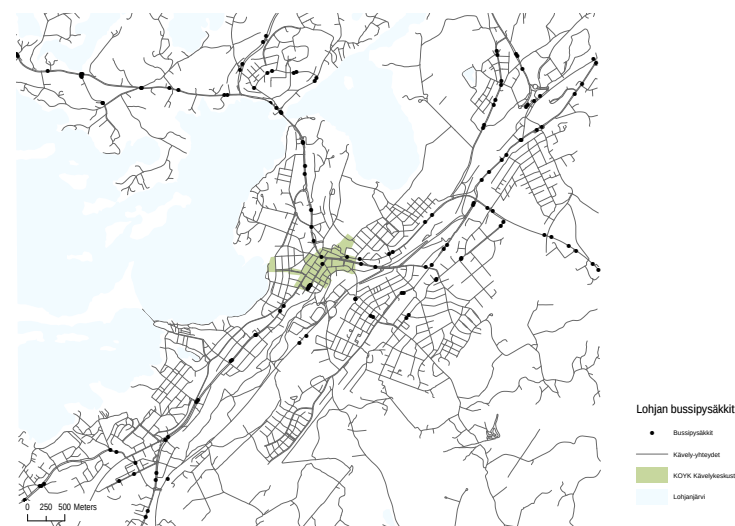
- Eri yritykset järjestävät linja-autoyhteydet eivätkä aikataulut ilmeisesti ole täysin yhteensopivat.



Kuva 2.15: Linja-autojen reitit Lohjan keskustassa – Laurinkadusta kävelykatu/Bussiliikenne (Lähde: Trafex (2011): Lohjan keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys)

- Asemilla ei ole reaaliaikaista tietojärjestelmää tai elektronista lähtöaikojen näyttötaulua. Matkahuollon henkilökunta tiedottaa suullisesti asemarakennuksen edessä myöhästyneistä busseista, tai asiasta ei ilmoiteta lainkaan.
- Lohjan linja-autoasema ei tarjoa houkuttelevaa sisäodottamistilaa. Olemassa oleva sisätila on pari metriä pitkä ja kapea käytävätila WC:n edessä, missä ei ole istumapaikkoja (osa odottavista ihmisistä istuu parinkymmenen senttimetrin korkuisten pattereiden päällä), WC-tilat ovat maksullisia ja sisätila suljetaan illalla. Toinen vaihtoehto on odottaa ravintoloissa, mutta siellä on pakko kuluttaa rahaa. Myöskään aseman ulkopuolella ei ole riittävästi istumismahdollisuuksia: siellä on vain kaksi penkkiä.

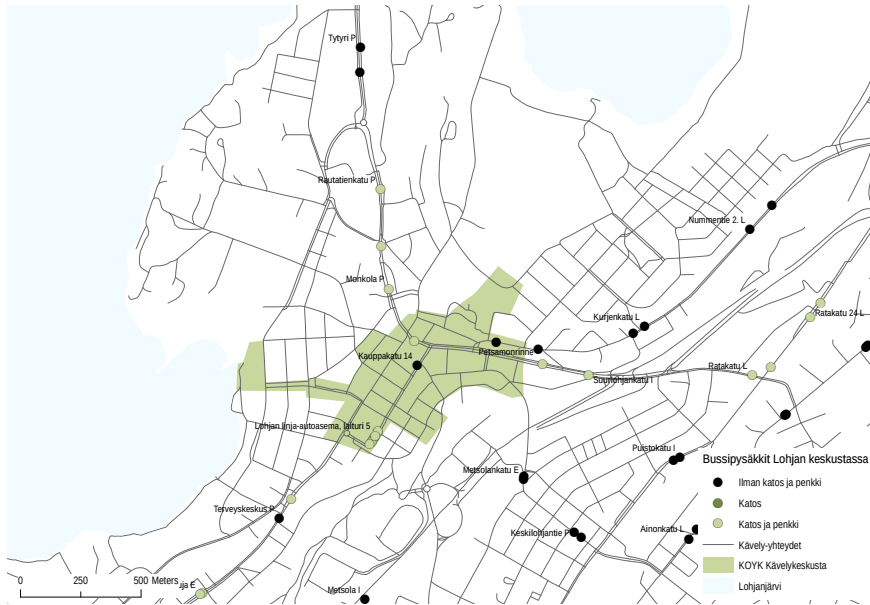
- Tarkkoja aikataulutietoja ei ole nähtävillä bussipysäkeillä. Yleisiä aikatauluja on vaikeaa lukea.
- Suurin osa busseista, jotka kulkevat Lohjan alueella, ei ole sopivia liikuntarajoitteisille eikä pyörätuolien tai lastenvaunujen kanssa kulkeville, vaikka busseilla matkustaa paljon vanhuksia.



Kuva 2.16: Lohjan bussipysäkit yleiskatsaus (2014)

Mahdollisuudet

- Parempaa tietoa aikatauluista voisi helposti laittaa esille bussipysäkeille (lähtöajat jokaiselle pysäkille) ja tietoa voisi jakaa muilla tavoilla (reaaliaikainen tietojärjestelmä ja lähtöaikojen näyttötaulu, tietoa bussiyhteyksistä ja alennuslipuista voisi lähettää postitse Lohjan kotitalouksille ja laittaa tietoa esille asemille ja nettiin).



Kuva 2.17: Bussipysäkit Lohjan keskustassa (2014)

- Tapahtumien mainoksiin Lohjan keskustassa voisi lisätä joukkoliikenteen saapumistietoja tapahtumapaikalle ja reittiehdotuksia bussilla.
- Aikataulujen koordinoitua voisi parantaa niin, että olisi koko päivän aikana säännöllisesti palvelua ilman taukoja ja linja-auton vaihdoista aiheutuva odottamisaika vähentyisi.
- Erityislippuja lohjalaisille ja eri käyttäjäryhmille voisi mainostaa paremmin.
- Paikallusbussipalvelu, joka liittäisi eri alueita keskustaan ja keskustan lähialueita toisiinsa sekä tarjoaisi kuljetusta julkisiin palveluihin, vanhustentaloihin, liikuntapaikkoihin, asuinalueille, kouluihin ja eri-

tyisesti harjun eteläpuolisille alueille, voisi kustantaa pysäköintimaksuista ja lipunmyynnistä.

Uhat

- Jos joukkoliikenteen aseman ja mukavuuden parantaminen ei onnistu Lohjalla tulevaisuudessa, autojen käyttö pääliikennevälineenä tulee yhä tärkeämmäksi ja välttämättömämmäksi enemmistölle Lohjan asukkaista. Samalla lohjalaisten, jotka ovat riippuvaisia joukkoliikenteestä (erityisesti vanhukset, lapset, liikuntarajoitteiset, työmatkalaiset, ihmiset, jotka eivät omista autoa) tulisi selviytyä palveluita koskevasta rajoitetusta liikkuvuudesta, valinnanvapaudesta jne.
- Julkisen liikenteen rajoitettu saavutettavuus Lohjan keskustassa tarkoittaisi myös sen rajoitettua saavutettavuutta ja käyttöä keskustan ulkopuolelle, siten se vaikuttaisi myös tulevien linja-auto- ja junapalveluiden saavutettavuuteen.

Taustatiedot

Lohjan kaupunkilippu: matkahuolto.fi

Trafix (2011): Lohjan keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys

2.2.3 Kävely ja pyöräily



Kuva 2.18: Koululaisia odottamassa liikennevaloissa Kallionkadulla(2014)

Vahvuudet

- Katujen poikkileikkaukset keskustaan johtavilla pääkaduilla ovat Lohjalla riittävän leveitä siihen, että niihin mahtuisi yhteisiä kävely- ja pyöräteitä.
- Muutamia pyöräteitä on jo olemassa.
- Keskustan kadut ja kokoojakadut keskustaan sijaitsevat suurimmalta osin tasaisella maastoalueella, mikä on pyöräilymyönteinen asia.

Heikkoudet

- Pyöräreitit keskustan läpi sisältävät kiireisimpiä jalkakäytäviä keskustassa, missä pyöräilijät ja jalankulkijat jakavat saman tilan. Tämä seikka vähentää pyöräilyvauhtia ja voi aiheuttaa ongelmia ja vaarallisia tilanteita eri käyttäjien välillä (jalankulkijat, pyöräilijät). Eri pyöräilijäryhmät matkustavat eri vauhdilla (asiointipyöräily on normaalisti esim. työ- tai koulupyöräilyä merkittävästi hitaampaa), joten pyöräilijöille pitäisi tarjota riittävästi tilaa.
- Muutamien käytävien reunakivet eivät ole pyöräilijöille, pyörätuolille tai lastenvaunuille sopivia.
- Kaduilla, joilla käytäviä ei ole merkitty pyöräilykäyttöön, ei usein ole vaihtoehtoja pyöräilyinfrastruktuuria (pyöräkaista, merkinnät, kyltit) eikä myöskään nopeudenalennusvyöhykkeitä tai erityisiä turvalisustoimenpiteitä risteysalueilla.
- Pyöräilynohjausjärjestelmää ei ole olemassa.

Mahdollisuudet

- Suunnitellut uudet kiertoliittymäalueet mahdollistavat parannettuja risteysmahdollisuuksia pyöräilijöille ja jalankulkijoille ja parempia yhteyksiä reittiverkostoon.
- Eri alueilla voisi varata lisätilaa pyöräkaistoille tai pyöräteille (esim. jos ajokaistoja kavennetaan tai ajokaistojen määrää samaan suuntaan vähennetään) sekä pyöräpysäköintipaikoille.
- Parempi pyöräilyinfrastruktuuri ja nopeuden alentaminen (erilliset pyörätiet, parantuneet risteystilanteet, pysäköinti, jne.) voivat merkittävästi parantaa liikenneturvallisuutta ja pyöräilyn houkuttelevuutta jokapäiväisenä liikennevälineenä.



