PÄIJÄT-HÄMEEN LIITTO

PÄIJÄT-HÄMEEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA

PÄIJÄT-HÄMEEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA
A242*2019
ISBN 978-951-637-249-8
ISSN 1237-6507

Pohjakarttojen tekijänoikeudet:
Taajama, Tieverkko ja Rataverkko © Väylävirasto
Maakunta- ja kuntarajat - Karttakeskus, L4356
Vesistöt: Corine Land Cover 2012 © SYKE (osittain © MMM, MML, VRK)

Julkaisun valokuvat:
Reijo Helaakoski

Julkaisun taitto:
Hanna Aalto

TIIVISTELMÄ

Vuonna 2014 valmistunut Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma on ohjannut maakunnan liikennejärjestelmän kehittämistä ja monia toimenpiteitä on tehty sen mukaisesti. Nyt liikenteen ilmastopolitiikka ohjaa vahvasti strategista ajattelua ja tähtää hiilettömään liikenteeseen – kestävien kulkutapojen käytön edistämistä painotetaan nyt entistä voimakkaammin. Liikennejärjestelmän toimintaympäristössä tapahtuvat muutokset vaikuttavat eri kulkumuotojen roolien kehittymiseen. Päijät-Hämeen työpaikkarakenne on jatkuvasti palveluvaltaistunut ja keskittynyt. Työmatkat ovat pidentyneet ja Lahti on työssäkäynnin keskus. Päijät-Häme on yhä tiiviimmin osa Helsingin metropolialuetta. Toisaalta liikenneväylät ja liikkumisen tavat muovaavat aluerakennetta ja alueiden käyttöä.

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän kehittämisen keskeisiä tavoitteita ovat viisaiden, turvallisten ja kestävien liikkumis- ja kuljetusratkaisujen edistäminen. Tavoitteena on myös vahvistaa maakunnan saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Yhteiskunnan reunaehdot liittyvät liikenneturvallisuuden selkeän parantamisen lisäksi ympäristöön, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, tasapuolisuuteen ja taloudellisuuteen. Tällä hetkellä suurimmat palvelutasopuutteet kohdistuvat valtatien 12 välille Lahti–Kouvola, joka luokitellaan moniongelmaiseksi.

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän kehittäminen on tiivistetty neljään strategiseen painopistealueeseen

- kestävän liikkumisen edistäminen
- Päijät-Hämeen saavutettavuuden parantaminen
- tieliikenneturvallisuuden selkeä parantaminen
- kaupunkikeskustojen vetovoiman kehittäminen.

Jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen on vahvasti esillä koko maakunnassa, mutta liikennepolitiikan painotukset vaihtelevat kuitenkin jonkin verran aluetyypeittäin. Alueen keskuksia ja taajamia tiivistävät maankäytön ratkaisut edistävät parhaiten liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteita.

Toimenpideohjelmassa on huomioitu olemassa olevan infrastruktuurin tehokas käyttö, sillä rahoituksen saaminen etenkin isoihin investointeihin voi olla epävarmaa. Liikennejärjestelmän rahoitusmenetelmiä onkin lähdettävä ennakkoluulottomasti uudistamaan. Liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta merkittävimmät toimenpiteet on jaettu kolmeen kiireellisyysluokkaan. Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän kehittämisen kärkitehtäviä ovat: liikkumisen uusien palvelujen markkinoille tulon edistäminen, korjausvelan vähentäminen, aktiivinen poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyö kunnissa sekä nykyisen valtatien 12 liikennesaneeraus ja muuttaminen kaduksi välillä Soramäki–Joutjärvi.

Toimenpideohjelma toteuttaa tavoitteita johdonmukaisesti. Epävarmuudet liittyvät rahoituksen riittävyyteen. Kestävän liikkumisen edistämiseen liittyvät toimenpiteet kääntävät jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvuun ja ovat vähentämässä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Autoilu säilyy kuitenkin maakunnassa tärkeimpänä liikkumismuotona. Päijät-Hämeessä jatketaan sidosryhmien välistä aktiivista liikennejärjestelmäyhteistyötä. Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutumisen seuranta ja suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden edistäminen on keskeinen osa liikennejärjestelmätyötä.

SISÄLTÖ

Esipuhe **5**

1 Suunnitelman lähtökohdat **7**
1.1 Työn tausta ja organisointi 7
1.2 Valtakunnallisten ja alueellisten strategioiden suuntaviivat 8
1.3 Vuoden 2014 liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutuneisuus 10
1.4 Liikennejärjestelmän nykytila 12

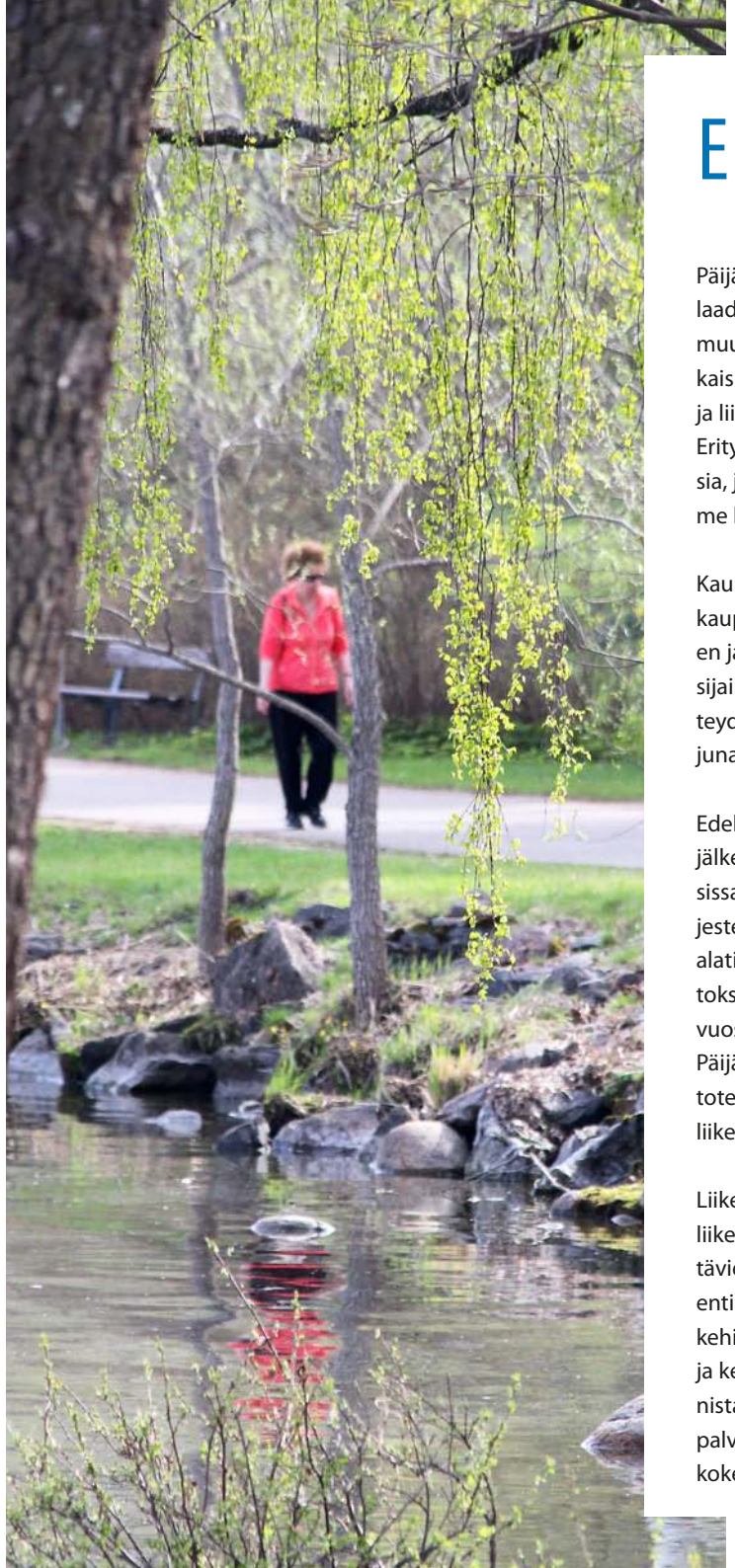
2 Toimintaympäristön nykytila ja kehityssuunnat **19**
2.1 Toimintaympäristön kehitys muuttaa kulkumuotojen rooleja 19
2.2 Alue- ja yhdyskuntarakenne 20
2.3 Elinkeinorakenne ja työssäkäynti 22

3 Liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet **25**
3.1 Yleistavoitteet ja aluetyyppikohtaiset tarkennukset 25
3.2 Palvelutasotavoitteet 27
3.2.1 Maanteiden palvelutasot 27
3.2.2 Rautateiden palvelutasot 30
3.2.3 Taajamien palvelutasot 30

4 Liikennejärjestelmän kehittäminen **33**
4.1 Strategiset painotukset 33
4.1.1 Kestävän liikkumisen edistäminen 33
4.1.2 Päijät-Hämeen saavutettavuuden parantaminen 38
4.1.3 Tieliikenneturvallisuuden selkeä parantaminen 39
4.1.4 Kaupunkikeskustojen vetovoiman kehittäminen 41
4.2 Liikennejärjestelmän kehittämisen painotukset aluetyypeittäin 41

5 Toimenpideohjelma **43**

6 Vaikutukset ja seuranta **47**
6.1 Keskeiset vaikutukset suhteessa asetettuihin tavoitteisiin 47
6.2 Liikennejärjestelmätyö 49



ESIPUHE

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys on laadittu tilanteessa, jossa maailmanlaajuiset megatrendit muuttavat tapaamme ajatella arjen sujuvuutta ja liikkumisratkaisujamme. Nämä kehityssuuntaukset muuttavat liikenteen ja liikkumisen perusrakenteita globalisoituvassa maailmassa. Erityisesti digitalisaatio luo päivittäiseen arkeen mahdollisuuksia, jotka vaikuttavat liikkumisen tarpeeseemme ja tapoihimme liikkua.

Kaupungistuminen jatkuu Suomessa vääjäämättömästi ja kaupunkiseutujen välillä on käynnissä pudotuspeli menestyjien ja häviäjien välillä. Päijät-Hämeelle etulyöntiaseman tarjoaa sijainti pääkaupunkiseudun kyljessä ja toimivat liikenneyhteydet kaikkialle Suomeen – maakunnassa on jo alle ”Tunnin juna” Helsinkiin.

Edellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistumisen jälkeen toimintaympäristössä ja liikennepolitiikan painotuksissa on tapahtunut muutoksia. Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys on laadittu ajanjaksolla, jolla alati kasvaa tietoisuus liikenteen vaikutuksista ilmastonmuutokseen. Ilmastonmuutos haastaa yhteiskunnan kehitystä vuosi vuodelta enemmän. Lahden kaupunkiseutu ja koko Päijät-Häme ovat Suomen edelläkävijät puhtaiden ratkaisujen toteuttamisessa – nyt on aika toteuttaa energiakäännös myös liikennesektorilla!

Liikenteen ilmastopolitiikka ohjaa vahvasti Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman strategista ajattelua. Kestävien kulkutapojen käytön edistämistä painotetaan nyt entistä voimakkaammin. Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän kehittämisen keskeisiä tavoitteita ovat viisaiden, turvallisten ja kestävien liikkumis- ja kuljetusratkaisujen edistäminen. Tunnistamme Päijät-Hämeessä tarpeen edistää liikkumisen uusien palvelujen markkinoille tuloa ja olemme valmiit rohkeisiin kokeiluihin.

Liikennemuotojen välillä on odotettavissa muutoksia kulkutapamuotojen painotuksissa. Globalisaation myötä lentoliikenne jatkaa kasvuaan. On kuitenkin odotettavaa että keskipitkillä matkoilla raideliikenteen suosio lisääntyy. Tämä painottaa raideliikenneverkoston vastuullista kehittämistä. Lentoradan tarve on ilmeinen koko Suomen kilpailukyvyn kannalta. Koko Suomen pääliikenneyhteys – päärata – vaatii myös kehittämistoimia. Suomi on harvaan asuttu maa – autoilun suosio ei pääkaupunkiseudun ulkopuolella juuri vähene. Tämä korostaa liikenteen uudenlaisten polttoaineratkaisujen merkitystä.

Väestö ikääntyy Suomessa ennen näkemätöntä vauhtia. Kehitys painottaa hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen merkitystä. Kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen kohdistuu näin ollen uusia odotusarvoja – ovathan nämä liikkumismuodot paikasta toiseen liikkumisen lisäksi myös hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen keskeisiä pilareita.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimiseen on tulossa pitkäjänteinen malli. Tämä edesauttaa Suomen liikenneverkon korjausvelan pitkäjänteisessä priorisoinnissa. On täysin selvää, että olemassa olevaa liikenneverkkoa on rohkeasti priorisoitava ja kehittämisessä on huomioitava Suomen väestöennusteet pitkälle tulevaisuuteen – kannattamattomiin liikenneinvestointeihin Suomella ei ole varaa.

Lahdessa 29. päivänä huhtikuuta 2019

Päijät-Hämeen liitto

Laura Leppänen
maakuntajohtaja

5
omaSp
Lähellä ja läsnä
VDL
LSL
208
TZH-850
12
217

1 SUUNNITELMAN LÄHTÖKOHDAT

Vuonna 2014 valmistunut Päijät-Hämeen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on ohjannut maakunnan liikennejärjestelmän kehittämistä ja monia toimenpiteitä on tehty sen mukaisesti. Kaikkia tavoitteita ei ole vielä kuitenkaan saavutettu, etenkään liikenneturvallisuuden osalta. Henkilöautolla tehtävät matkat ovat hallitsevia päijäthämäläisessä liikkumisessa. Vilkkaat valtatiet toimivat maantieverkon runkona ja ruuhkautuvat ajoittain. Myös maakunnan tavarakuljetukset keskittyvät tieverkolle, rautateillä tavaraliikenteestä suurin osa on läpikulkua. Päijät-Hämeen kaupungeissa ja taajamissa koulut, työpaikat ja palvelut ovat yleensä saavutettavissa hyvin jalan, polkupyörällä ja autolla. Lahdessa arjen kohteiden saavutettavuus on hyvä myös joukkoliikenteellä, mutta haja-asutusalue pääväylien ulkopuolella on lähinnä henkilöautoilun varassa. Liikenteen ilmastopolitiikka ohjaa vahvasti strategista ajattelua ja tähtää hiilettömään liikenteeseen – kestävien kulkutapojen käytön edistämistä painotetaan nyt entistä voimakkaammin.

1.1 Työn tausta ja organisointi

Päijät-Hämeen maakunnan edellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma laadittiin vuosina 2012–13. Maakuntavaltuusto hyväksyi suunnitelman joulukuussa 2013. Sidosryhmien muodostama maakunnan liikennejärjestelmäryhmä on vuodesta 2014 alkaen seurannut ja edistänyt suunnitelman toteutusta. Vuosittain on laadittu selvitys liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelman toteutumisesta ja maakunnan liikenteen ja toimintaympäristön tilan kehittymisestä. Useat kärkitehtävistä ovat joko käynnissä tai valmistuneet, joten liikennestrategian toteutuksen keskiöön on nyt mahdollisuus nostaa uusia toimenpiteitä.

Juha Sipilän hallituskaudella tuli voimaan runsaasti uusia liikennesektoria koskevia lakeja, joista vuoden 2018 aikana mm. liikennepalvelulaki ja laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Liikennepalvelulain tavoitteena on ollut tehdä liikenteestä asiakkaille kokonaisvaltainen palvelu ja tarjota käyttäjille joustavuutta ja valinnanvapautta. Lailla liikennejärjestelmästä ja maanteistä varmistetaan tienpidon laatu ja parannetaan laadun valvontaa. Lisäksi luodaan puitteet valtakunnalliselle, kaikki liikennemuodot kattavalle liikennejärjestelmäsuunnittelulle. Laissa määritellään maanteiden palvelutaso ja laatuvaatimukset yhtenäisesti koko maahan. Merkitykseltään saman tasoisia teitä pidetään yhtä hyvässä kunnossa sijainnista riippumatta.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimiseen on tulossa pitkäjänteinen malli. Parlamentaarinen työryhmä teki joulukuussa 2018 esityksen ja valtioneuvosto antoi tammikuussa 2019 eduskunnalle selonteon 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnasta. Suunnitteluprosessi on jatkuva, millä valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa saadaan laadittua pitkäjänteisesti yli hallituskausien. Ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2020–2031 laaditaan seuraavalla hallituskaudella siten, että siitä voidaan päättää kevään 2020 aikana. Suunnitelman päivitystarpeita tarkistetaan kunkin hallituskauden alussa ja samalla jatketaan suunnitelmaa neljällä vuodella eteenpäin niin, että 12 vuoden suunnitteluajänne säilyy. Näin Suomessa olisi aina voimassa ajantasainen, tarpeiden ja tavoitteiden muutosten mukaan joustava pitkäkestoinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, jollaisen laatimista edellytetään elokuun 2018 alussa voimaan tulleessa laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan alusta alkaen vuorovaikutuksessa maakuntien, kaupunkiseutujen ja muiden toimijoiden kanssa. Parlamentaarisen valmistelun takaamiseksi perustetaan hallituskausittain parlamentaarinen ohjausryhmä. Joulukuussa 2018 raporttinsa jättänyt parlamentaarinen työryhmä otti kantaa myös siihen, mitä olisivat liikennejärjestelmän kehittämisen yleiset yhteiskunnalliset päämäärät. Raportissa linjataan päämääriksi Suomen kilpailukyvyn edistäminen, ilmastonmuutoksen torjunta sekä alueiden elinvoima ja saavutettavuus.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala uudistui vuoden 2019 alusta. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Viestintävirasto sekä Liikenneviraston tietyt toiminnot yhdistettiin uudeksi Liikenne- ja viestintävirastoksi (Traficom). Pääosa entisestä Liikennevirastosta on Väylävirasto, lisäksi liikenteen hallinnan toiminnot on yhtiöitetty. Uudistus vastaa toimintaympäristön muutoksiin ja huomioi asiakkaiden tarpeet entistä paremmin.

Päijät-Hämeessä on tapahtunut viime vuosina kuntaliitoksia, kun vuoden 2016 alusta Nastola liittyi Lahteen ja Hämeenkoski Hollolaan. Iitin kunta on tehnyt päätöksen maakuntavaihdoksesta Kymenlaaksosta Päijät-Hämeeseen ja kunta kuuluu tässä työssä suunnittelualueeseen.

Edellä esitetyistä syistä sekä toimintaympäristön muutenkin alati muuttuessa on nähty tarpeelliseksi tehdä päivitys maakunnan vuoden 2014 liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Se on ollut tässä työssä lähtökohtana ja suunnitelma on saatettu ajan tasalle sekä tehty siihen tarvittavat tarkistukset ja täydennykset.

Tässä maakunnan päivitetyssä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määriteltiin sidosryhmien välisenä yhteistyönä edellisen suunnitelman pohjalta liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet, painopisteet ja toimenpiteet. Liikennejärjestelmän kehittämisessä korostuu kokonaisvaltaisen palvelutason näkökulma. Palvelutasoajattelussa pyritään tarkastelemaan laajasti eri keinoja tavoitteiden saavuttamiseksi ja löytämään perusteet toimenpiteiden priorisoinnille.

Edellinen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma valmisteltiin tiiviinä yhteistyönä ja rinnakkaisprojektina Päijät-Hämeen kokonaismaakuntakaavan kanssa. Maakuntakaavalla määritellään Päijät-Hämeen alueidenkäytön periaateratkaisut. Liikennejärjestelmäsuunnitelma täsmentää ja toteuttaa maakuntakaavan alue- ja yhdyskuntarakennetta ohjaavaa sisältöä liikennejärjestelmän osalta. Maakuntakaavan viimeistely jatkui vielä pitkään edellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistumisen jälkeen ja maakuntavaltuusto hyväksyi kaavan 2.12.2016.

Tämän liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystyön tilaajina ovat olleet Päijät-Hämeen liitto ja Uudenmaan ELY-keskus.

Hankkeen ohjausryhmään ovat kuuluneet:

- Riitta Väänänen	Päijät-Hämeen liitto (pj. 1.8.2018 alkaen)
- Tapio Ojanen	Päijät-Hämeen liitto (pj. 31.7.2018 saakka)
- Jaana Martikainen	Päijät-Hämeen liitto
- Seppo Nikkanen	Uudenmaan ELY-keskus
- Mira Linna	Uudenmaan ELY-keskus
- Tuula Säämänen	Väylävirasto
- Harri Hirvonen	Asikkala
- Janne Myntti	Hartola
- Ari Matteinen	Heinola
- Ari Rinkinen	Hollola
- Ville Partio	Kärkölä
- Tarja Tolvanen-Valkeapää	Lahti
- Suvi Lehtoranta	Orimattila
- Juha Leppialho	Padasjoki
- Mika Järvinen	Sysmä
- Harri Hoffren	Iitti
- Katja Suhonen	Lahden seudun liikenne
- Jussi Eerikäinen	Hämeen kauppakamari

Työssä järjestettiin elokuussa 2018 sidosryhmätapaamisia, joissa käytiin läpi eri osapuolien näkemyksiä liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkistamisen painopisteistä sekä kuntien kehittämisalueita ja yhteystarpeita. Konsulttina työssä on toiminut Linea Konsultit Oy, jossa työstä on vastannut Reijo Helaakoski. Hän on toiminut myös ohjausryhmän sihteerinä.

1.2 Valtakunnallisten ja alueellisten strategioiden suuntaviivat

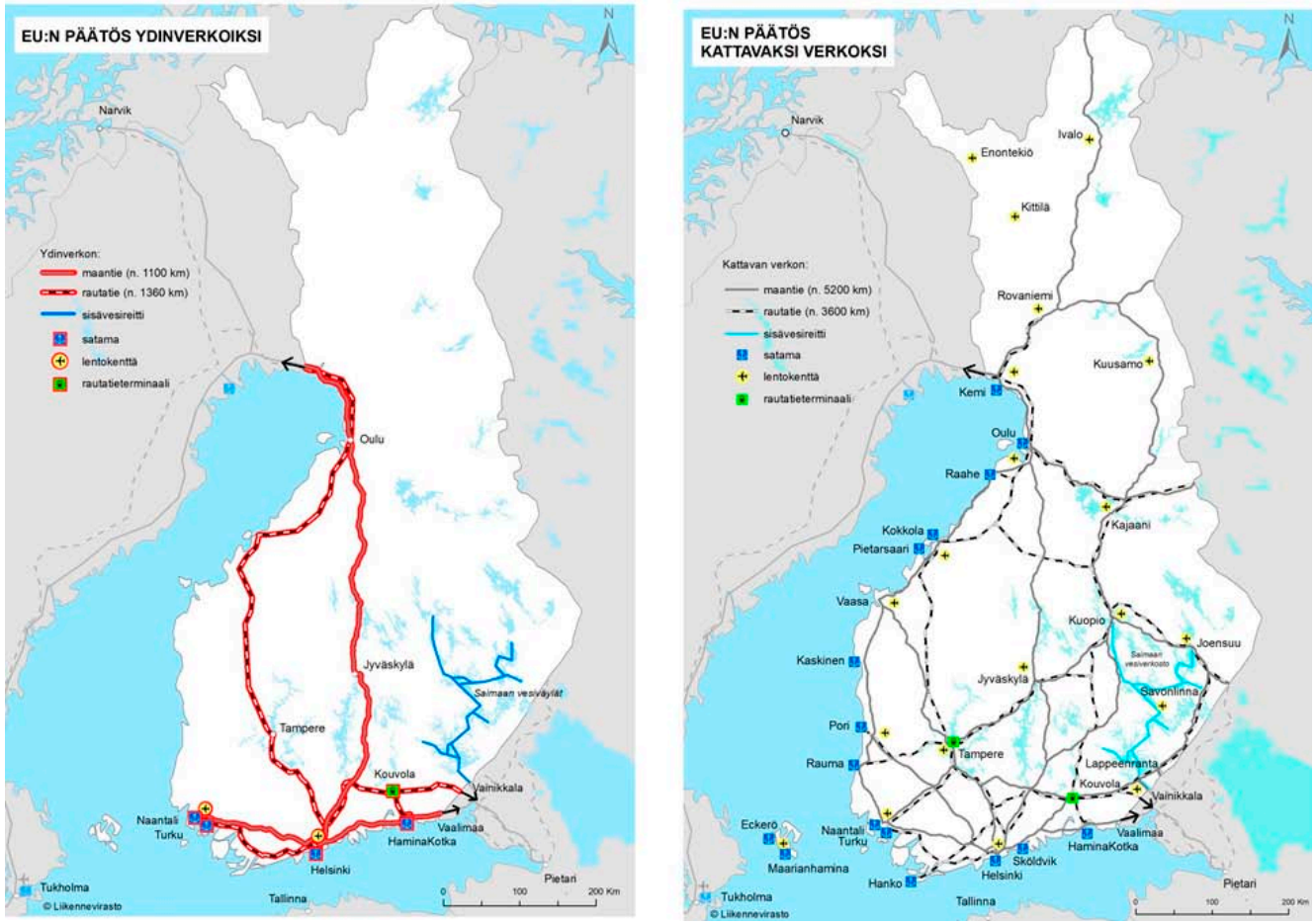
Valtakunnallisista suunnitelmista Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista ohjaavat erityisesti valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (valtioneuvosto 2017), valtakunnallinen keskipitkänaikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma (KAISU) (valtioneuvosto 2017, eduskunta 2018), keskeisen päätieverkon toimintalinjat (Liikennevirasto 2017) sekä liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta, joka astui voimaan vuoden 2019 alusta. Päijät-Hämeen maakuntakaavan lisäksi maakuntastrategia ja -ohjelma muodostavat tärkeän lähtökohdan. Myös naapurimaakuntien viimeisimmät liikennejärjestelmäsuunnitelmat on huomioitu. Ylätasolla suunnittelua ohjaavat päätökset Euroopan laajuisesta TEN-T liikenneverkosta.

Uusissa valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa on liikenteen keskeiset linjaukset tiivistetty pääkohtiin ”toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikenne” sekä ”tehokas liikejärjestelmä”. Tavoitteissa korostetaan liikennejärjestelmän toimivuutta, toimintavarmuutta ja turvallisuutta koko maan kehityksen perusedellytyksenä. Sitä voidaan kehittää taloudellisesti hyödyntämällä tehokkaasti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja -verkostoja. Uusia yhteyksiä, palveluja ja teknologiaa kehitetään liikenteellisten tarpeiden mukaisesti. Liikennejärjestelmällä on keskeinen merkitys vähähiilisyyden edistämisessä. Alueidenkäytöllä vaikutetaan liikkumistarpeeseen, kulkumuotojen käyttömahdollisuuksiin sekä liikenneinfrastruktuurin tilantarpeeseen ja kokonaiskustannuksiin. Kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien yhteyksien jatkuvuus ja solmupisteiden kehittämismahdollisuudet on tärkeä varmistaa Suomen kilpailukyvyn kehittämiseksi.

