

LAHELAN YLEISSUUNNITELMA, JOUKKOLIIKENNESELVITYS

Tehtävä

Tässä selvityksessä käydään läpi Lahelan yleissuunnitelma-alueen joukkoliikenneolosuhteet ja niiden kehittämismahdollisuuksia suhteessa yleissuunnitelmaan.

Nykytilanne

Vuorotarjonta

Lahelan alueen nykyinen pääliikenneväylä on Lahelantie, jota pitkin liikennöi sekä kunnan sisäistä linjaliikennettä (linjat 62 ja 67) että Tuusulan ja Helsingin välistä linjaliikennettä (linjat 632, 635 sekä 643). Lahelantiella suunnittelualan ohi kulkee arkisin 21 linja-autovuoroa. Lisäksi alueella on käytössä kutsujoukkoliikennepalvelu Sampo.

Linja 62 sivuaa suunnittelualuetta Ristikiventien ja Lahelantien liittymässä. Linja palvelee aamuisin Ristikiven työpaikka-aluetta kahdella vuorolla, jotka ajetaan linja-autoasemalta Koskenmäentie - Nahkelantie - Ristikiventie - Lahelantie - Koskenmäentie reitillä. Liikenne on kunnan ostamaa.

Linja 67 kulkee rengaslinjalla Hyrylän linja-autoasema - Lahela - Myllykylä - Ruotsinkylä - Riihikallio - Hyrylän linja-autoasema. Liikenne on kunnan ostamaa. Linjan vuorot lähtevät aamupäivisin linja-autoasemalta Lahelan suuntaan ja iltaapäivisin linja-autoasema Riihikallion suuntaan. Linja palvelee työ- ja koulumatkaliikennettä sekä asiointiliikennettä.

Linja 632 liikennöi Keravan aseman ja Helsingin Rautatientorin välillä. Vuorot ajetaan linjaliikenneluvalla. Osa vuoroista ajetaan Hyrylän linja-autoaseman ja Rautatientorin välillä. Linja kulkee Hyrylän linja-autoaseman ja Helsingin välillä reitillä Koskenmäentie - Nahkelantie - Lahelantie - Myllykyläntie - Katriinantie - Kehä III - Tuusulanväylä. Linja palvelee pääasiassa työ- ja koulumatkaliikennettä, aamuisin Tuusulan ja Keravan suuntaan ja iltaapäivisin Helsinkiin päin.

Linja 635 liikennöi myös Keravan aseman ja Helsingin Rautatientorin välillä. Vuorot ajetaan linjaliikenneluvalla. Kuten linjalla 632 osa vuoroista ajetaan Hyrylän linja-autoaseman ja Rautatientorin välillä. Linja kulkee Hyrylän linja-autoaseman ja Helsingin välillä reitillä Koskenmäentie - Nahkelantie - Lahelantie - Maisalantie - Vanha Tuusulantie - Tuusulanväylä. Linja palvelee pääasiassa työ- ja koulumatkaliikennettä, aamuisin Helsinkiin päin ja iltaapäivisin Tuusulan ja Keravan suuntaan.