Kuva 2.19: Pyörätie päättyy yllättäen Laurinkadulla (2014)

Uhat

- Kasvava autoliikennemäärä yhdistettynä puutteellisiin nopeusrajoituksiin voi lisätä pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden turvattomuutta Lohjan keskustassa.

Taustatiedot

Liikenne- ja viestintäministeriö (2011) Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020 www.lvm.fi

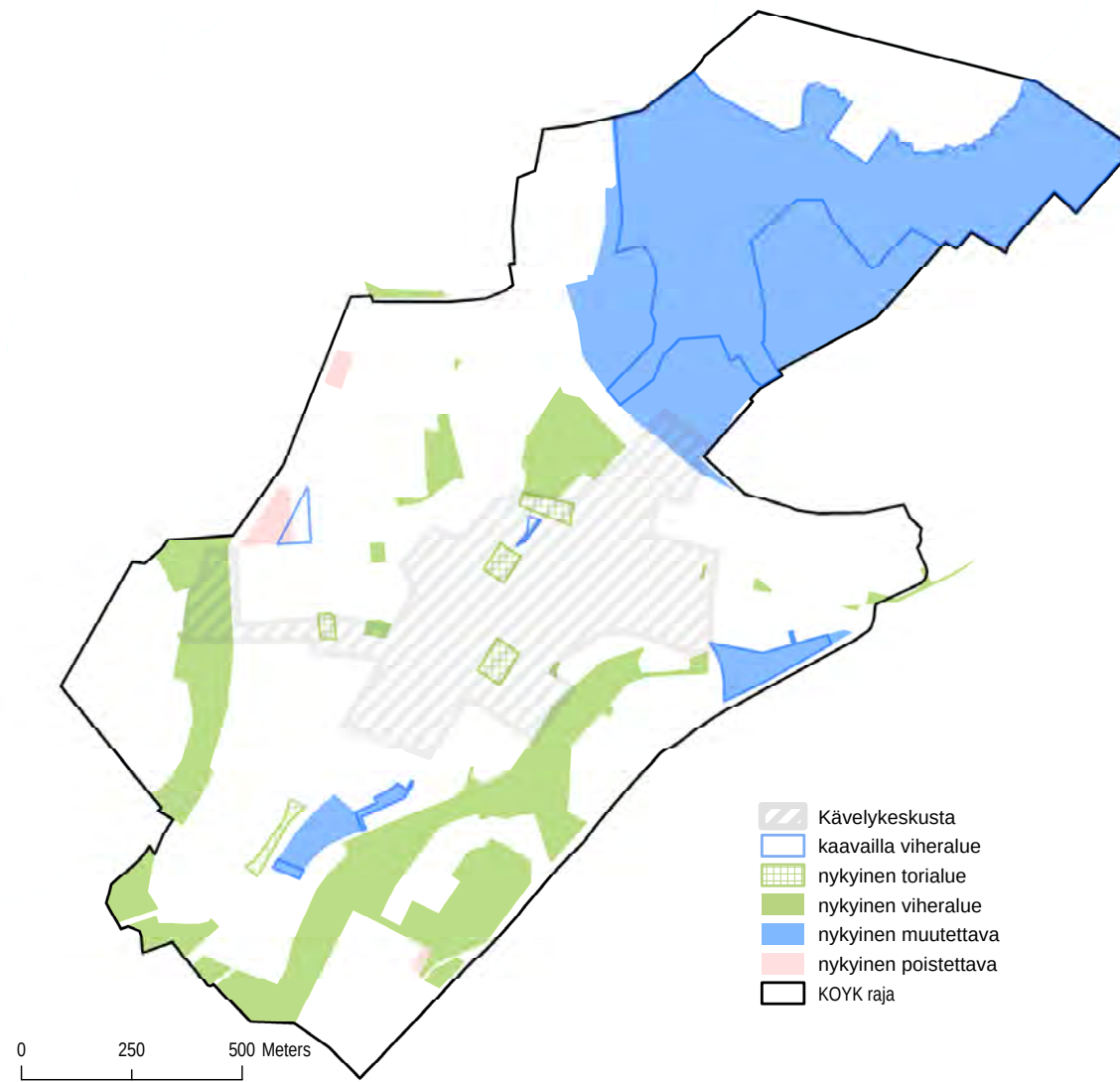
Trafix (2011): Lohjan keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys

- Kaupunkialueilla paikoissa, joissa nopeusrajoitus on 30km/h tai korkeampi, pyöräilijän hengenvaara liikenneonnettomuuksissa nousee huomattavasti, kun puolestaan korkeintaan 30km/h vauhdissa pyöräilijöiden kuolemantapauksia tapahtuu harvoin. Nopeusrajoitukset kohentavat liikenneturvallisuutta ja mukavuutta eri liikennevälineillä matkustaville, erityisesti lapsille ja vanhuksille.
- Pyöräilytapahtumat, työnantajien edut ja tuki työmatkapyöräilyyn sekä muut kampanjat ovat yksinkertaisia ja halpoja tapoja pyöräilyn mainostamiseen ja edistämiseen.
- Parempi reittiopastus (kartat, nettisivut, kyltit,...) voi houkutella molempia ryhmiä: arki- ja virkistyspyöräilijöitä ja jalankulkijoita.

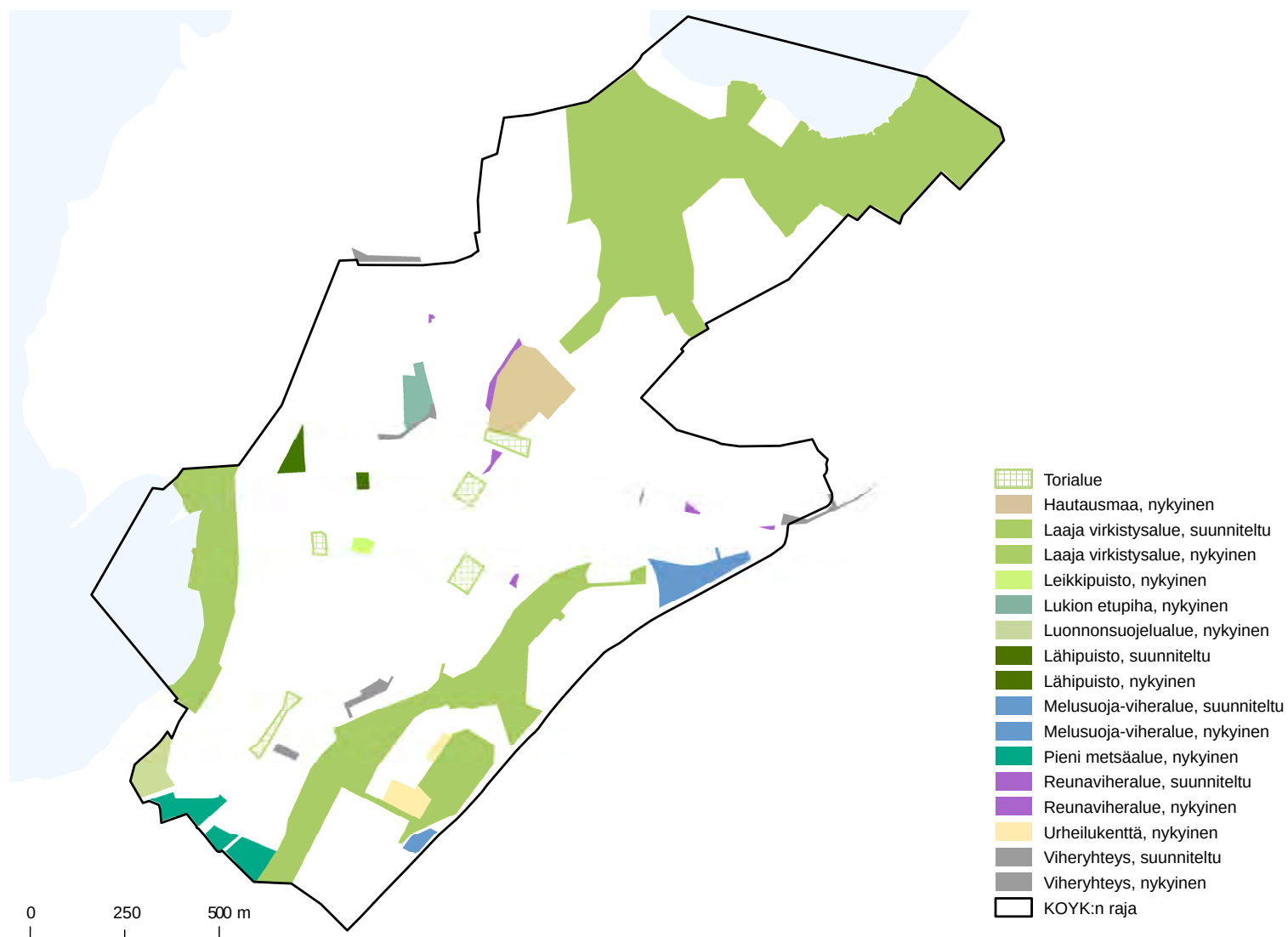
2.3 Lohjan keskustan puistot ja torit

Lohjan keskustassa sijaitsee eri viheralueita ja toreja, lisäksi KOYK:ssa on suunniteltuja viheralueita. Lohjan keskustan viheralueetypit ovat

- Laajat virkistysalueet
- Erikoiskäyttöalueet
- Pienet viheralueet
- Viheryhteydet
- Torialueet sekä
- Alueet, joilla on mahdollisuus määräaikaiseen käyttöön



Kuva 2.20: Olemassa olevia ja suunniteltuja vihialueita ja toreja Lohjan keskustassa.