Valtakunnallinen keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma (KAISU) korostaa, että päästökaupan ulkopuolella parhaat mahdollisuudet vähentää päästöjä ovat liikenteessä, joka aiheuttaa nyt noin viidenneksen Suomen kasvihuonekaasupäästöistä. Sen osuus taakanjakosektorin päästöistä on 40 %. Tavoitteena on pudottaa liikenteen päästöt puoleen vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Vähennyspotentiaali on suurin tieliikenteessä, jonne toimia erityisesti kohdistetaan. Päästöjä vähennetään korvaamalla fossiilisia

polttoaineita uusiutuvilla ja vähäpäästöisillä sekä parantamalla ajoneuvojen ja liikennejärjestelmän energiatehokkuutta. Sähköautoille tarjotaan hankintatukea. Sähköisten latausasemien ja biokaasua tarjoavia tankkausasemien rakentamista ja taloyhtiöiden sähköautojen latauspisteiden lisäämistä vauhditetaan. KAISU-suunnitelman mukaan kaupunkiseutujen liikennejärjestelmiä kehitetään maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimusten kautta, täydennysrakentamista edistetään ja työpaikkoja ja palveluita ohjataan liikenteen solmukohtiin. Pyöräilyä ja kävelyä edistetään kuntien ja valtion yhteisellä ohjelmalla. Päijät-Hämeen maakunnan omassa ilmasto- ja energiaohjelmassa tavoitteena on kasvihuonekaasupäästöjen 70 prosentin vähentämistavoite vuoteen 2035 mennessä. Ohjelmassa korostetaan vähäpäästöisten liikkumismuotojen suosimista maakunnassa. Valtakunnallisen liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän joulukuussa 2018 julkaisema loppuraportti ”Hiiletön liikenne 2045 – polkuja päästöttömään tulevaisuuteen” jakoi keinot liikenteen aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen määrän vähentämiseksi kolmeen tapaan:

- vähennetään päästöjä tuottavan liikenteen suoritetta (kilometrejä) ja parannetaan muilla tavoin liikennejärjestelmän energiatehokkuutta.
- siirrytään liikennevälineissä vähäpäästöisiin tai päästöttömiin teknologioihin (esimerkiksi sähköautot).
- otetaan käyttöön entistä vähäpäästöisempiä tai uusiutuvia polttoaineita.



Kuva 1. Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T, ydinverkko ja kattava verkko Suomessa (Lähde: Väylävirasto).

Keskeisen päätieverkon toimintalinjat ovat Liikenneviraston näkemys pääteiden kehittämisen päämääristä ja tavoitteista. Niiden mukaan raskaan liikenteen runkoyhteyksillä on yhtenäinen ja korkea matkojen ja kuljetusten palvelutaso. Muulla keskeisellä verkolla on liikennemäärään, liikkumisympäristöön ja paikallisiin tarpeisiin sovitettu hyvä matkojen ja kuljetusten palvelutaso. Toimintalinjausten jälkeen on annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta, joka astui voimaan 1.1.2019. Pääväylät yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskukset ja solmukohdat sekä palvelevat erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksia ja valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä. Päijät-Hämeessä valtatiet 4, 5 ja 12 ovat osa maanteiden runkoverkkoa palvelutasoluokan tasolla I. Rautateiden pääväylien rataosuudet luokitellaan henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen ratoihin niiden pääasiallisen liikenneprofiilin perusteella. Päijät-Hämeen alueella rataosuudet Helsinki–Lahti ja Lahti–Kouvola kuuluvat sekä henkilö- että tavaraliikenteen pääväyliin. Rataosa Riihimäki–Lahti kuuluu tavaraliikenteen pääväyliin.

Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T on kaksitasoinen muodostuen ydinverkosta ja kattavasta verkosta. Ydinverkko on määrä valmistua vuoden 2030 loppuun mennessä ja kattavan verkon taas 2050 mennessä. Päijät-Hämeessä valtatie 4 sekä rataosat Kerava–Lahti ja Lahti–Kouvola kuuluvat TEN-T ydinverkkoon. Ydinverkon ainoa rautatieterminaali sijaitsee Kouvolassa tarjoten kansainvälisen solmukohdan erityisesti Venäjän ja Aasian suuntaan (kuva 1).

Päijät-Hämeen maakunnan vuosien 2018–2021 maakuntastrategia ja -ohjelma nostaa esiin seuraavat strategiset tavoitteet ja toimintalinjat:

- Alueen vetovoiman lisääminen; kestävä valinta, palvelut ja kulttuuri; vetovoimaiset radanvarren asumisen ratkaisut, kulttuuri- ja liikuntamatkailu
- Jalostusarvon nostaminen; tuotekehitys ja uudet teknologiat, markkinat ja kansainvälistyminen; metsäbiomassan lisäarvohankkeet, elintarviketeollisuuden sivuvirrat
- Uusien kasvualojen kokeileminen; uudet avaukset, koulutusta rohkeasti; teknologia- ja osaamislähtöinen yritystoiminta kasvuun

1.3 Vuoden 2014 liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutuneisuus

Vuonna 2014 valmistunut liikennejärjestelmäsuunnitelma on ohjannut maakunnan liikennejärjestelmän kehittämistyötä. Useita toimenpiteitä on tehty suunnitelman mukaisesti, kaikkia tavoitteita ei kuitenkaan ole saavutettu. Edellinen suunnitelma jaoteltiin neljään strategiseen painopistealueeseen. Taulukkoon 1 on tehty yhteenveto painopistealueisiin liittyvien toimenpiteiden etenemisen tilanteesta, erityisesti kärkitehtävien osalta.

Taulukko 1. Vuoden 2014 Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutuneisuus (tilanne toukokuussa 2018).

Painopistealueen toimenpideryhmät ja kärkitehtävät	Toteutuminen
1. Kestävän liikkumisen edistäminen Kävely ja pyöräily - Asenteet; kävelyn ja pyöräilyn markkinointikampanjat - Infrastruktuuri Joukkoliikenne - Palvelutason/tarjonnan parantaminen - Infrastruktuuri; Lahden Matkakeskus - Lippujärjestelmät	**Kävely ja pyöräily** • Lahden kaupunki tehnyt monipuolista työtä kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä ja kulkumuotojen vetovoimaisuuden lisäämisessä, mm. ”Viisaan liikkumisen ryhmä”, pyöräilyn pääverkon määrittely ja CitiCAP-hanke • Kevyen liikenteen väylähankkeet mt 14037 Nostava–Okeroinen, mt 167 Renkomäki–Laune ja mt 313 Anianmetsä–Loukkuharju toteutumassa • Iso joukko kiireellisiä pyöräilyn väylähankkeita edelleen jonossa **Joukkoliikenne** • Lahden joukkoliikenne uudistui merkittävästi kesällä 2014, kun LSL aloitti toimintansa; vuoroja lisättiin ja ilme yhtenäistettiin; paikallisliikenteen matkustajamäärät kasvaneet 10 prosenttia vuodesta 2014 • Lahden matkakeskus valmistui tammikuussa 2016 • Vyöhykehinnoittelu alkoi Lahdessa 2015, Waltti-matkakorttijärjestelmä otettiin käyttöön 2016 ja uusia lipputuotteita 2017 (mm. mobiili- ja turisti- ja senioriliput) • Hennan asema-alue on valmistunut, taajamajunaliikenne ja siihen syöttöliikenne Orimattilasta käynnistyi 11.12.2017
2. Päijät-Hämeen saavutettavuuden parantaminen Tieliikenteen infrastruktuuri - valtatie 12 Lahden eteläisen kehätien rakentaminen Radat Logistiikka - Lahden seudun logistiikkakeskuksen kehittäminen/ logistiikkapalveluiden tarjonnan parantaminen/ yhteistyön vahvistaminen	**Tieliikenne** • Hallitus päätti huhtikuussa 2016 valtatien 12 Lahden eteläisen kehätien rahoituksesta (yhteensä 275 M€). Sisääntulotien rakentaminen käynnistyi 2017, vt 12:n ST-urakka 2018 ja vt 12-allianssi-hankkeen valmistelu on käynnissä. Tavoiteaikataulun mukaisesti valtatie 12 avataan liikenteelle vuoden 2020 lopulla, viimeistelytöitä tehdään vielä vuonna 2021. • Hennan alueen suunnittelu ja toteutus on edennyt vuoden 2015 Master planin pohjalta. Ensimmäiset kadut on rakennettu ja tontit myyty. Maakuntakaavan mukaan valtatiellä 4 Tuuliharjan liittymän avaaminen edellyttää uutta yhteyttä maantielle 140 sekä Hennan teollisuus- ja varastoalueen toteutuksen käynnistymistä. **Logistiikka** • Hallituksen liikenneväylien korjausvelkaohjelmassa kohdistuu maakuntaan hankkeita vuosina 2016–18 yhteensä 11 miljoonalla eurolla. Suurin hanke on kantatien 46 peruskorjaus. • Kimolan kanavan rakennuslupa on lainvoimainen. Kanavan kunnostus- ja rakennustöiden kustannusarvio on noussut 20,8 miljoonaan euroon ja rahoittajat tekivät päätöksen lisärahoituksestaan keväällä 2018. Kanavan rakentaminen on alkanut kesällä 2018, valmistuu syksyllä 2019.

Painopistealueen toimenpide-ryhmät ja kärkitehtävät	Toteutuminen
3. Tieliikenneturvallisuuden selkeä parantaminen Aktiivinen liikenneturvallisuustyö - kuntien liikenneturvallisuustyön koordinointityön toiminnan varmistaminen Liikenneympäristön turvallisuuden parantaminen	**Aktiivinen liikenneturvallisuustyö** • Pohjois-Päijät-Hämeessä valmistui liikenneturvallisuussuunnitelma 2016, minkä jälkeen kasvatus-, valistus- ja tiedotustyö on ollut aktiivista. • Lahdessa ja Etelä-Päijät-Hämeessä liikenneturvallisuussuunnitelmien laatiminen käynnistyi alkuvuodesta 2018. • Kunnissa toimivat poikkihallinnolliset liikenneturvallisuusryhmät. Kunnissa on järjestetty eri liikkujaryhmien liikenneturvallisuusteemoihin kohdistuvia tapahtumia ja koulutuksia, joissa Liikenneturva on ollut aktiivisesti mukana koulutuksissa. Liikenneturvallisuuskoordinaattori on organisoinut tapahtumia • Poliisin, Liikenneturvan ja ELY-keskuksen yhteinen LYYRA-ryhmä koordinoi alueellista toimintaa huomioiden paikalliselta tasolta tulevat viestit. **Liikenneympäristön turvallisuuden parantaminen** • Infrastruktuurin liikenneturvallisuustoimenpiteitä on toteutettu niukasti • Automaattinen nopeusvalvonta on laajentumassa valtatiellä 4 välille Lusi-Vaajakoski, mittauksen toteutus kameroissa tutkatekniikalla • Moporeittien yhtenäiset ratkaisut on toteutettu

4. Lahden ydinkeskustan vetovoiman kehittäminen Katuinfrastruktuuri; Lahden ydinkeskustan katujärjestelyjen kehittäminen Pysäköinti Joukkoliikenne Muiden kaupunkien keskustat	**Katuinfrastruktuuri** • Lahden keskustan liikenteen yleissuunnitelma valmistui 2015 ja toteutus on edennyt sen pohjalta. Ytimenä hyvä saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla. Ydinkeskustaan luodaan viihtyisä ja laadukas kävelyä ja joukkoliikennettä suosiva kaupunkikeskusta, jossa jokaisen on helppoa ja turvallista liikkua. • Aleksanterinkatu uudistui 2016 yksisuuntaisena ja kävelypainotteisena. **Pysäköinti** • Kahden kerroksen toriparkki, 602 autopaikkaa, valmistui 2015 • Lahden keskustan pysäköintipolitiikka hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 2015 **Joukkoliikenne** • Linja-autoreitit uusittiin 2014; tori ja matkakeskus tärkeitä vaihtopysäkkejä • Keskeisillä pysäkeillä ajantasainen liikennetiedottaminen häiriöistä **Muiden kaupunkien keskustat/ Heinola** • Heinolan torin ja keskustan katuverkon yleissuunnitelma hyväksytty 2016. Ratkaisuna tiivis syöttökehä ja keskustan saavutettavuuden parantaminen kaikilla kulkumuodoilla. Savontien perusparantaminen valmistuu 2019.

1.4 Liikennejärjestelmän nykytila

Ruuhkaisuus ja maankäyttö valtateiden kipupisteinä

Liikenneyhteyksillä on ollut ratkaiseva merkitys Päijät-Hämeen alueen kehittymiselle: aluetta halkovat tärkeät valtakunnalliset yhteydet niin tie- kuin rautatieliikenteessä.

Maakunnan maantieverkon rungon muodostavat vilkkaasti liikennöidyt pääkaupunkiseudulta Pohjois- ja Itä-Suomeen suuntaavat valtatiet 4 ja 5, itä-länsisuuntainen valtatie 12 sekä Lahdesta Vääksyn kautta luoteeseen kulkeva valtatie 24. Lahden kaupunkiseudulla liikennemäärät ovat suuria myös seututeillä 167 ja 296 Lahden ja Orimattilan sekä Salpakankaan ja Lahden Renkomäen välillä, ja näillä tieosilla liikenne ajoittain ruuhkautuu. Ilman kehittämistoimenpiteitä liikenteen ruuhkautuminen kasvaa näiden tieosien ohella valtateillä 12 ja 24. Raskasta liikennettä on lisäksi erityisesti kantatiellä 54 Salpakankaalta Järvelän ohitse Riihimäen suuntaan, ja valtateillä raskaan liikenteen osuus keskimääräisestä vuorokausiliikenteestä on useimmiten yli 10 prosenttia. Viime vuosina liikennemäärät ovat kasvaneet Lahden kaupunkiseudulla ja erityisesti valtatiellä 4 ja Lahteen tulevilla väylillä. Monilla tiejaksoilla liikenne on myös vähentynyt, lähinnä seutu- ja yhdysteillä. Maakunnan liikennesuorite on vuosina 2011–2017 kasvanut yhteensä 3,3 prosenttia, mikä on hieman alle vastaavan ajan koko maan keskiarvon.

Valtatiellä 12 liikenne kulkee nykyisin Lahden kaupunkirakenteen läpi aiheuttaen merkittäviä sujuvuus- ja turvallisuusongelmia ja ympäristöhaittoja. Lahden eteläinen kehätie on kuitenkin rakenteilla ja ongelma poistuu uuden tien avautuessa vuoden 2020 lopulla. Jäsentymätön ja väljästi mitoitettu katuverkko on ongelmana useissa muissa kaupunkikeskustoissa ja taajamissa.

Tieverkon kunto on viime vuosina huonontunut nopeasti etenkin seutu- ja yhdysteillä. Korjaustarpeessa olevien huonokuntoisten tiejaksojen määrä on Päijät-Hämeessä kasvanut vuosien 2011 ja 2018 välillä 63 kilometristä 242 kilometriin.

Maakunnan tavarakuljetukset keskittyneet tieverkolle

Maakunnan logistinen sijainti on elinkeinoelämän kilpailuetu. Tiekuljetuksissa nopeus- ja täsmällisyysvaatimusten kasvu ja toimituserien pienentyminen korostavat sujuvien tieyhteyksien tarvetta. Päätieverkon laatutaso on maakunnassa melko hyvä, mutta alemman tieverkon kunto ja hoitotaso ovat heikommat. Logistiikan hajanaisuus ja ohuet tavaravirrat kasvattavat kuljetuskustannuksia. Kuljetukset ovat kuitenkin yleensä täsmällisiä, koska ruuhkautuvat tie- ja katujaksot ovat toistaiseksi melko lyhyitä. Päijät-Hämeen teollisuusrakenne suosii tiekuljetuksia ja ainoastaan Heinolan teollisuus tuottaa jonkin verran tavaraliikennettä rautateille. Raskaan liikenteen määrissä ei Päijät-Hämeen maantieverkolla ole 2010-luvulla tapahtunut merkittäviä muutoksia lukuun ottamatta valtatietä 4, jolla raskas liikenne on selvästi kasvanut.

Radat johtavat Lahdesta viiteen suuntaan: henkilöliikenteen radat Lahdesta Riihimäelle, Keravalle ja Kouvolaan sekä vähäliikenteiset tavaraliikenteen radat Loviisaan ja Heinolaan. Tavaraliikenteessä rautatiekuljetusten merkitys on maakunnasta lähtevässä liikenteessä vähäinen, sillä suurin osa rautateiden tavaraliikenteestä on läpikulkuliikennettä. Näistä merkittävän osan muodostavat Vainikkalasta saapuvat öljy- ja kemikaalijunat sekä Kaakkois-Suomeen suuntautuvat kotimaan raakapuukuljetukset.

Lento- ja vesiliikenne palvelevat vapaa-aikaa

Suomen merkittävin lentoasema, Helsinki-Vantaa, on Päijät-Hämeestä hyvin saavutettavissa. Asikkalan Vesivehmaalla sijaitseva maakunnan ainoa lentokenttä on ilmailun harrastus- ja koulutuskäytössä. Uutta lentokenttää maakuntaan ei lähivuosina ole tulossa, sillä maakuntakaavoituksen luonnosvaiheessa mukana ollut Hennan lentokenttä päätettiin jättää lopullisesta kaavasta pois.

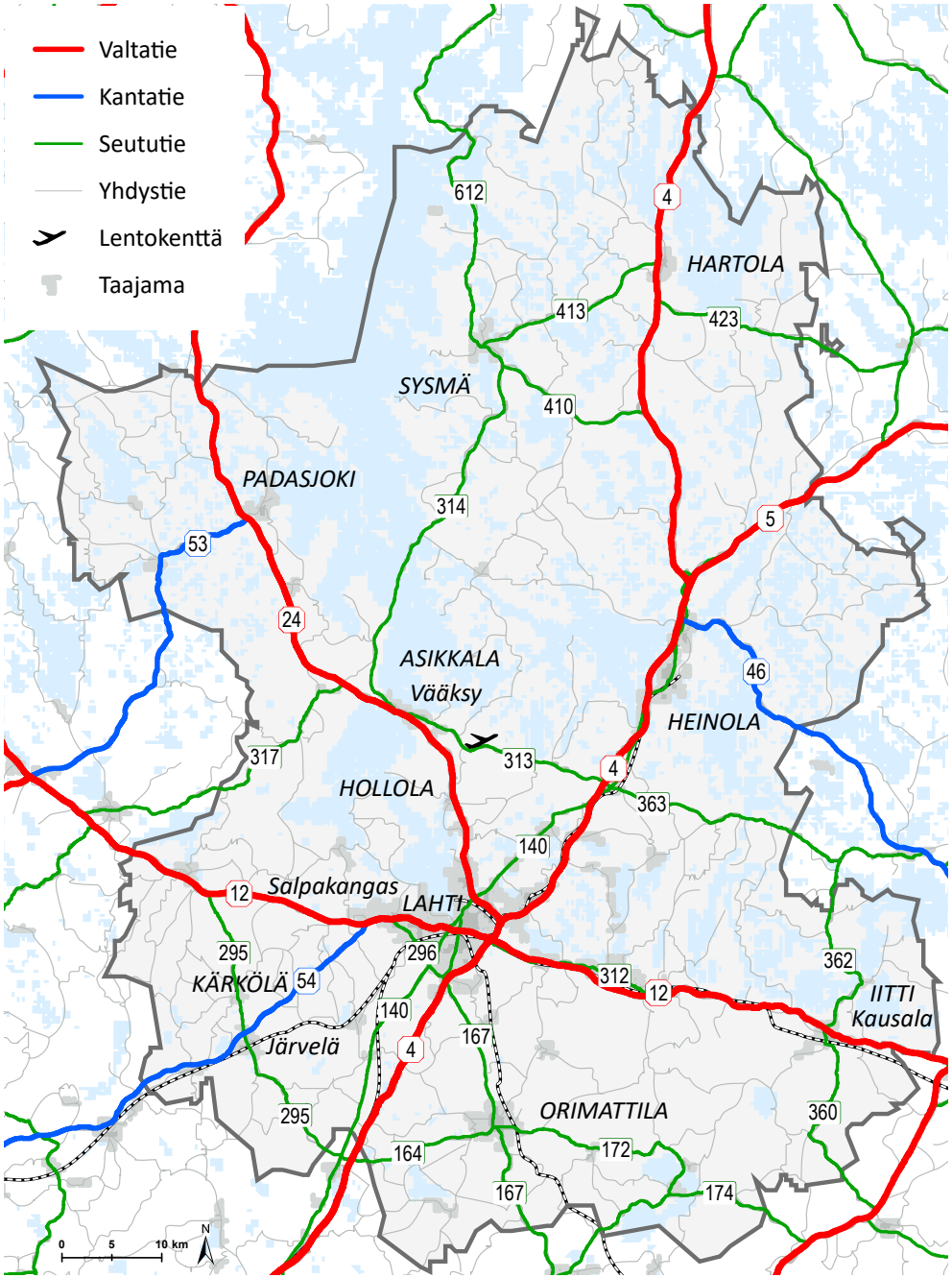
Virkistyksen näkökulmasta vesiliikenne on Päijät-Hämeessä tärkeää, mutta tavaraliikenteessä sen merkitys on nykyisin pieni. Vääksyn kanava on Suomen vilkkain veneilykanava, Kalkkinen on toinen maakunnan merkittävistä kanavista. Heinolan ja Kouvolan välisen Kimolan kanavan muutostyöt matkailun ja veneilyn käyttöön ovat käynnissä. Kanava valmistuu vuoden 2019 loppuun mennessä.

Joukkoliikenteen tarjonnassa suuria alueellisia eroja

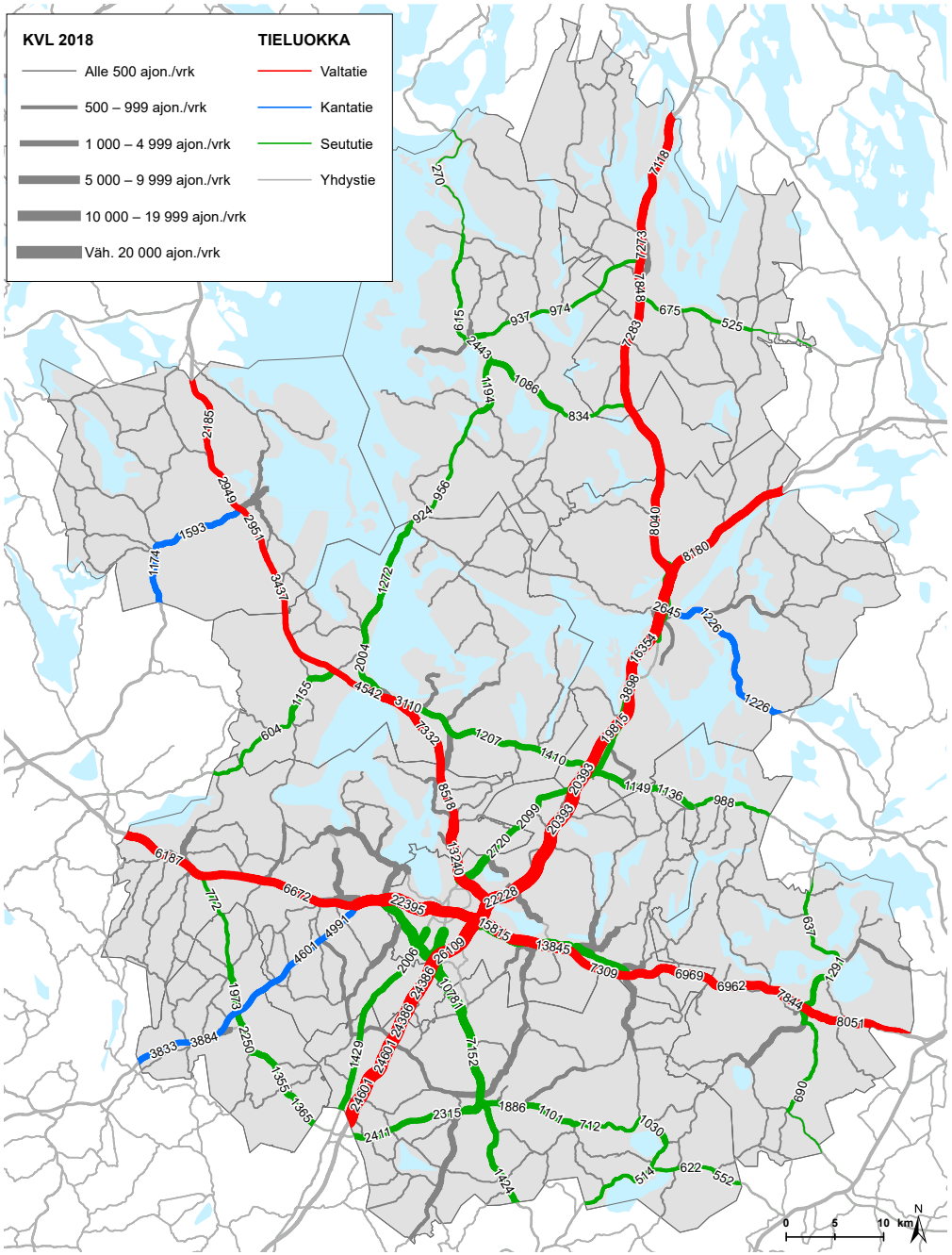
Joukkoliikenteessä Lahden kaupungin alueella sekä Lahdesta Salpakankaalle, Orimattilaan, Nastolaan ja Heinolaan on tiheä ja säännöllinen linja-autoliikenteen vuorotarjonta, joka palvelee hyvin arjen matkatarpeita. Muun maakunnan joukkoliikenteen palvelutaso on lähinnä perustasoa ja merkittävä osa joukkoliikennepalveluista perustuu pitempimatkaiseen liikenteeseen. Lahden matkakeskus valmistui tammikuussa 2016 ja paransi merkittävästi joukkoliikenteen matkaketjuja. Valtakunnallinen liikennepolitiikka suosii kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kehittämistä ja maaseudun joukkoliikenne on vaarassa harventua entisestään.

Joukkoliikenne maakunnassa uudistui merkittävästi heinäkuussa 2014, kun Lahden seudun liikenne (LSL) aloitti toimintansa. Lahden kaupunki on toimivaltainen viranomainen koko Päijät-Hämeen alueella. Liikenne järjestetään eri alueilla eri malleilla; brutto- tai nettomallilla tai markkinaehtoisena liikenteenä. Lisäksi kunnat järjestävät pääosin itse koululaisliikenteen, sisäisen palveluliikenteen sekä sairaanhoitolain ja vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset.

Lahdesta Helsingin suuntaan on hyvä tarjonta juna- ja linja-autoliikenteen vuoroja, eikä liikenteessä ole suuria täsmällisyysongelmia ajantasauspysäkkien runsaan määrän ansiosta. Vuonna 2017 avattu Hennan asema toi myös Orimattilan taajamajunaliikenteen piiriin. Lahdesta on matka-ajaltaan ennakoitavat päivittäiset yhteydet lähimpiin maakuntakeskuksiin. Tarjolla on päivittäisiä matkustajien tarvitsemia yhteyksiä aamuvarhaisesta iltamyöhään. Kuten kuvassa 6 on esitetty, matka-ajaltaan joukkoliikenneyhteydet Lahdesta Kouvolan, Helsingin ja Riihimäen suuntiin ovat nopeampia kuin vastaava matka autolla. Auto ja joukkoliikenne ovat lähes yhtä nopeat Hämeenlinnaan, Tampereelle ja Jyväskylään.