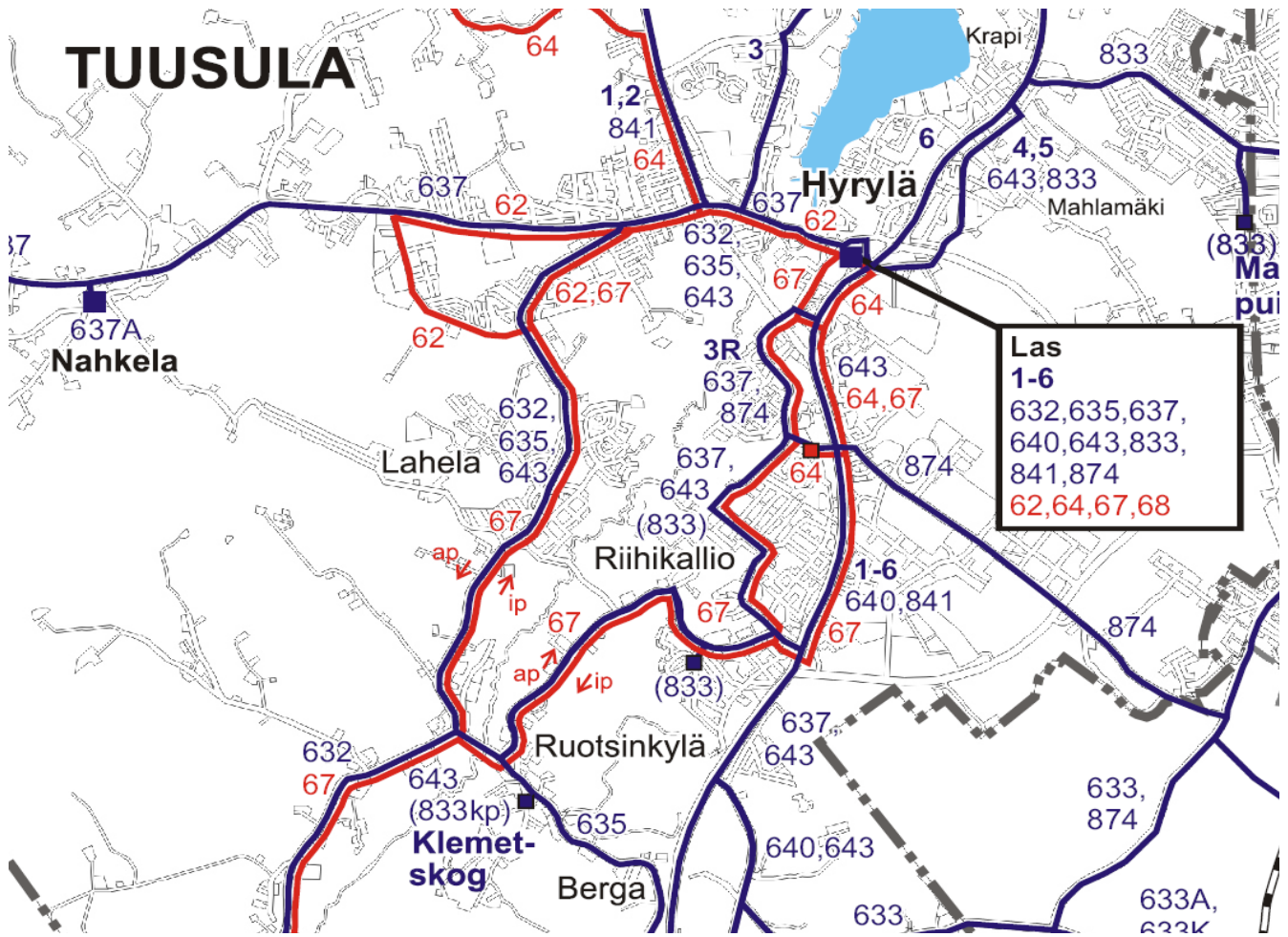
Linja 643 on yölinja, jota ajetaan yksi vuoro perjantai-lauantai- ja lauantai-sunnuntaiöisin Helsingistä Hyrylän linja-autoaseman kautta Lahelaan ja Ruotsinkylään.

Kutsujoukkoliikenne toimii alueella arkisin klo 5.30-22 ja lauantaisin klo 8-18. Kutsujoukkoliikennematka on tilattava 24 h puhelimeen vastaavasta tilauskeskuksesta puolitoista tuntia ennen matkan alkua. Keski-Uudenmaan Sampo-alue kattaa tällä hetkellä Tuusulan, Jär-

venpään ja Keravan alueen. Liikenne toimii myös Nurmijärvellä ja matkat ovat mahdollisia myös Nurmijärven ja Keski-Uudenmaan alueen välillä.



Kuva 1. Ote alueen pysäkkikartasta.



Kuva 2. Ote linjakartasta (talvikausi 2008-2009).

Lipputuotteet

Kunnan alueella joukkoliikenteessä on käytössä Matkahuollon linja-autolipputuotteet sekä VR:n junalipputuotteet. Kunta tukee kaikille kuntalaisille viittä linja-autoliikenteen kausilipputuotetta, jotka perustuvat Matkahuollon kuukausilippuun ja kelpaavat siten linja-autoliikenteessä. Kunnan tukemat lipputuotteet ovat kunnan sisäinen 30 päivän lippu (Tuusulalippu 1.), Keski-Uudenmaan seutulippu (kattaa Tuusulan, Järvenpään, Nurmijärven, Sipoon, Pornaisten, Mäntsälän ja Hyvinkään alueen), Tuusulan ja Vantaan välisen liikenteen kausilippu (Tuusulalippu 2.) sekä Tuusulan ja Helsingin välisen liikenteen kausilippu (Tuusulalippu 3. ja 4.). Näiden lisäksi kunta tukee liityntälipputuotteita: linja-autoliikenteen liityntälippua VR:n kausikorttiin sekä YTV-liikenteen liityntälippua Tuusulalipun vyöhykkeisiin 2-4. Kutsujoukkoliikennematkat tehdään matalalatti-pikkubussilla, taksilla tai invataksilla ja liikenne on kunnan ostamaa palvelua. Kutsujoukkoliikenteessä voi kertalippujen lisäksi liikkua 20 matkan sarjalipulla.

Yleissuunnitelma

Pääperiaatteet

Lahelan yleissuunnitelmassa kehitetään Lahelankankaan, Lahelanrinteen, Lahelanniityn sekä Lahelantien länsipuolisen alueen maankäyttöä. Alueelle kaavaillaan pääasiassa pientalo- ja omakotitaloasutusta. Laskennallinen asukasmäärän kasvu on 2 600 asukasta josta noin 2 000 sijoittuu Lahelanorren pohjoispuolisille alueille. Suunnitelma perustuu ajatukselle, että Lahelanorsi yhdistää Lahelantien Hyrylängtiehen ja toimii suunnittelualueen uutena pääkokoojakatuna. Lahelanorren pohjoispuolelle suunniteltu maankäyttö tukeutuu pääasiassa Lahelanorteen.

Yleissuunnitelman asuinalueilta on linnuntietä 1,2 - 2,6 km:n matka Hyrylän keskusta (linja-autoasemalle). Edellyttäen, että Lahelanorsi on olemassa vastaava etäisyys ajoneuvoliikenteen verkkoa pitkin on noin 2,1 - 3,7 km.

Linjaston kehittämismahdollisuudet

Linjastosuunnittelu perustuu matkustustarpeeseen. Linjaston muodon määrää pääasialliset matkustajavirrat ja niiden suuntautuminen. Lahelan tapauksessa kuten muuallakin Etelä-Tuusulassa työmatkaliikenne suuntautuu pääasiassa etelään kohti pääkaupunkiseutua. Koulumatkaliikenne puolestaan on enemmän poikittaista. Asiointiliikenne suuntautuu sekä pääkaupunkiseudun suunnalle että poikittain kunnan sisällä tai lähikuntien välillä. Tuusulan kaltaisessa kunnassa joukkoliikenteen matkatuotos on pääasiassa alhainen 0,1 - 0,2 matkaa asukasta kohti vuorokaudessa. Kunnan sisäinen 10 -15 km pitkä ruuhkalinja saadaan tällaisessa kysyntätilanteessa toimivaksi yli 5 000 asukkaan väestöpohjalla. Kokopäivälinjien toimivuus edellyttää jo 8 000 - 9 000 asukkaan väestöpohjaa.

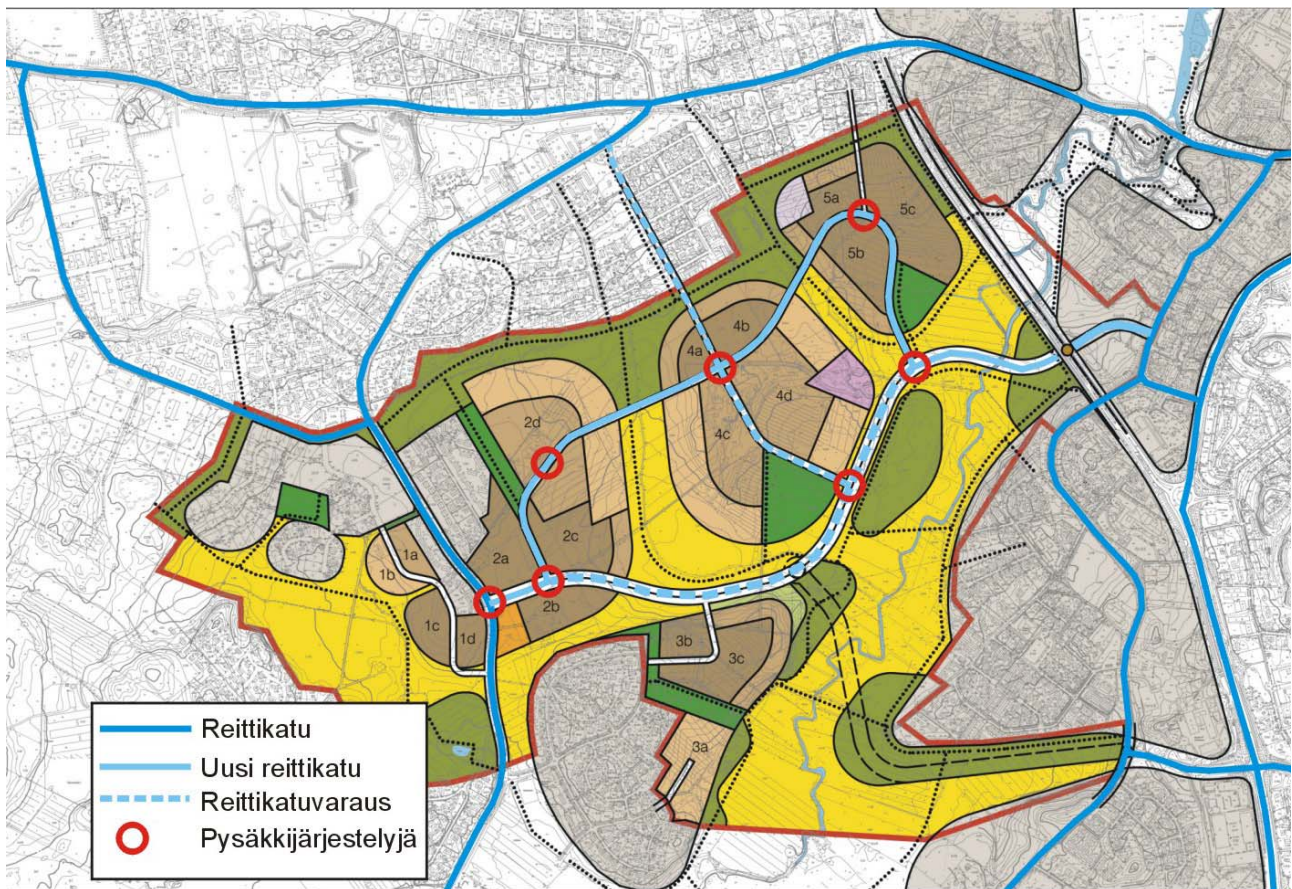
Joukkoliikenteen kannalta Lahelan alueen väestöpohjan kasvaminen on erittäin hyödyllinen asia ja periaatteessa edellytys sille, että alueen joukkoliikenteen palvelutaso voi parantua taloudellisesti järkevin perustein. Linja-autoliikenteen pääreitit Lahelan alueella kulkevat nykyisellään Nahkelantiellä ja Lahelantiellä. Yleissuunnitelmassa uusi asutus on suurelta osin noin 500 - 800 metrin etäisyydellä näistä väylistä (5 - 10 min kävely). Linjasto Lahelan ja pääkaupunkiseudun välisessä suorassa liikenteessä tulee jatkossakin pitkälti hyödyntämään näitä väyliä, joten uusi asutus tuo näille linjoille lisäkysyntää. Samalla linjojen vuoromäärän ja aikataulujen kehittämismahdollisuudet parantuvat.