Kuva 2.21: Eri viheralueityypit Lohjan keskustassa

2.3.1 Laajat virkistysalueet

Vahvuudet

- Kävelyetäisyydellä Lohjan keskustasta sijaitsee kolme laajaa virkistysaluetta.
- Erityispiirteet erottavat nämä kolme aluetta toisistaan (ranta-alue, harjumetsä, avoin kulttuurimaisema). Alueilla on erilaiset historialliset ja kulttuuriset taustat, ekologisia toimintoja sekä monenlaisia toiminta- ja käyttötarkoituksia.

Heikkoudet

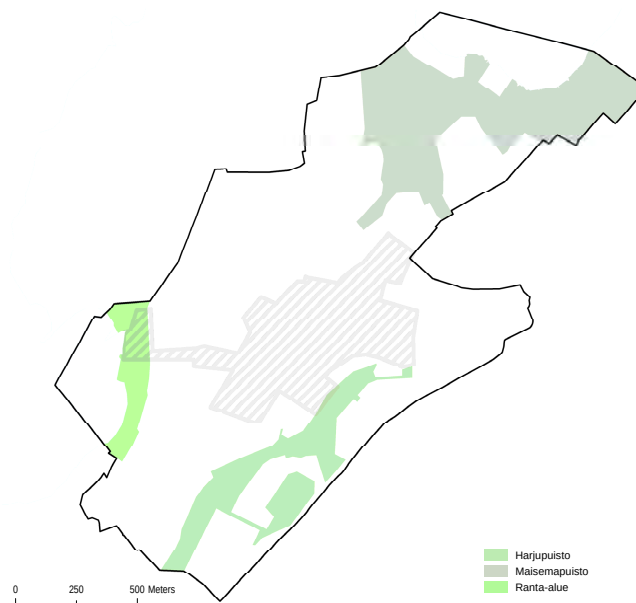
- Kaikkien laajojen virkistysalueiden saavutettavuus on nykyisin rajoitunutta ja siinä on parannettavaa (kävely-yhteydet, rautatien tasoristeykset, raput harjulle, opastuksen puute).

Mahdollisuudet

- Kolmen puistoalueen parannukset lisääisivät Lohjan keskustan houkuttelevuutta asumis- ja työskentelyalueena ja turistikohteena. Tarvitaan parempaa varustelun kuten penkkien, roskisten, ranta-alueen pukukoppien ja valaistuksen jne. kunnossapitoa sekä parempaa alueen suunnittelua rakennettuna puistona.

Uhat

- Kolme laajaa puistoaluetta eivät voi kokonaan korvata pienempien lähipuistojen ja torien puutetta, tai puutetta viheralueista, joilla on erityiskäyttötarkoituksia (mm. liikunta) ja niiden arvoa lohjalaisille. On tärkeää ottaa rinnakkain huomioon erikokoiset ja -laatuiset viheralueet.



Kuva 2.22: Laajat virkistysalueet Lohjan keskustassa



Kuva 2.23: Ranta-alue / Aurlahti

Ranta-alue/Aurlahti

Erityispiirteitä

- KOYK mukaan: arvokas rakennettu ympäristö, Lohjanjärven ranta-alue
- Alue sisältää hiekkarannan, leikkipuiston, kuntoilualueen, niitty-/piknikalueen puiden varjossa, rantalentopallokentän, intensiivisesti ylläpidetyn puistoalueen (kukkapenkit, istutuksia), laajan hiekkakentän jalkapallo- ja tapahtumatarkoituksiin, kesäkahvilan ja huoltorakennuksen, minigolfkentän, venesataman ja auton pysäköintipaikkoja.

Ainutlaatuiset maisemapiirteet

- Rantaviivalla, historiallisen puutaloalueen vieressä

Mahdollinen toiminta

- Uimaranta, leikkipuisto, sirkus- ja festivaalipaikka, urheilu, oleskelu (kahvila, jne.), venelaituri/-satama
- Olemassa olevia mukavuuksia: Polkuja, valaistus, penkkiä, roskiksia, muita kaupunkikalusteita, kahvila, urheilukenttiä ja kuntoilutiloja

Ongelmia

- Venesatama: saasteet, melu
- Pysäköinti järjestelmän ulkopuolella, niittyalueella.

Mahdollisuudet

- Uusi ranta-alueen maisemasuunnittelu, joka sisältää laajempaa ja monipuolisempaa toimintaa ja esteettisiä ominaisuuksia, voisi korottaa alueiden arvoa ja käyttäjien määrää.
- Porlan ja rantareittien kytkeminen ja Porlan alueen parantaminen vaikuttaisi myös Aurlahden alueeseen positiivisesti.

Uhat

- Aurlahdessa sijaitsee myös venesatama, joka voisi häiritä toisia virkistystoimintoja erityisesti, jos tankkauspiste tulisi rakentaa samalle paikalle.

Maisemapuisto

Erityispiirteitä

- KOYK mukaan: viher- ja virkistysalue, arvokas rakennettu ympäristö, arkeologinen selvitysalue.
- Kulttuurimaisemapuisto historiallisessa Pappilan museoympäristössä, vallitseva näkyvyys Tytyrin tehtaalle. Infrastrukturi halkaisee alueen (sähkölinja, puhelinlinja, teknisen infrastruktuurin rakennuksia). Alueella järjestetään myös talvitori (hiekkapoluilla Pappilan lähellä).



Kuva 2.24: Maisemapuisto

Ainutlaatuiset maisemapiirteet

- Avoin kulttuurimaisema keskustan lähellä, jossa on miellyttäviä näkymiä ja kumpuilevia mäkiä.

Mahdollinen toiminta

- Kävely, juoksu, pyöräily, leikkipuisto pohjoisreunan alueella.
- Olemassa olevia mukavuuksia: Polkuja, valaistus, puute penkeistä, roskiksista ja muista katukalusteista.

Ongelmia

- Melu ja pöly Tytyrin tehtaalta, teknisen infrastruktuurin luomia esteettisiä ongelmia
- Näkymää vieressä olevalle järvelle ei ole. Opastus puuttuu ja alueelta löytyy vain vähän oleskelumukavuuksia.

Mahdollisuudet

- Uudet kävelypolut, uudisrakentaminen lähialueilla ja puistomukavuuksien sekä katukalusteiden lisääminen voisi lisätä mahdollisia toimintoja alueella ja puiston käyttäjän määrää.
- Mielenkiintoisen näkymän järvelle voisi avata, jos metsänhoito ja luonnonsuojelusäännöt (alueen pohjoisosassa sijaitsee luonnonsuojelualue) sen sallivat.

- Puskurivyöhykettä Tytyrin tehtaan ja puiston välissä voisi parantaa istuttamalla puita.

Uhat

- Maisemapuisto pienenisi, mikäli Pappilanpellon / Moision kehitysprojektit tulisivat totutetuksi. Huolellinen vaiheistus ja toteutus ovat välttämättömiä alueen ominaispiirteiden sekä virkistys-, kulttuuri ja ekologisten arvojen säilyttämiseksi (tai parantamiseksi) alueen ominaispiirteitä sekä virkistys-, kulttuurisia ja ekologisia arvoja.

Harjupuisto



Kuva 2.25: Harjupuisto

Erityispiirteitä

- KOYK mukaan: viher- ja virkistysalue, urheilualue
- Metsäalue, jossa on pitkittäisiä hiekka- ja metsäpolkuja eri leveydellä harjua pitkin ja lisäksi muutamia polkuja kohtisuoraan rinnettä. Metsä on tiivis ja pääasiassa havumetsää, jolla on tärkeitä (ekologisia) ominaisuuksia (ilman puhdistus, veden suodatus, melusuojaus, eläinten elinympäristö).

Ainutlaatuiset maisemapiirteet

- Harjuaalue, panoraamanäkymiä.

Mahdollinen toiminta

- Tiettyjä liikuntalajeja (hiihto, kävely, juoksu), sienien ja marjojen keräämistä.

Ongelmia

- Vieressä oleva moottoritie: saasteet, melusuojaustarve
- Saavutettavuus: Jyrkkä maasto ja yhteyden puute vaikeinta alueelle saapumiselle. Näkymät ovat rajalliset tiiviin metsän vuoksi.

Mahdollisuudet

- Mikäli saavutettavuutta kävellen parannetaan, harjupuistosta voisi tulla vielä tärkeämpi lähivirkistysalue lohjalaisille, erityisesti pitkittäisiä yhteyksiä vaativien maastourheilulajien harrastajille.
- Uudet havaintopaikat, joilta löytyy hyvät näkymät kaupunkiin, järvelle ja ympäristöön, voisivat parantaa alueen houkuttelevuutta.

Uhat

- Harjupuiston alue kohtaa painetta kahdesta suunnasta, moottoritieltä (melu, ilma ja vesisaasteet) sekä rakentamisprojekteista harjun rinteellä.

2.3.2 Erikoiskäyttöalueet

Vahvuudet

Lohjan keskustan alueella on eri erikoiskäyttötarkoitukseen suunnattuja alueita. Ne sekä tarjoavat jo tällä hetkellä mahdollisuuksia eri erikoistoiminnoille tai omaavat potentiaalia lisäkäyttöön olemassa olevan erikoistoinnin rinnalla.