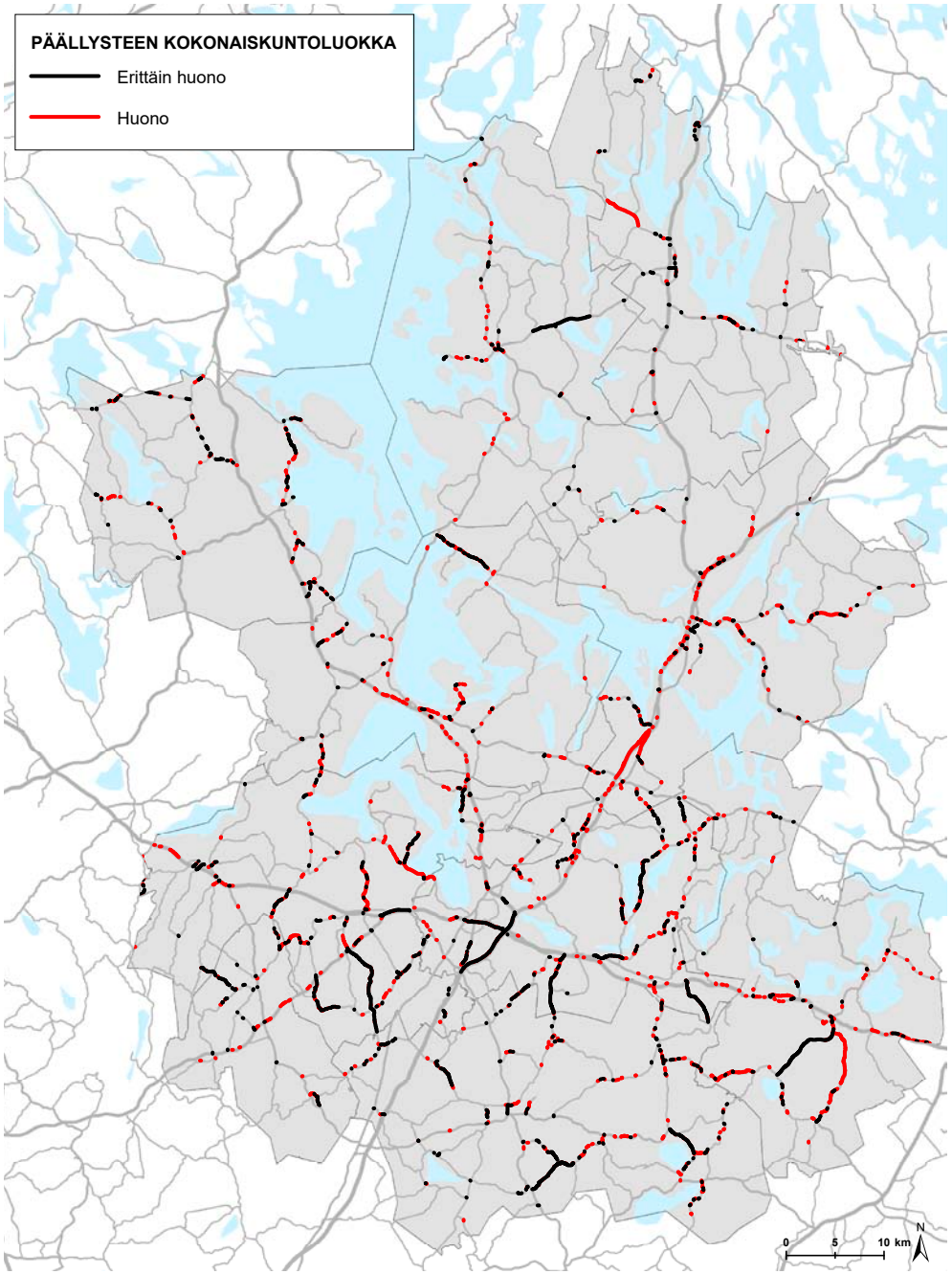


Kuva 2. Päijät-Hämeen liikenneverkko (Lähde: Tierekisteri).

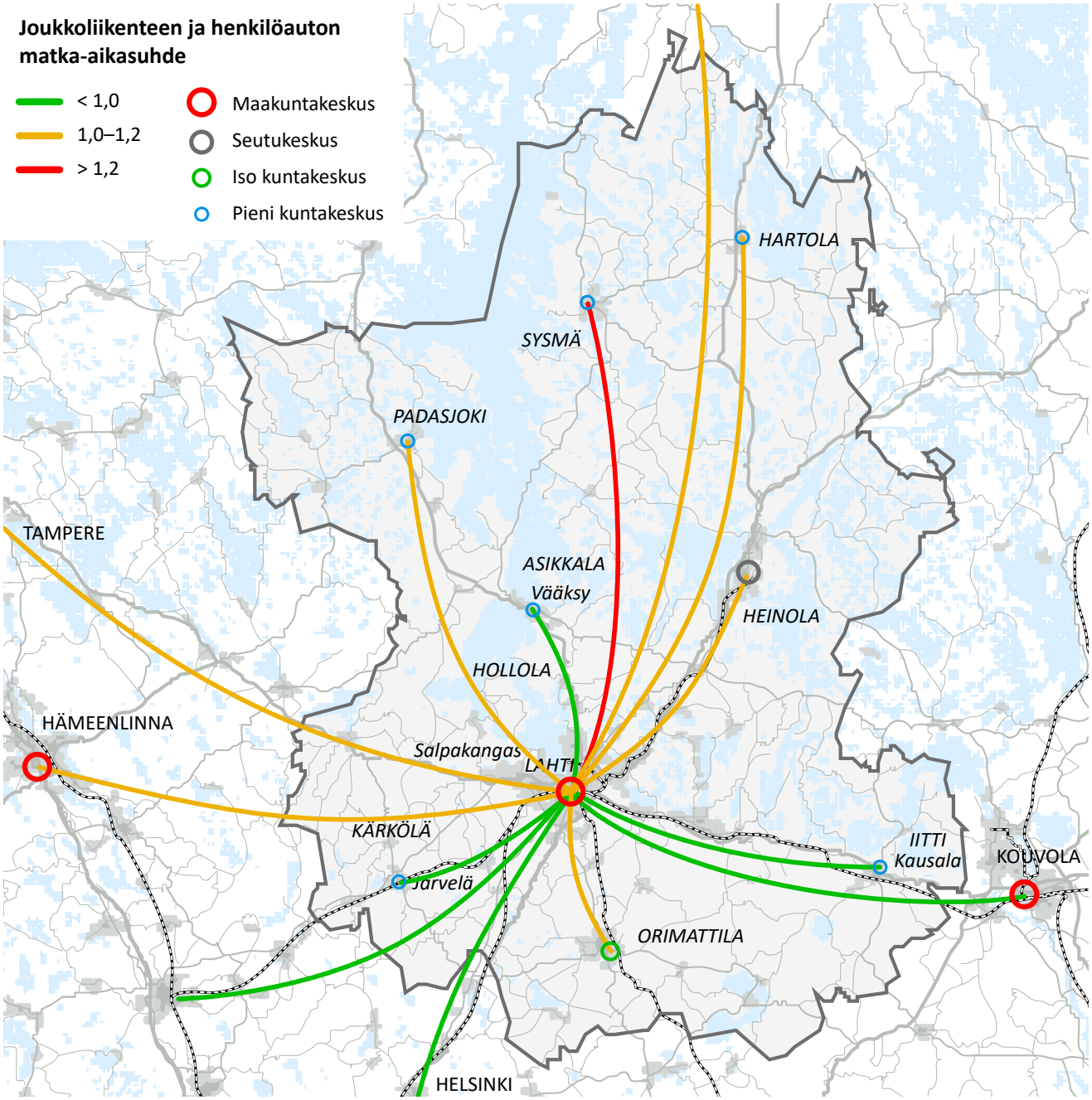


Kuva 3. Maanteiden keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) vuonna 2018 (Lähde: Tierekisteri).

Kuva 4. Maanteiden keskimääräinen vuorokausiliikenteen (KVL) muutos vuosina 2011–2018 (Lähde: Tierekisteri).



Kuva 5. Päällystetyn maantieverkon kunto vuonna 2018, huonokuntosiet tiet (Lähde: Väylävirasto).

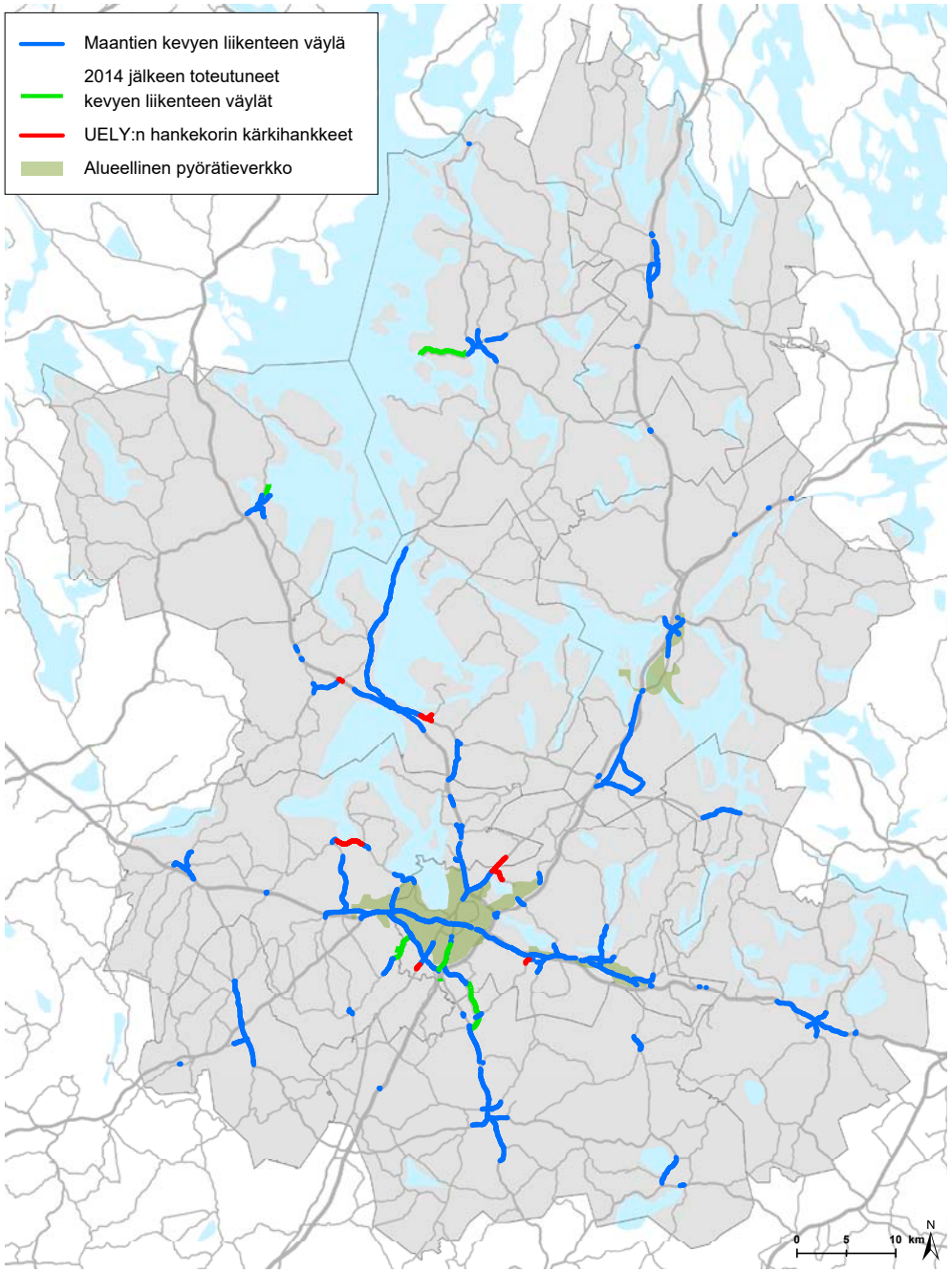


Kuva 6. Joukkoliikenteen ja henkilöauton matka-aikasuhde keskeisillä yhteysväleillä (Lähde: Matkahuolto, Google Maps).

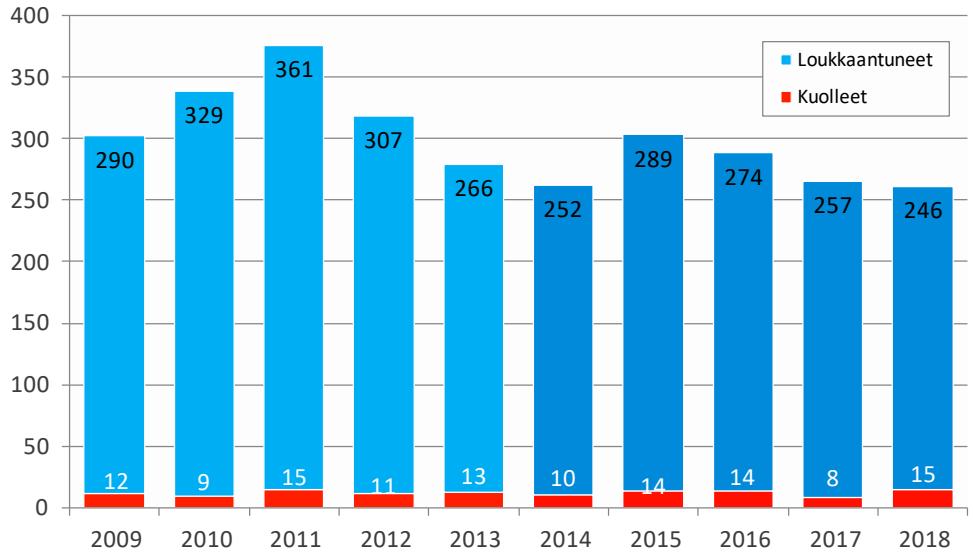
Allegro-juna on lyhentänyt matka-aikoja Pietariin ja lisännyt matkustajamääriä. Joukkoliikenne on pääsääntöisesti esteetöntä ja varsinkin internetistä saatavan tiedon määrä on kasvanut. Useat toimijat ottivat käyttöön helmikuussa 2016 Waltti-matkakorttijärjestelmän, mutta haasteena on kuitenkin edelleen kulkumuotokohtainen lippujärjestelmä, mikä ei mahdollista koko matkaketjun toteuttamista yhdellä lipulla.

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet kohtuullisella tasolla

Maakunnan taajamissa on pääosin kattava jalankulun ja pyöräilyn verkko, vaikka reuna-alueilla ja seudullisissa yhteyksissä onkin puutteita. Taajamissa jalankulun ja pyöräilyn verkot ovat pääasiassa kaupunkien ja kuntien vastuulla ja sitä täydentävät maanteiden kevyen liikenteen väylät. Lahdessa on kaupungin liikennepoliittisten linjausten mukaisesti viime vuosina kiinnitetty huomiota kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiin, ja yhteyksiä on kehitetty esimerkiksi parantamalla liikenneympäristöä pienin toimenpitein.



Kuva 7. Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet (Lähde: Tierekisteri).



Kuva 8. Henkilövahinkoon johtaneet liikenneonnettomuudet vuosina 2009–2018 (Lähde: Tilastokeskus).

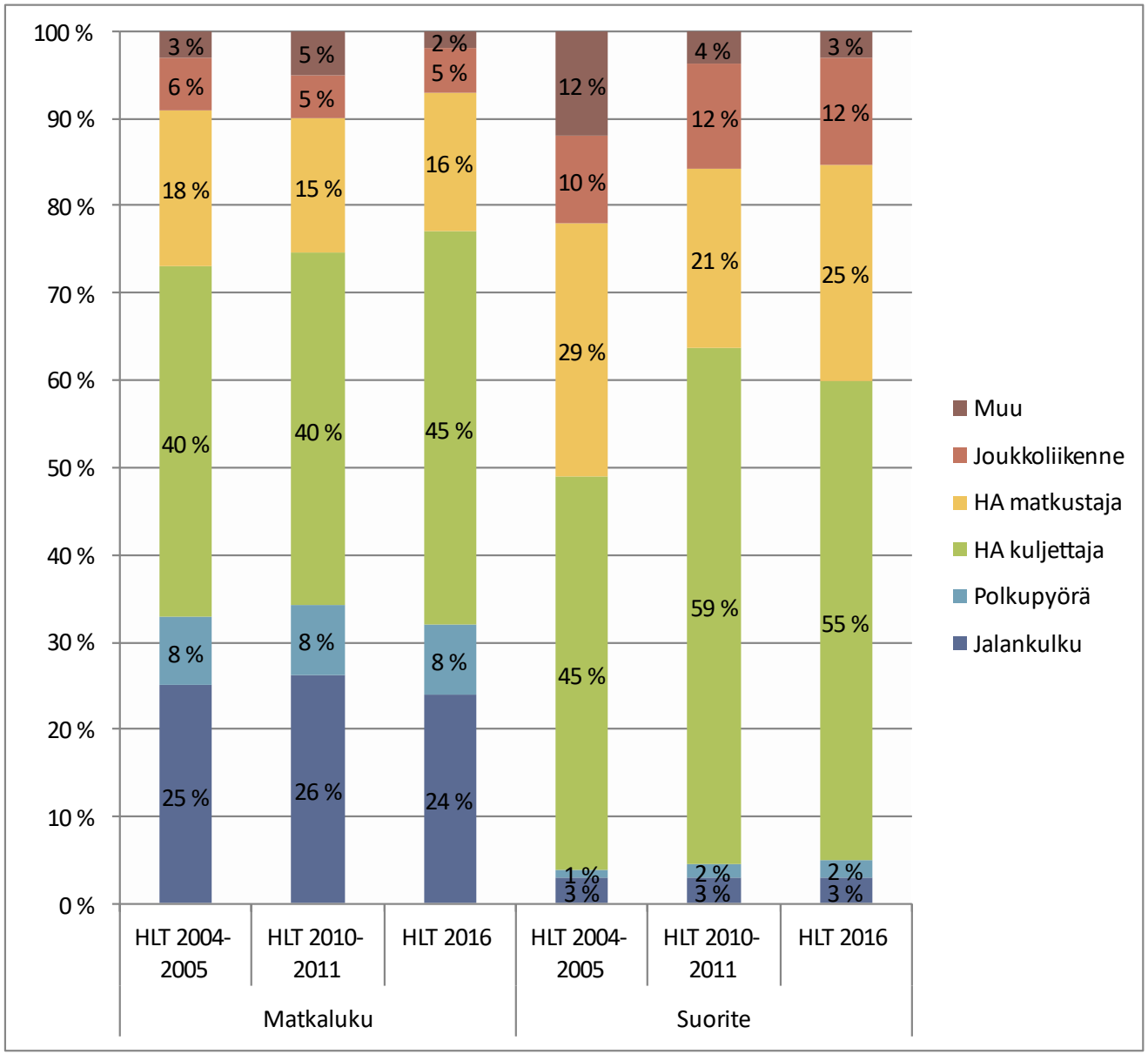
Liikenneonnettomuudet vähentyneet

Tieliikenteen turvallisuuskehitys on viime vuosina mennyt parempaan suuntaan, mutta kehitys maakunnassa ollut hitaampaa kuin keskimäärin valtakunnan tasolla. Väestön määrään suhteutettuna Päijät-Hämeessä on hieman enemmän henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia ja liikennekuolemia muiden maakuntien keskiarvoon verrattuna.

Vuosina 2014–2018 suunnittelualueella tapahtui vuosittain keskimäärin 219 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa loukkaantui 264 ja kuoli 12 ihmistä. Loukkaantuneiden määrä väheni 15 prosenttia edelliseen viiden vuoden jaksoon verrattuna. Noin puolet henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista tapahtuu taajamien ulkopuolella maanteillä ja puolet taajamien sisällä maanteillä tai kaduilla. Henkilövahinko-onnettomuustyyppeinä korostuvat yksittäisonnettomuudet, myös jalankulku-, pyöräily-, mopo-, sekä peräänajo- ja risteämisonnettomuuksia on tapahtunut paljon.

Henkilöauto edelleen merkittävin kulkutapa

Valtakunnallisissa henkilöliikennetutkimuksissa vuosilta 2004–2005, 2010–2011 sekä 2016 on selvitetty suomalaisten tekemiä matkoja. Päijäthämäläisten vuorokaudessa tekemien matkojen määrä on pysynyt tutkimusvuosien välillä lähes ennallaan 3,0 matkassa henkilöä kohden, ja vuorokauden keskimääräinen matkasuorite 40 kilometrissä ja kokonaismatka-aika 73 minuutissa. Henkilöautolla tehtävien matkojen määrä on kasvanut, mutta automatkojen suoritteen osuus on pysynyt 80 prosentissa. Joukkoliikenteen ja pyöräilyn osuus on pysynyt ennallaan, mutta kävelyn osuus on nyt laskenut kahdella prosenttiyksiköllä edellisestä tutkimusajankohdasta. Henkilöliikennetutkimusten aineistoja on maakunnassa hyödynnetty liikennemallien laadinnassa.



Kuva 9. Päijät-Hämeen kulkutapajakauma ja vuorokauden matkasuorite henkilöliikennetutkimuksissa.

YLIJOKI
SCANIA
R650
BVN·925
SAVIKKO
BW Tower
12 KOUVOLA
4 KESKUSTA
HELSINKI
JYVÄSKYLÄ
MIKKELI
Radio-ja
tv-museo
NKB·955

2 TOIMINTAYMPÄRISTÖN NYKYTILA JA KEHITYSSUUNNAT

Liikennejärjestelmän toimintaympäristössä tapahtuvat muutokset vaikuttavat eri kulkumuotojen roolien kehittymiseen. Päijät-Hämeen työpaikkarakenne on jatkuvasti palveluvaltaistunut ja keskittynyt. Työmatkat ovat pidentyneet ja Lahti on työssäkäynnin keskus. Päijät-Häme on yhä tiiviimmin osa Helsingin metropolialuetta.

Liikenneväylät ja liikkumisen tavat muovaavat aluerakennetta ja alueiden käyttöä. Kävely on jatkossa entistä tärkeämpi perusliikkumismuoto kaupungeissa. Pyöräilyn rooli ja merkitys lyhyen matkan liikkumisen kulkumuotona on kasvussa. Auton valta-asema tulee kuitenkin säilymään. Sitä käytetään paljon pitkillä työmatkoilla niillä alueilla, joilla ei ole raideyhteyksiä.

2.1 Toimintaympäristön kehitys muuttaa kulkumuotojen rooleja

Globalisaatio etenee

Suomi ja sen asukkaat eri puolilla maata kansainvälistyvät. Maahanmuutto lisääntyy. Globalisaation edetessä yritykset kansainvälistyvät ja verkottuvat edelleen. Tuotanto hajautuu eri puolille maailmaa, jolloin kuljetusten ja kansainvälisten yhteyksien tarve lisääntyy. Tämä on usein ristiriidassa liikenteen ympäristöhaittojen vähentämisen kanssa. Lähialueella Venäjän talouden kasvu ja merkitys Suomen kauppakumppanina näkyy liikenteessä ja luo mahdollisuuksia yritystoiminnalle.

Kaupungistuminen jatkuu

Suomi on kaupungistumiskehityksessä useimpia muita kehittyneitä länsimaita noin 20 vuotta jäljessä. Muutto maakuntakeskuksiin ja muihin merkittäviin kaupunkeihin jatkuu. Hajaasutusalueelta muuttaa erityisesti nuori väestö. Haasteena on muuttaa taajamarakenteen hajautumista suosinut kehitys kaupunkirakennetta tiivistäväksi.

Maahanmuutto voimistumassa

Maahanmuutto on todennäköisesti voimistuva trendi, mutta sen suuruutta ja kokonaisvaikutuksia on vaikea arvioida. Ilmiö muuttaa palvelutarpeita ja sillä on merkittäviä sosiaalisia vaikutuksia kaupunkiseudulle. Maahanmuuton vaikutukset ovat todennäköisesti samansuuntaisia kuin kaupungistumisen. Mikäli asuntotarpeeseen pystytään vastaamaan hyvin saavutettavilla alueilla, kestävien kulkutapojen edellytykset paranevat ja joukkoliikennettä on mahdollista kehittää kustannustehokkaasti.

Väestön keski-ikä nousee

Suomessa väestö ikääntyy nopeasti ja myös päijäthämäläisten keski-ikä nousee jatkuvasti. Samanaikaisesti kun työikäinen väestö vähenee, seniori-ikäisten määrä kasvaa jyrkästi. Ikärakenteen muutos muuttaa eri matkaryhmien osuuksia ja palvelutarpeiden painopisteitä. Haasteena on löytää uusia ratkaisuja iäkkäiden liikkumiseen ja liikkumisen turvallisuuteen. Jalankulkuympäristössä ja joukkoliikennepalveluissa esteettömyyden merkitys kasvaa, ikäautoilijoihin on kiinnitettävä erityistä huomiota liikenteessä. Ikääntymisen trendissä on suuria alueellisia eroja kasvukeskusten ja taantuvien alueiden välillä. Väestörakenteen painottuminen vanhimpiin ikäluokkiin tuo haasteita joukkoliikennepalvelujen järjestämiseen.

Digitalisaatio

Digitalisaatio on tätä päivää ja yhä voimistuva trendi. Hyvät tieto- ja kommunikaatioyhteydet muuttavat koko ajan ihmisten tapaa liikkua, tehdä töitä ja hoitaa asioitaan. Yhä useampi voi myös tehdä töitä ja hoitaa asioitaan liikkuessaan paikasta toiseen, erityisesti julkisella liikenteellä kulkiessaan. Osa nykyisen tyyppisistä henkilöliikennematkoista ja asiointitarpeista vähenee tai katoaa kokonaan, toisia tulee lisää. Digitalisaatiolla on valtava vaikutus erityisesti logistiikkaan ja toimitusketjuihin. Teknologian ja digikehityksen vaikutukset ovat kuitenkin hyvin vaikeasti ennustettavissa, koska ei ole varmuutta siitä, mitkä innovaatiot lopulta yleistyvät. Digitalisaatio luo mahdollisuuksia kehittää uudentyyppisiä kysyntälähtöisiä liikkumis- ja kuljetuspalveluita sekä yhdistää olemassa olevien palveluiden maksaminen ja käyttö saumattomaksi kokonaisuudeksi.

Ilmastonmuutos edelleen haasteena

Kestävän kehityksen, ilmastonmuutoksen torjunnan sekä energiatehokkuuden vaatimukset ohjaavat yhdyskuntarakenteen suunnittelua ja toteutusta. Pariisin ilmastosopimus kiristää vaatimuksia edelleen.

Lähes universaalina tavoitteena pidetään eheää yhdyskuntarakennetta, jossa liikkumistarve sekä ympäristön ekologiset haitat ja energiankulutus pystytään pitämään kohtuullisena. Liikennesektori omaa suuren päästöjen vähentämispotentiaalin, mutta haasteena on nopeasti vaikuttavien, tehokkaiden ja poliittisesti hyväksyttävien keinojen löytäminen. Yksikköpäästöihin vaikutetaan pääasiassa moottoritekniikan ja polttoaineiden kehittymisen kautta. Liikennesuoritetta voidaan pienentää muun muassa liikkumisen ja kuljetusten hinnoittelulla, jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämistoimilla sekä matkanpituuksien kasvua hillitsevällä kaavoituksella ja yhdyskuntasuunnittelulla.

Muuttuva työ ja vapaa-aika

Päivittäinen liikennekysyntä muuttuu. Erityisesti asiantuntijatyö voi olla entistä mobiilimpaa ajan ja paikan suhteen. Lisäksi kansalaiset käyttävät enemmän ja monipuolisemmin vapaa-ajan palveluita. Vapaa-aikaan käytetään enemmän rahaa ja matkustaminen lisääntyy. Toisaalta ihmiset ovat entistä ympäristötietoisempia ja arvostavat turvallisuutta ja kokonaisvaltaista hyvinvointia kaikissa valinnoissaan yhä enemmän. Tämä lisännee joustavien liikennepalveluiden sekä runkomaisen joukkoliikenteen kysyntää.