Reittikadut ja pysäkkien sijainti

Uusilla alueilla joukkoliikenne tulee sijoittaa kulkemaan alueen keskeisillä kaduilla, jotka ovat toiminnallisesti vähintään kokoojakatuja. Lahelanorsi on osa joukkoliikenteen tulevaa reittiverkostoa, mutta varsinainen pääväylä se ei todennäköisesti tule olemaan. Jotta joukkoliikenne palvelee kattavasti suunnittelualueen asutusta, reitit tulee sijoittaa asutuksen sisään. Tällä tavalla mm. kävelymatkat pysyvät kohtuullisina. Yleissuunnitelman mukaisessa tilanteessa Lahelanorsi jää hieman irti asutuksesta, mutta orren pohjoispuolella asuinalueiden halki kulkeva kokoojakatu tuo reitit lähelle käyttäjiä. Nykyinen maankäyttö pitää myös Lahelan kautta kulkevan pidempimatkaisen liikenteen reitit nykyisillä reittikaduilla. Uusien alueiden reitit jäävät kunnan ostaman liikenteen käyttöön. Suunnittelualueen

toteutuessa vaiheittain myös Lahelanorsi ja Lähteentie jatkeineen voivat olla oleellinen osa reittikatuverkkoa.

Pysäkkitiheydellä vaikutetaan reitin matka-aikaan sekä liityntäkävelymatkaan ja -aikaan. Tiheä pysäkkiväli (< 300 m) hidastaa selvästi matka-aikaa, vaikka se lyhentääkin kävely-matkoja. Kokonaismatka-ajan kannalta optimaalinen pysäkkiväli on 400 - 500 metriä. Yleissuunnitelman suunnittelutasolla erottuvat lähinnä selkeät pysäkkejä vaativat kohteet. Ne ovat pääasiassa liittymäalueita, jotka ovat myös linjojen reittien muutos pisteitä ja kevyen liikenteen kadunlytyskohtia.



Kuva 3. Linja-autoliikenteen reittikadut ja alustavat sijainnit uusille pysäkkijärjestelyille.

Linjaston suunnittelu

Linjastosuunnittelun tavoitteena on saada aikaan mahdollisimman taloudelliset ja palvelukykyiset joukkoliikenneyhteydet. Yleissuunnitelman mukaisessa maankäytön ja liikenneverkon tilanteessa joukkoliikennelinjaston suunnittelua ohjaa tavoitteet suorista ja nopeista yhteyksistä keskustaan ja kouluihin. Kunnan ostamassa liikenteessä erityisesti yhteydet kouluihin vaikuttavat linjaston muotoon. Myös keskustan itäpuolisten alueiden maankäytön kehityksellä on merkittävä vaikutus linjaston tulevaan kehitykseen.

Seuraavassa on muutamia perusajatuksia linjoista, jolla yleissuunnittelualan uusi asutus saadaan joukkoliikenneyhteyksien piiriin. Lähtökohdiana on pitää nykyinen linja 67 reitillään.

- Säteittäislinja tai rengaslinja linja-autoasemalle, jonka länsipäässä on Ristikiven työpaikka-alueen kiertävä lenkki. Säteittäisvaihtoehdossa reitti kulkee linja-autoasemalähtöisesti molempiin suuntiin Lahelanorren pohjoispuolista uutta kokoojakatua, rengaslinjavaihtoehdossa tätä katua kuljetaan vain keskustaan/keskustasta ja rengas muodostuu Nahkelantie-Koskenmäentie -yhteyden kautta linja-autoasemalle. Linja voitaisiin laajentaa kahdeksikkolinjaksi, jossa itäinen rengaslinja muodostuu esimerkiksi varuskunta-alueen lenkistä. Linjan päätavoite on tarjota työmatkaliikenteen liityntäyhteys pääkaupunkiseudun suunnan runkolinjoille sekä yhteydet keskustan palveluihin. Liikenne olisi ruuhkalinjapainotteista vuorovälin ollessa aamu- ja iltaruuhkassa korkeintaan 30 minuuttia. Päivällä ja illalla vuoroja voisi olla harvakseltaan.
- Rengaslinja linja-autoasemalta, jossa linja kulkee Lahelanorren pohjoispuolista kokoojakatua ja kulkee Lahelantien - Maisalantie - Ruotsinkyläntien kautta Riihikallioon ja sieltä takaisin linja-autoasemalle. Voitaisiin laajentaa yhteydellä esimerkiksi Keravan asemalle. Linjan päätavoite koulumatkaliikenteen tarpeissa ja palveluiden saavuttamisessa, mutta Kerava-yhteydellä kattaisi myös työmatkaliikenteen tarpeita. Vuoroväli noin kerran tunnissa. Koska reitissä on yhtenevyyttä nykyisen linjan 67 reitin kanssa, tämä linja voisi olla linjan 67 variaatio.