Heikkoudet

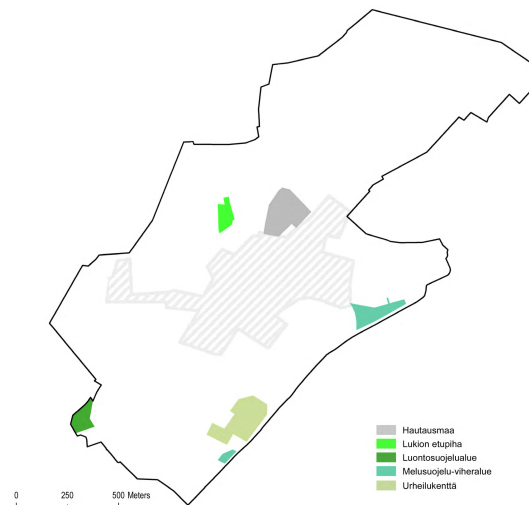
Käyttörajoitukset, jotka ovat erikoiskäyttöalueelle tyypillisiä, estävät toisia toimintoja tai syrjäyttävät joitakin käyttöryhmiä kokonaan.

Mahdollisuudet

- Alueet erikoiskäyttötarkoitukseen (esim. melusuojaus- tai luonnonsuojelualueet) voisi avata laajempaan käyttöön lohjalaisille, lisäämällä mukavuuksia ja viheralueen infrastruktuuria sekä sallimalla muita käyttäjiä.
- Monikäyttöalueet ja 24 tunnin käyttö: Pidentyneet aukioloajat ja laajentunut saavutettavuus erikoiskäyttöalueisiin lisäävät olemassa olevien puitteiden arvoa. Liikunta-alueita voisi esimerkiksi pitää auki harjoitteluajkojen kouluille tai liikuntaseuralle ulkopuolella.

Uhat

- Alkuperäinen käyttötarkoitus erikoisalueilla voisi häiriintyä tai estyä, jos lisäkättöä esitettäisiin hillittömästi ja käytön säännöt eivät ole selvästi määritellyt.



Kuva 2.26: Erikoiskäyttöalueet Lohjan keskustassa



Kuva 2.27: Porlan Luonnonsuojelualue (2014)



Kuva 2.28: Urheilukenttä (2014)



Kuva 2.29: Lohjan hautausmaa (2014)

2.3.3 Pienet viheralueet

Vahvuudet

- Muutamat pienet lähipuistoalueet tarjoavat lähileikkipuistopuitteita Lohjan keskustassa. Leikkipuistot ovat erityisesti tärkeitä lapsiperheille, jotka tarvitsevat juuri tämänkaltaisia viheralueita mahdollisimman lyhyellä kävelyetäisyydellä kodista.
- Toisia pieniviheralueita ovat pienet viherkulmat tai reuna-alueet, jotka edustavat kaupunkivihreän ja -estetiikan "pesäkkeitä" ja tarjoavat oleskelu-, odottamis- ja lepäämistiloja, olettaen, että paikalla on penkkejä ja muita mukavuuksia.

Heikkoudet

- Pienet puistoalueet ja leikkipuistot eivät voi korjata niitä käyttömahdollisuuksia, joita laajemmat viheralueet ja erikoiskäyttöalueet tarjoavat. On tärkeää ottaa huomioon erikokoiset ja -laatuiset viheralueet rinnakkain.
- Koska korttelin 9 lähipuisto sijaitsee talojen sisäpihalla, sen tarkoitus on pääasiassa tarjota vihertiloja ympäristönsä asukkaille. Sosiaalisen kontrollin vuoksi ihmisille, jotka asuvat alueiden ulkopuolella, voisi puiston käyttö vaikuttaa epämukavalta ja sopimattomalta.
- Postikadun leikkipuiston ympärillä on aita, joka estää ihmisten tulemisen paikalle suoraan ympärillä olevista kerrostaloista, koska vie-
reiselle tontille ei ole aidassa ovia.



Kuva 2.30: Pienet viheralueet Lohjan keskustassa



Kuva 2.31: Lähipuisto kortteli 160 (2014)



Kuva 2.32: Postikadun leikkipuisto (2014)



Kuva 2.33: Lähipuisto kortteli 9 (Koirapuisto) (Google Streetview 2014)

on mahdollista sisällyttää pienempi koirapuisto.

- Lähi- ja pienpuistojen kunnossapito ja materiaalien laatu on erityisen tärkeää. Pienpuistot ovat hyödyllisimpiä, jos niiden laatua on mahdollista ylläpitää pitkällä tähtäimellä ja saavutettavuus on maksimoitu.

Uhat

Lähipuistot ovat Lohjan keskustassa melko harvinaisia ja pieniä, ja niiden lisäksi ei ole paljon kaupunkivihreää tai laajempia puistoalueita ydinkeskustassa. Lähipuistot pitäisikin suojella rakennuspaineelta.

Mahdollisuudet

- Koirapuisto kehittyisi KOYK:n mukaan lähipuistoksi (LP), jonka käyttötarkoitus olisi vähemmän rajattu kuin nykyisin. Uuteen lähipuistoon

2.3.4 Viheryhteyksiä

Vahvuudet

- Lohjan keskustassa sijaitsee jo nyt muutamia viheryhteyksiä, jotka on varattu kävelylle ja pyöräilylle. Ne ovat usein tärkeitä oikoteitä jokapäiväisessä käytössä.
- Keskustan saavutettavuuden ja nopeiden yhteyksien parantamisen lisäksi, viheryhteydet tarjoavat viher- ja puskurialueita, elinympäristöjä eläimille ja kasveille ja toimintoja kuten huleveden viivytämistä, kaupunki-ilmaston tasapainotusta, puhtaan ilman tuotantoa, esteettisyyttä ja visuaalista monimuotoisuutta.

Heikkoudet

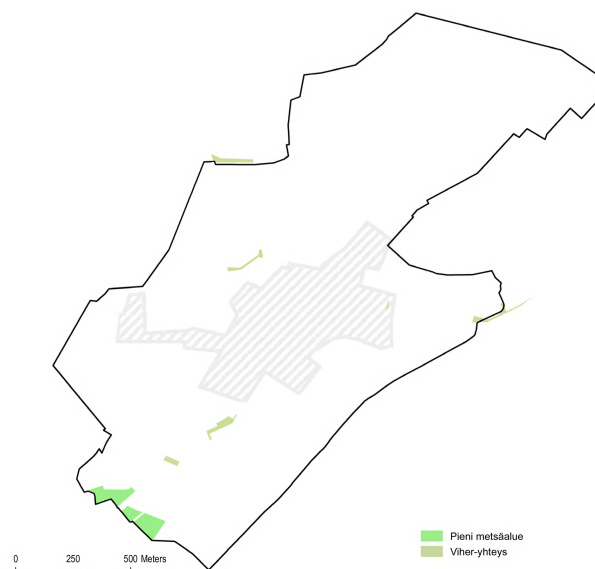
Muutamit mahdolliset viheryhteydet ovat tällä hetkellä ekologisia käytäviä ja toimivat kaupunkivihreänä, mutta ne eivät tarjoa nopeita läpikulkumahdollisuuksia ja oikoteitä tai virkistyskäyttömahdollisuuksia polkujen puutteen vuoksi, vaikka ne olisivat tähän käyttöön erittäin sopivia.

Mahdollisuudet

Uudet viheryhteydet (muutamia on suunniteltu KOYK:ssa) voivat tarjota hyödyllisiä saapumisreittejä Lohjan keskustaan ja keskustasta virkistys- ja lähialueille sekä uusia virkistysreittejä keskustaan.

Uhat

Uudisrakennusalueet voisivat katkaista eri olemassa olevia ”muodollisia ja epämuodollisia” viheryhteyksiä ja/tai heikentää niiden ekologisia toiminto-



Kuva 2.34: Viheryhteyksiä Lohjan keskustassa



Kuva 2.35: Laurinportin viheryhteys (Google Streetview 2014)



Kuva 2.37: Lukion viheryhteys (2014)



Kuva 2.36: Terveystorin Tori - viheryhteys (Google Streetview 2014)

ja.

2.3.5 Torialueet

Vahvuudet

- Torijärjestelmä on kudottu Lohjan kaupunkiverkoston.
- Ravintolat, kahvilat, markkinat ja (kesä)tapahtumat elävöittävät Lohjan keskustaa ja houkuttelevat paikalle vieraita.

Heikkoudet

Jatkuva liikenne (esim. tori terveyskeskuksen edessä) tai pysäköivät autot (esim. Kirkkotori, Lohjan Tori) hallitsevat suurta osaa Lohjan toreista ja laatu oleskelupaikkoina on huono.



Kuva 2.38: Torialueet Lohjan keskustassa



Kuva 2.39: Kirkkotori(2014)



Kuva 2.40: Lohjan tori(2014)



Kuva 2.42: Terveystieteiden Tori(Google Streetview 2014)



Kuva 2.41: Keskusaukio (Kouluaukio)(2014)



Kuva 2.43: Aurlahdenkatu (2014)

Mahdollisuudet

- Lohjan torien laatua voi parantaa oleskelu-, lepäämis-, shoppailu- ja tapaamispaikkoina jatkojalostamalla torien muotoilua ja kehittämällä alueita jalankulun tarpeiden pohjalta.
- "Shared space" -ratkaisuja, joissa eri liikennevälineillä kulkevat kohtaavat silmien tasolla (siis samalla arvo- ja nopeustasolla), nopeusrajoitukset ja katujen poikkileikkauksien muokkaaminen torien alueilla ovat mahdollisia KOYK:n puitteissa ja tuovat enemmän turvallisuutta jalankulkijoille ja myös autoilijoille.
- (Määräaikaisen) pysäköinnin vähentäminen torialueilla houkuttelee ihmisiä vierailemaan toreilla ja mahdollistaa enemmän monipuolista toimintaa.

Uhat

- Torien arvo voi olla aliarvioitu, erityisesti kaupungin reuna-alueilla, ja jos käyttäjien määrä on matala.
- Balanssin löytäminen liikenne- ja pysäköintialueiden ja julkisten torialueiden välille voi olla haastavaa.