Kulkumuotojen roolit muuttuvat

Autoistuminen on ollut länsimaisen kaupunkirakenteen hajautumisen perusta. Jatkossa biopolttoaineiden ja muun uusiutuvan energian käyttö kasvaa ja polttomoottoreista siirrytään hybridiin ja sähköön. Liikenneväylät ja liikkumisen tavat muovaavat tulevaisuudessakin aluerakenteen ja alueidenkäytön kehityskuvaa. Kulkumuotojen työnjaossa on nähtävissä seuraavia kehitystrendejä:

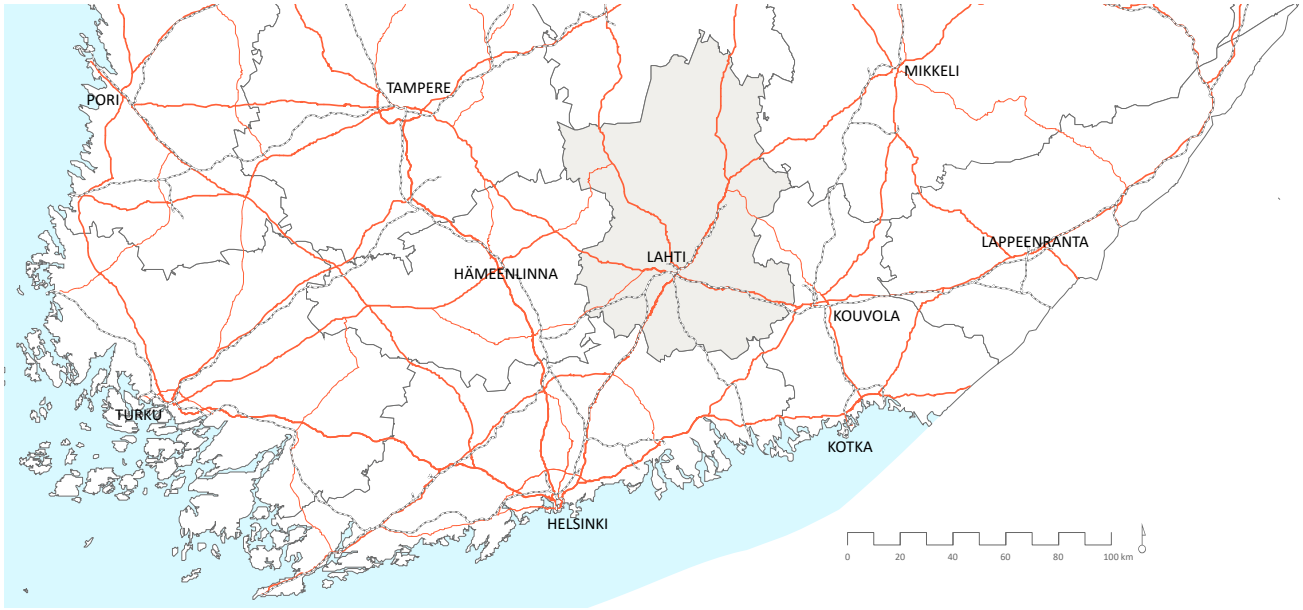
- Pitkissä yhteyksissä lentoliikenne jatkaa kasvuaan
- Keskipitkissä yhteyksissä raideliikenne kasvaa
- Autoa käytetään pitkissä työmatkoissa niillä alueilla, joilla ei ole raideyhteyksiä
- Bussiliikenteellä on täydentävä rooli
- Pyöräilyn rooli ja merkitys lyhyen liikkumisen kulkumuotona on kasvussa
- Kävely on entistä tärkeämpi kaupungin perusliikkumismuoto

2.2 Alue- ja yhdyskuntarakenne

Suomessa kehitetään monikeskuksista ja verkottuvaa aluerakennetta. Etelä-Suomi muodostuu aluerakenteellisesti kolmesta toisiaan täydentävästä alueesta. Uusimaa, Kanta-Häme ja Päijät-Häme muodostavat keskeisen yhteistyöalueen, joka toimii koko maan keskuksena. Läntisellä alueella korostuvat pohjoismaiset yhteydet ja itäinen alue toimii vahvasti Venäjän suuntaan.

Taulukko 2. Päijät-Hämeen väestön kehitys 1985–2018 (Lähde: Tilastokeskus).

	1985	2010	2015	2018
Päijät-Häme	**202 731**	**208 777**	**208 525**	**207 394**
Asikkala	8 564	8 552	8 287	8 149
Hartola	4 349	3 355	2 982	2 780
Heinola	21 776	20 258	19 575	18 889
Hollola	20 712	24 106	23 915	23 602
Kärkölä	5 164	4 882	4 604	4 451
Lahti	108 919	116 582	118 743	119 951
Orimattila	15 246	16 309	16 326	16 091
Padasjoki	4 509	3 423	3 143	2 963
Sysmä	5 802	4 305	4 040	3 753
Iitti	7 690	7 005	6 910	6 765



Kuva 10. Päijät-Hämeen sijainti eteläisessä Suomessa.

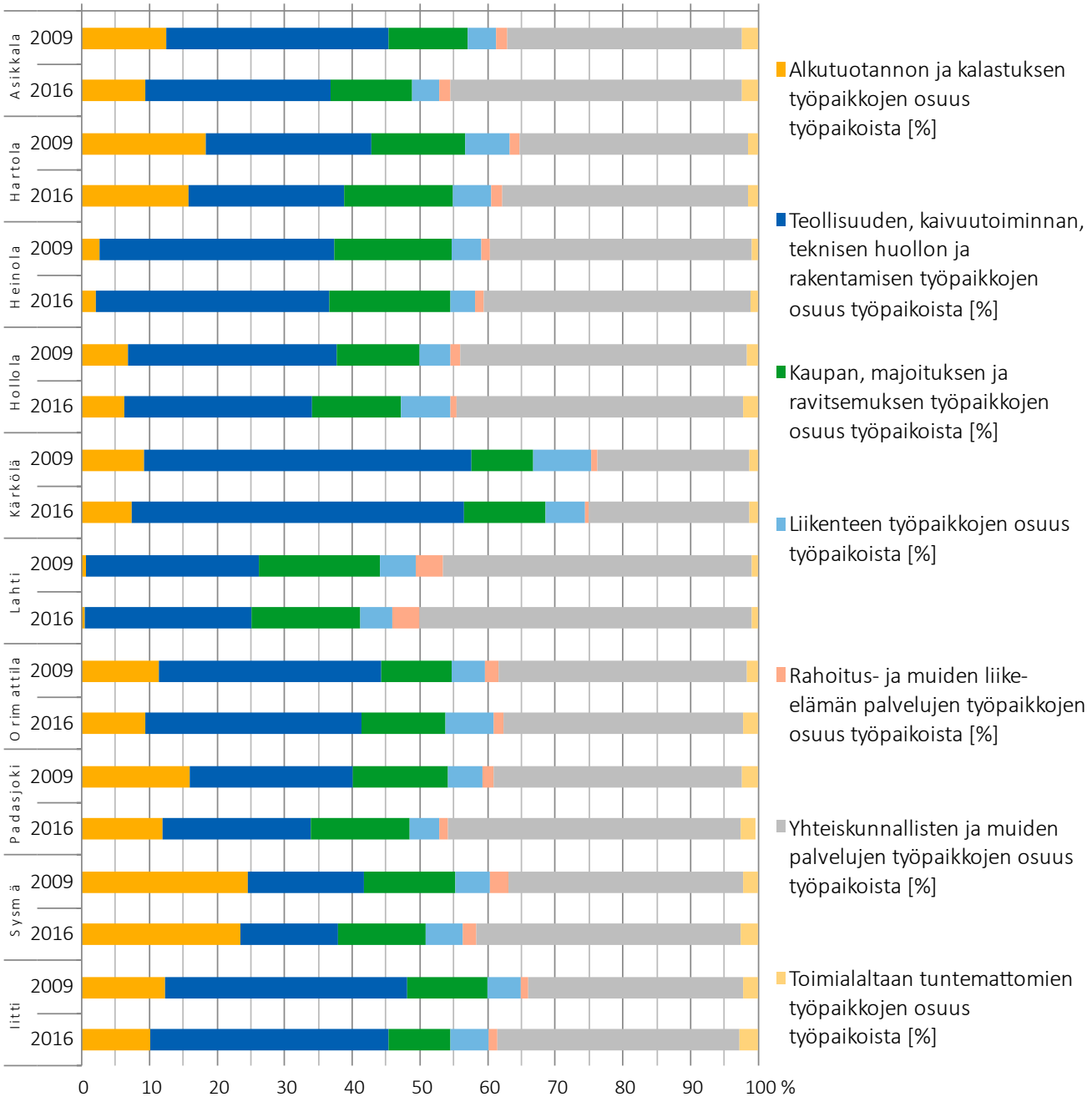
Lahti on maakunnan keskus. Siellä asuu yli puolet maakunnan 208 000 asukkaasta. Pitkään jatkuneen positiivisen väestönkehityksen jälkeen on maakunnan väkiluku pysynyt 2010-luvulla ennallaan. Lahti on maakunnan työpaikkakeskittymä ja myös monipuolinen palvelukeskus, jonne Päijät-Hämeen suurimmat kaupalliset palvelut ovat keskittyneet. Lahti on jatkanut väestönkasvuaan myös 2010-luvulla, sen sijaan naapurikunnissa väestö on samaan aikaan hieman vähentynyt. Alueen pohjoisosan kunnissa väestö on 2010-luvulla vähentynyt selvästi. Maakunnan väestönkasvu sijoittuu pääasiassa taajamien laajenemisalueille ja muuttoliike vaikuttaa myös alueiden ikärakenteeseen: maakunnan pohjoiset kunnat ikääntyvät, kun nuoremmat muuttavat kaupunkeihin ja maakunnan eteläosaan.

Maakunnan asukkaista noin 87 prosenttia asuu taajamissa. Korkeasta taajama-asteesta huolimatta yhdyskuntarakenteen hajautuminen ja palvelujen keskittäminen ovat kasvattaneet päivittäisten matkojen pituuksia. Taajamaväestön osuus on suurin Lahdessa, Heinolassa ja Hollolassa. Harvemmin asutuissa maaseutukunnissa Hartolassa, Sysmässä ja Padasjoella taajamaväestön osuus on noin puolet kunnan asukkaista. Harvemman asutuksen alueilla Salpausselkien pohjoispuolella vapaa-ajan asumisen rooli on merkittävä. Suuret vesistöt Vesijärvi, Päijänne ja Ruotsalainen ovat houkutelleet vapaa-ajan asutusta rannoilleen ja erityisesti Päijät-Hämeen pohjoisissa kunnissa vapaa-ajan asukkaiden määrä on kesäaikaan huomattava, samoin ympäri vuoden käytössä olevien kakkosasuntojen määrä.

Päijät-Hämeen maakuntavaltuustossa joulukuussa 2016 hyväksytyssä kokonaismaakuntakaavassa yhteensovitettiin erilaisia intressejä, kuten kuntarajat ylittävä suunnittelu, elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaaminen, Päijät-Hämeen hienon kulttuuriperinnön, maiseman ja laadukkaan elinympäristön vaaliminen sekä muiden luonnonvarojen kestävän käytön edistäminen. Tuloksena saatu yhdyskuntarakenteen eheyttäminen merkitsee maakunnan eri osa-alueilla eri asioita: taajamien tiivistämismahdollisuuksia kaupunkiseudulla, kaupunkien läheisen maaseudun asumisen kokoamista olemassa olevien rakenteiden piiriin ja kyläyhteisöihin, ydinmaaseudun merkitystä ruuan ja energiantuotannon turvaamisessa sekä harvaan asutun maaseudun elävänä ja yhteisöllisenä pysymistä. Maakuntakaavan tavoiteasukasluku vuoteen 2035 on Päijät-Hämeen nykyisen maakunnan alueelle 225 000 asukasta.

1.3 Elinkeinorakenne ja työssäkäynti

Työpaikkojen määrä Päijät-Hämeessä on vähentynyt viime vuosina muutamalla tuhannella ja on nyt noin 74 000. Työpaikat ovat yhä voimakkaammin keskittyneet kuntien keskustaajamiin. Maakunnan elinkeinorakenne on monipuolinen ja vahvoja aloja ovat nykyisin elintarviketeollisuus, puuteollisuus, mekatroniikka, matkailu ja terveysliikunta. Nykyisin Vierumäki, Pajulahti ja Messilä ovat liikunnallisia matkailukohteita, joihin liittyy suurta kasvupotentiaalia. Vaikka teollisuustyöpaikkojen merkitys on maakunnassa vähentynyt, on teollisuuden rooli erityisesti Kärkölän työpaikkarakenteessa suuri ja haasteena maakunnassa on yhä edelleen perinteisen teollisuuden rakennemuutoksen jatkuminen. Muita merkittävästi työllistäviä toimialoja ovat julkiset ja yksityiset palvelut. Osaamisen kärkialoiksi maakunnassa on nimetty ympäristö, muotoilu ja liikunta. Lahti profiloituu maakunnassa keskusroolinsa mukaisesti keskimääräistä suurempana kaupan, liikenteen, rahoitustoiminnan ja palvelujen työpaikkakeskittymänä.



Kuva 11. Päijät-Hämeen elinkeinorakenne vuosina 2009 ja 2016 (Lähde: Tilastokeskus).

Lahti on maakunnan työssäkäynnin keskus ja lisäksi työmatkaliikennettä on paljon Lahdesta Hollolaan ja Orimattilaan. Työssäkäynti Lahdessa on lisääntynyt ja työmatkat ovat pidentyneet. Myös pendelöinti maakunnasta pääkaupunkiseudulle on hieman lisääntynyt ja nykyisin noin 4 100 päijäthämäläistä käy työssä pääkaupunkiseudulla.

Lahdesta	2009	2012	2016	Muutos
Hollolaan	2153	2235	2051	-5 %
Helsinkiin	1694	1879	1675	-1 %
Orimattilaan	675	892	893	32 %
Vantaalle	580	632	631	9 %

Orimattilasta	2009	2012	2016	Muutos
Lahteen	1804	1895	1861	3 %
Helsinkiin	278	288	266	-4 %
Hollolaan	139	147	155	12 %
Vantaalle	136	151	152	12 %

Heinolasta	2009	2012	2016	Muutos
Lahteen	989	1189	1219	23 %
Helsinkiin	102	125	101	-1 %
Hartolaan	63	80	83	32 %

Hollolasta	2009	2012	2016	Muutos
Lahteen	4684	5034	4885	4 %
Helsinkiin	248	270	277	12 %
Kärkölään	174	182	205	18 %

Asikkalasta	2009	2012	2016	Muutos
Lahteen	1036	1046	979	-6 %
Hollolaan	113	112	115	2 %
Heinolaan	79	94	100	27 %
Helsinkiin	60	72	61	2 %

	2009	2012	2016	Muutos
Päijät-Hämeestä pääkaupunkiseudulle	4060	4389	4070	0 %
Pääkaupunkiseudulta Päijät-Hämeeseen	1090	1240	1319	21 %

Kuva 12. Merkittävimmät kuntien väliset työssäkäyntivirrat vuosina 2009–2016 (Lähde: Tilastokeskus, Päijät-Hämeen liitto).

80
12

3 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISEN TAVOITTEET

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän kehittämisen keskeisiä tavoitteita ovat viisaiden, turvallisten ja kestävien liikkumis- ja kuljetusratkaisujen edistäminen. Tavoitteena on myös vahvistaa maakunnan saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Yhteiskunnan reunaehdot liittyvät liikenneturvallisuuden selkeän parantamisen lisäksi ympäristöön, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, tasapuolisuuteen ja taloudellisuuteen Tavoitteita on tarkennettu eri aluetyypeille. Maantie- ja rataverkolle sekä taajamiin on asetettu palvelutasotavoitteet. Tällä hetkellä suurimmat palvelutasopuutteet kohdistuvat valtatien 12 välille Lahti–Kouvola, joka luokitellaan moniongelmaiseksi.

3.1 Yleistavoitteet ja aluetyyppikohtaiset tarkennukset

Maakunnan vuoden 2014 liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet on tarkistettu huomioiden toimintaympäristössä ja strategisissa linjauksissa tapahtuneet muutokset. Lainsäädännön uudistuminen muuttaa toimintaympäristöä, samoin yhteiskuntaan, talouteen, ympäristöön ja tekniikkaan liittyvät ilmiöt. Päijät-Hämeen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteistoa määrittävät osaltaan kansalliset tavoitteet sekä toisaalta maakunnan omat eri alojen strategiset tavoitteet. Erityisesti esiin nousevat maakunnan elinkeinoelämää ja kilpailukykyä edistävät tavoitteet ja toisaalta ilmastonmuutoksen hillitseminen. Myös liikennejärjestelmän toimivuus, turvallisuus sekä yhdyskuntarakenne ovat edelleen tärkeitä teemoja, samoin asiakkaan tarpeet ja palvelutasoajattelu. Liikennejärjestelmän älykkyys lisääntyy ja vanhan korjaamisessa on tarpeita enenevässä määrin.

Liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat tavoitteet on asetettu maakuntakaavan ohjevuoteen 2035. Kehittämistavoitteet on määritelty henkilöliikenteen ja kuljetusten näkökulmasta sekä erikseen yhteiskunnan tarpeille. Tavoitteita on tarkennettu eri aluetyypeille sopiviksi. Lisäksi eri liikennemuodoille on muodostettu palvelutasotavoitteet suurimpiin taajamiin ja keskeiselle väyläverkolle (luku 3.2). Tavoitteita toteutetaan neljän strategisen painopisteen kautta (luku 4.1) ja niihin pohjautuvan toimenpideohjelman avulla (luku 5).

Liikennejärjestelmän yleisenä kehittämistavoitteena on pyrkimys edistää viisaita, turvallisia ja kestäviä liikkumis- ja kuljetusratkaisuja sekä vahvistaa maakunnan sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta sekä elinkeinoelämän kilpailukykyä. Koska maakunnan eri alueilla on erilaisia tarpeita ja erilaisia mahdollisuuksia toteuttaa asetetut tavoitteet, on kehittämistavoitteita tarkennettu aluetyyppikohtaisesti. Aluetyyppikohtaisia tarkennuksia on esitetty eri luokkaisille keskuksille sekä kylille ja haja-asutusalueelle. Haja-asutusalueet käsitellään laajempana kokonaisuutena, koska niiden ominaisuudet ovat usein keskenään samantyyppisiä. Päijät-Hämeen kuntakeskukset on jaettu kolmeen tyyppiin ja kokonaisuutena tarkastelussa ovat seuraavat aluetyypit:

- Kaupunkimaiset keskukset: Lahti ja Salpakangas/Hollola (maakuntakeskus) ja Heinola (seutukeskus)
- Suuri kuntakeskus: Orimattila
- Pienet kuntakeskukset: Hartola, Iitti/Kausala, Järvelä/Kärkölä, Padasjoki, Sysmä ja Vääksy/Asikkala
- Kylät ja haja-asutusalueet

Taulukko 3. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoiterakenne.

1. Liikennejärjestelmän kehittämistavoitteet
Edistetään viisaita, turvallisia ja kestäviä liikkumis- ja kuljetusratkaisuja Vahvistetaan maakunnan sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta sekä elinkeinoelämän kilpailukykyä
2. Yhteiskunnalliset yleistavoitteet
Turvallisuus Parannetaan liikenneturvallisuutta siten, että liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vähenee jatkuvasti **Ympäristö** Vähennetään liikenteen aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä ja muita liikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia **Alue- ja yhdyskuntarakenne** Toteutetaan viisasta, toimivaa, tasapainoista ja vetovoimaista yhdyskuntarakennetta **Tasapuolisuus** Edistetään eri väestöryhmien tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia **Taloudellisuus** Parannetaan väylänpidon ja liikennepalvelujen taloudellisuutta ja tehokkuutta
3. Palvelutasotavoitteet
Liikennemuotokohtaiset palvelutasotavoitteet suurimmissa taajamissa sekä keskeiselle väyläverkolle.

Taulukko 4. Kehittämistavoitteet ja aluetyyppikohtaiset tarkennukset.

Kehittämistavoitteet: Edistetään viisaita, turvallisia ja kestäviä liikkumis- ja kuljetusratkaisuja Vahvistetaan maakunnan sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta sekä elinkeinoelämän kilpailukykyä
Aluetyyppikohtaiset tarkennukset henkilöliikenteelle
Kaupunkimaiset keskukset - Tehdään jalankulusta ja pyöräilystä entistä houkuttelevampi kulkumuoto - Parannetaan paikallisliikenteen pääreiteillä joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoon - Mahdollistetaan kaukoliikenteessä kysyntää lisäävä taso Helsinkiin ja toimiva taso suurimpiin kaupunkeihin - Varmistetaan pääsy keskustaan sujuvasti pyörällä ja henkilöautolla
Suuri kuntakeskus - Tehdään jalankulku ja pyöräily entistä houkuttelevammaksi - Kasvatetaan päivittäistä joukkoliikennematkustamista Lahteen ja pääkaupunkiseudulle
Pienet kuntakeskukset - Tehdään jalankulku ja pyöräily entistä houkuttelevammaksi - Varmistetaan päivittäisten matkojen hyvä sujuminen henkilöautolla Lahteen ja vahvistetaan joukkoliikenteen roolia työ, opiskelu- ja asiointimatkojen tekemisessä Lahteen
Kylät ja haja-asutus - Turvataan henkilöautoliikenteen olosuhteet eri vuodenaikoina ja mahdollisuudet tehdä myös turvallisia matkoja jalan ja pyörällä - Mahdollistetaan pääsy joukkoliikenteellä Lahteen ja muihin kuntakeskuksiin
Aluetyyppikohtaiset tarkennukset kuljetuksille
Kaupunkimaiset keskukset - Luodaan edellytyksiä logistiikka-alueille ja -toiminnoille ja tarjotaan kilpailukykyisiä sijoittumispaikkoja pääteiden ja -ratojen läheisyydestä - Vahvistetaan kuljetusten sujuvuudella elinkeinoelämän kehittymisedellytyksiä - Varmistetaan keskusta-alueiden jakeluliikenteen toimivuus, turvallisuus ja ympäristöön sopiminen
Suuri kuntakeskus - Vahvistetaan kuljetusten sujuvuudella elinkeinoelämän kehittymisedellytyksiä
Pienet kuntakeskukset - Vahvistetaan kuljetusten sujuvuudella elinkeinoelämän kehittymisedellytyksiä
Kylät ja haja-asutusalue - Varmistetaan tieverkon liikennöitävyys eri vuodenaikoina

Taulukko 5. Yhteiskunnan tarpeisiin liittyvät tavoitteet ja aluetyyppikohtaiset tarkennukset.

Yleistavoitteet:	**Aluetyyppikohtaiset tarkennukset**
Turvallisuus Parannetaan liikenneturvallisuutta siten, että liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vähenee jatkuvasti Ympäristö Vähennetään liikenteen aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä ja muita liikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia Alue- ja yhdyskuntarakenne Toteutetaan viisasta, toimivaa, tasapainoista ja vetovoimaista yhdyskuntarakennetta Tasapuolisuus Edistetään eri väestöryhmien tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia Taloudellisuus Parannetaan väylänpidon ja liikennepalvelujen taloudellisuutta ja tehokkuutta	**Kaupunkimaiset keskukset** - Parannetaan kaupunkikeskustojen viihtyisyyttä ja vetovoimaisuutta, laajennetaan kävelypainotteista aluetta - Varmistetaan liikkumisen turvallisuus monipuolisella keinovalikoimalla - Yhdyskuntarakennetta tiivistetään ja ohjataan uudisrakentamista alueille, joilla on joukkoliikennemahdollisuus **Suuri kuntakeskus** - Rauhoitetaan liikennettä ja sovitetaan ajoneuvojen nopeustaso ympäristöön - Ohjataan uudisrakentamista kävely- ja pyöräilyetäisyyksille kuntakeskustasta joukkoliikenneyhteyksien varteen sekä tuetaan lähipalvelujen säilymistä **Pienet kuntakeskukset** - Rauhoitetaan liikennettä ja sovitetaan ajoneuvojen nopeustaso ympäristöön - Ohjataan uudisrakentamista kävely- ja pyöräilyetäisyyksille kuntakeskustoista joukkoliikenneyhteyksien varteen sekä tuetaan lähipalvelujen säilymistä **Kylät ja haja-asutus** - Varmistetaan turvalliset henkilöliikenneyhteydet - Tuetaan kylien elinvoimaisuutta

3.2 Palvelutasotavoitteet

Liikennepolitiikkaa on 2010-luvulla kehitetty palvelutasoajattelun suuntaan kuvaamalla liikkumis- ja kuljetustarpeet palvelutasotekijöinä sekä määrittelemällä matkojen ja kuljetusten erilaisten palvelutasotekijöiden tavoitetaso. Päätöksenteko tehdään ensin palvelutasotavoitteiden tasolla ja se ohjaa suunnittelua ja kehittämistoimia.

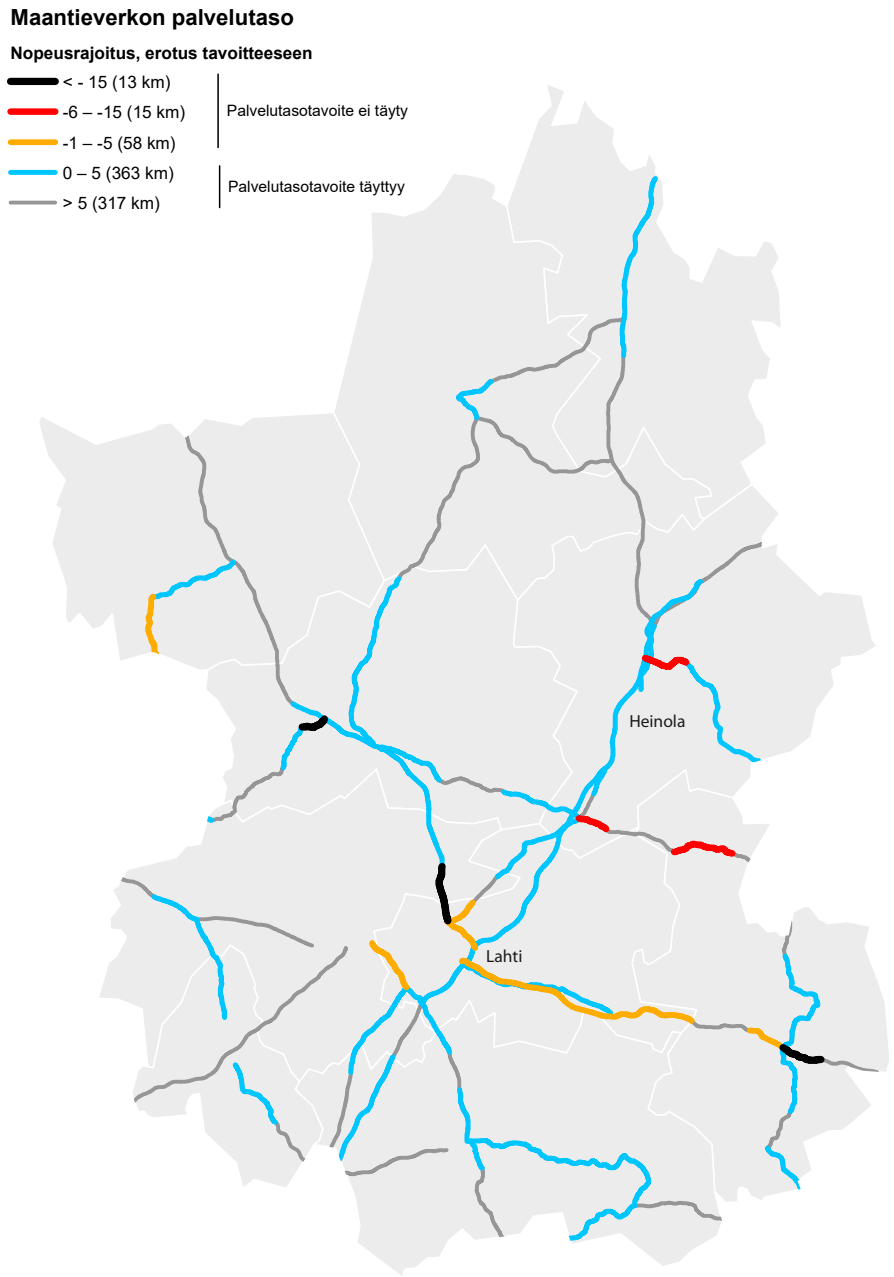
Päijät-Hämeen vuoden 2014 liikennejärjestelmäsuunnitelmassa priorisoitiin yhteysvälien kehittämistoimenpiteitä palvelutasoajattelun avulla määrittelemällä henkilö- ja tavaraliikenteelle palvelutasotavoitteet. Myös kuntien keskustaajamille tehtiin palvelutasotarkastelut, joiden perusteella nousivat esiin palvelutaso-ongelmat ja kehittämistarpeet. Viime vuosina palvelutasolähtöistä suunnittelua on kehitetty edelleen.

3.2.1 Maanteiden palvelutasot

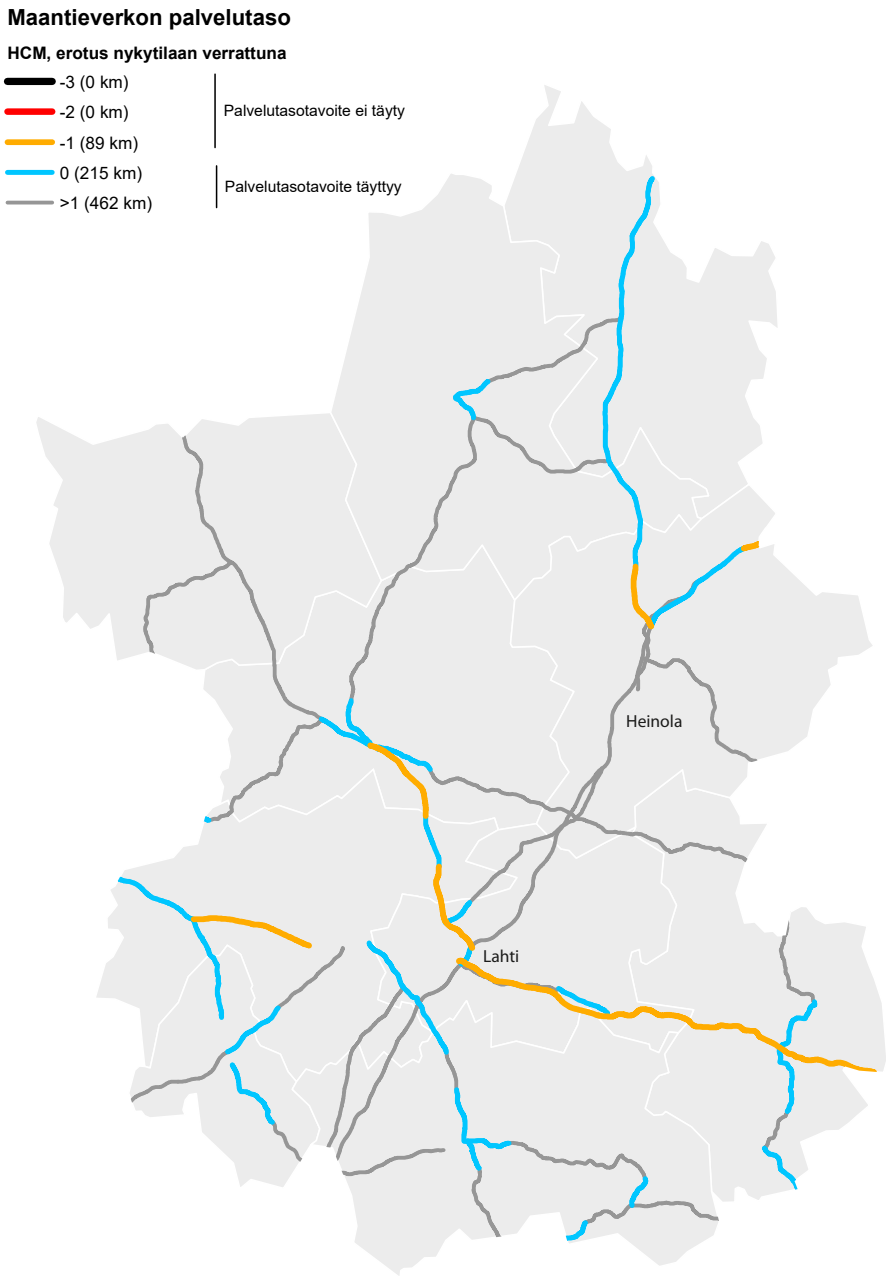
Liikkumis- ja kuljetustarpeet kuvataan palvelutasotekijöinä ja -tavoitteina. Tavoitetasojen asettaminen perustuu asiakastarpeiden ohella yhteiskunnallisiin tavoitteisiin sekä resursseihin. Matkojen ja kuljetusten merkittävät yhteiset palvelutasotekijät ovat matka-aika, matka-ajan ennakoitavuus ja turvallisuus. Palvelutasoa mitataan tekijöittäin seuraavilla mittareilla:

- matka-aika: kuvaa nopeustasoa ruuhkattomissa olosuhteissa, mittarina nopeusrajoitus (km/h)
- turvallisuus: turvallisuuden tunne/ toteutunut liikenneturvallisuus, mittarina onnettomuusriski (henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vuosina 2014-2018)
- ennakoitavuus: kuvaa matkan/ kuljetuksen toteutuminen ennakoidun aikataulun mukaisesti, mittarina liikenteen ruuhkautuminen (HCM – liikenteellinen palvelutaso 100. huipputuntina)

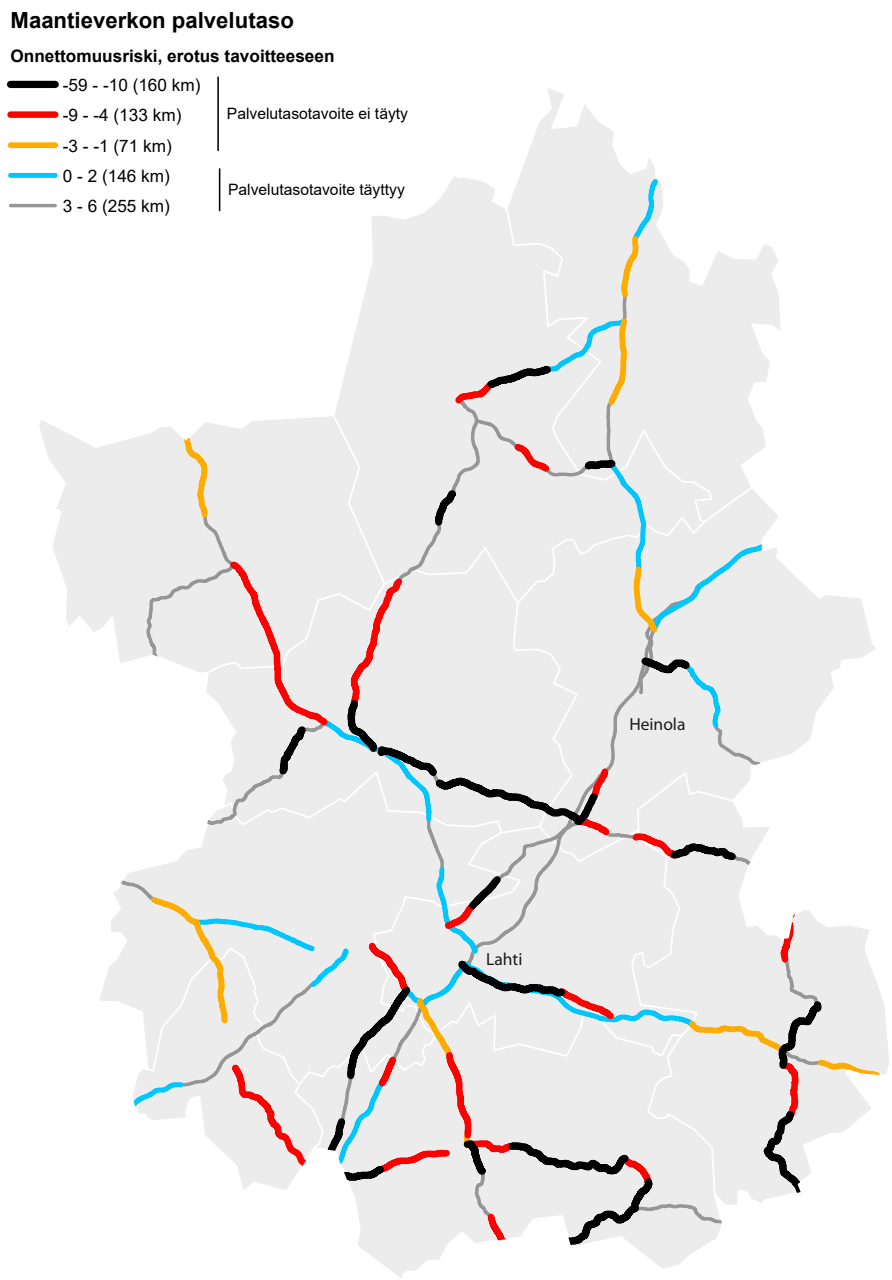
Maantieverkon palvelutaso on määritetty hyödyntäen Uudenmaan ELY-keskuksen merkittävän tieverkon palvelutasoselvityksessä (2016) kehitettyjä menetelmiä ja asetettuja tavoitetasoja, myös liikenne- ja viestintäministeriön asetus pääväylistä ja niiden palvelutasosta on huomioitu. Tarkastelu



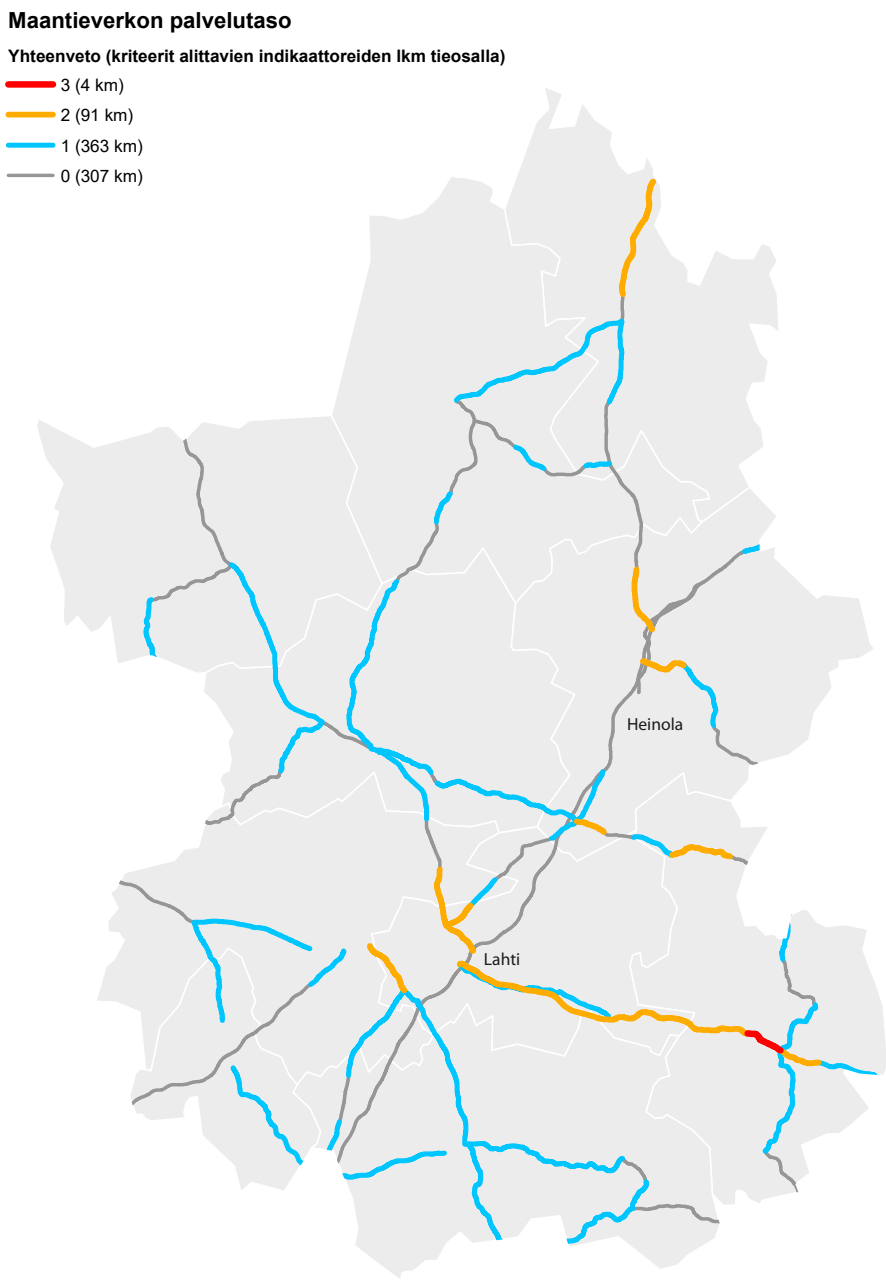
Kuva 13. Maantieverkon palvelutasopuutteet tieosittain matka-ajan suhteen (Lähde: Tierekisteri, 2018).



Kuva 14. Maantieverkon palvelutasopuutteet matka-ajan ennakoitavuuden suhteen (Lähde: Tierekisteri, IVAR, 2018).



Kuva 15. Maantieverkon palvelutasopuutteet liikenneturvallisuuden suhteen (Lähde: Tierekisteri, 2018).



Kuva 16. Moniongelmaiset tiejaksot (Lähde: Tierekisteri, 2018).

on tehty tieosittain pääteille ja merkittäville seututeille. Palvelutasotavoitteeseen vaikuttavat

- tieverkon jäsentely (maanteiden pääväylä, muut valta- ja kantatiet, seudullisesti merkittävät tiet)
- tien toimintaympäristö (kaupunkijaksot, seudullisen liikenteen jaksot, maaseutujaksot)
- tien merkittävät käyttäjäryhmät tai muu erityisperuste

Maantieverkon palvelutasopuutteet kolmen keskeisen palvelutasotekijän, matka-ajan, turvallisuuden ja ennakoitavuuden osalta on esitetty kuvissa 13-15. Palvelutasotarkastelut nostavat esiin Päijät-Hämeen kriittiset tiejaksot, joissa ero nykyisen palvelutason ja tavoiteltavan tason välillä korostaa toimenpidetarpeita. Matka-ajan suhteen pisimmät puutejaksot ovat valtatiellä 12 välillä Lahti–Kouvola. Matka-ajan ennakoitavuudessa puutejaksoja on sekä maanteiden pääväylillä (valtatiet 4, 5 ja 12) että muulla päätieverkolla (valtatie 24). Turvallisuuden osalta palvelutasotavoite ei täyty noin puolella tarkastelluista Päijät-Hämeen maantiejaksoista.

Moniongelmaiseksi on määritelty ne tieosat, joilla palvelutasotavoite alittuu samanaikaisesti useamman palvelutasotekijän osalta. Valtatie 12 välillä Lahti–Kouvola on kokonaisuudessaan moniongelmainen tie. Palvelutasotarkastelun perusteella moniongelmaisia tiejaksoja löytyy myös seuraavilta teiltä: valtatiet 4 ja 24, kantatie 46 sekä maantie 140, 296 ja 363 (kuva 15).

3.2.2 Rautateiden palvelutasot

Päijät-Hämeen rataverkon tavoitteellinen palvelutaso on määritetty valtakunnallisten selvitysten pohjalta

Henkilöliikenneliikenne

- Yhteydet ovat ennakoitavat, luotettavat ja turvalliset
- Etenkin yhteysväleillä, joilla on kysyntää eniten, rautatieliikenne muodostaa houkuttelevan vaihtoehdon henkilöautolle
- Tarjolla on ajantasaista ja laadukasta asiakastarpeita vastaavaa informaatiota
- Solmupisteisiin ja laitureille on esteettömät yhteydet. Siirtyminen liikennevälineestä toiseen on helppoa ja turvallista sääolosuhteista riippumatta

Tavaraliikenne

- Yhteydet ovat ennakoitavat, luotettavat ja turvalliset
- Rataverkon välityskyky mahdollistaa tarvittavat kuljetukset
- Tavaraliikenteen kuljetusten tehostamista (mm. akselipainot) tehdään sen mukaan, mikä on kannattavinta kokonaisuuden kannalta

Nykyinen palvelutaso keskeisillä ratajaksoilla:

- Rataosa Helsinki–Lahti: huipputaso henkilöliikenteellä ja hyvä tavaraliikenteellä. Erittäin hyvä ja tasavälinen palvelutaso lähes ympäri vuorokauden. Pieniä puutteita vakioaikataulussa pysymisessä.
- Rataosa Lahti–Kouvola: kysyntää vahvistava taso henkilöliikenteellä, hyvä tavaraliikenteellä. Z-junat ja Kouvolan-lähijunat ovat Sm2-kalustoa, paljon pysähdyksiä, mikä tarkoittaa suhteellisen pitkää matka-aikaa, mutta toisaalta liityntämatka asemalle on lyhyempi. Kaluston palvelutaso puutteellinen yli 100 km matkoilla.
- Rataosa Riihimäki–Lahti: kysyntää lisäävä taso henkilöliikenteellä, hyvä tavaraliikenteellä. Palvelutaso kysyntään nähden hyvä, (toissijainen) vaihtoyhteys päärata-Lahti. Sm2-kalusto ei ole esteetöntä, eikä myöskään ilmastointia ole, mutta matkan pituus on kuitenkin sopiva.

3.2.3 Taajamien palvelutasot

Päijät-Hämeen suurimpien taajamien sisäisen liikenteen palvelutasotarkasteluissa korostuvat matka-aika ja sen ennakoitavuus kaikkien henkilöliikenteen matkaryhmien palvelutasotekijöissä. Taajamien sisäisessä liikenteessä matkoja tehdään määrällisesti lähes yhtä paljon kevyellä liikenteellä (jalankulku ja pyöräily) kuin henkilöautollakin, mutta joukkoliikennematkojen määrä on selvästi pienempi. Matkasuoritteessa henkilöauto kuitenkin hallitsee selvästi. Tavarakuljetuksissa irtotavarat ovat merkittävin tuoteryhmä kuntien sisäisissä kuljetuksissa.

Täsmällisyys ja kustannustehokkuus ovat näihin kuljetuksiin liittyviä keskeisiä palvelutasotekijöitä.

Taajamien sekä taajamista lähteviin keskeisiin matkoihin ja kuljetuksiin liittyviä palvelutaso-ongelmia ovat erityisesti:

- Pyöräilyn yhteyspuutteet ja pääverkon laatutaso-ongelmat taajamissa; saavutettavuus ja turvallisuus koulu- ja työmatkoilla
- Joukkoliikenteen kilpailukyky korkean kysynnän alueilla; matka-aika ja vuorotarjonta työ- ja opiskelumatkoilla
- Joukkoliikennettä hyödyntävien matkaketjujen palvelutaso-ongelmat, erityisesti Lahteen ja muualle maahan; matka-aika ja sen ennakoitavuus työ-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoilla
- Taajamien sisääntuloteiden ja keskeisten ulkoisten tieyhteyksien sujuvuus- ja turvallisuusongelmat; matka-aika ja sen ennakoitavuus työ-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoilla
- Kuljetusten palvelutaso ulkoisissa päätieyhteyksissä (valtatiet 4 ja 12) ja alemmalla tieverkolla; täsmällisyys ja kustannustehokkuus irtotavara- ja massakuljetuksissa

Taajamien palvelutasotarkastelujen tuloksena voidaan nostaa esiin seuraavia keskeisiä kehittämistarpeita, joita on tarkasteltu yksityiskohtaisemmin muiden liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden kanssa luvussa 4:

- Pyöräilyverkon laatukäytävien kehittäminen, erityisesti työmatkoille
- Joukkoliikenteen hyvän palvelutason tarjoaminen korkean kysynnän alueilla ja keskeisillä yhteysväleillä
- Matkojen solmupisteiden palvelutason merkittävä parantaminen
- Päätieyhteyksien, taajamien sisääntuloteiden ja alemman tieverkon merkittävimpien kuljetusreittien toimivuuden varmistaminen.

95
Tervetuloa
Oma Säästöpank
Aleksi 6
VDL
LSL
203
TZH-846
P
+
P

4 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMINEN

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän kehittäminen on tiivistetty neljään strategiseen painopistealueeseen: kestävän liikkumisen edistäminen, Päijät-Hämeen saavutettavuuden parantaminen, liikenneturvallisuuden selkeä parantaminen ja kaupunkikeskustojen vetovoiman kehittäminen. Jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen on vahvasti esillä koko maakunnassa, mutta liikennepolitiikan painotukset vaihtelevat kuitenkin jonkin verran aluetyypeittäin. Alueen keskuksia ja taajamia tiivistävät maankäytön ratkaisut edistävät parhaiten liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteita.

4.1 Strategiset painotukset

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän toimenpiteiden suunnittelua kohdennetaan liikennejärjestelmän kehittämisen strategisilla painopisteillä. Strategiset painopisteet on muodostettu tavoitteiden asettelun pohjalta. Lisäksi on huomioitu liikennejärjestelmän ja sen toimintaympäristön analyysi, palvelutasotarkastelut, merkittävimmät alueelliset ja valtakunnalliset strategiset suunnitelmat. Tässä päivitystyössä toimintaympäristöstä on korostunut entistä vahvemmin maakunnan elinkeinoelämän kilpailukyky sekä keinot ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi ja siihen sopeutumiseksi. Liikenneturvallisuus on edelleen tärkeä teema, saavutettavuudessa korostetaan eteläisen Suomen kaupunkiverkoston lisäksi maakunnan sisäisiä yhteyksiä. Lisäksi on huomioitava, että liikennejärjestelmän älykkyys lisääntyy ja antaa mahdollisuuksia uusiin palveluihin sekä vanhan infrastruktuurin korjaamisessa on tarpeita enenevässä määrin.

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän kehittämistä jatketaan neljällä strategisella painopisteellä, jotka sisältävät kehittämistarpeita liikennejärjestelmän eri osa-alueilla.

- Kestävän liikkumisen edistäminen
- Päijät-Hämeen saavutettavuuden parantaminen
- Liikenneturvallisuuden selkeä parantaminen
- Kaupunkikeskustojen vetovoiman kehittäminen

4.1.1 Kestävän liikkumisen edistäminen

Kestävän liikkumisen rooli osana liikennejärjestelmää ja ihmisten arkea on viime vuosina noussut yhä keskeisempään asemaan. Taustalla vaikuttavat monet painavat syyt, muun muassa ilmastonmuutoksen hillintä, ympäristö- ja terveystietoisuuden kasvaminen sekä yhdenvertaisuuden ja tasa-arvoisuuden edistäminen. Päijät-Hämeen koko liikennejärjestelmän toimivuuden ja kestävyyden kannalta on olennaista, että kaupunkiseuduilla ja taajamissa kuljetaan nykyistä enemmän jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Joukkoliikenteen käyttöä pyritään kasvattamaan myös pitkämatkaisessa henkilöliikenteessä.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen teemat

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi tarvitaan monipuolinen toimenpidejoukko. Kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvun edellytyksenä on, että matkojen tekeminen näillä kulkumuodoilla on sujuvaa ja turvallista ja että päivittäisten toimintojen edellyttämien matkojen pituudet pysyvät riittävän lyhyinä. Päijät-Häme on profiloitunut terveysliikunnan maakunnaksi, joten tästäkin syystä asukkaita tulisi kannustaa lihasvoimin tapahtuvaan liikkumiseen. Kävelyä ja pyöräilyä edistetään parantamalla kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuria, lisäämällä niiden arvostusta ja ohjaamalla ihmisten valintoja sekä linkittämällä kävely ja pyöräily liikenteen palvelukokonaisuuteen.

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurista suunnitellaan entistä houkuttelevampaa rauhoittamalla autoliikennettä sekä parantamalla kevyen liikenteen väylien verkostoa, pyöräpysäköintiä ja talvikunnossapitoa. Olosuhteet on luotava sellaisiksi, että asukkaat kokevat pyöräilyn sujuvaksi, mukavaksi, turvalliseksi ja nopeaksi matkantekotavaksi. Kävelyn suosioon pätevät pääosin samat vaatimukset, mutta miellyttävä ympäristö korostuu enemmän. Keskeiset keinot Päijät-Hämeen kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi ovat:

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

Houkutteleva jalankulkuympäristö on hyvän taajaman ja kaupungin tunnusmerkki. Potentiaalia kävelyn lisäämiseen on kaikissa kunnissa, mutta ensi vaiheessa painopisteeksi nostetaan alueet, joilla kävelyn kasvupotentiaali on suurin: Lahden keskusta sekä muut suurimmat kuntakeskukset Heinola, Salpakangas ja Orimattila.

Pyöräilyn vanhentunutta infrastruktuuria parannetaan pienillä, nopeasti toteutettavilla toimenpiteillä. Pyöräilyn roolin vahvistamiseksi tulee pyöräilyn pääreittien tasoa ja olosuhteita keskustoissa nostaa. Oleellista on suunnitella maankäyttöön hyvin kytkeytyvä, katkeamaton ja tärkeimpiä pyöräilyvirtoja hyvin palveleva pääverkko yhteyksinä keskeisiin asuin-, työpaikka- ja palvelukeskittymiin. Niistä ensimmäisenä kehitetään keskeisiä työmatkapyöräilyn väyliä Lahden keskustasta aluekeskuksiin ja naapurikuntien keskustoihin.

Lahden kaupungin alueella pyöräilyn pääverkko on jo määritelty ja siihen liittyvät puutteet tunnistettu. Vastaava tarkastelu tulee tehdä myös laajemmin koko maakunnassa. Tässä suunnitelmassa on määritelty seudullisesti merkittävä pyöräilyn tavoiteverkko (kuva 17).

Uusien kevyen liikenteen väylien ja alikulkukäytävien tarpeita on olemassa paljon enemmän kuin mahdollisuuksia niiden toteuttamiseen nopealla aikataululla. Kiireellisimpien puuttuvien pyöräilyverkon osuuksien toteutus priorisoidaan. Toimenpideselvityksillä on etsittävä aktiivisesti myös muita tapoja ratkaista paikalliset jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet.

Toimiva, turvallinen ja ympäristöön sopiva yleinen pyöräpysäköinti järjestetään keskustoissa ja palvelujen yhteydessä. Julkisen sektorin toimipisteet nostetaan esimerkin näyttäjiksi.

Jalkakäytävien ja pyöräteiden kunto on monin paikoin huolestuttava ja korjaustoimet hitaita. Väylien päällystysmääriä on lisättävä vähintään niiden kunnon säilyttävälle tasolle. Hankintatoimintaa on kehitettävä siten, että hoito- ja ylläpitourakoiden yhteydessä voidaan toteuttaa nykyistä enemmän ja joustavammin pieniä kävelyn ja pyöräilyn parantamistoimenpiteitä silloin, kun se on kokonaisuuden kannalta edullista. Jalankulku- ja pyöräilyverkon hoitoluokitus yhtenäistetään niiden toiminnallisen luokituksen mukaiseksi ja riippumattomaksi väylänpitäjästä. Pyöräilyn laatukäytävillä taataan korkea laatutaso.