2.3.6 Alueet, joilla on mahdollisuus määräaikaiseen käyttöön



Kuva 2.44: Rautatierata (2014)

Vahvuudet

Lohjan keskustan viheralueilla, joille ei ole rakentamistoimintaa suunniteltu lähitulevaisuudessa ja alueilla, jotka ovat vajaakäytössä, on potentiaalia määräaikaisiin käyttötarkoituksiin.

Heikkoudet

Kyseisiä alueita on usein laiminlyöty pitkään ja ne eivät ole olleet viime aikoina ylläpidettyjä, tai ne ovat olleet minimaalisessa kunnossapidossa. Usein alueilla ei ole mitään infrastruktuuria ja tilat ovat vaikeasti saavutettavissa tai muuten epämieluisia.



Kuva 2.45: Pappilan pellon joulumarkkina-alue (2014)



Kuva 2.46: Rantareittin raja-alue (Google Streetview 2014)

Mahdollisuudet

- Vanha rata-alue, joka muodostaa kehän Lohjan keskustan ympärille (pohjoisessa ja koillisessa) ja on ollut viime aikoina pois käytöstä, liittyy KOYK:ssa suunniteltuun uuteen rautatieasemaan, Tytyrin kaivokseen ja paperitehtaan teollisuusalueisiin. Se myös kulkee eri asuinalueiden läpi. Nykyisen estevaikutuksen sijaan vanha rata voisi toimia uutena virkistys- ja liikuntayhteytenä. Lisäksi ratapolku tarjoaisi mielenkiintoisia näkymiä ja ympäristöjä, koska rata-alue on osaksi asuinalueita matalammalla tasolla ja vanhat suuret puut reunustavat sitä. Tällä hetkellä ei ole edes kylttiä osoittamassa, että radan alueella voisi liikkua turvallisesti.
- Joulumarkkina-alueiden tila ei ole käytettävissä suuren osaa vuodesta. Hiekkapolut ovat ilmeisesti välttämättömiä vain kerran vuodessa tapahtuvaan käyttöön. Monipuolisempi pintamateriaali ja muu infrastruktuuri voisivat muuttaa tilan ympärivuotiseen käyttöön sopivaksi monitoimitilaksi (esim. leikki-, oleskelu- tai ulkoilmamuseopaikkana).
- Rantareitin aluetta on tällä hetkellä suurimmalta osin käytetty pysäköintialueena, vaikka ei ole tarvetta käyttää koko aluetta parkkipaikkana. Määräaikaista käyttöä siellä voisi olla esim. pienet siirtolapuutarhat tai kohennetut kukkapenkit kaupunkiviljelykäyttöön lähialueilla asuville, joilla muuten ei ole yksityisiä viheralueita käytössä. Määräaikainen julkinen puisto tai vaatimaton liikuntakenttä voisi myös olla kustannustehokas ja mielenkiintoinen väliaikaisratkaisu Rantareitin alueelle ennen kun siellä rakennetaan KOYK:ssa mainittu työpaikka-alue.

Uhat

Kyseisillä alueilla on laiminlyötyä ulkonäköä. Jos lisäylläpito ei onnistu nostamaan alueen arvoa, voisi olla vaikeaa asukkaille tunnustaa tai hyväksyä uusia käyttömahdollisuuksia, jolloin pitäisi "korottaa panoksia" tarjoamalla täydellisiä ja houkuttelevia suunnitelmia kaikkine tarpeellisine muka-

vuuksineen ja infrastruktuureineen (pintamateriaalit, penkit, valaistus, roskikset), vaikka käyttö olisi määräaikaista. Lisäksi kunnossapito on välttämätöntä (ruohonleikkaus, jätehuolto).

2.4 Liike, palvelut, kahvilat ja ravintolat

2.4.1 Tyhjä liike-tila

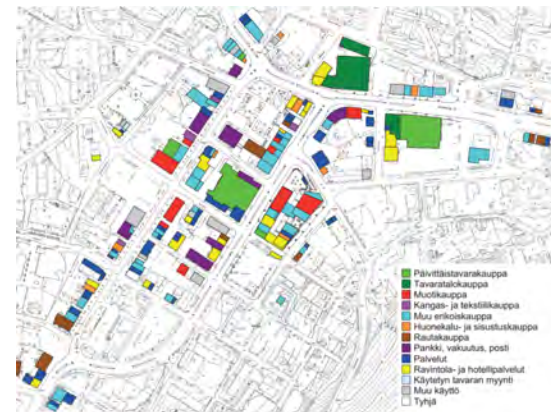
Tyhjän liike-tilan määrä Lohjan keskustassa on kasvanut vuosien 2006 ja 2014 välissä. Myös 13.7.2016 Lohjan kaupungin sivujen mukaan Laurinkadulla oli kolme tyhjää liike-tilaa. Samassa keskustaan rakennetaan kaupan suuryksikköä, jota voi perusteella keskustan vetovoiman lisäämisellä, mutta se myös vetää liikkeenharjoittajia pois Laurin- ja Kauppakadulta. Tyhjä liike-tila ovat kaupunkikuvallisesti ongelmallisia ja vähentävät keskustan elävyyttä ja houkuttelevuutta.

Tyhjien tilojen väliaikainen käyttö esim. taidenäyttelytilana on hyvä tapa pienentää näitä negatiivisia vaikutuksia. Kivijalkakaupat vaikuttavat katu-ympäristöön monipuolisesti – valaistuksen, ikkunoiden ja sisäänkäyntien muotoilusta riippuen. On erittäin tärkeää kannattaa ja helpottaa liikkeenharjoittajien osallistumista ja vaikuttamista katu-ympäristön muodostamiseen.

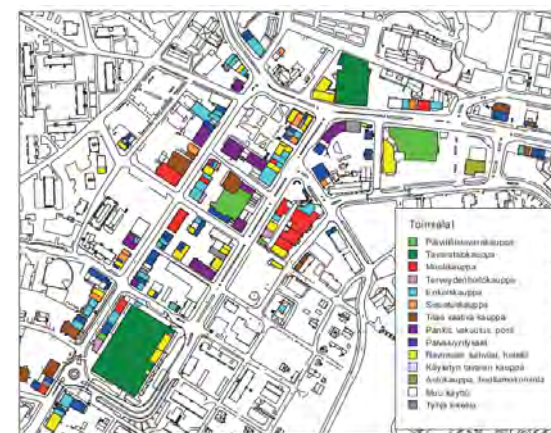
2.4.2 Ravintolat, kahvilat ja hotellit

Kahviloiden ja ravintoloiden määrä Lohjan keskustassa on kasvanut vuosien 2006 ja 2014 välissä. Tämä on erittäin positiivista kehitystä. Ravintoloiden ja kahviloiden läsnäolo edustaa keskustan vetovoimaa ja tuo ihmisiä kaduille, mahdollistaa tapaamisia ja urbaania ilmapiiriä.

Monilla kahviloilla onkin istumismahdollisuuksia ulkona, ja osaksi terassit ovat auki myös talvikaudella. Myös kahvilat, ravintolat ja majoituspaikat voivat vaikuttaa katu-ympäristöön samalla tavalla kuin kaupat. Niiden omistajat ja hoitajat kannattaa ottaa mukaan keskustan kehittämiseen.



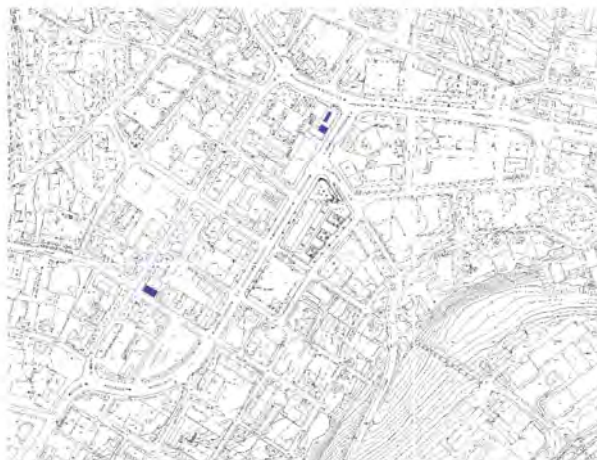
Kuva 2.47: Liikkeitä Lohjan keskustassa 2006. (Lohjan keskustan kaupallinen selvitys 2006)



Kuva 2.48: Liikkeitä Lohjan keskustassa 2011. (Taajamaosayleiskaava Kaupallisen selvityksen päivitys 28.2.2011)



2006



Yhjä liiketila Lohjan keskustassa 2006 (lähde: Lohjan keskustan kaupallinen selvitys 2006)

2011



Yhjä liiketila Lohjan keskustassa 2010 (lähde: Taajamaosayleiskaava Kaupallisen selvityksen päivitys 28.2.2011)

2014



Yhjä liiketila Lohjan keskustassa jouluku 2014 (lähde: toimitilat.lohja.fi, käynti marrasku 2014)

Kuva 2.49: Tyhjä liiketila Lohjan keskustassa 2006, 2010, 2014. (Lähde: Lohjan keskustan kaupallinen selvitys 2006, Taajamaosayleiskaava Kaupallisen selvityksen päivitys 28.2.2011, toimitilat.lohja.fi, käynti paikan päällä marraskuussa 2014); valokuvia 2014



2011



Ravintolat, kahvilat ja hotellit Lohjan keskustassa 2010 (lähde: Taajamaosasto/kaava Kaupallisen selvityksen päivitys 28.2.2011)

2006



Ravintolat, kahvilat ja hotellit Lohjan keskustassa 2006 (lähde: Lohjan keskustan kaupallinen selvitys 2006)

2014



Ravintolat, kahvilat ja hotellit Lohjan keskustassa 2014 (lähde: käynti)

Kuva 2.50: Ravintolat/kahvilat Lohjan keskustassa 2006, 2011 ja 2014 (valokuvat: 2014)

2.5 Kävely-yhteydet kävelykeskuksessa

KOYK:n mukaan Lohjan tulevaisuuden pääkävely-yhteyksien tulisi olla Laurinkatu ja sen poikkikadut, Kauppakatu, myös Kalliokatu on tärkeä akseli sekä Postikatu, joka jatkuu Aurlahdenkatua pitkin rannalle ja toisella puolella harjun päällä. Myös Paikkarinkadulla, Kirkkonkadulla ja kirkon ympäristöllä on merkitys kävely-yhteyksinä.