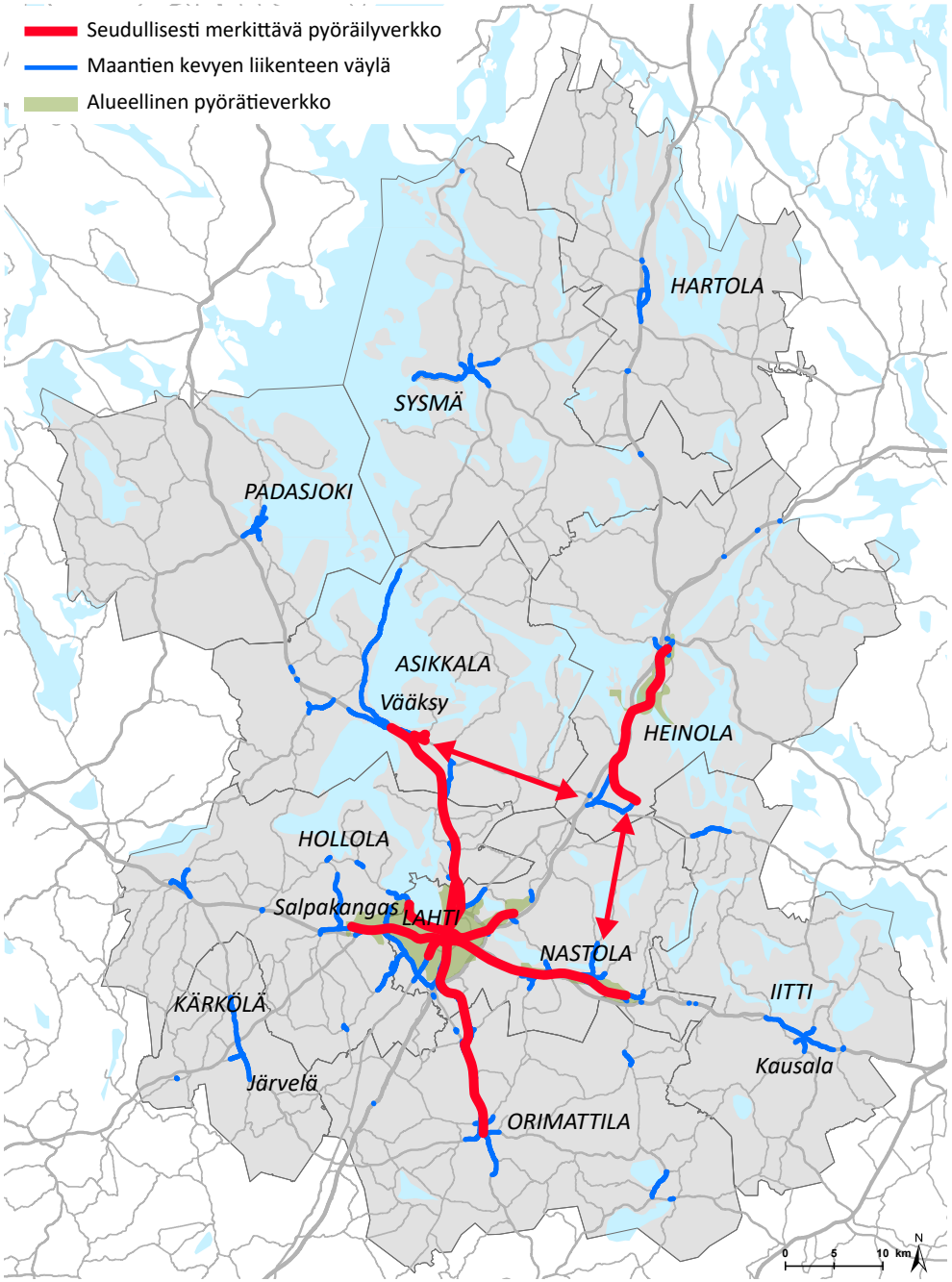
Maankäyttöratkaisut vaikuttavat matkojen pituuksiin, jotka ovat keskeinen kulkutavan valintaa ohjaava tekijä. Kävelylle ja pyöräilylle hyviä olosuhteita edistetään toteuttamalla tiivistä ja sekoittunutta yhdyskuntarakennetta, jossa asuminen, työ- ja opiskelupaikat sekä palvelut sijaitsevat lähellä toisiaan ja merkittävä osa matkoista on helppo tehdä jalan tai pyörällä. Kaikessa yleis- ja asemakaavoituksessa tulee olla lähtökohtana kävelyn ja pyöräilyn edellytysten varmistaminen. Avainasemassa on asunto- ja toimitilarakentamisen sijoittuminen jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeelle. Julkisen ja yksityisen palveluverkon kehitystä on tärkeä ohjata siten, että palvelut ovat saavutettavissa myös jalan ja pyörällä.

Kävelyn ja pyöräilyn arvostusta nostetaan ohjaamalla kulkutavan valintaa suunnitelmien, ohjelmien ja rahoituksen avulla. Rutiineja ja tottumuksia muutetaan vaikuttamalla ihmisten tietämykseen ja asenteisiin. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyvät tavoitteet ja edistämisohjelmat on hyväksyttävä myös poliittisesti.

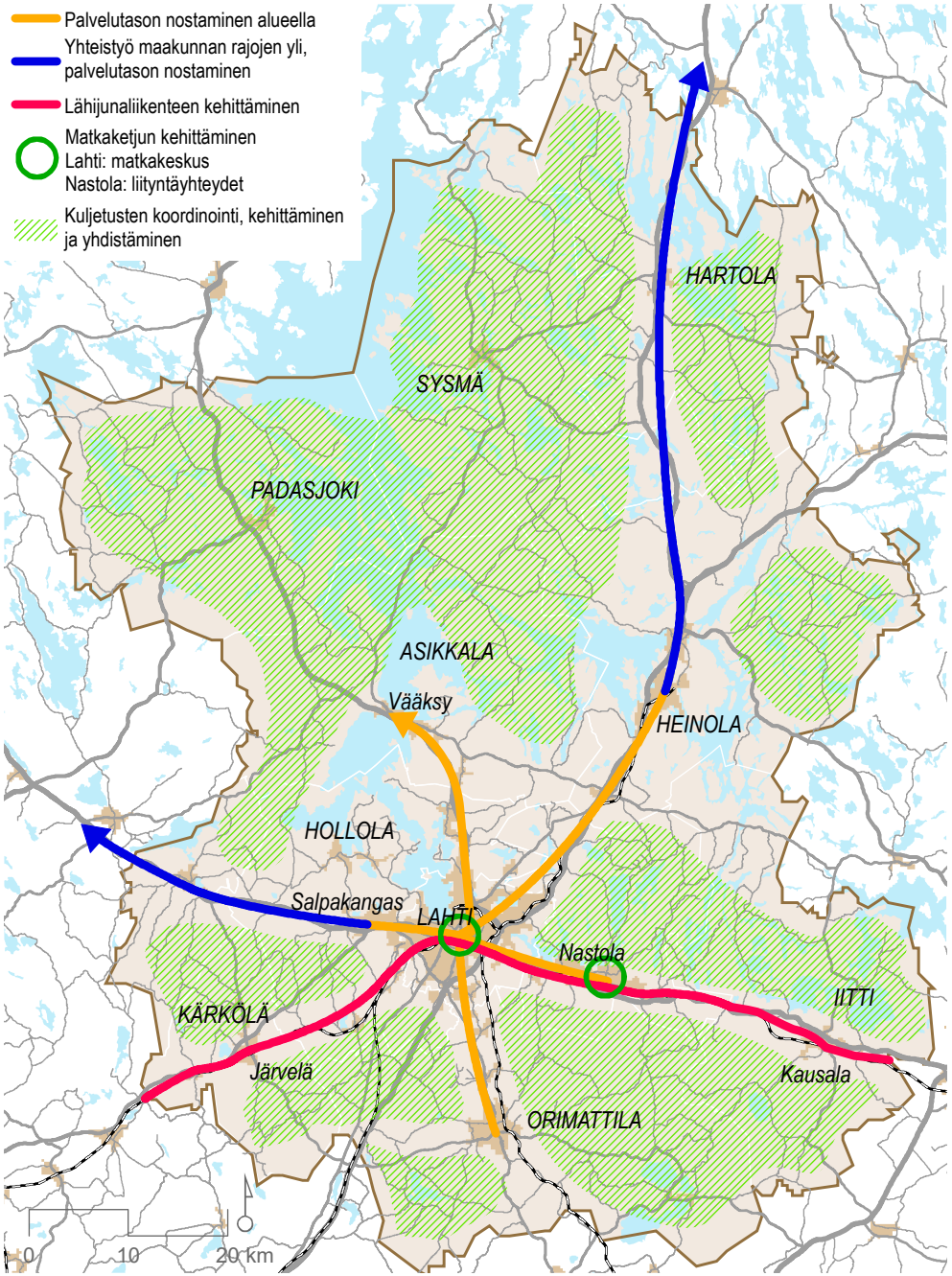
Kävelyn ja pyöräilyn markkinointi, houkuttelevan imagon luominen ja erilaiset kampanjat ovat keinoja havahduttaa muutokseen. Ongelmana on tähän asti ollut kävelyn ja pyöräilyn markkinoinnin, vastuutahojen ja resurssien puuttuminen. Jatkossa kestävän liikkumisen näkökulma ja kampanjointi nostetaan liikenneturvallisuustyön ja kunnallisten liikenneturvallisuusryhmien kautta entistä vahvemmin esille käytännön toimintaan.

Työmatkoilla on mahdollista nostaa kävelyn ja pyöräilyn osuutta merkittävästi. Työnantajat haastetaan edistämään kävelyä ja pyöräilyä työssä ja työmatkoilla. Työpaikan liikkumissuunnitelman laatiminen on hyvä keino kartoittaa tilanne ja miettiä tarvittavia toimenpiteitä. Koulumatkoilla kannustetaan kävelyyn ja pyöräilyyn ja koulukohtaisesti laaditaan omia liikkumisen ohjaussuunnitelmia. Pyöräilyllä on maakunnassa merkittäviä kasvumahdollisuuksia myös matkailussa.

Kävely ja pyöräily linkitetään entistä vahvemmin **liikenteen palvelukokonaisuuteen**. Pitkällä aikavälillä tavoitellaan muutosta, jonka myötä liikenne muuttuu kokonaisvaltaiseksi palveluksi. Tämän saavuttamisessa Päijät-Hämeessä korostuvat kävelyn ja pyöräilyn osalta pyöräpysäköinnin sujuvuuden ja turvallisuuden tasonnosto, erityishuomio tulee kiinnittää matkaketjujen solmukohtiin. Pyörien ja erilaisten liikkumista helpottavien välineiden kuljetuksia joukkoliikennevälineissä tulee helpottaa. Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen on tärkeä kehityskohde ja se tulee integroida saumattomasti joukkoliikenteeseen. Digitalisaation tarjoamat hyödyt, kuten reittioppaat vaihtoehtoisten matkaketjujen suunnitteluun, tulee hyödyntää tehokkaasti.



Kuva 17. Seudullisesti merkittävä pyöräilyn tavoiteverkko.



Kuva 18. Joukkoliikenteen kehittämisen painopisteet.

Joukkoliikenteen edistämisen painopisteet

Lahden seudun joukkoliikennelautakunta on toiminut vuodesta 2014 alkaen joukkoliikenteessä koko Päijät-Hämeen toimivaltaisena viranomaisena ja vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä, suunnittelusta, lippujärjestelmistä, viestinnästä ja kilpailuttamisesta. Lahden seudun liikenne (LSL) on viranomaisen markkinointinimi. Toimintalinjausten mukaan Lahden kaupungissa ja siihen välittömästi liittyvillä ympäristökuntien taajama-alueilla tavoitellaan nykyistä korkeampaa palvelutasoa ja muualla seudun alueella pyritään säilyttämään vähintään nykyinen palvelutaso.

Joukkoliikenteen edistäminen on kustannustehokkainta yleensä siellä, missä jo nykyiset käyttäjämäärät ovat korkeimpia. Korkean palvelutason kohteissa kilpaillaan henkilöautoliikenteen kanssa matkustajista ja tarjotaan joukkoliikennettä, joka luo myönteistä imagoa kulkumuotoa kohtaan. Korkean palvelutason kohteissa matkustajia on mahdollista houkutella huomattavia määriä laatuun panostamalla ja parantamalla jo ennestään hyviä palveluita.

Joukkoliikenteen palvelutasoa pyritään nostamaan huomioiden kysyntä ja palvelukokonaisuus. Nopeat, selkeät ja luotettavat bussien runkolinjat luodaan kunta- ja aluekeskuksista Lahden keskustaan ja keskeisiin työpaikka-alueisiin. Lahden seudun liikenteen (LSL) uusi runkolinjasto on tarkoitus ottaa käyttöön vaiheittain nykyisten liikennöintisopimusten päättyessä vuosien 2019–2022 aikana. Tavoitteena on selkeyttää ja nopeuttaa joukkoliikenteen linjastoa. Runkolinjat tarvitsevat myös korkealuokkaiset pysäkkijärjestelyt. Vaihtoterminaalin rakentaminen Vesijärvenkadulle Kauppakeskus Trion kohdalle sujuvoittaisi matkaketjuja entisestään.

Lähijunaliikennettä kehitetään henkilöjunaliikenteen kilpailun vapautumisen tuomia mahdollisuuksia hyödyntäen. Lähijunaliikenteen asemat pyritään yhdistämään paremmin muihin kulkutapoihin. Tämä tapahtuu pääosin synkronoimalla paikallislinjojen aikataulut ja reitit junavuorojen kanssa sekä kehittämällä pyörien liityntäpysäköintimahdollisuuksia. Lähijunaliikenteen käyttäjämäärien kasvaessa tulee selvittää mahdollisuutta vuorotarjonnan lisäämiseen. Potentiaalisia kohteita ovat sekä Kouvolan että Riihimäen suunta. Samalla on huolehdittava kaluston nykyaikaistamisesta. Lähijunaliikenteen kehittämisessä panostetaan lähitulevaisuudessa ensisijaisesti Riihimäki–Järvelä–Lahti–Kausala–Kouvola yhteysvälille. Kannattavan lähijunaliikenteen mahdollisuuksia voidaan parantaa huomattavasti ennakoimalla ja mahdollistamalla maankäytön kasvu tulevien asema-alueiden vaikutusalueella. Riihimäen kolmioraiteen valmistuttua on toteutettu yksittäisiä suoria vuoroja Lahden ja Tampereen välillä. Tästä pyritään tekemään pysyvä palvelu. Lähiliikenteen kehittämisen edellytyksiä reitillä Orimattila–Lahti–Heinola on selvitetty samanaikaisesti liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Nykyisellä rataverkolla olisi mahdollista liikennöidä ns. raitiojunakalustolla, joka on suunniteltu liikkumaan sekä rautatiealueella että kaupungin raitiotieverkolla. Liikenteen edellyttämää kalustoa ei tällä hetkellä ole Suomessa ja toteutuessaan raitiojunaliikenne vaatisi myös joitakin infrastruktuuri-investointeja.

Haja-asutusalueella peruspalvelutasoalueen ulkopuolella järjestetään sekä kuntien lakisääteiset sosiaalitoimen kuljetukset että koulukuljetukset mahdollisimman tehokkaasti. Samalla suunnitellaan koko henkilöliikennejärjestelmää niin, että se kattaa kaiken julkisesti tuetun henkilöliikenteen. Sekä Kelan korvaamat kuljetukset että kuntien järjestämät lakisääteiset kuljetukset on integroitava muun henkilöliikenteen suunnittelussa ja kuljetusten toteutuksessa. Henkilökuljetuksissa kehitetään aktiivisesti uusia järjestelymalleja yli hallintokuntien sekä kunta- ja valtio -rajojen. Uusien palvelukonseptien kehittymistä seurataan aktiivisesti ja niitä sovelletaan taksien ja linja-autojen rinnalle sekä julkisten kuljetusten hankintaan.

Joukkoliikenteen peruspalvelutaso turvataan mahdollisimman laajalla alueella. Järjestämällä peruspalvelutason liikenne joustavasti ja asiakasystävällisesti, esimerkiksi palvelu- tai kutsuliikenteenä, tuotetut liikennepalvelut voivat kustannustehokkaasti palvella niitä erityiskuljetusten asiakkaita, jotka terveyden tai muiden tekijöiden puolesta pystyvät käyttämään avointa liikennettä. Pitkällä tähtäimellä varsinkin iäkkäiden henkilöiden siirtymistä käyttämään kalliimpia erityiskuljetuksia voidaan pitkittää kehittämällä koko liikennejärjestelmää ja kaluston esteettömyyttä heidän tarpeisiinsa soveltuvaksi. Haja-asutusalueilla olisi syytä tutkia ennakkoluulottomasti myös mahdollisuutta yhdistää internetissä tehtyjen päivittäistavaraostosten kotiinkuljetus osaksi joukkoliikennejärjestelmää.

Joukkoliikenneinfrastruktuurin keskeisiä hankkeita ovat liityntä- ja solmupysäkkien kehittäminen sekä matkustamista helpottavat erilaiset pienet infrastruktuurin parantamistoimenpiteet. Linja-autopysäkkien saavutettavuusalue on ilman liityntäliikennettä suhteellisen pieni, kun kaukoliikenne on viime vuosina siirtynyt entistä enemmän taajamista pääteiden varsille. Liityntäpysäkkejä ja -pysäköintiä kannattaa keskittää joukkoliikenteen tiheän vuorotarjonnan laatukäytävien varteen näkyville ja turvallisille paikoille (esim. Renkomäki)

siten, että ensisijaisesti pyritään tarjoamaan polkupyörille runkolukitusmahdollisuudet. Liityntäpysäkkien palvelutasoa vahvistetaan ja niillä tarjotaan mm. tavanomaista korkealuokkaisempaa informaatiota. Liityntä- ja solmupysäkkien kehittämistarpeet tulee selvittää ja toteutus ohjelmoida. Linja-autoliikenteen vilkkaimpiin kohtiin (esim. Vesijärvenkatu Lahdessa) tulee harkita joukkoliikennekaistojen toteuttamista matka-ajan ennakoitavuuden varmistamiseksi.

Lahden rautatieaseman yhteyteen rakennettu Matkakeskus on edistänyt kilpailukykyisten matkaketjujen toteutumista. Sen liityntäpysäköinnin käyttöaste on jo nyt ajoittain hyvin korkea ja kapasiteettia tarvitaan lisää, laajentuminen voi tapahtua esimerkiksi läheiselle Moisionkadulle.

Joukkoliikenneinformaatio sekä sen löytymisen vaivattomuus ja havainnollisuus ovat avainasemassa joukkoliikenteen käytettävyyden kannalta. Karttapohjaisen reittitiedon ja aikataulujen tulisi löytyä mobiilipalveluna kattavasti samasta tietolähteestä koko matkaketjun osalta. Korkealuokkaisimmissa kohteissa voidaan tarjota myös häiriötietoa ja reaaliaikaista liikennetietoa. Myös muita digitaalisia palveluja kehitetään helpottamaan matkustamista ja koordinoimaan tietoja joukkoliikenteestä.

Yhtenäisen lippujärjestelmän kehittäminen on osa palvelumuotoilua. Lahden seudullinen joukkoliikenneviranomainen on mukana valtakunnallisessa Waltti-lippu- ja maksujärjestelmässä, mikä mahdollistaa yhteistyön useiden toimijoiden lippujärjestelmien kesken. Yhtenäistä järjestelmää tulee kehittää edelleen kattamaan koko markkinaehtoisen liikenteen, junaliikenteen ja kuntien palveluliikenteen. Päijät-Hämeessä nykyisin lippujen hinnoittelussa käytössä oleva moniulotteinen vyöhykejärjestelmä kaipaa yksinkertaistamista helpottamaan matkan suunnittelua.

Liikkumisen uudet palvelut

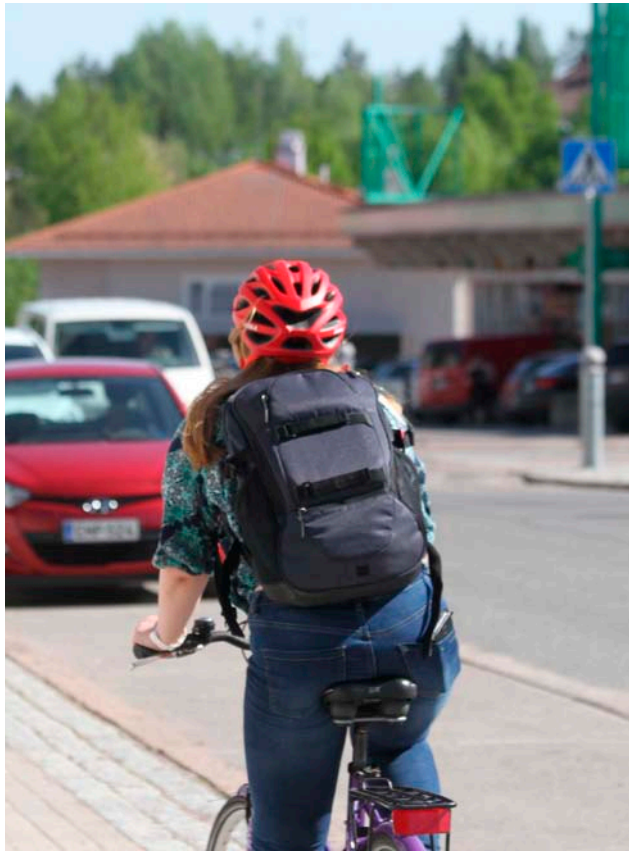
Pitkän aikavälin liikennepolitiikassa tavoitellaan muutosta, jonka myötä liikenne muuttuu kokonaisvaltaiseksi palveluksi (Mobility as a Service, MaaS). Tavoitteena on, että ainakin kaupunkiseuduilla käyttäjät voivat saada tarpeitaan vastaavia liikkumis- ja kuljetuspalveluita myös ilman oman auton käyttöä tai omistamista. Liikkuminen hankitaan palveluina ja palvelupaketteina, esimerkiksi kuukausimaksuun sisältyy rajaton julkinen liikenne ja tietty määrä vuokra-auton ja taksin käyttöä. Operaattorit ja liikkumispalvelujen tarjoajat yhdistelevät matkoja ja myyvät kokonaisia, yhteen toimivia matkaketjuja. Tavoitteena on yhdistää itse maksetun ja julkisesti tuetun joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten hallinta ja välitys sekä samalla optimoida niitä. Liikkumispalvelujen tulee toimia matkustajalle yhtenäisenä palvelukokonaisuutena.

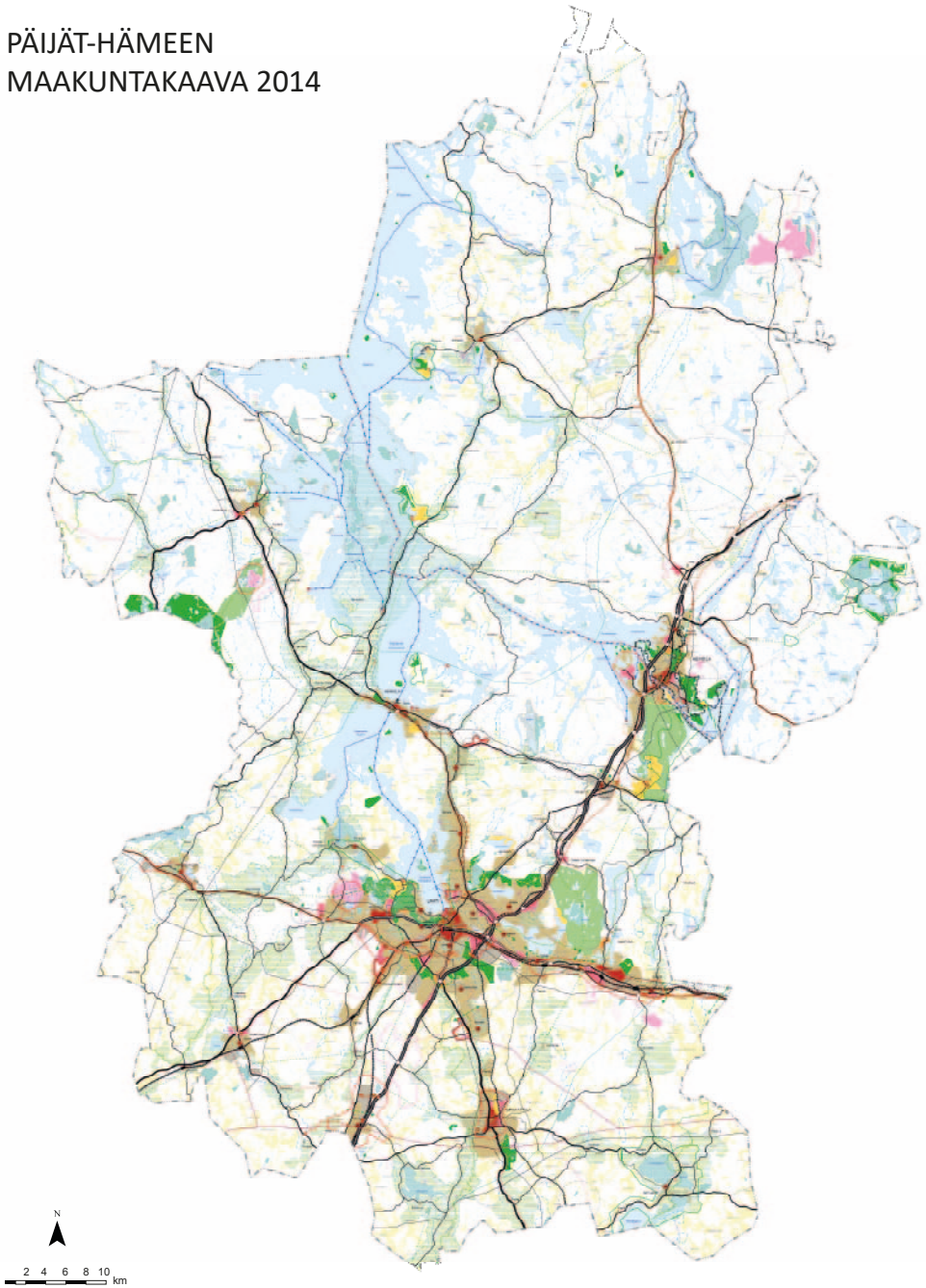
Yhteiskäyttöauto on auto, jonka omistaa yritys tai muu yhteisö, ja joka on yrityksen asiakkaiden tai yhteisön jäsenten käytettävissä. Ne tehostavat liikennejärjestelmän käyttöä, erityisesti pysäköinnin osalta, ja ovat asiakkailleen helppokäyttöisiä. Järjestelmän yleistymistä voidaan edesauttaa tarjoamalla yhteiskäyttöauton vapaata pysäköintiä. Yhteiskäyttöauto voi olla myös kimppa-auto, jonka omistavat yksityishenkilöt, jotka jakavat ajoneuvon keskenään.

Kaupunkipyörä on yhteiskäyttöpyörä, jonka saa käyttöönsä määräajaksi määrätylle alueelle. Kaupunkipyöräjärjestelmät ratkaisevat liikennejärjestelmätasolla matkaketjujen viimeisen kilometrin ongelmaa. Järjestelmän tärkein menestystekijä on sen integroituminen joukkoliikenteen palveluihin. Kaupunkipyöräjärjestelmä on ensisijaisesti palvelu eikä sen vaikutusta voida mitata pelkästään liikenteellisenä, vaan mieluummin koko kaupungin vetovoimaisuutta indikoivana tekijänä sekä samalla viestii ja markkinoi pyöräilyn kätevyyttä ja lisää pyöräilyn arvostusta. Kaupunkipyöräjärjestelmän luonnollinen aloituskohde Päijät-Hämeessä olisi Lahti. Alustavan selvityksen mukaan Lahdessa mahdollisen kokonaisvaltaisen kaupunkipyöräjärjestelmän koko olisi noin 34 asemaa ja 300 pyörää, jonka pääasialliset käyttäjäryhmät olisivat alueen asukkaat, alueella työssäkäyvät ja opiskelijat, mutta myös vierailijoilla voisi olla rooli. Asikkalassa on käynnistymässä kyläpyöräkokeilu 60 pyörällä.

Ajoneuvoteknologia on monilta osin vahvassa murroksessa. Kehityspolku johtaa kohden automatisoitua liikennettä eli autoja, jotka ovat kokonaan tietokoneen ohjaamia ja pystyvät ympäristöään havainnoimalla ajamaan ja navigoimaan itsenäisesti. Päijät-Hämeessä seurataan ja hyödynnetään alan kehitystyötä ja mennään aktiivisesti mukaan pilotteihin, joilla muutetaan tulevaisuuden liikkumis- ja kuljetustapoja

Liikkumisen uusien palvelujen kehittymiseksi on viranomaisten tehtävänä luoda edellytyksiä liikenteen digitalisaatiolle ja tiedon paremmalle hyödyntämiselle. Yksityisen ja julkisen datan avoimuus ja yhteen toimivuus tulee varmistaa rajapintojen avoimuudella.





Kuva 19. Päijät-Hämeen maakuntakaava (Lähde: Päijät-Hämeen liitto).

4.1.2 Päijät-Hämeen saavutettavuuden parantaminen

Suomen kilpailukyvyn parantamiseksi kehitetään aluerakennetta ja kaupunkiverkostoa kansainvälisesti vetovoimaiseksi ja toimintakykyiseksi. Lähtökohtana on maakuntaa laajempi aluerakenne ja keskusverkosto, jossa eri alueet tukevat toisiaan omilla vahvuuksillaan. Hyvä saavutettavuus ja tehokkaat liikenneyhteydet ovat tässä keskeisessä asemassa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä vahvistettaessa. Päijät-Hämeen elinkeinorakenne on jo nyt monipuolinen ja näköpiirissä on kasvua mm. älykkään osaamisen kärkialoilla, joita ovat kiertotalous, muotoilu ja matkailu.

Päijät-Hämeen kautta kulkevat kehitysvyöhykkeet perustuvat toiminnallisiin ja fyysisiin yhteyksiin, jossa sujuva liikenne on oleellisessa osassa. Päijät-Hämeen sijainti Suomen liikennejärjestelmässä on lähtökohtaisesti erittäin hyvä. Kehitysvyöhykkeinä nousevat esiin Lahti–pääkaupunkiseutu, Lahti–läntiset, Lahti–itäiset ja Lahti–pohjoiset kehitysvyöhykkeet. Päijät-Häme on myös osa Etelä-Suomen kuljetuskäytävää Tukholma–Turku–Lahti–Pietari.

Tieliikenteessä merkittävin kehittämiskohde on valtatien 12 Lahti–Kouvola-väli, joka on merkittävä valtakunnallinen yhteys elinkeinoelämän kuljetuksille. Tien varressa on runsaasti teollisuutta ja tie toimii Lahden ja Kouvolan kaupunkiseutujen työmatkaliikenteen yhteytenä, joka näkyy vilkkaana arkiliikenteenä. Tien nykyinen palvelutaso on käytännössä hyvinkin vaihteleva tietyyppien ja nopeusrajoitusten vaihtuessa tiheään ja raskaan ajoneuvoliikenteen osuuden ollessa suuri. Tavoitteena on yhtenäisen ja hyvän palvelutason tarjoaminen sekä henkilö- että tavaraliikenteen tarpeisiin, ensisijaisesti liikenneturvallisuuden merkittävä paraneminen, ja sen mukaisesti toteutettavat yhteysvälin kehittämistoimenpiteet.

Päätieverkon muihin merkittäviin kehittämiskohteisiin kuuluu valtatie 4 maakunnan pohjoisosassa välillä Hartola–Oravakivensalmi, jossa liikenteen sujuvuutta heikentää ohitusmahdollisuuksien puute. Kolmas päätiekohde on valtatien 24 väli Karisto–Kalliola, jonka aluevaraussuunnitelma sisältää mm.

nelikaistaistamisen ja liittymien parantamisia. Myös valtatien pääsuunnan muuttaminen Holmassa on tärkeää pitkämatkainen liikenteen ohjaamiseksi Lahden kaupungin keskustan ohi. Muita päätieverkon palvelutasoltaan puutteellisia kohteita, joiden parantamistoimenpiteet vaativat jatkosuunnittelua ja priorisointia ovat valtatie 12 välillä Lahti–Tampere, valtatie 24 välillä Kalliola–Vääksy sekä kantatie 54. Joitakin uusia väyliä tarvitaan paikallisesti maankäytön kehityksen myötä, mm. Hennan yhdystie valtatien 4 (Tuuliharjan eritasoliittymä) ja maantien 140 välille.

Henkilöliikenteessä maakunnan saavutettavuuden kannalta keskeisiä tekijöitä ovat nopeat henkilöliikenneyhteydet, joukkoliikenteen riittävä vuorotarjonta ja kohtuullinen hintataso, riittävät liityntäpysäköintimahdollisuudet sekä pääväylien ja terminaalien toimivuus. Nopeat, tarvetta vastaavasti aikataulutetut henkilöliikenneyhteydet Suomessa ja ulkomaille ovat edellytys globaalissa toimintaympäristössä kilpaileville maakunnan yrityksille. Lentoliikenne Helsinki-Vantaan lentoasemalta turvaa nopean kansainvälisen saavutettavuuden. Kehäradan käyttöönotto on parantanut lentoaseman saavutettavuutta sekä tuonut uusia kulkumuodon valintamahdollisuuksia Lahden seudulta pääkaupunkiseudulle pendelöiville. Pääradan ruuhkautuessa on tärkeä varmistaa tulevaisuudessa toimivat raideliikenneyhteydet niin lentoasemalle kuin myös muualle pääkaupunkiseudullekin. Lentorata muodostaa suoran yhteyden lentoaseman kautta Helsingin keskustaan, joka edistää toteutuessaan Päijät-Hämeen maakunnan lisäksi myös itäisen Suomen yhteyksiä lentoasemalle. Lisäksi parannettu päärata mahdollistaa nopeammat poikittaiset yhteydet Tampereelle. Lentorata on yksi Suomen keskeisiä ratahankkeita, joiden edistämiseksi ollaan perustamassa valtioenemmistöistä osakeyhtiötä.

Myös muille keskeisille pitkämatkaisille joukkoliikennereiteille tarvitaan matkustajapotentiaalin mukaiset palvelut, jotka sisältävät paitsi nopeat yhteydet, niin myös toimivan liityntäliikenteen sekä informaatiopalvelut. Erityisesti naapurimaakuntien keskusten tulee olla saavutettavissa hyvillä julkisen liikenteen yhteyksillä. Tämän varmistamiseksi tarvitaan varaukset raideyhteyksien kehittämiseksi Lahdesta Hämeenlinnaan sekä Lahti–Heinola radan jatkosta Mikkeliin. Runsaan kahden tunnin matka-aika Lahdesta Pietariin ja mahdollinen viisumivapaus Venäjän rajalla tuo potentiaalin kansainvälisen liikenteen moninkertaistumiselle. Häiriöttömän henkilöliikenteen varmistamiseksi erittäin vilkkaan tavaraliikenteen kanssa tulee Lahden ja Kouvolan välisen radan kapasiteettia lisätä ja kehittää tulevaisuudessa neliraiteiseksi.

Rautatieliikenne on merkittävää suurten tavaraerien ja pitkien välimatkojen kuljetuksissa sekä kotimaan pitkämatkaisessa henkilöliikenteessä ja kasvavassa määrin myös Venäjän henkilöliikenteessä. Rataverkon puutteellinen kapasiteetti ja heikko kunto hidastavat monin paikoin merkittävästi niin maakunnan tavarakuljetusten kuin henkilöliikenteenkin siirtymistä raiteille. Maakunnan ratakuljetusten osuus on nykyisin pieni ja siirtymäpotentiaalia raiteille on periaatteessa runsaasti. Tämän mahdollistamiseksi tulee nykyisten vähäliikenteisten ratojen kuntopuutteet korjata ja tasoristeysturvallisuutta parantaa sekä vilkasliikenteisemmillä radoilla varmistaa riittävä kapasiteetti. Päijät-Hämeen kuljetusten siirtymiseksi raiteille tarvitaan myös hinnoittelupolitiikan muuttamista paremmin pieniä kuljetuseriä suosivaksi.

Logistiikkatoiminnot tulisi keskittää alueille, jotka ovat riittävän laajoja ja joilla on hyvät yhteydet tie- ja rataverkkoon. Kujalan teollisuusalue on jo osittain toteutunut ja sen sijainti valtateiden 4 ja 12 liittymän tuntumassa on erinomainen. Nostavan ja Kukonkoivun alueilla Hollolassa on hyvät kehitysmahdollisuudet. Pennalan laajeneva logistiikka-alue Orimattilan pohjoisosassa on autoliikenteellä hyvin saavutettavissa tuoden lisää rekkaliikennettä maantielle 167.

Päijät-Hämeeseen ja erityisesti Lahden seudulle on hyvät edellytykset luoda merkittävä logistiikkapalveluiden keskittymä, joka voi palvella myös Vuosaaren sataman kuljetuksia. Alueella olisi järkevä keskittyä parin kilpailukykyisen logistiikkakeskuksen kehittämiseen sen sijaan, että voimavaroja hajautetaan usean eri hankkeen kesken. Tavaraliikenteen ja logistiikan edellytyksiä voidaan parantaa myös monin pienin ja kustannustehokkain toimenpitein, kuten esimerkiksi kehittämällä uusia toimintamalleja sekä julkisen ja yksityisen sektorin välistä yhteistyötä, parantamalla palvelupuutteita tai kehittämällä kuljetusten ohjausta ja älyliikennettä.

Liikenneväylien kunto on 2010-luvulla heikentynyt Päijät-Hämeessä uhkaavasti, erityisesti tieverkon korjausvelka on kasvanut. Rahoituksen puuttuessa on tieverkon rakenteellisia korjauksia jouduttu lykkäämään, kun on keskitytty pintakunnon hoitamiseen. Kun peruskorjauksen tarpeessa olevien teiden määrä on nopeasti kasvanut, niin korjausvelan määrää voidaan käytännössä vähentää tai saada edes sen kasvu pysäytettyä ainoastaan lisäämällä perusväylänpidon rahoitusta. Ongelman ratkaisemiseksi on määritettävä tarkemmin korjausvelan tilannekuva, määritettävä kohteet ja priorisoitava toimenpiteiden toteutus.

Vesivehmaan lentokentästä pyritään kehittämään laadukas yleisilmailukenttä, jossa on monipuolinen ja vilkas lentotoiminta sekä runsaasti erilaisia toimijoita ja heillä käytettävissään tarvitsemansa palvelut. Tämä edellyttää kentän ja sen lähialueen infrastruktuurin tason nostamista.

4.1.3 Tieliikenneturvallisuuden selkeä parantaminen

Liikenneturvallisuussuunnittelu on ollut viime vuosina Päijät-Hämeessä aktiivista, kun sekä Pohjois- että Etelä-Päijät-Hämeen ja myös Lahden kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat juuri valmistuneet. Iitin suunnitelma on myös hyvin ajan tasalla, kun se valmistui vuonna 2017. Myös Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuusstrategia on uudistunut vuonna 2018. Näiden pohjalta on muodostettu liikenneturvallisuustoiminnan painopisteiksi:

- Liikenneympäristön turvallisuuden parantaminen
- Aktiivinen poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyö kunnissa ja maakunnassa (kasvatus, valistus ja tiedotus)

Liikenneympäristön parantamisessa korostuvat tien- ja kadunpidon rahoituksen niukkuuden vuoksi pienet ja kustannustehokkaat toimet, tärkeimpinä ajonopeuksia hillitsevät toimet keskustoissa, asuinalueilla ja taajamissa sekä kävelijöiden ja pyöräilijöiden kadun ja tien ylitysten turvaaminen. Koulureitteihin kiinnitetään erityistä huomiota. Kaupunkiseutujen kasvualueilla luodaan paljon myös uutta katuympäristöä, jonka toteutuksessa turvallisuuden ja esteettömyyden vaatimukset tulee varmistaa. Isojen kehittämishankkeiden avulla parannetaan useimmiten myös liikenneturvallisuutta, mutta niiden toteutuksesta päätetään valtakunnan tasolla. Vilkkaimmilla valtateillä tulee pyrkiä erottamaan ajosuunnat esimerkiksi keskikaiteilla vakavien kohtaamisonnettomuuksien ehkäisemiseksi. Tieverkon korjausvelan kasvun pysäyttäminen on tärkeää myös liikenneturvallisuuden näkökulmasta.

Liikenteen ja maankäytön suunnitteluprosesseja tulee kehittää niin, että liikenneturvallisuus otetaan aina huomioon suunnitelmia laadittaessa, ratkaisujen vaikutukset liikenneturvallisuuteen selvitetään nykyistä paremmin ja tuodaan myös päätöksentekijöiden tietoon. Suunnittelun ja kehittämisen lisäksi liikenneturvallisuus on tarpeen ottaa huomioon kuntien hankinnoissa, erityisesti henkilö- ja tavarakuljetuksissa.

Pääteiden moottoriajoneuvoliikenteen turvallisuutta parannetaan automaattisen nopeusvalvonnan verkostoa laajentamalla ja liikenteenhallinnan keinoja kehittämällä. Poliisin liikennevalvonnan resurssit tulee turvata. Tavoitteena on laajentaa automaattista liikennevalvontaa myös katuverkolle. Vaarallisiksi todettuihin liittymiin laaditaan turvallisuustarkastuksia ja niitä parannetaan entistä turvallisimmiksi. Riista-aitojen ylläpitoon ja uusien aitojen rakentamiseen kohdistetaan resursseja, jotta eläinonnettomuuksien määrä saadaan kääntymään laskuun. Yksittäisonnettomuudet, joissa ajoneuvo suistuu tieltä, ovat yleisin loukkaantumiseen tai kuolemaan johtava onnettomuustyyppi. Suistumisturvallisuutta parannetaan tieympäristön pehmentämistoimenpiteillä, poistamalla tieympäristön esteitä ja asentamalla kaiteita. Tieverkon rakenteellisia korjauksia on jouduttu lykkäämään tienpidon rahoituksen niukkuuden vuoksi, mutta huonokuntoisella tieverkolla lisääntynyt liikenneturvallisuusriski edellyttää nyt lisäpanostuksia ja ongelmakohteiden toteutuksen priorisointia. Raskaan liikenteen näkökulmasta sujuvan ja turvallisen tieliikenteen ohella turvallista ajamista parantaa riittävän laaja tauko- ja levähdyspaikkojen verkosto.

Tieympäristön työnaikaista turvallisuutta tulee jatkossa parantaa. Turvalliset työnaikaiset järjestelyt mahdollistetaan oikein laaditulla liikenteenohjaussuunnitelmalla. Tienkäyttäjien ajonopeuksiin voidaan vaikuttaa suunnittelemalla työnaikaiset liikennejärjestelyt sellaisiksi, että ajonopeudet pysyvät luonnostaan alhaisina.

Aktiivinen liikenneturvallisuustyö Päijät-Hämeen kunnissa ja toimiva yhteistyö maakuntatasolla on monipuolisen liikenneturvallisuuden parantamisen ehdoton edellytys. Alueen kunnissa toimii jo nyt liikenneturvallisuuskoordinaattori ja kuntien liikenneturvallisuustyön seudulliset alueet ovat vakiintuneet. Uudet liikenneturvallisuussuunnitelmat luovat hyvän lähtökohdan liikenneturvallisuustyötä poikkihallinnollisesti koordinoiville kunnittaisille työryhmille. Sidosryhmien yhteistyötä tarvitaan myös hyvien toimintatapojen jakamiseksi. Kuntien aktiivisen jatkuvan liikenneturvallisuustyön varmistaminen edellyttää liikenneturvallisuustiedotusta päättäjille ja heidän sitoutumistaan liikenneturvallisuustyöhön. Kunnan eri henkilöstöryhmien perehdytykset liikenneturvallisuustyöhön tulee tehdä säännöllisiksi (mm. nuorisotyöntekijät, koululaiskuljettajat, varhaiskasvatuksen henkilöstö ja opettajat).

Liikenneturvallisuusviestinnän maakuntatason toimintatapoja ja vastuunjakoa eri sidosryhmien kesken on tarve selkeyttää (taajuus, kohderyhmät ja kanavat) ja viestinnälle tulee asettaa selkeät tavoitteet. Perinteisten viestintäkanavien ohella sosiaalisen median avulla voidaan jakaa ajantasaista tietoa entistä nopeammin.

Osana kuntien liikenneturvallisuustyötä pyritään parantamaan liikennekäyttäytymistä ja lisäämään turvavälineiden käyttöä. Osallistavat toimintatavat, kuten liikenneturvallisuustapahtumat, kiinnittävät hyvin huomiota asiaan. Keskiössä on riskinoton vähentäminen, jolloin huomiota kiinnitetään ajokulttuuriin ja ajokuntoon sekä liikenteen tarkkaavaisuuteen. Liikenneturvalla on runsaasti valmiita kampanjoita ja koulutuspaketteja, joita kannattaa hyödyntää tehokkaasti. Liikennesääntöjen noudattamista voidaan edistää myös liikenteenohjauksen selkeydellä ja ymmärrettävyydellä sekä reagoimalla nopeasti virheellisiin, huonokuntoisiin ja puuttuviin opasteisiin.

Viisaan liikkumisen edistäminen on useissa kunnissa osa liikenneturvallisuusryhmän toimintaa. Seuraavaksi toiminta tulisi vakiinnuttaa osaksi hallintokuntien arkityötä. Toiminnassa kannattaa hyödyntää valtakunnallisia teemapäiviä. Viisaan liikkumisen kohderyhminä ovat erityisesti työpaikat ja koulut, joita voidaan aktivoida virkistys- ja teemapäivien muodossa. Laajalle yleisölle suunnattuja toimintatapoja ovat esimerkiksi tiedotteet paikallismediassa, keskustelutilaisuudet ja pyöräretket.

4.1.4 Kaupunkikeskustojen vetovoiman kehittäminen

Kaupunkikeskustojen elinvoimaisuus kuuluu Päijät-Hämeen maakunnan kriittisiin menestystekijöihin. Keskustojen liikennejärjestelmän ydin on kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä suosiva viihtyisä kaupunkikeskusta, mutta myös sisääntuloväylien liikenteen sujuminen varmistetaan.

Maakunnan keskipisteestä, Lahden ydinkeskustasta, on tavoitteena luoda entistä viihtyisämpi; laadukas, kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä suosiva kaupunkikeskusta, jossa jokaisen on helppoa ja turvallista liikkua. Alue jäsennellään sen erityispiirteet ja liikkumistarpeet huomioiden. Näin ydinkeskustasta muodostuu vetovoimainen työpaikkakeskittymä, houkutteleva asumisen alue sekä monipuolisesti laajaa aluetta palveleva palvelukeskus ja elinvoimainen matkailukohde. Ydinkeskustan liikennejärjestelmän perusratkaisuna on keskustan kaduista koostuvan kehän toteuttaminen autoliikenteelle. Sen avulla vähennetään läpiajoliikennettä ydinkeskustassa, ja sen sisäpuolisen alueen kehittäminen tapahtuu jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ehdoilla. Ydinkeskustan autoliikennettä vähennetään ja sen pysäköintiä kehitetään. Jalankulun viihtyisyys sekä pyöräilyn sujuvuus ja riittävät pyöräpysäköintimahdollisuudet varmistetaan. Huolto- ja jakeluliikenteeseen tuodaan uusia city-logistiikan ratkaisuja rauhoittamaan keskustan liikennettä. Lahden ydinkeskustan kehäratkaisun toteutukseen liittyy Mannerheiminkadun liikenneympäristön saneeraus valtatien 12 eteläisen ohikulkutien valmistuessa vuoden 2020 lopulla. Liikenneympäristön kehittäminen tulee koskea valtatien 12 koko nykylinjausta Soramäestä Joutjärven liittymään saakka.

Myös muiden kaupunkimaisten keskustojen (Heinola, Orimattila ja Hollola) kehittäminen pohjautuu kestävän liikkumisen edistämiseen, sisääntuloväylien sujuvuuden ja pysäköinnin varmistamiseen. Heinolan keskustassa liikenneverkkoa kehitetään torin muodostaman kaupunkisydämen ympärillä olevia kehäkatuja saneeraamalla. Liikenneverkon jäsentämisellä luodaan edellytyksiä jalankulun ja pyöräilyn kehittämiseksi perusliikkumismuodoksi Heinolan ydinkeskustassa. Orimattilassa valmistellaan keskustan yleissuunnitelmaa toiminnallisuuden näkökulmasta ja samalla keskustan tavoitettavuutta parannetaan kaikille kulkutavoille. Kaikkia kaupunkikeskustoja uudistettaessa on huomioitava siirtyminen vähäpäästöisiin ja päästöttömiin teknologioihin, mikä tarkoittaa mm. latauspisteiden rakentamista sähköautoille. Näitä voidaan toteuttaa erityisesti pysäköintilaitoksiin.

4.2 Liikennejärjestelmän kehittämisen painotukset aluetyypeittäin

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän kehittämistä ohjataan edellä kuvatuilla tavoitteilla ja strategisilla painopisteillä. Maakunnan erityyppisillä alueilla tavoitteissa ja painopisteissä on kuitenkin nähtävissä pieniä eroja, joita on havainnollistettu alla.

Kaupunkimaisten keskusten liikennepolitiikan keskeisin painopiste on kestävän liikkumisen edistäminen (luku 4.1.1). Liikennejärjestelmän ydin on kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä suosiva viihtyisä kaupunkikeskusta, mutta myös sisääntuloväylien liikenteen sujuminen varmistetaan. Liikenteen aiheuttamia meluhaittoja vähennetään. Liikennejärjestelmän kehittämistoimilla vaikutetaan yhdyskuntarakenteen eheytymiseen ja tiivistämiseen. Samalla kehitetään myös logistiikkakeskusten toimintaedellytyksiä.

Isojen kuntatason keskusten liikennepolitiikan painopisteinä ovat jalankulun ja pyöräilyn edistäminen erityisesti taajama-alueella sekä joukkoliikenteessä hyvän palvelutason tarjoaminen Lahteen (sujuvat matkaketjut, terminaalit, liityntäliikenne) ja palvelutason parantaminen keskusta-alueella. Lahteen suuntautuvassa joukkoliikenteessä reittien vuoroväli on niin tiheä, että se ei rajoita matkustamista. Lisäksi joukkoliikenteen käyttäminen on helppoa, esteetöntä ja edullista. Ihmisten asenteisiin ja liikkumistottumuksiin vaikutetaan sekä luodaan jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen houkuttelevaa imagoa. Pyöräilyn oleelliset yhteyspuutteet poistetaan ja määritetään taajamiin pyöräilyn pääverkko, jolla tarjotaan hyvää palvelutasoa. Uudisrakentamista ohjataan kävely- ja pyöräilyetäisyyksille kuntakeskustoista. Logistiikka- ja teollisuusalueiden liikenteen toimivuus ja turvallisuus varmistetaan.

Pienten kuntakeskusten liikennepolitiikassa painopisteinä ovat jalankulun ja pyöräilyn ehdoilla toteutetun turvallisen liikenneympäristön luominen taajamissa. Erityisesti työ- ja opiskelumatkoille tarjotaan kohtuullinen joukkoliikenteen vuorotarjonta ja varmistetaan matkaketjujen toimivuus. Pyöräilyn epäjatkuvuuskohtia ja yhteyspuutteita poistetaan taajamissa ja pyöräilyn toimintaedellytyksiä parannetaan muutenkin. Kuntakeskuksista varmistetaan sujuvat autoliikenteen yhteydet niin päätieverkkoon kuin Lahteenkin. Maankäytön kasvualueet suunnataan koko liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta edullisille alueille: ensisijaisesti kävely- ja pyöräilyetäisyyksille keskustoista ja toissijaisesti hyvien tai tyydyttävien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Logistiikka- ja teollisuusalueiden liikenteen toimivuus ja turvallisuus varmistetaan.

Kylien ja maaseutualueiden maankäytön kasvu ohjataan tukemaan elinvoimaisen kyläverkon kehittymistä huomioimalla koko liikennejärjestelmän edullisuus. Liikennepolitiikan painopisteinä ovat

- turvallisten liikkumisolosuhteiden varmistaminen
- alempiasteisen tieverkon perustasoisen liikennöitävyyden varmistaminen eri vuodenaikoina ja merkittävimmän alemman verkon kuntopuutteiden korjaaminen
- kustannustehokkaiden peruspalvelutasoisten (minimissään lakisääteisten) julkisten liikennepalvelujen tarjoaminen Lahteen ja kuntakeskuksiin (ohuita matkavirtoja yhdistellään kutsu- ja palveluliikenteellä).

5 TOIMENPIDEOHJELMA

Toimenpiteet on valittu strategisten painotusten toteutumista silmällä pitäen siten, että ne samalla toteuttavat kehittämis- ja palvelutasotavoitteita. Toimenpideohjelmassa on huomioitu olemassa olevan infrastruktuurin tehokas käyttö, sillä rahoituksen saaminen etenkin isoihin investointeihin voi olla epävarmaa. Liikennejärjestelmän rahoitusmenetelmiä onkin lähdettävä ennakkoluulottomasti uudistamaan. Liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta merkittävimmät toimenpiteet on jaettu kolmeen kiireellisyysluokkaan. Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän kehittämisen kärkitehtäviä ovat: liikkumisen uusien palvelujen markkinoille tulon edistäminen, korjausvelan vähentäminen, aktiivinen poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyö kunnissa sekä nykyisen valtatien 12 liikennesaneeraus ja muuttaminen kaduksi välillä Soramäki–Joutjärvi.

Liikennejärjestelmän rahoitukseen uusia avauksia

Liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyy paljon odotuksia ja tarpeita. Valtion liikenneinvestointeihin ja -palveluihin käyttämässä rahoituksessa on ollut kuitenkin laskeva trendi, ja 2010-luvulla valtion perusväylänpidon laajennus- ja uusinvestointien rahoitus on suorastaan romahtanut. Siksi nykyisiä rahoitusmenetelmiä on uudistettava, mikäli odotuksiin halutaan vastata. Tavanomaista budjettirahoitusta täydentävät rahoituslähteet ovat välttämättömiä ja niitä on lähdettävä kokeilemaan ennakkoluulottomasti. Esimerkiksi toimenpiteistä hyötyjien entistä suurempi osallistuminen investointihankkeiden rahoittamiseen toisi toteutukseen lisää kohteita.

Väylänpitoa ja liikennepalvelujen tuottamista on joka tapauksessa edelleen tehostettava ja taloudellisuutta parannettava. Eri sidosryhmiltä vaaditaan entistä aktiivisempaa yhteistyötä toimenpiteiden rahoitusjärjestelyissä ja toteutuksessa. Myös kuntien kuljetuskustannusten kasvun hillitsemiseksi on jo pitkään ollut pyrkimyksenä kuljetuspalvelujen tehostaminen yhdistämällä erilaisia matka- ja kuljetustarpeita sekä muuttamalla kuljetuksia kaikille avoimeksi joukkoliikenteeksi.

Toimenpiteet kolmessa kiireellisyysluokassa

Toimenpideohjelmassa esitetään Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta merkittävimmät toimenpiteet kiireellisyysluokittain ja niiden edistämisvastuut (taulukko 6). Toimenpiteet on ryhmitelty strategisten painopisteiden mukaan. Toimenpiteitä valittaessa on pyritty huomioimaan olemassa olevan infrastruktuurin käytön tehostaminen ja taloudellisuus. Tässä yhteydessä ei esitetä pieniä, lähinnä liikenneturvallisuutta parantavia investointeja. Hankkeiden toteuttaminen vaatii yleensä yksityiskohtaista jatkosuunnittelua. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa otetaan kantaa isojen kehittämishankkeiden toteutukseen.

Toimenpiteet on ryhmitelty toteuttamisajan mukaan kolmeen kiireellisyysluokkaan: ensimmäinen kiireellisyysluokka vuodet 2019–2023, toinen vuodet 2024–2031 ja kolmas kiireellisyysluokka vuodet 2032–2040. Kiireellisyysluokat linkittyvät valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Kiireellisyysluokkaan 1 sijoitetut toimenpiteet tarvitaan akuuttien ongelmien ratkaisemiseksi ja niistä muutama on nostettu maakunnan kärkitehtäväksi, joiden aktiivisella edistämisellä pyritään viemään Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän kehittämistä asetettujen tavoitteiden suuntaan. Kärkitehtävät ovat:

- Liikkumisen uusien palvelujen markkinoille tulon edistäminen
- Korjausvelan vähentäminen; päällystettyjen teiden, siltojen, tierakenteiden sekä varusteiden ja laitteiden korjauskohteiden määrittäminen ja toimenpiteiden toteuttaminen
- Aktiivinen poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyö kunnissa
- Nykyisen valtatien 12 (Hämeenlinnantie–Mannerheimintie) liikennesaneeraus ja muuttaminen kaduksi välillä Soramäki–Joutjärvi

Taulukko 6. Toimenpideohjelma.