Kuva 2.51: Lohjan keskustan kävelykatujen suunnittelu. (Trafix (2011): Lohjan keskustan osayleiskaavan liikenneselvitys)

2.6 Kävely-yhteydet kortteleiden sisällä

Lohjan KOYK:ssa merkitettiin eri kävely-yhteydet (yksityisten) kortteleiden sisällä. Asemakaavoissa nämä yhteydet ovat osaksi merkitsemättömiä ja paikan päällä tilanne on usein erilainen. Tässä tarkastellaan, missä ja miten rakennettu ympäristö ja muut olosuhteet mahdollistavat tai estävät kävely-yhteyksiä kortteleiden sisällä.

2.6.1 Kortteli 32

Keskusaukion korttelissa on kolme olemassa olevaa kävely-yhteyttä, joiden laatua voisi parantaa. Keskusaukiosta pääsee rakennuksen tunnelia pitkin Kauppakadulle, lisäksi on myös pieni kuja, jota käytetään pysäköintipaikkana. Aukiolta pääsee myös toiselle parkkipaikalle ja Nordea-pankin rakennuksen alta Ilmari Sippolan kadulle. Aukiolta ei näe tätä yhteydettä tiiviiden istutuksien ja outojen puistopolkujen akselien vuoksi. Rappujen ja luiskien puutteen vuoksi liikuntarajoitteisille ja pyöräilijöille ei ole mahdollista käyttää yhtään näistä yhteyksistä ja muillekin (vanhuksille tai lastenvaunun kanssa kulkeville) se olisi erittäin vaikeaa. Luiskille olisi riittävästi tilaa. Puiston muotoilu ja istutukset pitäisi harkita uudelleen niin, että aukiosta tulisi sekä miellyttävä oleskelu- että läpikulkutila. Parkkipaikkojen sijaintia voisi siirtää tai pysäköinnin voisi järjestää niin, että läpikulkijoille olisi turvallinen ja mukava läpikulkukäytävä.



Kuva 2.52: Kortteli 32 ilmakeku. (Lähde: maps.bing.com), Kortteli 32 ajantasa-asemakaavassa



Kuva 2.53: Yhteydet korttelin 32 sisällä, yhteydet pysäköintitilojen läpi



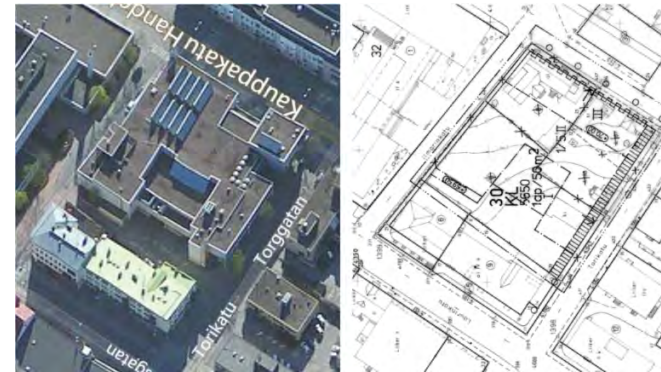
Kuva 2.54: Kortteli 32: Yhteyden näkyvyyden puute keskusaukiolta



Kuva 2.55: Kortteli 32: Rajattu savutettavuus yhteyksiin korttelin sisällä liikuntarajattomille, pyöräilijöille, lastenvaunujen kanssa, vanhuksille, jne.

2.6.2 Kortteli 30

Korttelin 30 sisäpihalla on kivetty pysäköintitila asukkaille ja vanhan kauppakeskuksen autotallin sisääjo. Kauppakeskuksen takaseinä on ikkunaton. Sisäpihalla ei ole mitään vihreyttä ja heikko valaistus. Sisääjon reunalla on korkeita betoniseiniä, jotka vähentävät näkyvyyttä kadulle ja kadulta, mikä voi olla myös liikenneturvallisuusongelma. Yleisesti läpikulku on mahdollista, mutta alue ei houkuttele tähän käyttöön.



Kuva 2.56: Kortteli 30 ilmakeku. (Lähde: maps.bing.com), Kortteli 30 ajantasa-asemakaavassa



Kuva 2.57: Kortteli 30

2.6.3 Kortteli 29

Korttelin 29 sisäpihalla on asukkaiden, kauppojen henkilökunnan ja asiakkaiden pysäköintipaikkoja, Laurinkadun ääressä sijaitsevin talojen takaseinät ovat tylsiä ja ikkunoiden kaihtimet ovat suljettuja. Pihalla on myös jäte- ja lumenkeräyspaikka.

Toisella puolella on eri liiketiloja ja ravintoloita, joiden julkisivut ovat aktiivisia ja miellyttäviä, ja joilla on osaksi myös terasseja. Vihreyttä ja valaistusta ei ole. Kortteliin pääsee Torikadulta ja Sepänskadulta autollakin. Lisäksi olemassa on kävely-yhteys Laurinkadulta.



Kuva 2.58: Kortteli 29 ilmakeku. (Lähde: maps.bing.com), Kortteli 29 ajantasa-asemakaavassa



Kuva 2.59: Kortteli 29

2.6.4 Kortteli 222

Korttelissa 222 on eri kävely-yhteyksiä merkittynä jo ajantasa-asemakaavassa. Olemassa olevat yhteydet ovat kapeita ja johtavat pysäköintipaikkojen läpi. Ylläpidettyä vihreyttä ja valaistusta ei ole. Korttelissa olisi mahdollista erottaa jalankulkijoille läpikulkutila eri pintamateriaalina, purkaen jatkuvan asfalttipeitteen ja lisäten vihreyttä ja valoa. Parannuksia tulisi sekä ihmisille yleisesti että kortteleiden asukkaiden hyödyksi, joilla tällä hetkellä ei ole mitään vihreyttä ikkunoiden edessä.

2.6.5 Kortteli 21

Korttelissa 21 tulee lähitulevaisuudessa toteutumaan uusi suunnitelma, joten tilanne vaihtuu pian. Korttelissa on tällä hetkellä kaksi kävely-yhteyttä – toinen kulkee Säästöpankin talon läpi eikä ole helposti löydettävissä tai myöskään sopiva liikuntarajoitteisille. Toinen on Lohjan keskustan paras esimerkki siitä, miten yksinkertaisilla välineillä voi muodostaa mielittävän ja toimivan kävely-yhteyden, vaikka yhteys on kapea ja johtaa pysäköintialueelle. Kohteessa on valaistus ja viherseinä. Koska Laurinkadun ja Nahkurinkadun välissä on korkeusero, kohteessa on sekä raput että luiska, mikä on myös hyvä ratkaisu.



Kuva 2.60: Kortteli 222 ilmakeku. (Lähde: maps.bing.com), Kortteli 222 ajantasa-asemakaavassa



Kuva 2.61: Kortteli 21 ilmakeku. (Lähde: maps.bing.com), Kortteli 21 ajantasa-asemakaavassa



Kuva 2.62: Kortteli 222

Kuva 2.63: Kortteli 222



Kuva 2.64: Kortteli 21



Kuva 2.65: Kortteli 21

2.7 ~~Analyysin~~ yhteenveto

Raportissa käsitellyistä eri teemoista löytyy toimenpiteitä eri suunnittelutasoilla ja aikatahtaimilla. Seuraavat taulukot (kts. kuva [2.66](#) s.52 ja [2.67](#) s.53) tiivistävät näitä ja kokoavat muutamia ideoita, ne ovat siis (epätäydellinen) toimenpidelista.

Taulukoissa on merkitty eri symboleilla, mille alueille ja teemoille toimenpide liittyy. Lisäksi taulukot kertovat mahdollisesta toteutuksesta lyhyellä, keskipitkällä tai pitkällä aikavälillä, erilaisilla laatikoiden reunaviivoilla.

Toimenpidetaulukot tiivistävät suurpiirteisesti KOYK:n aluetta koskevia mahdollisuuksia, joita edellisissä kappaleissa kuvattiin. Näiden lisäksi pitäisi myös ottaa huomioon toiset osat SWOT-analyysistä, eli teemojen ja alueiden vahvuudet, heikkoudet ja uhat.

Toimenpiteet - Liikenne



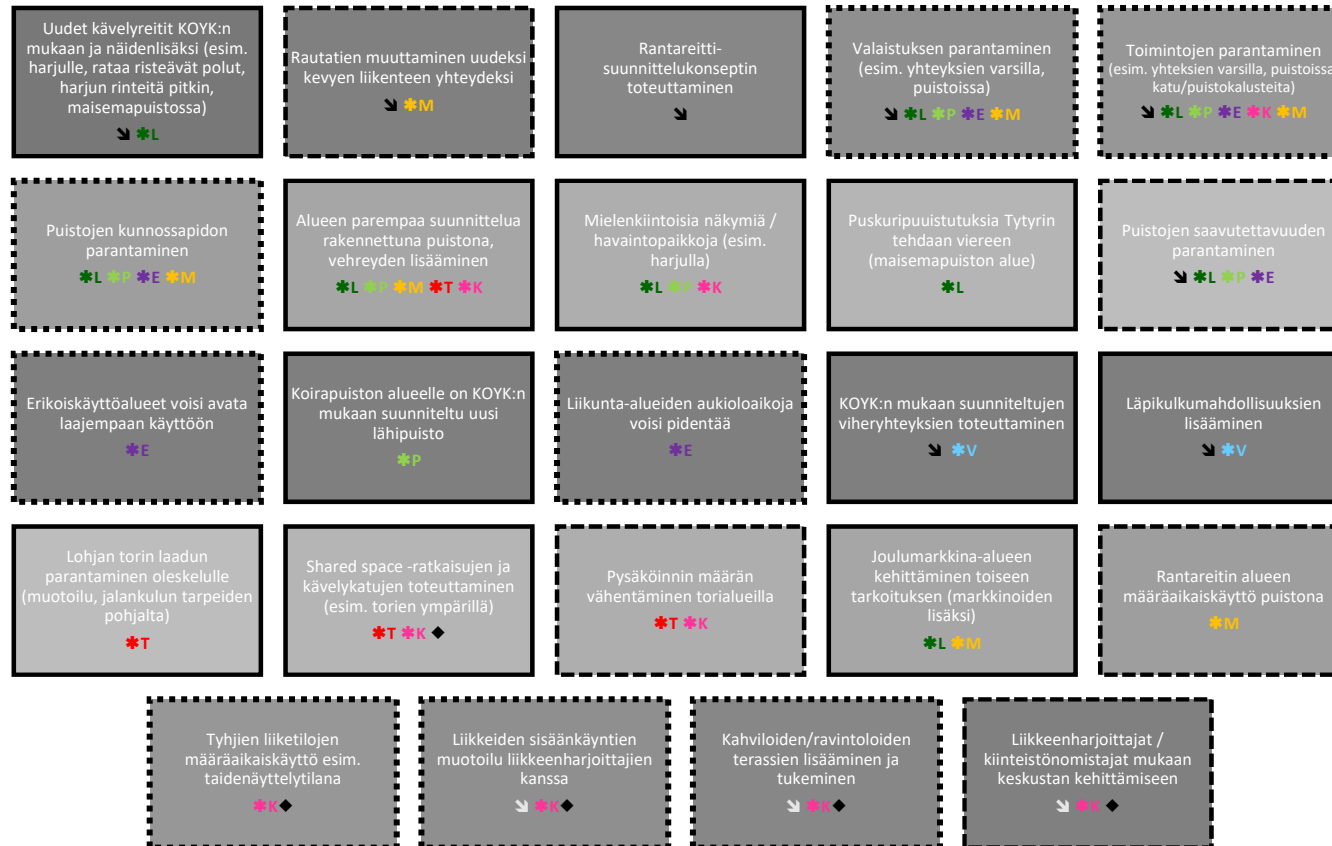
Toteutus: lyhyellä - keskipitkällä - pitkällä aikavälillä

Moottoroitu liikenne Joukkoliikenne Kävely/pyöräily Kävely-yhteydet Kävely-yhteydet kortteileiden sisällä

*E Erikoiskäyttöalueet *T Torialueet *K Katuympäristö ♦ Liikkeit, palvelut, kahvilat, ravintolat

Kuva 2.66: Lohjan KOYK:n Toimenpiteet - Liikenne

Toimenpiteet - Kävely-yhteydet ja avoimet tilat



Toteutus: lyhyellä – keskipitkällä – pitkällä aikavälillä

↘ Kävely-yhteydet

*L Laajat virkistysalueet *P Pienet viheralueet *E Erikoiskäyttöalueet *V Viheryhteydet *T Torialueet *M Määräaikaikäyttöalueet *K Katuympäristö

◆ Liikkeet, palvelut, kahvilat, ravintolat ↘ Kävely-yhteydet kortteileiden sisällä

Kuva 2.67: Lohjan KOYK:n Toimenpiteet – Kävely-yhteydet ja avoimet tilat

Osa 3

Esimerkkejä ratkaisuksista muualta Suomesta

Järvenpää on Lohjan kaupunkia hieman pienempi (noin 40 000 asukasta). Järvenpäässä rakennettiin jo vuonna 1998 kävelykatu "Janne". Järvenpään kaupunginrakenne muistuttaa paljon Lohjaa. Kävelykadun rinnakkaiskatu (Helsinginkatu) on yksi kaupungin vilkkaimpia katuja, samankaltainen kuin Lohjan Kauppakatu. Katujen lounaissuunnassa sijaitsee järvi. Jannella on oma Facebook-sivu, joka näyttää kuinka hyvin kadun vetovoima nykyisin toimii.

Oulun keskustan "Rotuaari"-kävelykatu rakennettiin 1986. Kävelykatu on nykyisin monien tapahtumien kohde ja vilkas kauppakatu.

3.1 Muita esimerkkejä

Jyväskylän kävelykatu: <http://www.jyvaskyla.fi/kadut/kävelykatu>

Heinolan kaupungin torin ja keskustan katuverkon yleissuunnitelma (2016)
www.heinola.fi

3.2 Taustatiedot

Hyvä kaupunkiympäristö parempi elämä Suomen Rakennusmedia 2012
Kävelykadut Suomessa; Suomalaiset kävelykadut Perusselvitys Martti Wilhelm, 2009



Kuva 3.1: Järvenpään kävelykatu "Janne", Hyvä kaupunkiympäristö – parempi elämä – Suomen Rakennusmedia 2012



Kuva 3.2: Oulun kävelykatu "Rotuaari", Hyvä kaupunkiympäristö – parempi elämä – Suomen Rakennusmedia 2012

Osa 4

Strategiset suositukset

4.1 Yleiset suositukset

Yhteenveto yleistä periaatteista kävelykeskustojen suunnittelussa.

4.1.1 Kaupunkirakentaminen ja arkkitehtuuri

- **Selkeä kaupunkirakenne** sekä tilojen hierakia muodostavat turvallisia ja käytettäviä kaupunkiympäristöjä.
- **"Hitaampaan tahtiin"** sopivassa kaupunkirakenteessa on pieniä tiloja (lähipuistoja, pientoreja, oleskelupaikkoja, jne.) ja signaaleja (opastus, kauppojen mainokset, kyltit, liikennemerkit, kaistojen leveys, reunakivien korkeus, jne.), sekä enemmän yksityiskohtia. Tämä muistuttaa vanhoja, perinteisiä kaupunkeja ja tarjoaa lämpöä, houkuttelevuutta ja vilkkautta.
- **Kohtuullinen tiiviys** kaupungin keskustassa on välttämätöntä elävälle kaupunkiympäristölle. Viiteen asuinkerrokseen asti ihmisille on mahdollista havainnoida kaupunkielämää ikkunasta ja ylläpitää katsekontaktia ihmisiin, jotka ovat katutasolla. Rakennuksista, jotka ovat viittä kerrosta korkeampia, tällaista sosiaalista sidettä ei yhtä helposti synny.
- **Kaupunkireittien** pitäisi olla jalankulkijoille suoria ja loogisia.
- **"Soft edges"** eli rakennuksien "pehmeät" reunat ovat tärkeitä kaupunkikaduille. Tämä tarkoittaa, että talojen julkisivut ovat monimuotoisia, läpinäkyviä ja jaettuja eri yksiköihin, niissä on useita aukeamia (ovia, ikkunoita), fasadit myös katutason yläpuolella ovat visuaalisesti miellyttäviä ja monimuotoisia, kivijalkataso on avoin ja aktiivinen (tilaa kaupoille, ravintoloille, kahviloille). "Pehmeät reunat" tarjoavat myös asuinalueilla tiloja, joissa voi epämuodollisesti tavata esim. naapureita, levätä hetkellisesti sekä vaihtaa tietoa ja katsekontakteja (esim. myös kaupan ikkunoiden läpi). Siirtymäalue yksityisistä julkisiin tiloihin ja sisätiloista ulkotiloihin pitäisi olla miellyttävä ja tarjota oleskelumahdollisuuksia, koska siellä ihmisillä on mahdollisuus spontaanisti (ja vapaaehtoisesti) vuorovaikuttaa. Täällä kaupunkielämä tapahtuu.
- Keskustan rakennuksien pitäisi olla mahdollisimman monipuolisia ja jatkuvasti käytössä vuorokauden eri aikoina. Eläväiset rakennukset ja niiden visuaalinen läpäisevyys lisää katujen houkuttelevuutta, turvallisuutta ja vähentää vandalismia. **Monikäyttö** on ratkaisevaa.
- Kävelykeskustan suunnittelussa tulisi ottaa huomioon myös **kaupunki-ilmast**o, **kestävä resurssien käyttö** sekä **vihersuunnittelu**.

4.1.2 Avoimien tilojen muotoilu ja käyttötarkoituksia

- Kävelykeskusta tarjoa parhaassa tapauksessa mahdollisuuden päivittäin muodolliseen, valinnaiseen sekä sosiaaliseen **toimintaan**. Ihmiset käyttävät kaupunkien avoimia tiloja sosiaaliseen vuorovaikutukseen enemmän, mikäli **ympäristö on miellyttävä**. Paras vetovoimatekijä ihmisille ovat toiset ihmiset. Siksi on tärkeää houkutella läpikulkijoita oleskelemaan keskustassa. Tilat itse tai alueen palvelut voivat houkutella ihmisiä. Lisäksi tapahtumat voivat (hetkellisesti) lisätä vetovoimaa.
- Keskustan avoimien tilojen pitäisi tarjota myös monipuolisia mahdollisuuksia **liikuntakäyttöön**, mm. mukavina lenkkeilyn ja pyöräilyn reitteinä.
- Ihmisille sama reitti vaikuttaa lyhyemmältä, jos reitin ympäristö on **mielenkiintoinen** ja vaihteleva, reitiltä on hyviä **näkymiä** ja rappuja on mahdollisimman vähän (luiskat ovat parempia).
- On tärkeää tarjota **istumapaikkoja, leikkiympäristöjä** lapsille, **suoja** auringolta, vesi- ja lumisateelta sekä tuulelta.
- Kävelijöiden kulkemista hidastavia ja estäviä **fyysisiä esteitä pitää poistaa**, jos mahdollista. Raput ovat myös esteitä, luiskat ovat jalankulkijoille ja pyöräilijöille mukavampia.
- Epätasaista **mukulakivipäälylystä** tulisi välttää.
- **Kaupunkivihreä** houkuttelee ihmisiä. Illalla **valaistus** on välttämätöntä.

4.1.3 Liikenne

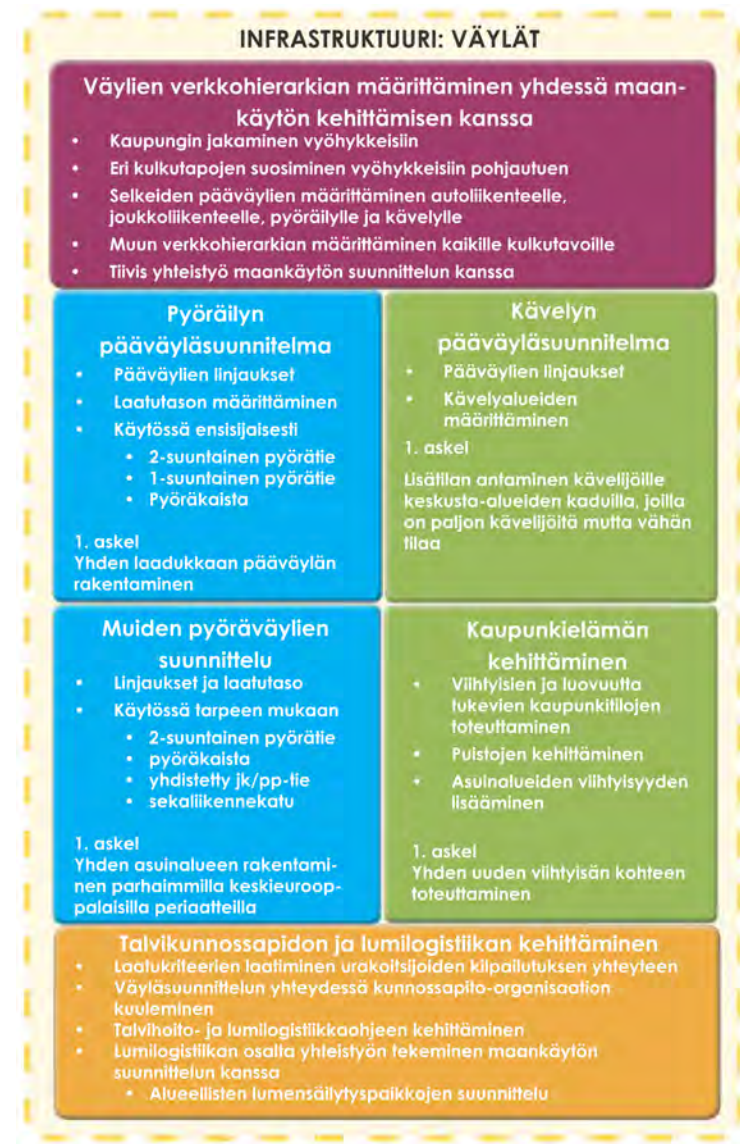
- Paremmat olosuhteet pyöräilijöille houkuttelevat enemmän pyöräilijöitä keskustaan. Pyörät tarvitsevat sekä liikkeessä olevia että pysäköityjä autoja vähemmän tilaa, antaen myös toisille käyttäjille enemmän tilaa. **Autoille** tulisi varata **vähemmän tilaa**.

- **Liikenteen hidastaminen** on elävän kaupunkiympäristön ja turvallisuuden kannalta välttämätöntä.
- **Jalankulkijoilla** pitäisi olla **prioriteetti** sekaliikenteessä.
- **Joukkoliikenteen parantaminen** on kävelykaupungille välttämätöntä.

TTY:n tutkijat kokosivat vuonna 2011 kehityksen askelmerkkejä – kts. kuva [4.1–4.5](#) (s.[58–60](#))



Kuva 4.1: Poliittikka



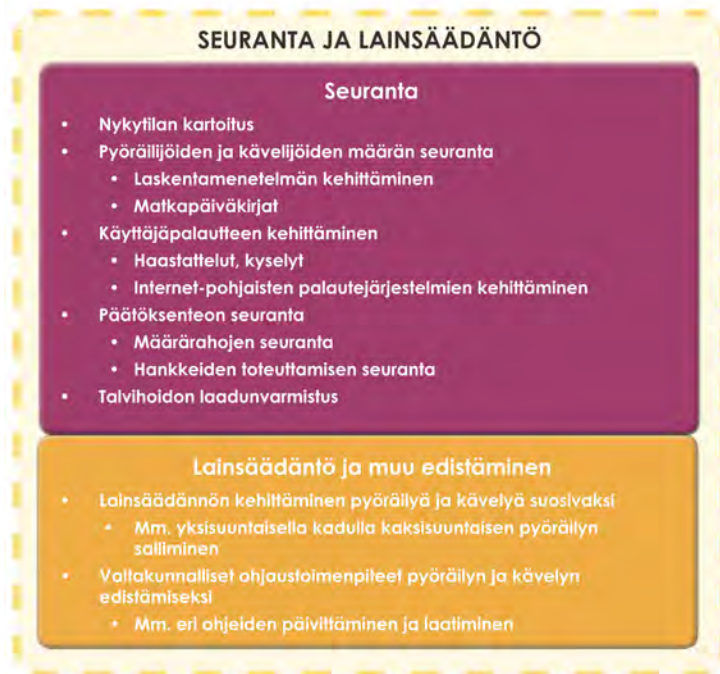
Kuva 4.2: Väylät



Kuva 4.3: Liittymät ja pysäköinti



Kuva 4.4: Aktivointi



Kuva 4.5: Seuranta ja lainsäädäntö, Lähde: Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen Suomessa : toimenpidesuosituksia kaupungeille, Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, 2011

4.1.4 Kirjallisuus

Cities for People, Jan Gehl 2010

Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen Suomessa : toimenpidesuosituksia kaupungeille, Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, 2011

4.1.5 Yhteenveto

Oheinen taulukko (kts. kuva 4.6 s.61) esittää 12 kriteeriä julkisten avointen tilojen edistämiseen. Taulukko sisältää myös kriteerit, jotka koskevat liikennesuunnittelua ja kaupunkirakennetta. Parhaimmillaan kaupungin ulkotilat täyttäisivät kaikki 12 kriteeriä.



12 kriteeriä julkisten avointen tilojen edistämiseen (tausta: Jan Gehl/Brigitte Svarre – How to study public life, 2013)

Kuva 4.6: 12 kriteeriä julkisten avointen tilojen edistämiseen

4.2 Lohjan keskustaan kehitettäviä strategioita

Tämä kappale sisältää listan eri strategioista, joita voisi kehittää Lohjan keskustaan, ja jotka helpottaisivat KOYK:n toteuttamisprosessia.

4.2.1 Täydennysrakentamisohjelmat

Esimerkki Joensuusta: <http://www.joensuu.fi/taydennysrakentamisohjelma>

Esimerkki Tampereelta: www.tampere.fi

4.2.2 Kävelykatujen yleissuunnitelma ja toteuttamisvaiheet

Tausta: Keskustan OYK:n liikenneselvitys (Trafix (2011))

4.2.3 Kävelyn ja pyöräilyn ohjelma

- Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020 lvm.fi
- Jalankulku- ja pyöräilyväylien edulliset ratkaisut (Liikennevirasto) liikennevirasto.fi (pdf)
- Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu (Liikennevirasto) liikennevirasto.fi (pdf)
- Kulkulaari Suunnitteluohjeet kulkulaari.fi
- Helsingin kaupunki Pyöräliikenteen suunnitteluohje pyoraliiikenne.fi
- Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen Suomessa (TTY Tutkimusryhmä Verne) tut.fi/verne

Kävely- ja pyöräilyohjelmia muilla Suomessa

- Salon kaupungin kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2016 www.salo.fi (pdf)
- Kokkolan pyöräilykaupunkiohjelma 2014–2020: www.kokkola.fi (pdf)
- Hyvinkään kestävä liikkuminen 2030: www.hyvinkaa.fi

4.2.4 Viheralueohjelma

Esimerkki Hyvinkäältä hyvinkaa.fi (pdf)

Viherohjelman mahdollisia teemoja:

- Viheralueiden oleskelulaatu (mukavuudet, valaistus, istumapaikat, leikki, ...)
- Saavutettavuus
- Ylläpito
- Määräaikaiskäyttö

4.2.5 Designmanuaali

- Designmanuaali
Esimerkki Savonlinnasta savonlinna.fi (pdf)
- Kaupunkikalusteohje
Esimerkki, Helsinki hel.fi
- Liikejulkisivujen suunnittelukäsikirja
Esimerkki Savonlinnasta savonlinna.fi (pdf)

4.2.6 Tilapäiskäyttö

- Inspiointi – taskupuistot: The park(ing) Day Manual parkingday.org (pdf)
- Kaupunkiviljely kaupunkiviljely.fi
- Liike-/toimistotila: flectila.com, mushrooming.fi
- Konsultointiesimerkki: tilapioneerit.fi
- Palvelut: Helsingin Kalasataman nopeat kokeilut fiksukalasatama.fi/nopeat-kokeilut