Kestävän liikkumisen edistäminen		
Toimenpide	Kiireellisyys-luokka	Edistämis-vastuu
Kävely ja pyöräily		
Infrastruktuuri		
- Kuntakeskusten jalankulkualueiden kehittäminen	1	Kunnat
- Kiireellisimmät pyöräilyverkon täydentämiskohteet	1	
- Mt 313, Anianmetsä–Loukkuharju jkp-tie		ELY/ Asikkala
- Vt 24, Hilliläntie–Syrjäntauksentie, jkp-tie ja alikulkukäytävä		ELY/ Asikkala
- Vt 24 Paimelan liittymän alikulkukäytävä		ELY/ Hollola
- Mt 140 Jokimaa, jkp-tie ja alikulkukäytävä		ELY/ Lahti
- Mt 140 Takkula–Heinlammi, jkp-tie		ELY/Lahti, Hollola
- Mt 2956 Pyhäniemi–Hollola kk, jkp-tie		ELY/ Hollola
- Asuntokatujen saneeraus ja liikenteen rauhoittaminen	Jatkuva	Kunnat
- Pyöräpysäköinnin kehittäminen (ydinkeskustat, terminaalit, kuntahallinnon toimipisteet)	1	Kunnat
Asenteet		
- Kävelyn ja pyöräilyn markkinointikampanjat (valtakunnalliset tapahtumat, kuntakohtaiset tietoiskut)	Jatkuva	Kunnat
- Työpaikkojen kestävän liikkumisen edistäminen ja liikkumisen ohjauksen suunnitelmat (Lahden kaupunki, valtion virastot, suurimmat oppilaitokset ja työpaikat)	Jatkuva	Kunnat
- Informaation parantaminen (pyöräilykartat, paikkatietosovellukset)	Jatkuva	Kunnat
- Kävelyn ja pyöräilyn kulkumuotoroolin vahvistaminen päätöksenteossa	Jatkuva	Kunnat
Joukkoliikenne		
Palvelutason/Tarjonnan parantaminen		
- Peruspalveluiden turvaaminen (erilaisten kuljetusten yhdistämisen kehittäminen, suunnittelu ja pilotointi)	Jatkuva	LSL/kunnat
- Nopeiden bussien runkolinjojen toteuttaminen Lahti–Heinola/Nastola/Orimattila/Hollola/Vääksy	1	LSL
- Pitkämatkaisen kaukoliikenteen palvelutason turvaaminen (infrastruktuuri, matkustajainformaatio, lippujärjestelmä)	1	ELY/ kunnat
- Lahden ja Helsingin seutujen välisen työmatkapendelöinnin kehittäminen joukkoliikenteellä (vuorotarjonta, lippuyhteistyö)	1	LSL
- Lähijunaliikenteen kehittäminen (liikennöinti)	1-2	LVM/ Väylä/ liitto/ LSL/ kunnat
- Lahti–Uusikylä–Kausala–Kouvola		
- Lahti–Järvelä–Riihimäki–Tampere		
- Orimattila–Lahti–Heinola (raitiojunaliikenne)		
- Liityntäyhteyksien kehittäminen Pietariin Allegro-junaan	1	Liitto/ LSL
Infrastruktuuri		
- Lahden matkakeskuksen liityntäpysäköinnin kehittäminen	1	Lahti/ Väylä
- Muun liityntäpysäköinnin ja solmupysäkkien kehittäminen	1-2	Kunnat/ ELY
Matkustajainformaatio		
- Joukkoliikenteen mobiilin reitti- ja aikataulutiedon kehittäminen	1	Väylä/ LSL
- Matkustajainformaation kehittäminen asemilla ja solmupysäkeillä	1	Väylä/ LSL
Lippujärjestelmät		
- Yhtenäisen lippu- ja maksujärjestelmän laajentaminen	1	LSL/ kunnat/ ELY
- Vyöhykehinnoittelun uudistaminen	1	LSL
Liikkumisen uudet palvelut		
Selvitys uusien liikkumispalveluiden parhaiden käytäntöjen kokeilusta ja käyttöönotosta	1	Liitto
Liikkumisen uusien palveluiden markkinoille tulon edistäminen	1	Kunnat, Traficom
- MaaS-palvelut (matkojen yhdistely)		
- Yhteiskäyttöautot (ilmainen pysäköinti)		
- Kaupunki- ja kyläpyörät		
- Yksityisen ja julkisen liikennetiedon rajapinnan avoimuus		
- Ajoneuvoteknologiat (mm. sähköautojen latauspisteet)		

Päijät-Hämeen saavutettavuuden parantaminen		
Toimenpide	Kiireellisyys-luokka	Edistämis-vastuu
Maantieverkon kehittäminen		
Infrastruktuuri		
- Valtatie 4 välin Hartola–Oravakivensalmi ohituskaistatien rakentaminen ja valtatien parantaminen Hartolan taajaman kohdalla	1	Väylä /ELY
- Valtatie 12 väli Lahti–Kouvola palvelutason parantaminen	1-2	Väylä /ELY
- Valtatie 24 välin Karisto–Kalliola nelikaistaistaminen ja liittymien parantaminen (mm. Holman pääsuunnan muutos)	2	Väylä /ELY
- Tuuliharjan eritasoliittymä ja uusi yhdystie välille valtatie 4–maantie 140	2	Orimattila
- Valtatien 4 välin Lusi–Äänekoski rinnakkaistieverkon täydentäminen	2	ELY/ kunnat
- Parantamistoimenpiteiden tarkentaminen ja priorisointi:		
- kantatie 54	1	Väylä /ELY
- valtatie 12 Lahti–Tampere, valtatie 24 Kalliola–Vääksy	2	Väylä /ELY
Radat		
Infrastruktuuri		
- Riittävän ratakapasiteetin varmistaminen	3	Väylä
- Riihimäki–Lahti–Kouvola		
- Pitkän aikavälin varaukset (Lentorata, Heinola–Mikkeli ja Lahti–Hämeenlinna/Tampere)		
- Vähäliikenteisten ratojen kunnon varmistaminen/ peruskorjaus (Lahti–Heinola, Lahti–Loviisa)	2	Väylä

Logistiikka		
Lahden seudun logistiikkakeskuksen kehittäminen/ logistiikkapalveluiden tarjonnan keskittäminen/ yhteistyön vahvistaminen - Kujala, Kukonkoivu/Nostava, Pennala	1	Kunnat
Selvitys Lahden ratapiha-alueen kehittämisestä	1	Väylä/ Lahti
Perusväylänpidon rahoitustason nostoon vaikuttaminen ja riittämättömän rahoituksen seurausvaikutusten esiintuominen	1–2	ELY
Korjausvelan vähentäminen; päällystettyjen teiden, siltojen, tierakenteiden sekä varusteiden ja laitteiden korjauskohteiden määrittäminen ja toimenpiteiden toteuttaminen	1–2	ELY
Selvitys raskaan liikenteen tauko- ja levähdyspaikkaverkoston kehittämisestä	1	ELY/ kunnat
Vesivehmaan lentokentän kehittäminen	1-2	Asikkala

Tieliikenneturvallisuuden selkeä parantaminen		
Toimenpide	Kiireellisyys-luokka	Edistämis-vastuu
Liikenneympäristön turvallisuuden parantaminen		
Taajamien turvallisuus ja ajonopeuksien hillintä - Liikenteen rauhoittaminen (mm. hidasteet ja nopeusnäytöt) - Nopeusrajoitusten tarkistaminen ja yhtenäistäminen (mm. koulujen kohdat) - Tienylitysturvallisuuden parantaminen, erityisesti koulureiteillä - Liikenneturvallisuuden huomioiminen koko kaavoitusprosessin ajan (kaavojen liikenneturvallisuusauditointi)	1	Kunnat/ELY
Pääteiden turvallisuuden parantaminen - Automaattisten nopeudenvalvontapisteiden lisääminen - Vaarallisten liittymien turvallisuustarkastukset ja parantamiset - Nykyisten riista-aitojen ylläpitokorjaukset ja uusien rakentaminen - Suistumisturvallisuuden parantaminen (mm. kaiteet)	1	ELY
Tietöiden työnaikaisen turvallisuuden parantaminen - Aktiivinen tiedotus muuttuvista liikennejärjestelyistä - Työnaikaisten liikenteenohjaussuunnitelmien laadun ja toteutuksen valvonta - Tienkäyttäjien ajonopeuksien hillintä ja valvonta	Jatkuva	ELY/Kunnat
Aktiivinen poikkihallinnollinen liikenneturvallisuustyö kunnissa		
Kuntien aktiivisen jatkuvan liikenneturvallisuustyön varmistaminen - Liikenneturvallisuustiedotus päättäjille ja heidän sitoutumisensa liikenneturvallisuustyöhön - Liikenneturvallisuustyön jalkauttaminen kunnan eri hallintokuntiin ja paikallisten sidosryhmien toimintaan	1	Kunnat
- Eri henkilöstöryhmien perehdytykset liikenneturvallisuustyöhön säännöllisiksi (mm. nuorisotyöntekijät, koululaiskuljettajat, varhaiskasvatuksen henkilöstö ja opettajat) - Sidosryhmien yhteistyö hyvien toimintatapojen jakamiseksi		
Liikenneturvallisuusviestinnän kehittäminen - Sidosryhmien keskinäisten vastuujakojen ja toimintatapojen selkiyttäminen (taajuus, kohderyhmät, kanavat)	1	Kunnat/ Liitto/ ELY
Liikennekäyttäytymisen parantaminen ja turvavälineiden käytön lisääminen - Liikenneturvallisuustapahtumat kunnissa (osallistavat toimintatavat; keskiössä riskinoton vähentäminen, huomiota ajokulttuuriin ja ajokuntoon sekä tarkkaavaisuutta liikenteeseen ja turvalaitteiden käytön tehostamiseen) - Liikenneturvan valmiiden kampanjoiden ja koulutuspakettien tehokas hyödyntäminen	Jatkuva Jatkuva	Kunnat Kunnat
Viisaan liikkumisen edistäminen - Toiminnan vakiinnuttaminen osaksi hallintokuntien arkityötä - Valtakunnallisten teemapäivien hyödyntäminen kunnissa eri hallintokuntien toiminnassa - Työpaikkojen ja koulujen aktivoiminen (mm. virkistys- ja teemapäivät) - Toimintaa laajalle yleisölle (mm. tiedotteet paikallismediassa, keskustelutilaisuudet, pyöräretket)	Jatkuva	Kunnat

Kaupunkikeskustojen vetovoiman kehittäminen		
Toimenpide	Kiireellisyys-luokka	Edistämis-vastuu
Lahden ydinkeskustan kehittäminen		
Lahden ydinkeskustan liikenteen kehittämissuunnitelman laatiminen - autoliikenteen vähentäminen ja pysäköinnin kehittäminen - jalankulun, pyöräilyn sujuvuus ja pyöräpysäköinti - huolto- ja jakeluliikenteeseen city-logistiikan ratkaisuja - sähköautoille latauspisteitä	1	Lahti
Nykyisen valtatien 12 liikennesaneeraus ja muuttaminen kaduksi välillä Soramäki–Joutjärvi		
Mannerheiminkadun–Hämeenlinnantien liikennesaneeraus	1	Lahti/ Hollola
Muut kaupunkimaiset keskustat		
Heinolan ydinkeskustan liikenneverkon kehittäminen Orimattilan, Salpakankaan ja Vääksyn keskustojen liikennesaneeraus (kestävän liikkumisen edistäminen, sisääntuloteiden sujuvuus, pysäköinnin toimivuus)	1 2-3	Heinola Orimattila, Hollola, Asikkala

6 VAIKUTUKSET JA SEURANTA

Vaikutukset on käsitelty strategisten painopisteiden mukaisina kokonaisuuksina. Arviointi on tehty asiantuntija-arviona suhteessa kehittämistavoitteisiin ja 0-vaihtoehtoon. Toimenpideohjelma toteuttaa tavoitteita oikean suuntaisesti ja johdonmukaisesti. Epävarmuudet liittyvät rahoituksen riittävyyteen. Kestävän liikkumisen edistämiseen liittyvät toimenpiteet kääntävät jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvuun ja ovat vähentämässä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Autoilu säilyy kuitenkin maakunnassa tärkeimpänä liikkumismuotona.

Päijät-Hämeessä jatketaan sidosryhmien välistä liikennejärjestelmäyhteistyötä. Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutumisen seuranta ja suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden edistäminen on keskeinen osa liikennejärjestelmätyötä.

6.1 Keskeiset vaikutukset suhteessa asetettuihin tavoitteisiin

Päijät-Hämeen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutuksia on arvioitu asiantuntija-arviona suhteessa nykytilaan ja projektissa asetettuihin liikennejärjestelmän kehittämistavoitteisiin sekä niin kutsuttuun 0-vaihtoehtoon, jossa toimenpiteitä ei toteuteta. Vaikutukset on käsitelty strategisten painotusten mukaisella jaottelulla kuten suunnitelman toimenpideohjelmakin. Tällä halutaan korostaa painopisteiden merkitystä kehityksen ohjaajina. Toimenpideohjelmassa on kerrottu myös, mihin kiireellisyysluokkaan toimenpide kuuluu. Kaikki ohjelman toimenpiteet on oletettu toteutuneiksi vuoteen 2035 mennessä.

Suunniteltujen toimenpiteiden lisäksi on arvioitu tärkeimpien epävarmuustekijöiden merkitystä suunnitelman toteutumiselle ja vaikutuksille. Epävarmuuksia tuovat erityisesti toimenpideohjelman toteuttamiseen käytettävissä oleva rahoitus ja toimintaympäristön muutokset. Lisäksi tavoitteet voivat olla keskenään ristiriitaisia, jolloin yhden osa-alueen onnistuminen voi vaikeuttaa toisen tavoitealueen toteutumista. Näin on laita erityisesti kulkutapajakaumaa koskevien tavoitteiden suhteen.

Suhde edelliseen vuoden 2014 liikennejärjestelmäsuunnitelmaan

Tämä Päijät-Hämeen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu edellisen vuonna 2014 valmistuneen suunnitelman päivitysprosessina. Liikennejärjestelmän keskeiset pitkän aikavälin tavoitteet ovat pysyneet pääpiirteissään samoina. Kehittämistavoitteissa korostetaan nyt aiempaa painokkaammin liikennesektorin merkittävää roolia päästövähennystavoitteisiin vastaamisessa ja ilmastonmuutoksen hallinnassa. Toisaalta maakunnan elinkeinoelämän eri alojen kilpailukykyä pyritään entistä painokkaammin edistämään liikennejärjestelmän keinoin. Suunnitelman toimenpideohjelma on aiempaa strategisemmalla tasolla, pieniä infrastruktuurihankkeita ei ole nyt yksilöity edellisen kierroksen tarkkuudella.

Strategisissa painotuksissa ja toimenpidevalikoimassa korostuu entistä laajempi keinovalikoima niin kestävän liikkumisen kuin liikenneturvallisuudenkin edistämisessä. Toisaalta elinkeinoelämän eri alojen toiminnan vahvistaminen ja maakunnan saavutettavuuden parantaminen näkyy keinovalikoiman monipuolistumisena. Toimenpideohjelman kärkitehtävissä korostuvat toimintaympäristön muutokset ja tavoitteisiin tehdyt tarkistukset.

Kestävän liikkumisen edistäminen

Toimenpideohjelma sisältää runsaasti kävelyyn ja pyöräilyyn kannustavia toimenpiteitä, jotka voivat lisätä näillä kulkutavoilla tehtyjä matkoja. Liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä ja asenteisiin vaikuttamista tukevat infrastruktuuriparannukset pääpyöräilyverkolla sekä kuntakeskuksissa, jolloin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ja houkuttelevuus paranevat. Institutionaalista ympäristöä kehitetään vahvistamalla kävelyn ja pyöräilyn roolia päätöksenteossa. Osa suunnitelluista väylistä voi kuitenkin jäädä ensivaiheessa toteutumatta johtuen rahoituksen niukkuudesta. Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvaminen riippuu lisäksi myös muiden liikkumismuotojen kilpailukyvyn sekä palveluverkon muutoksista. Etenkin Lahdessa autoliikenteen ohjaaminen pois keskustasta parantaa samalla jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita. Haja-asutusalueilla palveluiden väheneminen saattaa pidentää asiointimatkoja ja samalla pienentää kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta.

Joukkoliikenteeseen liittyvät toimenpiteet parantavat joukkoliikenteen palvelutasoa tärkeimmillä yhteysväleillä, sujuvoittavat matkaketjuja ja helpottavat kestävien kulkumuotojen yhteiskäyttöä. Samalla turvataan joukkoliikenteen peruspalveluiden saatavuus haja-asutusalueilla ja toteutetaan näin liikkumismahdollisuuksien tasapuolisuuteen liittyvää tavoitetta. Myös lippujärjestelmän ja matkustajainformaation kehittäminen nostavat omalta osaltaan joukkoliikenteen osuutta tehdyistä matkoista. Niin joukkoliikenteen kuin kävelyn ja pyöräilynkin toimenpiteet sijoittuvat pääasiassa ensimmäiseen kiireellisyysluokkaan, jolloin myönteinen kehitys pääsee alkuun jo lähivuosina.

Liikkuminen on pitkällä aikavälillä muuttumassa palveluksi. Tämän kehityskulun tukemiseksi on tärkeää aloittaa uusien palveluiden markkinoille tulon tukeminen jo nyt. Viranomaisille tämä tarkoittaa erityisesti liikenteen digitalisaation edistämistä ja aktiivista mukanaoloa piloteissa, joilla kehitetään tulevaisuuden liikkumisratkaisuja.

Kestävän liikkumisen edistämiseen liittyvät toimenpiteet kääntävät jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvuun ja myös omalta osaltaan ovat vähentämässä liikenteen aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä. Samaan suuntaan vaikuttavat myös uusien liikkumispalvelujen tarjonta ja pitkällä aikavälillä myös yhdyskuntarakenteen tiivistäminen. Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti asetettujen haastavien vähentämistavoitteiden toteutuminen vaatii lisäksi etenemistä monilla muilla osa-alueilla, erityisesti siirtymisessä vähäpäästöisiin liikennevälineisiin ja uusiutuviin polttoaineisiin.

Päijät-Hämeen saavutettavuuden parantaminen

Autoilu säilyy alueen asukkaiden tärkeimpänä liikkumismuotona, ja esitetyt tieliikenteen toimenpiteet parantavat autoilun palvelutasoa useilla tiejaksoilla. Henkilöautoilun osuus matkamääristä ei todennäköisesti enää kasva, kun laajalla keinovalikoimalla pienennetään autoilun tarvetta. Tieliikenteen infrastruktuurihankkeet parantavat alueen saavutettavuutta, maantiekuljetusten edellytyksiä ja logistista houkuttelevuutta. Ympäristötavoitteista liikenteen haitallisia vaikutuksia voidaan vähentää suurten tieinvestointien yhteydessä melu- ja pohjavesisuojausten avulla. Radoilla keskitytään riittävän kapasiteetin ja kunnon varmistamiseen, mikä mahdollistaisi osaltaan kulkumuotojakauman siirtymistä ympäristöystävällisempään suuntaan.

Seudun logistinen asema paranee esitettyjen toimenpiteiden vaikutuksesta nykyiseen verrattuna niin tavara- kuin henkilöliikenteenkin osalta. Henkilöliikenteen osalta yhteydet Helsinkiin ja maakuntakeskuksiin vaikuttavat yritysten sijoittumispäätöksiin ja toisaalta parantavat alueella sijaitsevien vientiyritysten toimintaedellytyksiä.

Isot infrastruktuurihankkeet sijoittuvat pääosin kiireellisyysluokkiin 2 ja 3. Niiden vaatimat pitkät suunnitteluajat ja rahoituksen varmistaminen tuovat toteutukseen jonkin verran epävarmuutta. Mikäli toimenpiteet jäävät toteuttamatta, ei palvelutasotavoitteita saavuteta. Tilanne huononee silloin myös nykytilaan verrattuna, sillä teiden kasvavat liikennemäärät johtavat nykykapasiteetilla ruuhkien lisääntymiseen, mikä heikentää matka-aikojen ennustettavuutta ja kuljetusten täsmällisyyttä. Tieverkon korjausvelan vähentäminen vaatii merkittävän noston ylläpidon rahoitustasoon. Rautateillä kapasiteetti- ja kunto-ongelmat heikentävät ratojen täysimittaista hyödyntämistä niin henkilöliikenteen kuin kuljetustenkin osalta, mikäli parannukset jäävät toteuttamatta.

Tieliikenneturvallisuuden parantaminen

Liikenneturvallisuustavoitteita edistetään suurelta osin ihmisten käyttäytymiseen ja viranomaistoimintaan (yhteistyö, kaavoitus) liittyvin toimenpitein. Valtaosa infrastruktuuriin liittyvistä toimenpiteistä on pieniä ja kustannustehokkaita. Kaikki liikenneturvallisuustoimenpiteet sijoittuvat kiireellisyysluokkaan 1 tai ovat jatkuvaa toimintaa ja niiden toteutumiseen liittyy keskimääräistä vähemmän epävarmuustekijöitä. Epävarmaa on kuitenkin se, riittävätkö toimenpiteet toteutuessaankaan täyttämään liikenneturvallisuudelle asetettuja valtakunnallisia tavoitteita jatkuvasta ja merkittävästä onnettomuuksien määrän vähenemisestä.

Monet tie- ja katuverkon toimenpiteet parantavat liikenneturvallisuutta suoraan liikenneturvallisuuteen kohdennettujen toimenpiteiden lisäksi. Samaan suuntaan vaikuttaa joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen työ- ja opiskelumatkoilla sekä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksien kasvattaminen lyhyillä matkoilla. Kulkutapajakauman muutos tukee myös ympäristötavoitteita ja ovat omalta osaltaan yhdessä muiden toimien kanssa tukemassa kansallisten ja kansainvälisten velvoitteiden saavuttamista kasvihuonekaasupäästöjen osalta.

Kaupunkikeskustojen vetovoiman kehittäminen

Kaupunkikeskustojen vetovoiman kehittämistä edistetään katuinfrastruktuurilla, pysäköintijärjestelyillä, joukkoliikenteen olosuhteiden kehittämisellä sekä sisääntuloteihin liittyvillä hankkeilla. Tahtotila toimenpiteiden toteuttamiseksi on vahva. Painopistealueen kärkitehtävä on Mannerheiminka-

dun–Hämeenlinnantien saneeraus, mikä mahdollistaa sen muuttamisen elinvoimaiseksi kaupunkiympäristön väyläksi. Kaupunkikeskustojen kehittymistä tukevat välillisesti myös monet muiden strategisten painopisteiden yhteydessä käsitellyt toimenpiteet, kuten kestävän liikkumisen edistäminen ja saavutettavuuden parantaminen.

Esitetyt toimenpiteet parantavat vetovoimaa liikkumisen osalta ja vahvistavat Lahden asemaa maakunnan keskuksena sekä muita kaupunkimaisia keskustoja alueidensa palvelukeskittyminä. Jotta liikkumiseen liittyvistä parannuksista saataisiin täysi hyöty, olisi ne toteutettava tiiviissä vuorovaikutuksessa keskusta-alueen muiden toimijoiden kanssa. Liikkumisympäristö luo puitteet vetovoimaiselle kehityskululle, mutta se tarvitsee tuekseen houkuttelevia toimintoja, jotka saavat ihmiset ja elinkeinoelämän viihtymään alueella.

Niukan rahoitustilanteen vaikutukset

Niukassa rahoitustilanteessa todennäköisimmin toteutettaviksi nousevat erityisesti kärkitehtävät sekä myös ensimmäisen kiireellisyysluokan muut toimenpiteet, ja suurten rahoituspäätöstä odottavien hankkeiden toteutuminen lykkääntyy. Kestävän liikkumisen edistämistä palvelevat kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimenpiteet kuuluvat pääosin ensimmäiseen kiireellisyysluokkaan, samoin tieliikenteen turvallisuutta parantavat toimet. Liikkumisen uusien palveluiden edistäminen ja aktiivinen liikenneturvallisuustyö on nostettu myös kärkitehtäviksi. Näin kestävää liikkumista ja turvallisuutta palvelevat tavoitteet toteutuisivat melko hyvin myös tiukan rahoituksen tilanteessa.

Mikäli vain ensimmäisen kiireellisyysluokan hankkeet toteutuvat, niin eniten vaaravyöhykkeessä ovat Päijät-Hämeen saavutettavuuden parantamiseen tähtäävät toimenpiteet, joista useat tie- ja ratahankkeet ovat toisessa tai kolmannessa kiireellisyysluokassa. Saavutettavuutta parantavat logistiikkatoimenpiteet toteutuisivat kuitenkin melko hyvin.

6.2 Liikennejärjestelmätyö

Päijät-Hämeen maakunnan liikennejärjestelmäryhmän toiminta on ollut aktiivista vuodesta 2014 alkaen. Tällä liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystyöllä on ollut vahva yhteys maakunta- ja valtakunnantason strategisiin suunnitelmiin. Täten on loogista, että vuorovaikutus jatkuu myös suunnitelman valmistumisen jälkeen.

Nyt päivitetty Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma on jatkossa kehys, jonka puitteissa maakunnan liikennejärjestelmää kehitetään kokonaisvaltaisesti. Yhteisesti sovitut tavoitteet, strategiset painotukset ja toimenpiteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi tulee siirtää eri osapuolien toimintaan.

Liikennejärjestelmätyön luonne on muuttunut viime vuosina. Toimintaympäristön muutosnopeus sekä toimijoiden roolien muutokset ovat aiheuttaneet tarpeen jatkuvalle toiminnalle. Aiempi suunnitelmalähtöinen edunvalvonta ei ole tuottanut riittävän joustavaa toimintaa muutoksiin reagoimiseksi. Liikennejärjestelmän kehittämisvastuu on myös siirtynyt yhä enemmän alueellisten toimijoiden vastuulle. Tässä tilanteessa korostuu maakunnan rooli suunnitteluprosessien käynnistämisessä, niihin liittyvän yhteistyön johtamisessa ja suunnittelun yhteensovittamisessa maakunnan muun suunnittelun kanssa. Siten maakunnan jatkuva liikennejärjestelmätyö on luonnollinen osa myös maakunnan aluekehittämis- ja edunvalvontatyötä strategisen suunnittelun lisäksi.

Päijät-Hämeessä maakunnan liikennejärjestelmäkokonaisuuden kehittämistä koordinoi ja ohjaa jatkossakin liikennejärjestelmäryhmä. Se vastaa osaltaan kuntien ja valtion sekä muiden sidosryhmien välisestä säännöllisestä liikenteeseen liittyvästä vuorovaikutuksesta ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyjen hankkeiden ja toimenpiteiden edistämisestä sekä toimii myös keskustelufoorumina naapurimaakuntien suuntaan. Ryhmän toimintaa kehitetään entistä aktiivisemman tekemisen suuntaan ja sen rooli korostuu jatkossa myös selvitysten tekijä. Työryhmän toiminnan runkona toimii vuosikohtainen suunnittelu ja teemoitus. Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutumisen seuranta ja suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden edistäminen on keskeinen osa liikennejärjestelmätyötä. Osana liikennejärjestelmätyötä seurataan vuosittain liikennejärjestelmän ja sen toimintaympäristön muutosta. Tärkeimmät seurantaindikaattorit ovat:

Tärkeimmät seurantaindikaattorit (tietolähde):
- asukas- ja työpaikkamäärät ja elinkeinorakenne (Tilastokeskus)
- elinkeinoelämän kehitysnäkymät (TEM, ELY)
- työssäkäyntivirrat (Tilastokeskus, maakunta)
- kulkutapajakauma ja eri kulkutapojen suoritteet (HLT ja muut liikennetutkimukset)
- liikennejärjestelmän palvelutaso käyttäjän näkökulmasta (Traficomin käyttäjätyytyväisyystutkimukset)
- maanteiden liikenne- ja kuljetusmäärät (ELY/ tierekisteri ja Tilastokeskus/ tiekuljetukset)
- joukkoliikenteen matkustajamäärät ja vuorotarjonta (LSL ja ELY)/matka-aikojen suhde)
- rataverkon matkustaja- ja kuljetusmäärät (Väylävirasto)
- maantieverkon päällystettyjen teiden kuntoa (Väylävirasto)
- eri kulkutapojen matka-ajat tärkeimmillä yhteysväleillä (aikataulutieto)
- tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet (Tilastokeskus)
- liikenteen päästöt (VTT/ LIPASTO)

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelmasta ei laadita erillistä aiesopimusta, vaan hankkeiden toteutusta edistetään liikennejärjestelmäryhmän aktiivisilla toimilla eri vaikutuskanavien kautta.

PÄIJÄT-HÄMEEN LIITTO

Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus