PÄIJÄT-HÄMEEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA

PÄIJÄT-HÄMEEN LIITTO A209 * 2014

PÄIJÄT-HÄMEEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA
A 209 * 2014
ISBN 978-951-637-214-6
ISSN 1237-6507

Pohjakarttojen tekijänoikeudet:
Hallinnolliset rajat ja radat © Karttakeskus, L4356
Tieverkko © Liikennevirasto
Taajamat © SYKE
Vesistöt: Corine Land Cover 2006 © SYKE (osittain © MMM, MML, VRK)

Julkaisun valokuvat:
Reijo Helaakoski ja Päijät-Hämeen liitto

Julkaisun taitto:
Maaret Monola

TIIVISTELMÄ

Päijät-Hämeen edellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistumisen (2006) jälkeen toimintaympäristössä ja liikennepolitiikan painotuksissa on tapahtunut monia muutoksia, joista keskeiset näkökulmat löytyvät valtioneuvoston liikennepoliittisesta selonteosta. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa käynnistettäessä korostettiin maakuntavaltuuston asettamia tavoitteita sujuvan arjen ja matalamman energiakulutuksen elämäntapojen puolesta. Päijät-Hämeen maakuntakaavaa on laadittu rinnakkaisena projektina ja siinä määritellään alueiden käytön periaateratkaisut. Liikennejärjestelmäsuunnitelma täsmentää ja toteuttaa maakuntakaavan alue- ja yhdyskuntarakennetta ohjaavaa sisältöä liikennejärjestelmän osalta.

Palvelutasolähtöinen suunnittelu ja päätöksenteko on uuden liikennepolitiikan mukainen tapa linjata julkisin varoin tarjottava matkojen ja kuljetusten palvelutaso. Keskeisten yhteysvälien palvelutasotarkastelut on Päijät-Hämeessä tehty kuntakeskusten ja maakuntakuntakeskuksen välille sekä alueen yhteyksille pääkaupunkiseudulle ja läheisiin maakuntakeskuksiin aluerakenteellisen ja liikenteellisen merkityksen perusteella. Palvelutasotarkastelut nostavat esiin Päijät-Hämeen kriittiset yhteysvälit, joissa ero nykyisen palvelutason ja tavoiteltavan tason välillä korostaa toimenpidetarpeita.

Strategiset painopisteet Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän kehittämiseksi on muodostettu lähinnä tavoitteiden asettelun pohjalta ja ne ovat:

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

Kävelyn ja pyöräilyn arvostusta nostetaan ohjaamalla kulkutavan valintaa. Työ- ja koulumatkoilla nostetaan kävelyn ja pyöräilyn osuutta. Infrastruktuurista ja ympäristöstä tehdään entistä houkuttelevampaa – rauhoitetaan autoliikennettä, parannetaan verkostoa, pyöräpysäköintiä ja talvikunnossapitoa. Joukkoliikenteen kehittämisen painopisteinä ovat palvelutason nostaminen tärkeimmillä joukkoliikennereiteillä, ulkoisen saavutettavuuden parantaminen julkisella liikenteellä ja matkaketjujen edistäminen. Lahden Matkakeskus, Hennan asema ja pyöräilyn liityntäjärjestelyt ovat tärkeimmät joukkoliikennettä edistävät infrakohteet. Myös joukkoliikenneinformaatio tehdään vaivattomaksi ja havainnolliseksi, lippujärjestelmää yhtenäistetään sekä tiedon hankkimista ja keräämistä tehostetaan.

Päijät-Hämeen saavutettavuuden parantamisen lähtökohtana on ylimaakunnallinen aluerakenne ja keskusverkosto. Maakunnan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä vahvistetaan, jolloin saavutettavuuden parantamiseksi tarvitaan sujuvat yhteydet Lahteen sekä toisaalta myös pääkaupunkiseudulle ja läheisiin maakuntakeskuksiin. Pitkämatkaisille joukkoliikennereiteille tarvitaan matkustajapotentiaalin mukaiset palvelut. Lisäksi rataverkon palvelutaso varmistetaan ja logistiikkakeskuksia kehitetään.

Liikenneturvallisuuden jatkuva parantaminen on liikennejärjestelmän kehittämisen reunaehto. Tieliikenneturvallisuuden selkeä parantaminen edellyttää aktiivista liikenneturvallisuustyötä sidosryhmien kesken. Liikenneympäristön turvallisuuden parantamisen keskiössä ovat niin taajamien turvallisuus ja ajonopeuksien hillintä kuin isojen kehittämisinvestointien liikenneturvallisuusratkaisut.

Lahden ydinkeskustan liikennejärjestelmää kehitetään kokonaisuutena. Ydinkeskustan vetovoiman kehittämisen lähtökohtana on maakunnan ja sen kuntien yhteinen tahtotila vetovoimaisesta alueesta, joka on samalla työpaikkakeskittymä, houkutteleva asumisen alue sekä monipuolisesti laajaa aluetta palveleva palvelukeskus ja elinvoimainen matkailukohde.

SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ 3

ESIPUHE 5

1 SUUNNITELMAN LÄHTÖKOHDAT 6

1.1 Työn tausta ja organisointi 6

1.2 Valtakunnallisten ja alueellisten strategioiden suuntaviivat 8

1.3 Edellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutuneisuus 8

1.4 Näkemykset kehittämistarpeista 11

1.5 Liikennejärjestelmän nykytila 11

2 TOIMINTAYMPÄRISTÖN NYKYTILA JA KEHITYSSUUNNAT 17

2.1 Toimintaympäristön kehitys muuttaa kulkumuotojen rooleja 17

2.2 Alue- ja yhdyskuntarakenne 18

2.3 Elinkeinorakenne ja työssäkäynti 20

3 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISEN TAVOITTEET 22

3.1 Yleistavoitteet ja aluetyyppikohtaiset tarkennukset 22

3.2 Palvelutasotavoitteet 24

3.2.1 Keskeisten yhteysvälien palvelutasot 25

3.2.2 Taajamien palvelutasot 28

4 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMINEN 32

4.1 Strategiset painotukset 32

4.1.1 Kestävän liikkumisen edistäminen 32

4.1.2 Päijät-Hämeen saavutettavuuden parantaminen 36

4.1.3 Tieliikenneturvallisuuden selkeä parantaminen 37

4.1.4 Lahden ydinkeskustan vetovoiman kehittäminen 38

4.2 Liikennejärjestelmän kehittämisen painotukset aluetyypeittäin 38

4.3 Liikennejärjestelmäsuunnittelun ja maakuntakaavoituksen vuorovaikutus 39

5 TOIMENPIDEOHJELMA 41

6 VAIKUTUKSET JA SEURANTA 47

6.1 Keskeiset vaikutukset suhteessa asetettuihin tavoitteisiin 47

6.2 Liikennejärjestelmätyö 49

ESIPUHE

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän toimivuudella on iso merkitys maakunnan asukkaiden arjen sujuvuudelle ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksille. Valtaväylien halkoman maakuntamme on myös otettava vastuuta läpikulkuliikenteestä sekä valtakunnallisesta ja kansainvälisestä logistiikasta. Matkailun ja palveluiden kannalta puolestaan on tärkeää, että Päijät-Hämeeseen on helppo tulla.

Vuoteen 2035 asti tähtäävää Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laadittiin noin puolentoista vuoden ajan maakuntaliiton, kuntien, liikenneviraston ja Uudenmaan ELY-keskuksen tiiviinä yhteistyönä. Työtä ohjasi laaja eri sidosryhmistä koottu ohjausryhmä. Suunnitelmatyötä esiteltiin yleisölle Päijät-Hämeen tulevaisuusfoorumissa toukokuussa 2013.

Suomen liikennepolitiikka on murroksessa. Uudeksi näkökulmaksi on tullut palvelutasoajattelu. Ajatuksena on keskittää rajalliset resurssit niihin liikennejärjestelmän tarjoamiin palveluihin, jotka matkustajien, kuljetusten ja yhteiskunnan kannalta ovat kaikista tärkeimpiä.

Tässä suunnitelmassa palvelutasoajattelun avulla onnistuttiin priorisoimaan Päijät-Hämeen eri yhteysvälien kehittämistoimenpiteitä. Ensisijaisiksi on nostettu ne yhteysvälit, joilla maakuntavaltuuston asettamat palvelutasotavoitteet eivät vastaa nykytilaa. Hankkeiden ja toimenpiteiden tarkemmassa suunnittelussa tulee vielä jatkaa palvelutasoajattelua. Hankkeiden kustannuksia voidaan karsia keskittymällä korjaamaan vain olennaisimmat palvelutasopuutteet.

Päijät-Hämeen maakuntakaava on parhaillaan tekeillä ja sitä on sovitettu yhteen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Maakuntakaavan tehtävänä on ohjata asumisen, palvelujen ja työpaikkojen sijoittumista siten, että liikenteen tarve ei maakunnassa kasva ja kestävien liikkumismuotojen edellytykset paranevat. Tällä tavalla maankäyttö antaa liikennejärjestelmän kehittämiselle hyvät edellytykset.

Vaikka liikkumistarvetta Päijät-Hämeessä vähennetään ja toimenpiteitä priorisoidaan voimakkaasti, tärkeiden liikennehankkeiden toteuttaminen on jatkossakin välttämätöntä. Uhkana on valtion tienpidon ja liikenteen määrärahojen hupeneminen entisestään. Tämä prosessi ei saa jatkua niin pitkälle, että edes kustannus-hyötysuhteeltaan ihanteellisia hankkeita ei pystytä toteuttamaan.

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma hyväksyttiin maakuntavaltuustossa 3.12.2013. Maakuntahallitus on perustanut jatkuvan liikennejärjestelmätyöryhmän, jonka tehtävänä on edistää suunnitelman toteutusta. Liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteet nostetaan esiin myös valmisteilla olevassa Maakuntaohjelmassa ja sen toteuttamissuunnitelmassa. Liikennejärjestelmäsuunnitelma päivitetään tarpeen mukaan muutaman vuoden päästä.

Päijät-Hämeen liikennepoliittiset kärkitehtävät ovat:

- Kävelyn ja pyöräilyn asenteisiin vaikuttaminen / markkinointikampanjat
- Lahden matkakeskus
- Lahden eteläinen ohikulkutie
- Aktiivinen liikenneturvallisuustyö / kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät
- Lahden ydinkeskustan katujärjestelyjen kehittäminen

Nyt alkaa liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutus.

Lahdessa 15.1.2014

Eero Vainio
Maakuntavaltuuston puheenjohtaja

Jari Salonen
Maakuntahallituksen puheenjohtaja

Jari Parkkonen
Maakuntajohtaja

1 SUUNNITELMAN LÄHTÖKOHDAT

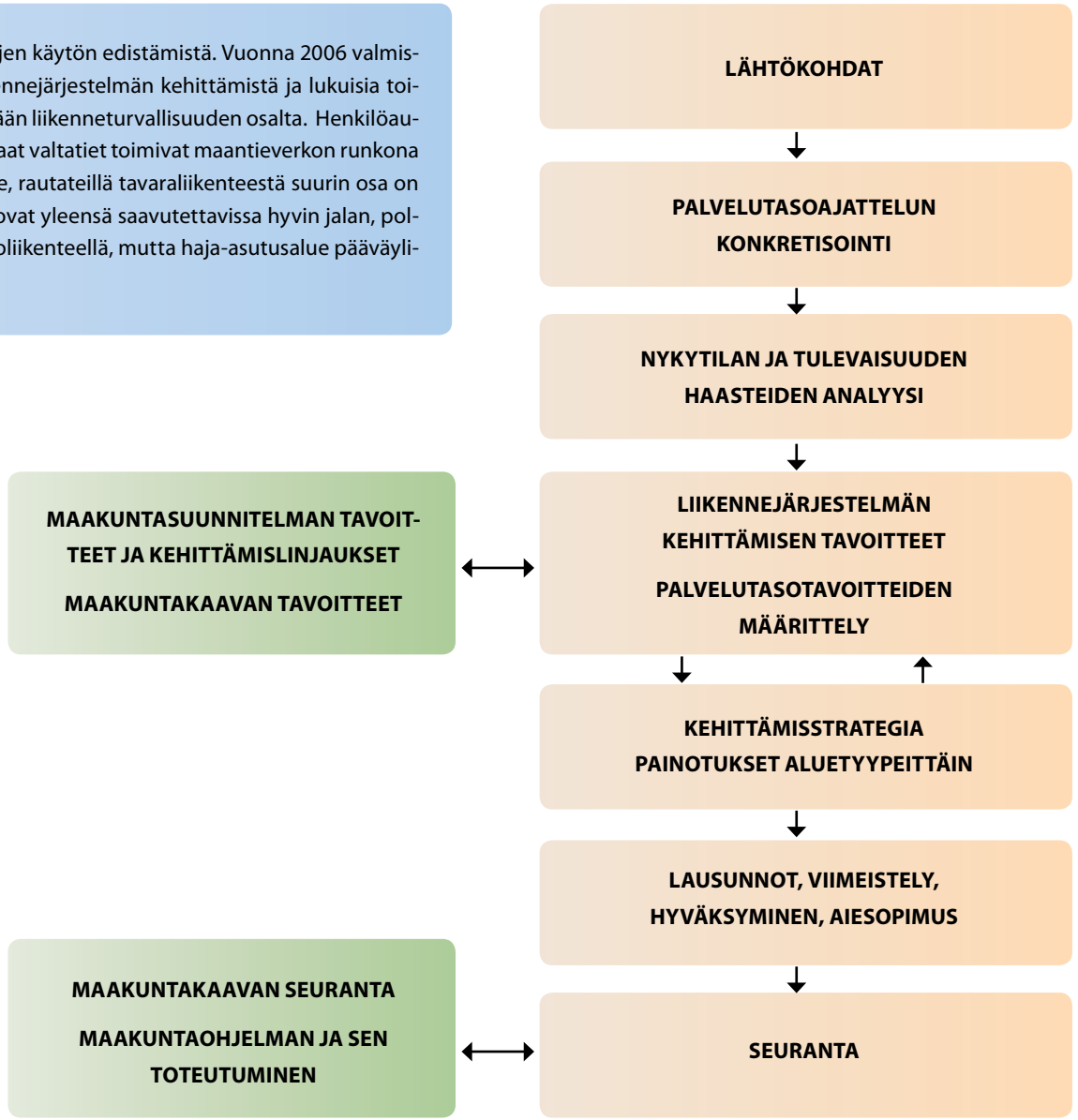
Valtakunnallisissa ja alueellisissa suunnitelmissa painotetaan kestävien kulkutapojen käytön edistämistä. Vuonna 2006 valmistunut Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma on ohjannut maakunnan liikennejärjestelmän kehittämistä ja lukuisia toimenpiteitä on tehty sen mukaisesti, mutta kaikkia tavoitteita ei ole saavutettu etenkään liikenneturvallisuuden osalta. Henkilöautolla tehtävät matkat ovat nykyisin 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.

1.1 Työn tausta ja organisointi

Päijät-Hämeen edellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui vuonna 2006 ja sen toteutuksen edistämiseksi allekirjoitettu aiesopimus kattoi vuodet 2007–2011. Useat aiesopimuksessa esitetyt toimenpiteet ovat edenneet ja toteutuneet. Viime vuosina toimintaympäristö on muuttunut ja liikennepolitiikan painotuksia on määritelty uudelleen eri yhteyksissä. Suunnitelman päivitys ja uudistaminen on näin tullut ajankohtaiseksi.

Tässä maakunnan uudessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määritellään sidosryhmien välisenä yhteistyönä tuotetut liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet, painopisteet ja toimenpiteet. Nyt liikennejärjestelmän kehittämisessä korostuu kokonaisvaltaisen palvelutason näkökulma. Palvelutasoajattelussa pyritään tarkastelemaan laajasti eri keinoja tavoitteiden saavuttamiseksi ja löytämään perusteet toimenpiteiden priorisoinnille.

Lähtökohtana suunnittelua käynnistettäessä korostettiin maakuntavaltuuston asettamia tavoitteita sujuvamman arjen ja matalamman energiankulutuksen elämäntapojen puolesta. Maakuntahallitus puolestaan evästi projektia painottamalla, että suunnitelmalla pyritään ylläpitämään ja parantamaan liikennejärjestelmän palvelutasoa.



Päijät-Hämeen liitto on valmistellut liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa samanaikaisesti kokonaismaakuntakaavaa, jonka asettamat tarpeet ovat olleet keskeisesti esillä. Yhteistyö kahden suunnitteluprosessin välillä on ollut tiivistä ja tehdyt valinnat näkyvät samansisältöisinä molempien tuloksissa. Liikennejärjestelmäsuunnitelma ja maakuntakaava on Päijät-Hämeessä nähty yhdessä keinoina maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelujen ja elinkeinoelämän tarpeiden yhteensovittamiseen. Maakuntakaavalla määritellään Päijät-Hämeen alueidenkäytön periaateratkaisut. Liikennejärjestelmäsuunnitelma täsmentää ja toteuttaa maakuntakaavan alue- ja yhdyskuntarakennetta ohjaavaa sisältöä liikennejärjestelmän osalta. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tilaajina ovat olleet Päijät-Hämeen liitto, Liikennevirasto, Uudenmaan ELY-keskus ja Päijät-Hämeen kunnat.

HANKKEEN OHJAUSRYHMÄÄN OVAT KUULUNEET:	
Tapio Ojanen	Päijät-Hämeen liitto (pj.)
Riitta Väänänen	Päijät-Hämeen liitto
Markku Pyy	Liikennevirasto
Mirja Hyvärinta	Uudenmaan ELY-keskus
Susanna Kaitanen	Uudenmaan ELY-keskus
Seppo Nikkanen	Uudenmaan ELY-keskus
Minna Weurlander	Uudenmaan ELY-keskus
Heikki Kankaanpää	Hämeen ELY-keskus
Harri Hirvonen	Asikkala
Antti Kailio	Hartola
Ari Matteinen/Ritva-Maija Kuuskoski	Heinola
Heikki Salonsaari	Hollola
Juha Sipilä	Hämeenkoski
Pertti Sallila	Kärkölä
Jorma Vaskelainen	Lahti
Sanna Suokas/Katri Kuivalainen	Nastola
Tuukka Tuomala/Pirkko-Leena Jakonen/Tiina Heikkilä	Orimattila
Seppo Rantanen	Padasjoki
Harri Hoffren	Sysmä
Antti Lautela	VR
Jukka Ylimäki	Hämeen taksiyrittäjät
Tuomo Kojo	Linja-autoliitto
Kirsi Aaltio	Hämeen kauppakamari
Kari Helokivi	Päijät-Hämeen Yrittäjät
Markku Lappalainen	Päijät-Hämeen vakuutuspiiri/KELA

TYÖTÄ ON TIIVIIMMIN OHJANNUT PIENEMPI TYÖRYHMÄ, JOHON OVAT KUULUNEET:	
Tapio Ojanen	Päijät-Hämeen liitto (pj.)
Riitta Väänänen	Päijät-Hämeen liitto
Markku Pyy	Liikennevirasto
Mirja Hyvärinta	Uudenmaan ELY-keskus
Seppo Nikkanen	Uudenmaan ELY-keskus
Harri Hirvonen	Asikkala
Ari Matteinen	Heinola
Heikki Salonsaari	Hollola
Matti Hoikkanen	Lahti
Sanna Suokas/Katri Kuivalainen	Nastola
Tuukka Tuomala/Pirkko-Leena Jakonen/Eero Manerus	Orimattila

Konsultti on toiminut molempien ryhmien sihteerinä. Hankkeen pääkonsulttina työssä ovat toimineet Reijo Helaakoski, Jaana Martikainen, Sakari Somerpalo, Annu Korhonen ja Annamari Ruonakoski Linea Konsultit Oy:stä. Alikonsultteina työhön ovat osallistuneet Matti Keränen ja Markus Holm Trafix Oy:stä sekä Pasi Rajala Pöyry Finland Oy:stä.

1.2 Valtakunnallisten ja alueellisten strategioiden suuntaviivat

Valtakunnallisista suunnitelmista Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista ohjaavat erityisesti vuonna 2009 tarkistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle (2012) sekä Liikenneviraston pitkän aikavälin suunnitelma Liikenneolosuhteet 2035 vuodelta 2011.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistuksessa pyrittiin vastaamaan uusiin alueidenkäytön haasteisiin, erityisesti ilmastonmuutokseen. Tärkeitä teemoja alueidenkäyttötavoitteissa ovat muun muassa yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja liikennemäärien hillintä. Tavoitteiden mukaan alueidenkäytöllä pyritään tukemaan aluerakenteen tasapainoista kehittämistä sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyn ja kansainvälisen aseman vahvistamista hyödyntämällä mahdollisimman hyvin olemassa olevia rakenteita. Yhdyskuntarakenteen kehittämisessä pyritään puolestaan palvelujen ja työpaikkojen hyvään saavutettavuuteen sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

Liikennepoliittisessa selonteossa linjataan liikennepolitiikkaa vuosille 2012–2022 ja sen mukaan liikennepolitiikkaa tulee suunnitella osana koko yhteiskunnan kehittämistä ja tiiviissä yhteistyössä eri hallinnonalojen kesken. Uusi liikennepolitiikka korostaa palvelutasoon perustuvaa päätöksentekoa ja käyttäjä- ja asiakaslähtöisyyden kehittämistä. Liikennejärjestelmän palvelutaso perustuu asiakkaiden tarpeisiin, maan eri osien vahvuuksia tukien. Selonteon keskeisissä linjauksissa painotetaan joukkoliikenteen helppokäyttöisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämistä. Kuljetusten ja logistiikan tuottavuudessa nousevat esille verkkojen joustava ja tehokas kehittäminen sekä kunnossapidon priorisointi. Linjausten lisäksi selonteossa listattiin hallituskaudella 2012–2015 aloitettavat liikenneverkon kehittämishankkeet sekä liikenneverkon kehittämisohjelman vuosien 2016–2022 suunnittelukohteet, joissa ovat mukana valtatiellä 12 Lahden eteläinen kehätie sekä saman tien Lahti–Kouvola-yhteysväli.

Liikenneolosuhteet 2035 on Liikenneviraston asiantuntijanäkemys tulevaisuuden liikennejärjestelmästä ja siinäkin painotetaan liikennejärjestelmän kehittämistä yhdessä eri toimijoiden kanssa. Liikenneviraston tavoitteina ovat toimivat liikenneyhteydet ja hyvinvoiva Suomi, joiden toteuttamiseksi suunnitelmassa painotetaan liikenneverkon päivittäistä liikennöitävyyttä, pieniä kehittämistoimia sekä joukkoliikenteen rahoituksen lisäystä erityisesti kasvaville kaupunkiseuduille.

Maakuntavaltuuston vuonna 2009 hyväksymässä maakuntasuunnitelmassa, Päijät-Häme 2035, linjataan maakunnan tavoiteltua kehitystä pitkällä aikavälillä. Maakuntasuunnitelman tavoitteet ja kehittämislinjaukset matalammasta energiankulutuksesta, vahvasta suurkaupunkikeskuksesta sekä tuottavasta ja innostavasta toimintaympäristöstä ohjaavat myös liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaa.

Päijät-Hämeen ilmasto- ja energiaohjelman lähtökohtana on maakuntavaltuuston asettama kasvihuonekaasupäästöjen 70 prosentin vähentämistavoite vuodelle 2035. Tavoitteena on liikenteen energiankäytön kasvun pysäyttäminen ja kääntäminen laskuun. Lisäksi liikenteen polttoaineista 30 prosenttia tulee olla uusiutuvia vuoteen 2035 mennessä. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää siirtymistä uusiutuviin energiamuotoihin maakunnan perusenergiantuotannossa. Ohjelmassa korostetaan vähäpäästöisten liikkumismuotojen – jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – suosimista maakunnassa. Liikenteen määrään ja energiankäyttöön vaikutetaan kaavoituksella, joukkoliikennepolitiikalla, ajoneuvoteknologioiden valinnalla ja yksittäisistä tiehankkeista päätettäessä.

Lahden kaupungin strategiaa täsmentävät ja havainnollistavat liikennepoliittiset linjaukset on hyväksytty kaupunginvaltuustossa vuonna 2011. Keskeinen linjaus on, että siellä, missä liikenne ruuhkautuu tai eri tavoin liikkuvien edut ovat muutoin ristiriidassa keskenään, etusijalle laitetaan ympäristöystävälliset kulkumuodot kävely, pyöräily ja joukkoliikenne. Heinolassa strategisen yleiskaavan yhteydessä on asetettu kehittämistavoitteet myös liikenteelle ja kaupungissa pyritään muun muassa joukko- ja kevytliikenteen edistämiseen, Lahti–Heinola-radan jatkamiseen Mikkelin suuntaan sekä liikenteen haittojen torjumiseen.

Suomen tieliikenteen turvallisuuden parantamista ohjaa liikenneturvallisuusvisio, jonka mukaan liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti. Suomessa onnettomuuksien vähentämistavoite mukailee EU:n tavoitetta puolittaa liikennekuolemat vuoden 2010 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Kun samalla tieliikenteen määrät ja suoritteet kasvavat, on tavoite haastava. Valtakunnallisista toimista ja yleisistä kehityssuunnista liikennekuolemia vähentävät erityisesti alkolukon yleistyminen, turvalaitteiden käytön lisääminen sekä tiedotuksen että sanktioiden avulla, taajamien nopeusrajoitusten sovittaminen liikenneympäristön mukaiseksi sekä automaattisen nopeusvalvonnan lisääminen ja kehittäminen.

1.3 Edellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutuneisuus

Vuonna 2006 valmistunut edellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on ohjannut maakunnan kehittämistyötä, ja useita toimenpiteitä on tehty suunnitelman mukaisesti. Kaikkia tavoitteita ei kuitenkaan ole saavutettu ja erityisesti liikenneturvallisuuden kehitys ei ole ollut toivottua. Erilaisista toimenpiteistä esimerkiksi kestävien kulkutapojen käyttöä on edistetty ja pohjois-eteläsuuntaisia valtakunnallisia tieyhteyksiä on parannettu. Edellisen suunnitelman toimenpiteiden jaottelua ohjasi neliporrasajattelu, jonka mukaan ensin pyritään vaikuttamaan ihmisten liikkumistarpeeseen ja kulkutavan valintaan, kehittämään nykyistä infrastruktuuria tai tehostamaan nykyisen infrastruktuurin käyttöä. Vasta viimeisenä toimenpiteenä ovat uudet investoinnit.

Taulukko 1. Vuoden 2006 liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutuneisuus

KÄRKITEHTÄVÄ	ESIMERKKEJÄ TEHDYISTÄ TOIMENPITEISTÄ	MITÄ JÄI TOTEUTUMATTA
1. Liikkumistottumuksiin ja -asenteisiin vaikuttaminen		
Autoliikenteen hillintä autoilun haittojen vähentämiseksi Kulkutapavalintoihin vaikuttaminen Turvallinen liikennekäyttäytyminen	Joukkoliikenteen toimintaedellytykset esillä kaavahankkeissa Joukkoliikenteen subventio hieman kasvanut Kävelyn ja pyöräilyn liikkumiskulttuuriin vaikuttaminen Pyöräilykampanjointia, pyöräilykartta pidetty ajan tasalla Maakunnallinen ilmastostrategia laadittu Liikenneturvallisuusryhmät toiminnassa Nopeusrajoitusten tarkistuksia liikenneturvallisuussuunnitelmien pohjalta Joukkoliikenteen sähköinen informaatio lisääntynyt	Lasten ja nuorten liikennekasvatustyö ei ole monipuolistunut Kestävän liikkumisen ja liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen edennyt pienin askelin
2. Liikkumis- ja kuljetustarpeet maankäytön ja palvelujen suunnittelussa		
Maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun kiinteä yhteistyö Toimintojen sijoittelu liikkumistarve minimoiden	Maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus vahvasti mukana maakuntakaavan rakennetarkasteluissa, myös muissa merkittävissä kaavanhankkeissa tehty liikenneselvityksiä Lahden joukkoliikennejärjestelyjä kehitetty; liikennevaloetuudet, pysäkit, matalalattiabussit, sähköiset aikataulunäytöt	Lahden keskustan pysäköinnin ja liityntäpysäköinnin ohjaus
3. Maakunnan asukkaiden tasapuoliset liikkumismahdollisuudet		
Sosiaalinen tasa-arvo: heikkojen ryhmien liikkumismahdollisuuksista huolehtiminen Kevyen liikenteen verkoston kattavuus kaupunkiseuduilla Maaseudulla korostuu joukkoliikenteen peruspalvelutason turvaaminen Sujuvat matkaketjut edellyttävät usean toimijan yhteistyötä	Matkapalvelukeskus perustettu neljän kunnan VPL- ja SHL- matkoihin Nastolaan kaksi liikennepaikkaa lähijunaliikenteeseen Vuorotarjonta säilynyt maakunnan ulkopuolelle suuntautuvassa joukkoliikenteessä Lahden matkakeskuksen suunnittelu edennyt yleissuunnitelmavaiheeseen	Maakunnan esteettömyysstrategiaa ei ole laadittu Peruspalvelutasoisessa joukkoliikenteessä ei oleellisia muutoksia
4. Lahden seudun houkuttelevuus asumisen alueena		
Alueen houkuttelevuuden vahvistaminen liikennejärjestelmän keinoin Asuinalueen viihtyisyys sekä saavutettavuus usealla kulkutavalla Sujuvat työmatkayhteydet kaikilla kulkutavoilla Kaupunkikeskustojen liikennejärjestelmien kokonaisvaltainen kehittäminen	Lahden keskustan kehittämisestä tehty runsaasti selvityksiä, keskustavisiota tarkistettu, muutamia katujärjestelyjä toteutettu Heinolassa keskustan liikennejärjestelyt ovat vireillä aikaisemmin laadittujen suunnitelmien pohjalta Orimattilassa kehitetty keskustan liikennejärjestelyjä Lahden paikallisliikenteen lippujärjestelmää kehitetty	Lahti–pääkaupunkiseutu joukkoliikenteen toimenpidepaketti; yhteislippu, liityntäliikenne, linja-autoliikenteen laatukäytävä Muuttuvat nopeusrajoitukset

KÄRKITEHTÄVÄ	ESIMERKKEJÄ TEHDYISTÄ TOIMENPITEISTÄ	MITÄ JÄI TOTEUTUMATTA
5. Päijät-Hämeen elinkeinoelämän kilpailukyky		
Logistisen kilpailuaseman hyödyntäminen Hyvin saavutettavien alueiden liikenteellisen kapasiteetin hyödyntäminen Vaihtoehtoisten kuljetusmahdollisuuksien edistäminen Työmatkaliikenteen sujuvuus	Talvihoidon tehostaminen Junatarjonta Pietariin parantunut	Ei oleellista etenemistä Lahden seudun logistiikkakeskuksen ja logistiikkapalveluiden tarjonnan kehittämisessä Vesivehmaan lentokentän kehittäminen Maantien 167 muuttaminen kantatieksi
6. Maakunnan liikennejärjestelmän kehittäminen kestävien periaatteiden pohjalta		
Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen suosiminen Henkilöautoliikenteen osalta ensisijainen kehittämisen painopiste on sellaisissa kohteissa ja sellaisissa toimenpiteissä, joiden avulla edistetään olemassa olevan yhdyskuntarakenteen eheyttämistä.	Kevyen liikenteen väyläverkon kehittämisen kärkihankkeita toteutettu Eteläisen sisääntulotien nelikaistaistaminen, Lahti Toimenpiteitä käynnissä katukehän Tapparakatu–Iso-Paavolankatu sujuvuuden parantamiseksi, Lahti Vääksyn kanavan sulkuporttien uusiminen Pohjaveden suojaus, vt 12 / Päijänne-tunneli Muutamia pysäkki- ja terminaalijärjestelyjä kehitetty Pieniä toimia pääteiden turvallisuuden parantamiseksi	Kevyen liikenteen väyläverkon kehittäminen Linja-autoliikenteen laatukäytävien kehittäminen Ranta-Kartanon liikennejärjestelyt, Lahti
7. Kuljetusten toimintavarmuuden parantaminen		
Olemassa olevaan infrastruktuuriin kohdistuvat toimenpiteet, joilla parannetaan erityisesti kuljetusten toimintavarmuutta.	Lahti–Luumäki-radan palvelutason nosto Alemman tieverkon kärkitoimenpiteistä osa toteutettu - Puuhuollon ohjelma - Siltojen korjausohjelma - mm. Asikkala kk- Pulkkilanharju rakenteen parantaminen	Alemman tieverkon kärkitoimenpiteistä osa toteuttamatta Logistiikka-alueiden tieyhteydet
8. Maakunnan kehittämistä tukevien isojen investointien edistäminen		
Uusien väylähankkeiden osalta kehittämisen painopisteenä pääteiden runkoverkon kehittäminen, kaupunkiseudun yhteystarpeet ja rataverkon kehittäminen	Vt 4 Lusi–Vaajakoski parantaminen Vt 5 Lusi–Mikkeli parantaminen Kariston pääkatujen rakentaminen (osittain), Lahti	Lahden eteläisen kehätien rakentaminen (vt 12) Vt 12 Lahti–Kouvola parantaminen Vt 24 Lahti–Asikkala kehittämissuunnitelman keventäminen

1.4 Näkemykset kehittämistarpeista

Suunnitelmaa laadittaessa tehtiin kuntapäättäjille, kuntien ja valtion viranomaisille sekä elinkeinoelämän edustajille kysely, jolla selvitettiin näkemyksiä Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän nykytilanteesta ja tulevaisuuden haasteista sekä liikennejärjestelmän eri osa-alueiden kehittämistarpeista eri liikennemuotojen, logistiikan ja liikenneverkon infrastruktuurin osalta. Sähköpostikyselyyn saatiin noin sata vastausta, jolloin vastausprosentiksi tuli 27.

Tyytyväisimpiä vastaajat olivat joukkoliikenteen yhteyksiin pääkaupunkiseudulle sekä lentoasemalle. Myös autoilun olosuhteita ja sujuvuutta haja-asutusalueella pidettiin melko hyvinä. Sen sijaan haja-asutusalueiden julkisen liikenteen, julkisen liikenteen matkaketjujen toimivuuden sekä liikennejärjestelmän rahoituksen ja rahoitusmallien kehittämistarpeet nähtiin suurina. Vastaajat pitivät tärkeinä myös tavarakuljetusten ja autoilun sujuvuutta ja turvallisuutta maakunnan pääteillä sekä kaupunkien sisäistä joukkoliikennettä.

Vapaamuotoisissa kommenteissa korostuivat lisäksi jalankulun ja pyöräilyn edellytysten parantaminen eri tavoin, Lahden matkakeskuksen kehittäminen sekä valtatien 12 kehittäminen Lahden ja Hollolan kohdalla.

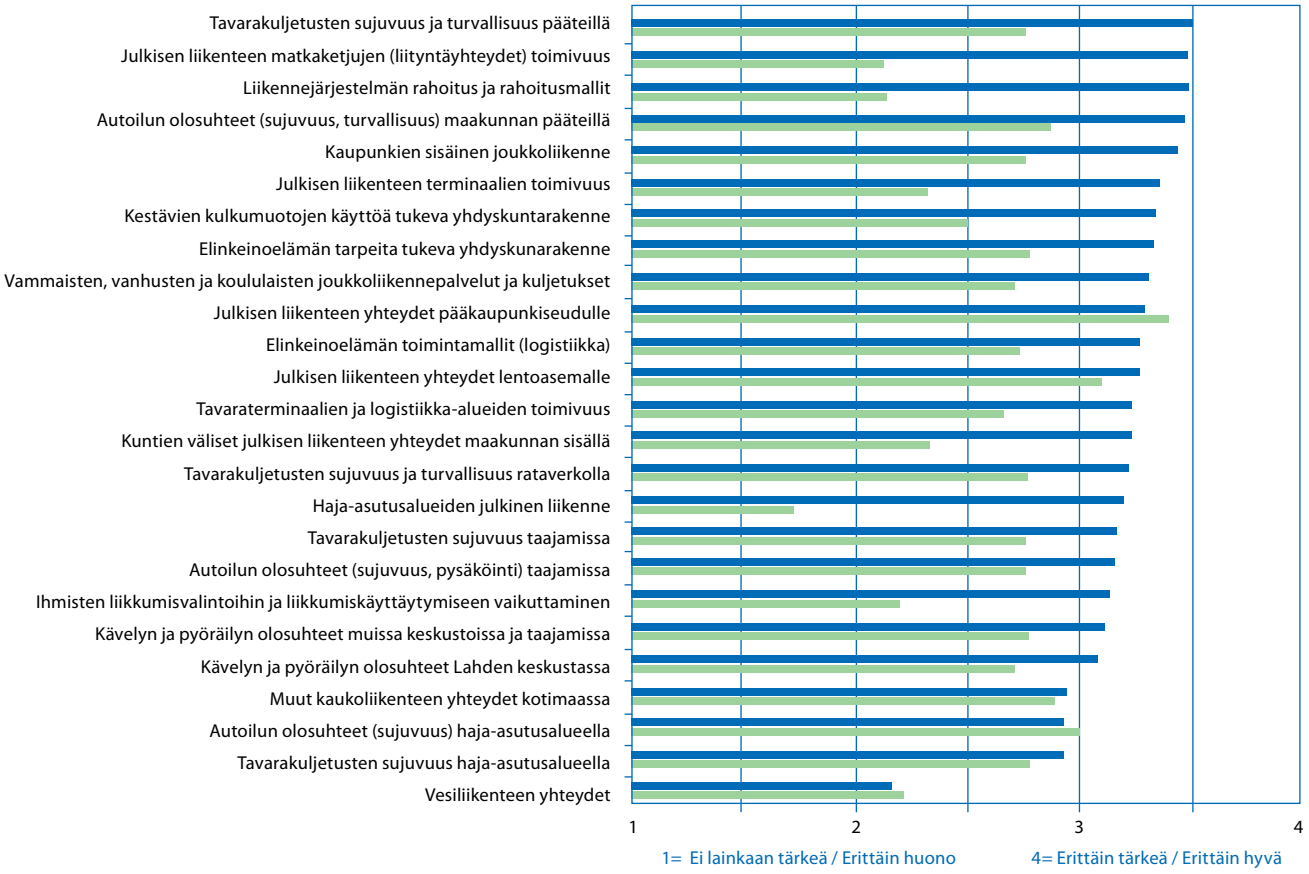
1.5 Liikennejärjestelmän nykytila

Ruuhkaisuus ja maankäyttö valtateiden kipupisteinä

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

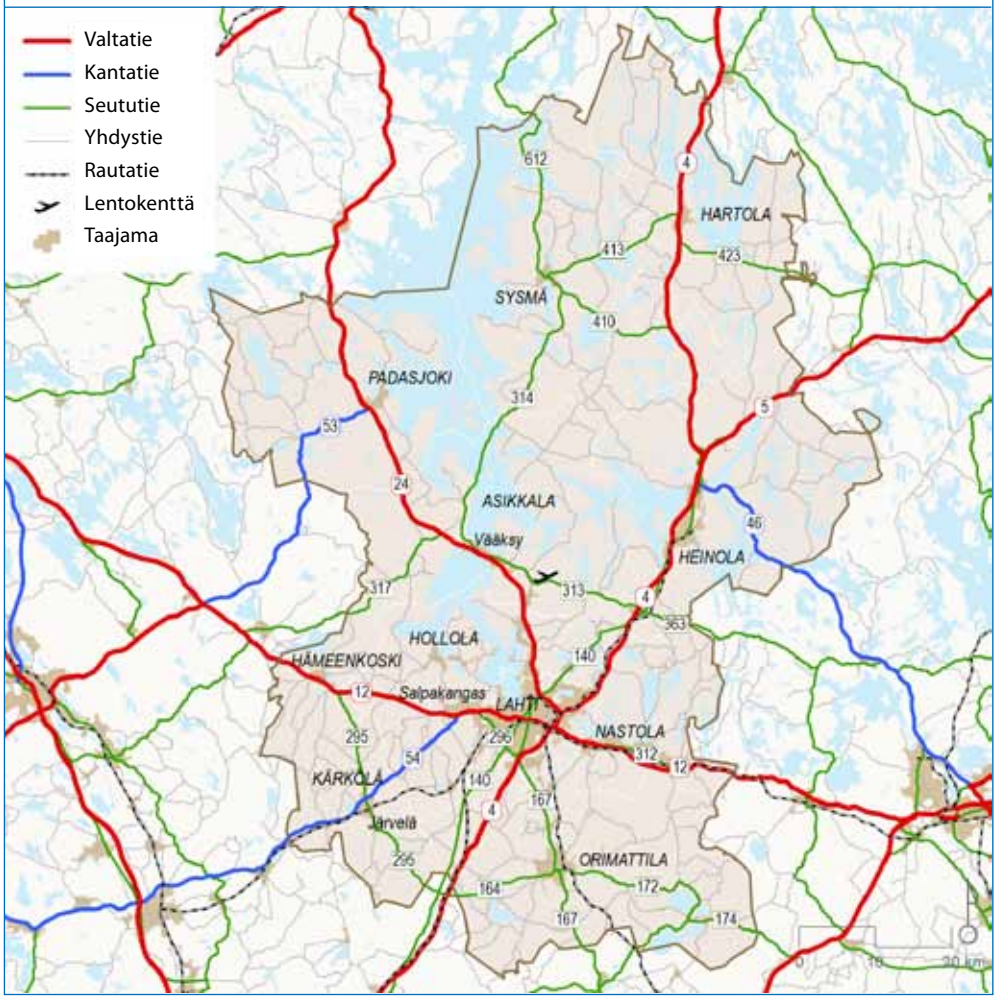
Maakunnan maantieverkon rungon muodostavat vilkkaasti liikennöidyt pääkaupunkiseudulta Pohjois- ja Itä-Suomeen suuntaavat valtatiet 4 ja 5, itä-länsisuuntainen valtatie 12 sekä Lahdesta Vääksyn kautta luoteeseen kulkeva valtatie 24. Lahden kaupunkiseudulla liikennemäärät ovat suuria myös seututeillä 167 ja 296

KUVA 1. PÄIJÄT-HÄMEEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄN OSIEN TÄRKEYS KYSELYYN VASTANNEIDEN NÄKÖKULMASTA

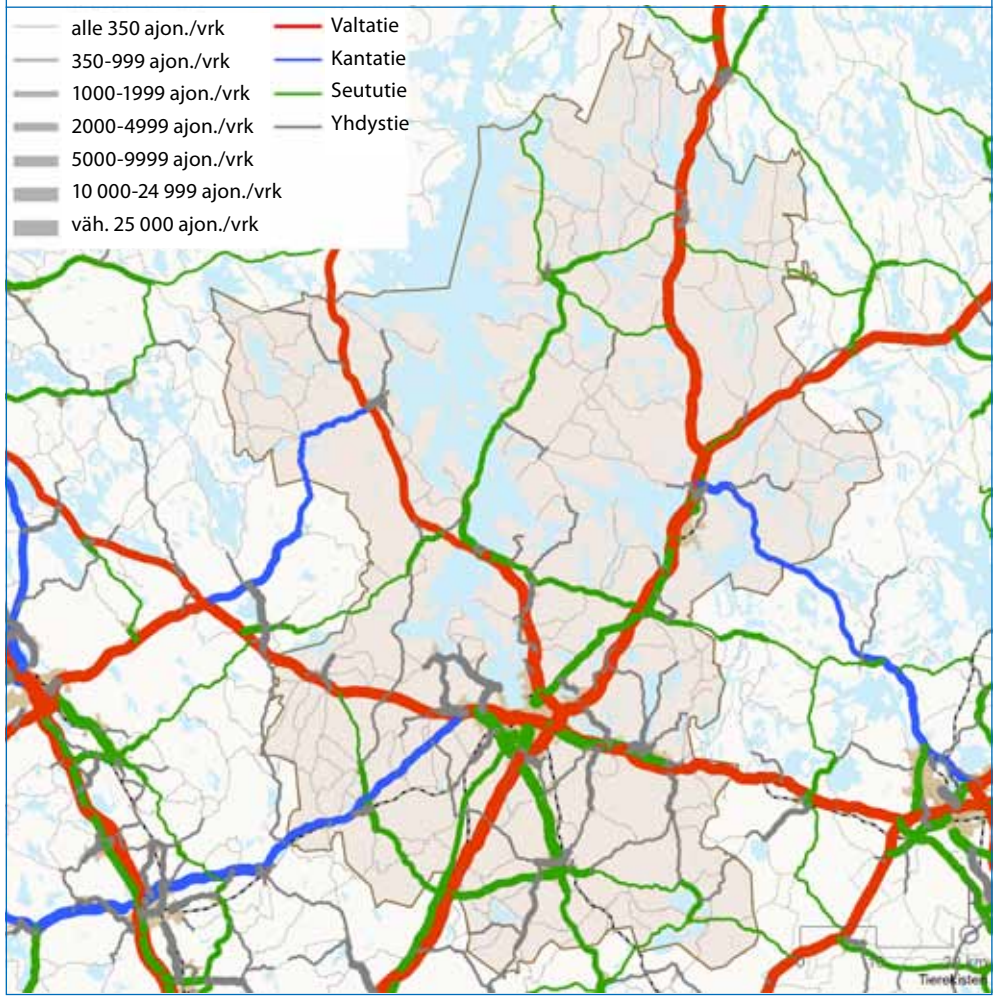


Lahden ja Orimattilan sekä Salpakankaan ja Lahden Renkomäen välillä, ja näillä tieosilla liikenne ajoittain ruuhkautuu. Ilman kehittämistoimenpiteitä liikenteen ruuhkautuminen kasvaa näiden tieosien ohella valtateillä 12 ja 24. Raskasta liikennettä on lisäksi erityisesti kantatiellä 54 Salpakankaalta Järvelän ohitse Riihimäen suuntaan, ja valtateillä raskaan liikenteen osuus keskimääräisestä vuorokausiliikenteestä on useimmiten yli 10 prosenttia. Lahden seudun liikennetutkimuksessa läpikulkevan liikenteen määrä vuonna 2010 valtatiellä 4 oli noin 4 500 ajoneuvoa vuorokaudessa ja valtatiellä 12 noin 800 ajoneuvoa vuorokaudessa. Valtatiellä 24 Lahden seudun läpikulkuliikenteen määrä oli vastaavasti noin 400 ajoneuvoa. Viime vuosina liikennemäärät ovat kasvaneet Lahden kaupunkiseudulla ja erityisesti valtatiellä 4. Monilla tiejaksoilla liikenne on kuitenkin myös vähentynyt.

KUVA 2. PÄIJÄT-HÄMEEN LIIKENNEVERKKO



KUVA 3. MAANTEIDEN KESKIMÄÄRÄINEN VUOROKAUSILIIKENNE (KVL) VUONNA 2011



Valtatiellä 12 liikenne kulkee nykyisin Lahden kaupunkirakenteen läpi aiheuttaen merkittäviä sujuvuus- ja turvallisuusongelmia ja ympäristöhaittoja sekä vaikeuttaen maankäytön kehittämistä. Valtatien nykyinen linjaus estää muun muassa Lahden asemanseudun laaja-alaisen hyödyntämisen osana kaupunkikeskustaa, Hollolan elinkeinoelämän toimimisen pohjavesialueiden ulkopuolella sekä Nastolan Uudenkylän taajaman kehittämisen. Jäsentymätön ja väljästi mitoitettu katuverkko on ongelmana myös useissa muissa kaupunkikeskustoissa ja taajamissa. Tieverkon kunto on viime vuosina huonontunut etenkin seutu- ja yhdysteillä.

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.

Radat johtavat Lahdesta viiteen suuntaan: henkilöliikenteen radat Lahdesta Riihimäelle, Keravalle ja Kouvolaan sekä vähän käytetyt tavaraliikenteen radat Loviisaan ja Heinolaan. Tavaraliikenteessä rautatiekuljetusten merkitys on maakunnasta lähtevässä liikenteessä vähäinen, sillä suurin osa rautateiden tavaraliikenteestä on läpikulkuliikennettä. Näistä merkittävä osa on vaarallisia aineita, kuten raakaöljyä, nesteitä ja kaasuja.

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 kaavaluonnoksen lausuntokierroksen jälkeen jättää pois kaavatyöstä.

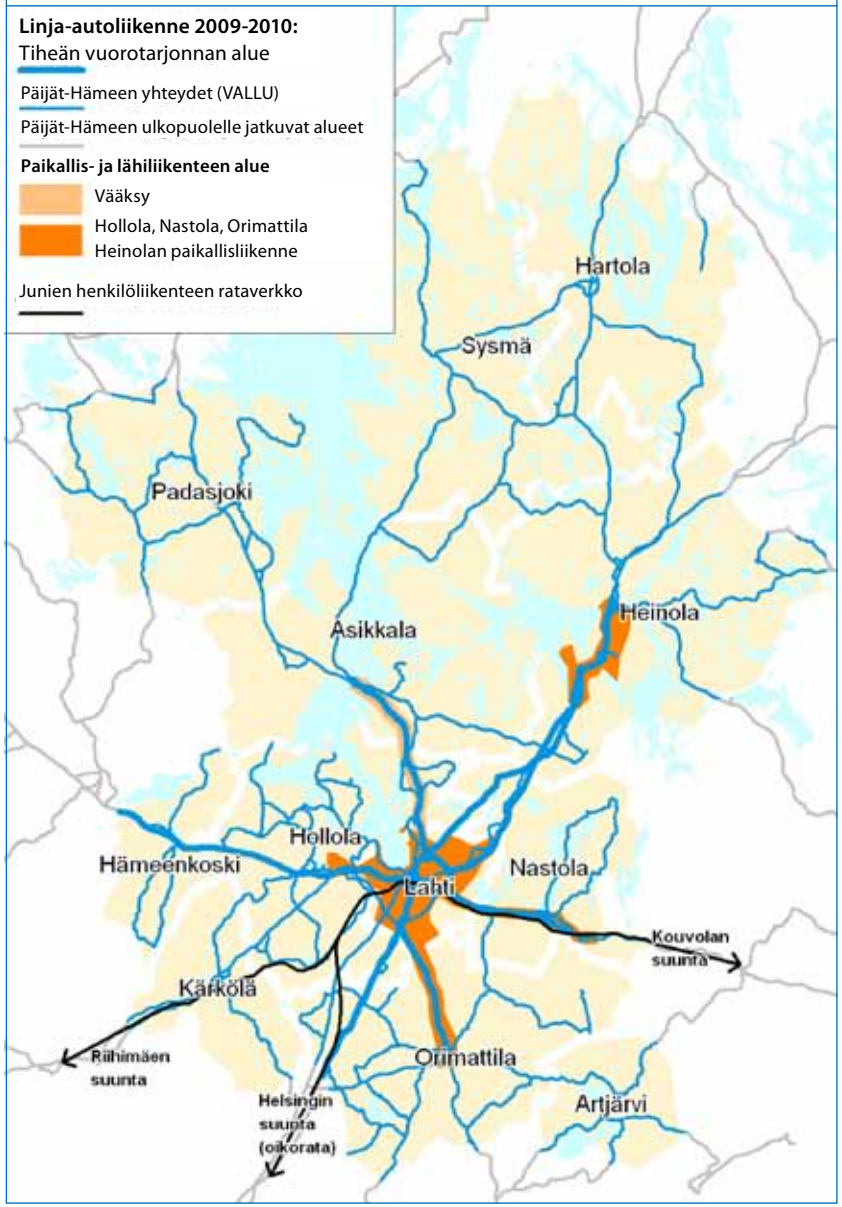
Virkistyksen näkökulmasta vesiliikenne on Päijät-Hämeessä tärkeää, mutta tavaraliikenteessä sen merkitys on nykyisin pieni. Kouvolan kaupunki on selvittänyt Heinolan ja Kouvolan välisen Kimolan kanavan kehittämistä matkailun, vapaa-ajan ja raaka-ainekuljetusten tarpeiden pohjalta, mutta päätöksiä nykyisen nippunosturin korvaamisesta suluilla ei ole tehty. Päijänteellä purjehdittavuuden varmistaminen on matkailun näkökulmasta tärkeää.

Joukkoliikenteen tarjonnassa suuria alueellisia eroja

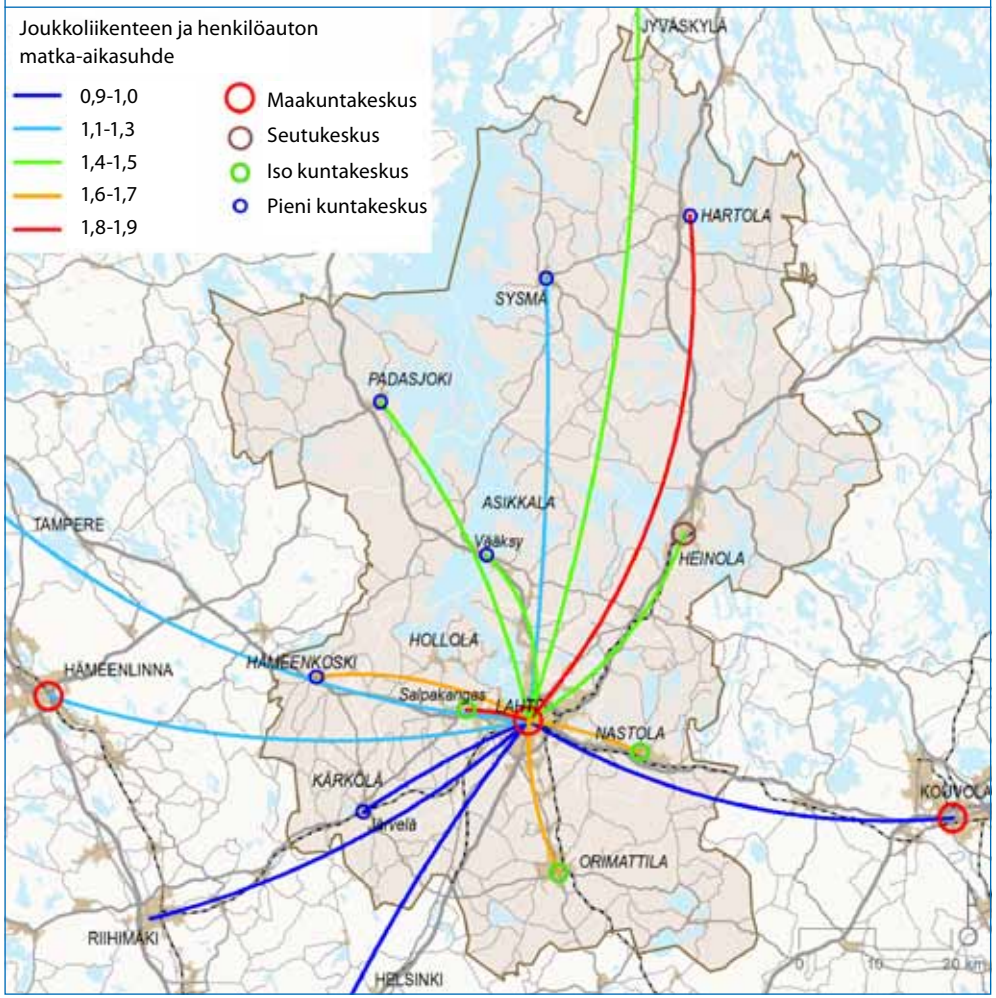
Joukkoliikenteessä Lahden kaupungin alueella sekä Lahdesta Salpakankaalle, Orimattilaan, Nastolaan, Heinolaan ja Vääksyyn on tiheä ja säännöllinen linja-autoliikenteen vuorotarjonta, joka palvelee hyvin arjen matkatarpeita. Muun maakunnan joukkoliikenteen palvelutaso on lähinnä perustasoa ja merkittävä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

Lahdesta Helsingin suuntaan on hyvä tarjonta juna- ja linja-autoliikenteen vuoroja, eikä liikenteessä ole suuria täsmällisyysongelmia ajantasauspysäkkien runsaan määrän ansiosta. Kerava–Lahti-oikoradan valmistuminen vuonna 2006 on lisännyt junamatkoja Lahdesta pääkaupunkiseudun suuntaan ja Riihimäen radan merkitys matkustajaliikenteessä on vähentynyt. Junaan on siirrytty niin linja- kuin henkilöautostakin. Matkustajamäärät ovat oikoradan ohella kasvaneet myös Lahden ja Kouvolan välillä. Joukkoliikenne tarjoaa peruspalvelutason Lahdesta Tampereen, Hämeenlinnan, Porvoon, Kouvolan, Mikkelin ja Jyväskylän suuntiin, mutta muut yhteydet maakunnan ulkopuolelle ovat henkilöauton varassa. Kuten kuvassa 5 on esitetty, matka-ajaltaan joukkoliikenneyhteydet

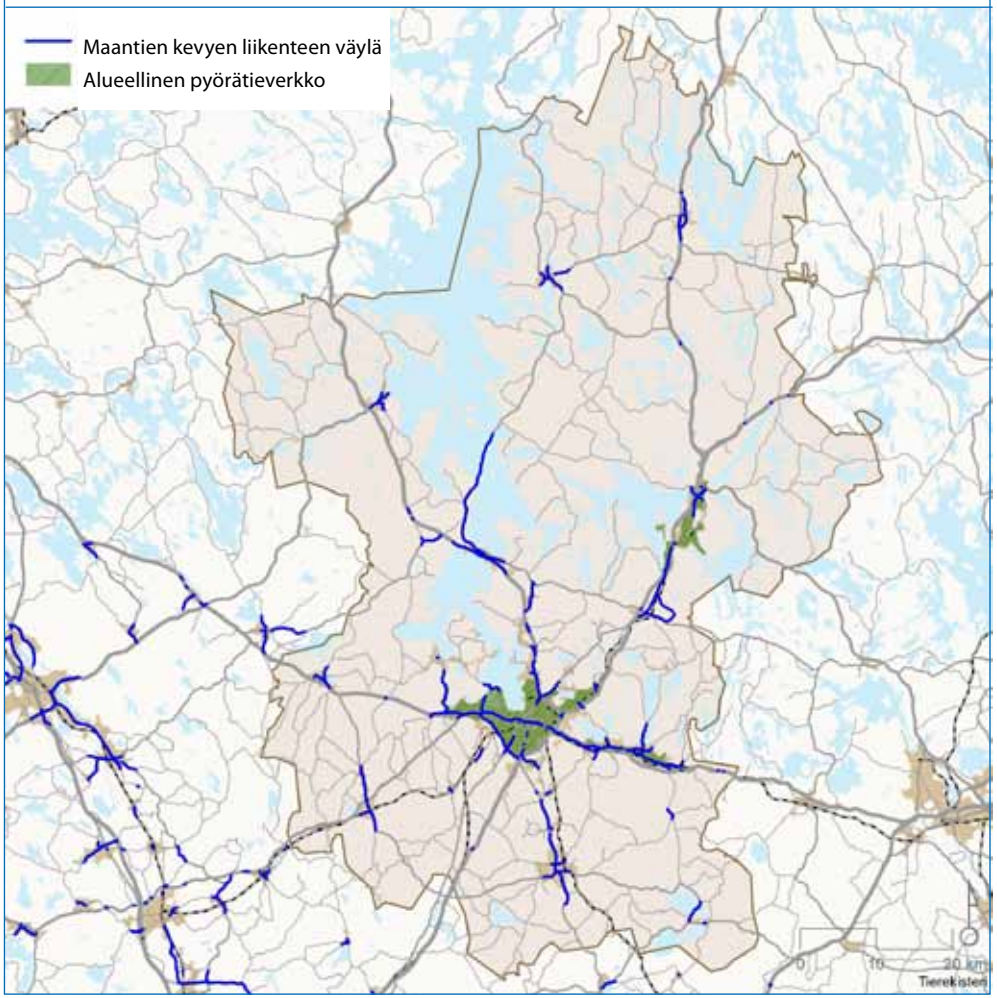
KUVA 4. JOUKKOLIIKENTEEN NYKYTILANNE JA SEUDULLINEN LINJASTO (Lähde: Päijät-Hämeen joukkoliikennesuunnitelma)



KUVA 5. JOUKKOLIIKENTEEN JA HENKILÖAUTON MATKA-AIKASUHDE KESKEISILLÄ YHTEYSVÄLEILLÄ



KUVA 6. KÄVELYN JA PYÖRÄILYN YHTEYDET



Lahdesta Kouvolan, Helsingin ja Riihimäen suuntiin ovat nopeampia kuin vastaava matka autolla. Auto ja joukkoliikenne ovat lähes yhtä nopeat Hämeenlinnaan, Tampereelle ja Sysmään. Matka-aika Hartolaan on puolestaan lähes kaksi kertaa pidempi joukkoliikenteellä kuin henkilöautolla.

Allegro-juna on lyhentänyt matka-aikoja Pietariin ja lisännyt matkustajamääriä. Joukkoliikenne on pääsääntöisesti esteetöntä ja varsinkin internetistä saatavan tiedon määrä on kasvanut. Joukkoliikenteen haasteena on kuitenkin edelleen kulkumuotokohtainen lippujärjestelmä, joka ei mahdollista koko matkaketjun toteuttamista yhdellä lipulla.

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet kohtuullisella tasolla

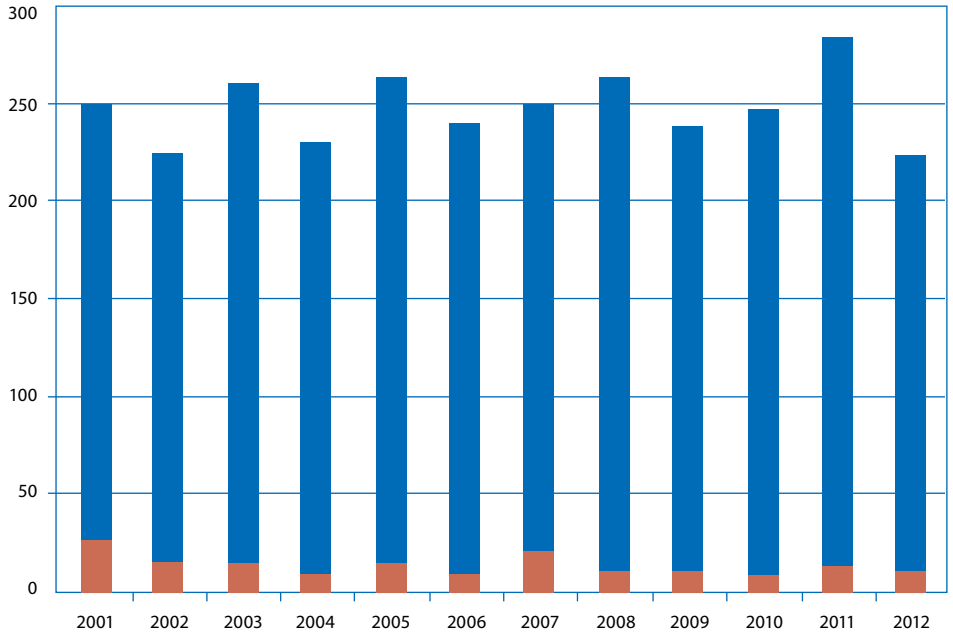
Maakunnan taajamissa on pääosin kattava kevyen liikenteen verkko, vaikka reuna-alueilla ja seudullisissa yhteyksissä onkin puutteita. Taajamien kevyen liikenteen väylien verkko on pääasiassa kaupunkien ja kuntien vastuulla ja sitä täydentävät maanteiden kevyen liikenteen väylät. Lahdessa on kaupungin liikennepoliittisten linjausten mukaisesti viime vuosina kiinnitetty huomiota kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiin, ja yhteyksiä on kehitetty esimerkiksi parantamalla liikenneympäristöä pienin toimenpitein. Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen on tärkeää, koska jalankulku ja pyöräily ovat menettäneet rooliaan autoistumisen, yhdyskuntarakenteen hajautumisen sekä elämäntapamuutosten vuoksi.

Onnettomuudet eivät ole vähentyneet

Liikenneonnettomuuksien määrä on pysynyt vuosina 2001–2012 likimain samalla tasolla. Tavoitteet onnettomuuksien vähenemisestä ovat näin jääneet saavuttamatta, koska ajanjaksolla maakunnassa ei ole tehty merkittäviä liikenneturvallisuutta parantavia infrainvestointeja eivätkä toiminnalliset kehitysaskeleet näy vielä tilastoissa.

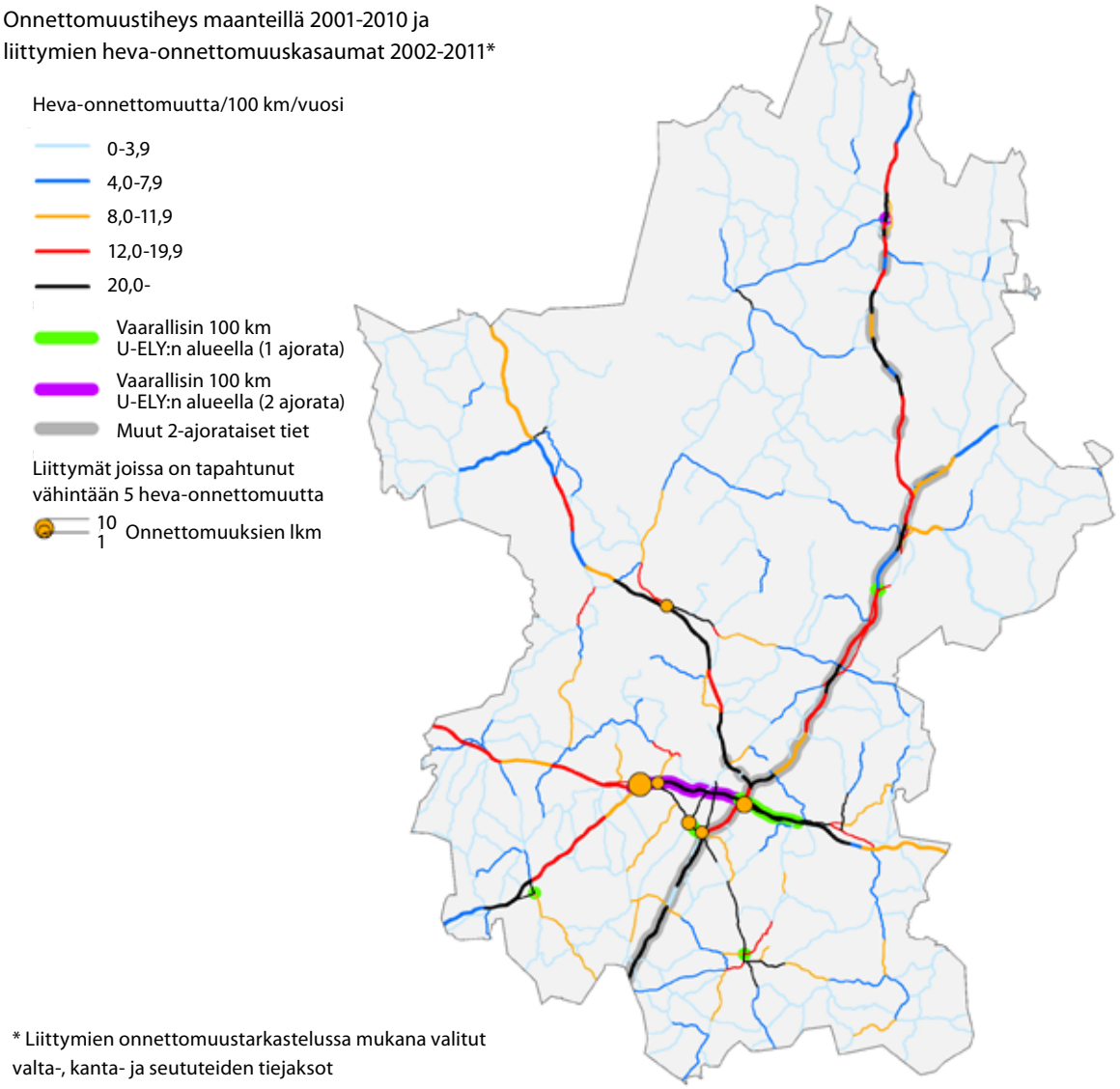
Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut keskimäärin noin 250 vuodessa. Näissä onnettomuuksissa on menehtynyt keskimäärin 16 henkilöä ja loukkaantunut 310 henkilöä vuosittain. Väestön määrään suhteutettuna Päijät-Hämeessä on hieman enemmän henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia ja liikennekuolemia muihin maakuntiin verrattuna. Päijät-Hämeessä noin puolet henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista tapahtuu taajamien ulkopuolella maanteillä ja puolet taajamien sisällä maanteillä, kaduilla ja yksityisteillä. Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet ovat maanteillä useimmiten yksittäisonnettomuuksia. Lisäksi risteämis- ja kohtaamisonnettomuuksissa tapahtuu usein henkilövahinkoja. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat maakunnassa useimmiten kohtaamis- tai yksittäisonnettomuuksia. Kohtaamisonnettomuuksia tapahtuu erityisesti valtatiellä 12. Maanteiden onnettomuusriskiä voidaan mitata suhteuttamalla henkilövahinko-onnettomuuksien määrä tiekilometreihin (ns. onnettomuustiheys, onnettomuutta/100 km/vuosi). Onnettomuustiheydellä mitattuna Päijät-Hämeen alueen turvattomimmat maantiet sekä henkilövahinko-onnettomuuksilla mitattuna vaarallisimmat liittymät on esitetty kuvassa 8.

KUVA 7. HENKILÖVAHINKOON JOHTANEET LIIKENNEONNETTOMUUDET PÄIJÄT-HÄMEESSÄ VUOSINA 2001-2012



Lähde: Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma, Liikenneturva ja Tilastokeskus

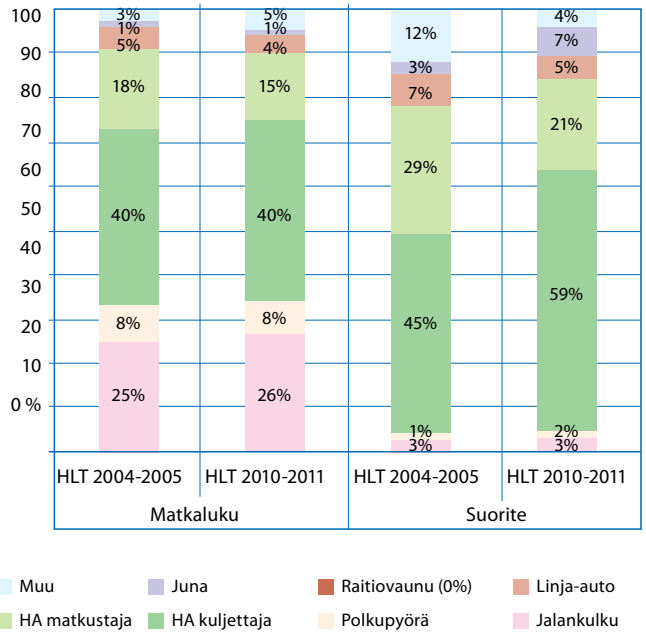
KUVA 8. UUDENMAAN ELY-KESKUKSEN VALTA- JA KANTATEIDEN HENKILÖVAHINKO-ONNETTOMUUSTIHEYS VUOSINA 2001–2010 SEKÄ HENKILÖVAHINKO-ONNETTOMUUKSILLA MITATTUNA VAARALLISIMMAT TASOLIITTYMÄT (Lähde: Uudenmaan Ely-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma)



Henkilöauto edelleen merkittävin kulkutapa

Valtakunnallisissa henkilöliikennetutkimuksissa vuosilta 2004–2005 sekä 2010–2011 on selvitetty suomalaisten tekemiä matkoja. Päijäthämäläisten vuorokaudessa tekemien matkojen määrä on pysynyt tutkimusvuosien välillä ennallaan 2,9 matkassa henkilöä kohden, ja vuorokauden keskimääräinen matkasuorite on lyhentynyt noin kahdella kilometrillä 41 kilometriin. Henkilöautolla tehtävien matkojen määrä on pysynyt likimain ennallaan, mutta automatkojen suoritteen osuus on kasvanut 74 prosentista 80 prosenttiin. Joukkoliikenteen osalta linja-automatkojen suorite on hieman vähentynyt ja junamatkojen suorite puolestaan lisääntynyt. Kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu osuus matkoista ja suoritteesta on kasvanut yhdellä prosenttiyksiköllä.

KUVA 9. PÄIJÄT-HÄMEEN KULKUTAPAJAKAUMA JA VUOROKAUDEN MATKASUORITE HENKILÖLIIKENNETUTKIMUKSISSA



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. Myös pendelöinti pääkaupunkiseudulle on jatkanut kasvuaan. Päijät-Häme on yhä tiiviimmin osa Helsingin metropolialuetta.

Toisaalta 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. Haja-asutusalueelta muuttaa erityisesti nuori väestö. Haasteena on muuttaa taajamarakenteen hajautumista suosinut kehitys taajamarakennetta eheyttäväksi. Todennäköisesti vuoteen 2040 mennessä kaupunkirakenteissa tapahtuu selvää tiivistymistä.

Väestön keski-ikä nousee

Suomessa väestö ikääntyy nopeammin kuin missään muussa EU-jäsenvaltiossa 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. Ikääntymisen trendissä on suuria alueellisia eroja kasvukeskusten ja taantuvien alueiden välillä. Väestörakenteen painottuminen vanhimpiin ikäluokkiin tuo haasteita joukkoliikennepalvelujen järjestämiseen.

Teknologialla liikenneverkkojen tehokkaampaan käyttöön

Teknologia on muutosvoima, jonka kehitys on nopeaa ja vaikeasti ennustettavissa. Sen kehitys on joka tapauksessa vähintään yhtä nopeaa jatkossa kuin tähänkin asti. Teknologian kehittyminen luo edellytyksiä liikenneturvallisuuden parantumiselle, liikenteen päästöjen vähentymiselle sekä liikkumisen ja kuljetusten laadun parantumiselle. Erilaisiin palveluihin liittyvien informaatiojärjestelmien kehittyminen luo uusia mahdollisuuksia palvelutason nostamiselle. Toisaalta liikennejärjestelmän tekniikka monimutkaistuu ja haavoittuvuus lisääntyy. Teknologian kehitys tukee liikennepolitiikan painopisteen siirtoa liikenneväylien rakentamisesta liikenneverkkojen tehokkaaseen operointiin.

Ilmastonmuutos edelleen haasteena

Suomi on sitoutunut EU:n tavoitteeseen leikata maailman kasvihuonekaasupäästöjä siten, että lämpeneminen pysyy enintään kahdessa asteessa. Liikennesektori on merkittävä kasvihuonekaasujen tuottaja ja sen on omalta osaltaan vastattava kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti. 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.

Elämäntavat yksilöllistyvät

Elämäntapojen erilaistuminen, yksilöllisyyden korostuminen ja varallisuuden kasvu ovat toistaiseksi johtaneet erityisesti henkilöautoilun lisääntymiseen. Vapaa-aikaan käytetään enemmän rahaa ja matkustaminen lisääntyy. Toisaalta ihmiset ovat entistä ympäristötietoisempia ja arvostavat turvallisuutta kaikissa valinnoissaan yhä enemmän. Yksin asuvien määrä kasvaa, mikä puolestaan lisää pienten asuntojen 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

KUVA 10. PÄIJÄT-HÄMEEN SIJAINTI ETELÄISESSÄ SUOMESSA

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 ja maakuntakaavan mitoitusväen luonnos (toukokuu 2013) vuodelle 2035 sekä Lahden seudun kuntien omat väestöennusteet vuodelle 2035

VÄESTÖ	1985	2010	2035 (maakuntakaava)	2035 (kunnat)
Päijät-Häme	**195 041**	**201 772**	**233 300**	
Asikkala	8 564	8 552	8 700	8 700
Hartola	4 349	3 355	3 200	
Heinola	21 776	20 258	19 500	22 890
Hollola	18 442	21 962	25 000	25 000
Hämeenkoski	2 270	2 144	2 200	
Kärkölä	5 164	4 882	4 800	
Lahti	94 447	101 588	121 800	125 740
Nastola	14 472	14 994	17 400	17 470
Orimattila	15 246	16 309	23 700	23 700
Padasjoki	4 509	3 423	2 900	
Sysmä	5 802	4 305	4 100	

Lahti on maakunnan keskus. Siellä asuu noin puolet maakunnan hieman yli 200 000 asukkaasta ja yli puolet maakunnan 78 000 työpaikasta sijaitsee Lahdessa. Lahti on myös monipuolinen palvelukeskus, jonne Päijät-Hämeen suurimmat kaupalliset palvelut ovat keskit-

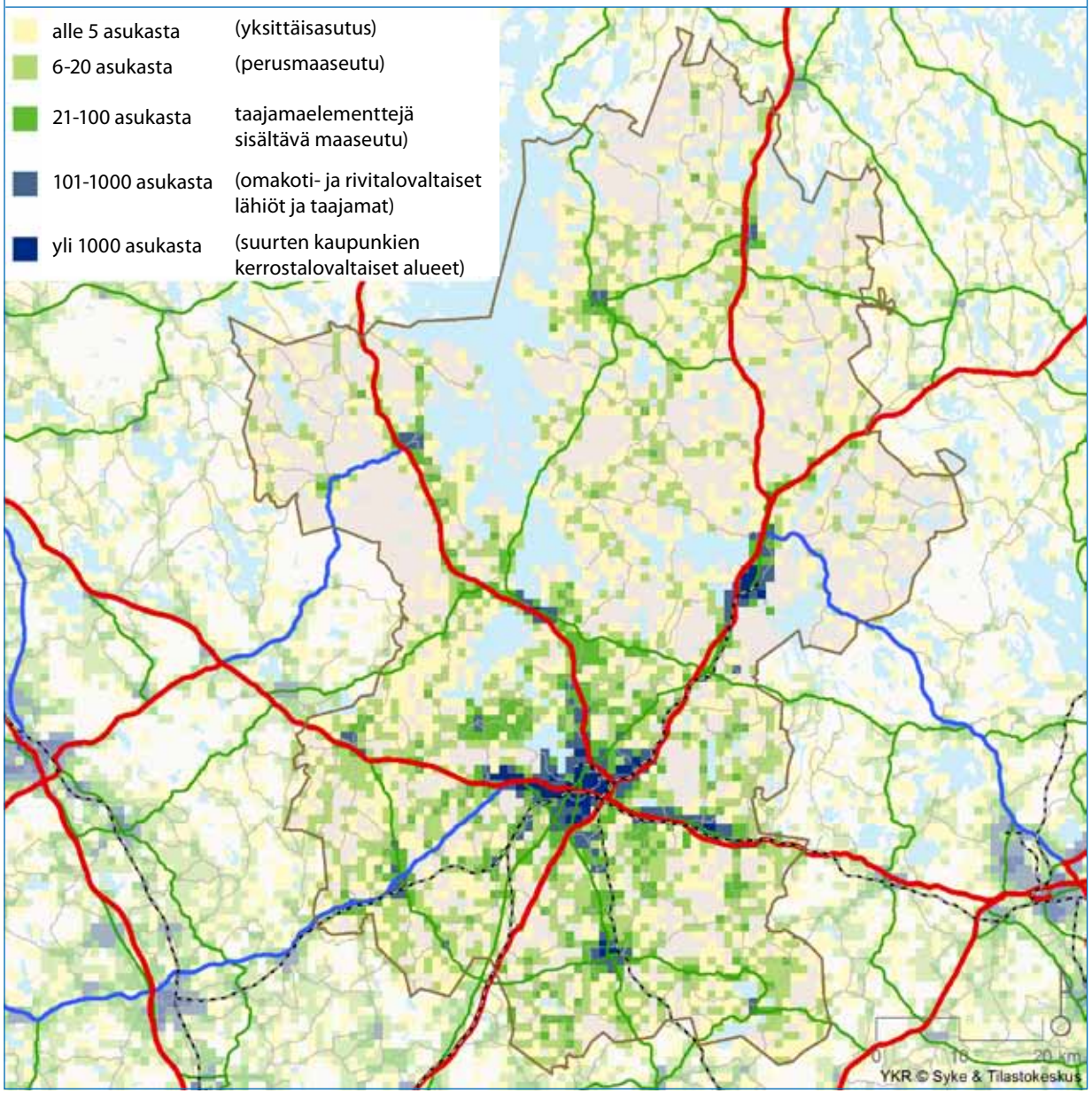
tyneet. Kaupunkiseudun kunnat Lahti, Hollola, Nastola ja Orimattila ovat kasvattaneet väestöään vuodesta 1985. Asikkalan väestömäärä on pysynyt lähes ennallaan muiden kuntien väestömäärän vähentyessä vastaavana aikana. Maakunnan väestönkasvu sijoittuu pääasiassa taajamien laajenemisalueille ja muuttoliike 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, Nastolassa ja Hollolassa. Harvemmin asutuissa maaseutukunnissa Hartolassa, Sysmässä, Padasjoella ja Hämeenkoskella 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.

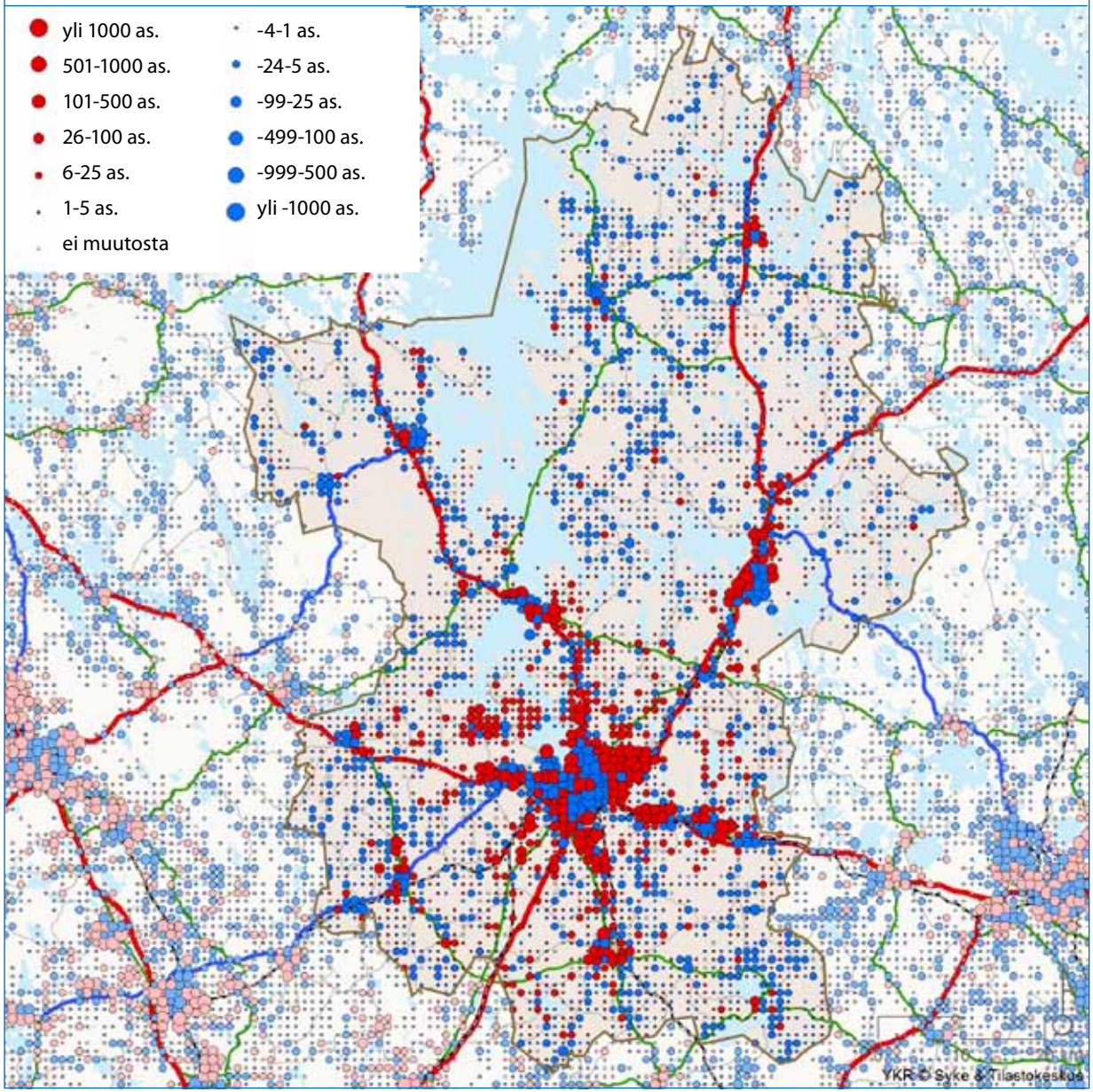
Päijät-Hämeen vuonna 2009 hyväksytyssä maakuntasuunnitelmassa Päijät-Häme 2035 (kuva 20 s. 37) korostetaan, että aluerakenteen ytimessä ovat hyvän palvelutason omaavat kaupunkikylät ja kirkonkylät sekä vireät maaseutukylät. Maakunnan sisäiset yhteydet perustuvat parantuvaan liikenneverkkoon, liikennejärjestelmän kehittymiseen ja tietoliikenneyhteyksiin. Alueen ulkopuolelle suuntautuvien kehityskäytävien taustalla ovat sekä fyysiset että toiminnalliset yhteydet.

Päijät-Hämeen kokonaismaakuntakaavan uudistus on vireillä. Maakuntakaavalla toteutetaan maakuntasuunnitelman määrittelemiä Päijät-Hämeen kehittämisperiaatteita. Maakuntakaavalla pyritään mm. parantamaan Päijät-Hämeen kansainvälistä ja kansallista kilpailukykyä, vahvistamaan aluerakennetta (keskukset ja niitä yhdistävät verkostot) sekä luomaan alueidenkäytöllisiä edellytyksiä kestävälle kehitykselle. Päijät-Hämeen maakuntavaltuusto on päättänyt maakuntakaavoituksen tavoitteista, ja mm. vuoden 2035 mitoitusväestöksi on päätetty 232 000 asukasta (taulukko 2).

KUVA 11. VÄESTÖNTIHEYS 1 KM² RUUDUISSA VUONNA 2010



KUVA 12. VÄESTÖMUUTOS VUOSINA 1985–2010

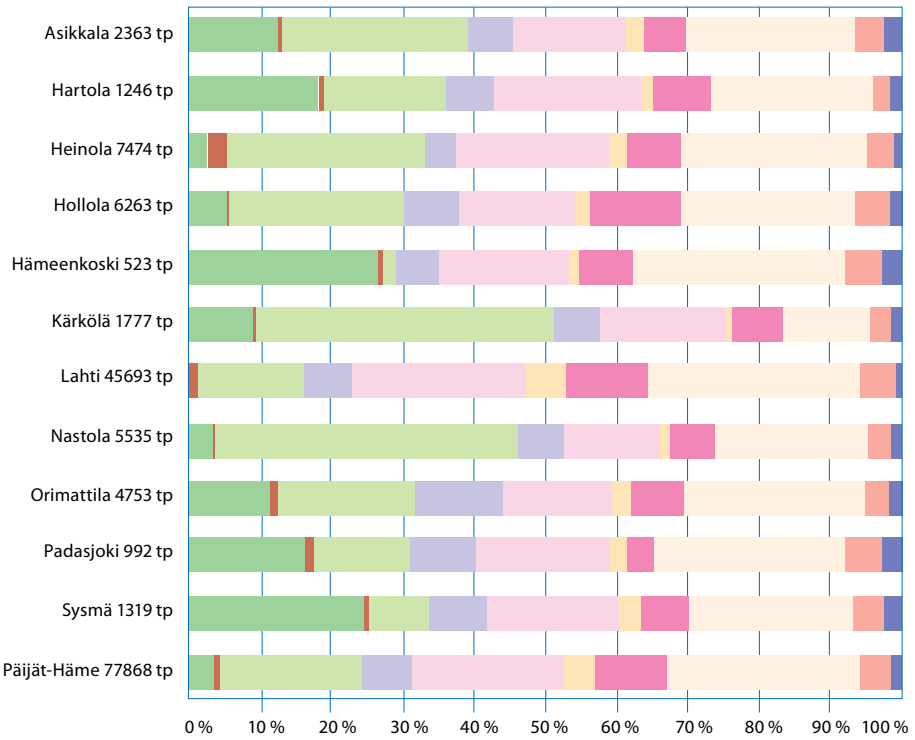


2.3 Elinkeinorakenne ja työssäkäynti

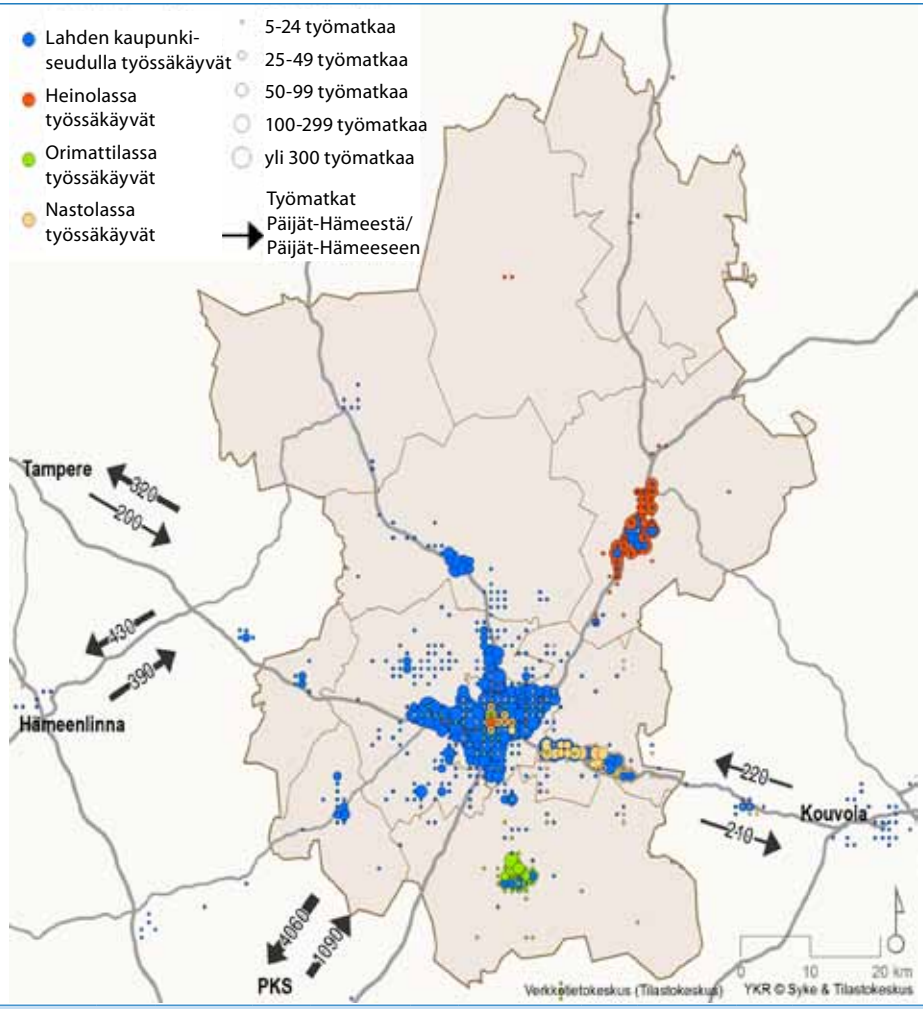
Päijät-Hämeen työpaikkojen määrä on vähentynyt viime vuosina muutamalla tuhannella ja työpaikat ovat yhä voimakkaammin keskittyneet kuntien keskustaajamiin. Maakunnan elinkeinorakenne on monipuolinen ja vahvoja aloja ovat nykyisin elintarviketeollisuus, puuteollisuus, mekatroniikka, matkailu ja terveysliikunta. Nykyisin Vierumäki, Pajulahti ja Messilä ovat liikunnallisia matkailukohteita, joihin liittyy suurta kasvupotentiaalia. Vaikka teollisuustyöpaikkojen merkitys on maakunnassa vähentynyt, on teollisuuden rooli Kärkölän ja Nastolan työpaikkarakenteessa suuri ja haasteena 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.

Lahti on maakunnan työssäkäynnin keskus ja lisäksi työmatkaliikennettä on Lahdesta Hollolaan, Nastolaan, Orimattilaan sekä Heinolaan. Työssäkäynti Lahdessa on lisääntynyt ja työmatkat ovat pidentyneet. Myös pendelöinti maakunnasta pääkaupunkiseudulle on lisääntynyt ja nykyisin yli 4 000 päijäthämäläistä käy työssä pääkaupunkiseudulla.

KUVA 13. PÄIJÄT-HÄMEEN ELINKEINORAKENNE VUONNA 2009



KUVA 14. TAAJAMISSA TYÖSSÄKÄYVIEN ASUINPAIKAT VUONNA 2009



Kuntien välinen työssäkäynti

Lahdesta		Hollolasta		Heinolasta		Orimattilasta		Nastolasta		Asikkalasta	
Hollolaan	1960	Lahteen	4480	Lahteen	910	Lahteen	1610	Lahteen	2150	Lahteen	1000
Helsinkiin	1570	Helsinkiin	240	Helsinkiin	100	Helsinkiin	280	Hollolaan	160	Hollolaan	110
Nastolaan	1250	Nastolaan	210	Nastolaan	80	Nastolaan	200	Heinolaan	130	Heinolaan	80
Orimattilaan	560	Kärkölään	150	Hartolaan	60	Hollolaan	140	Helsinkiin	120	Helsinkiin	60
Vantaalle	520					Vantaalle	140				

3 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISEN TAVOITTEET

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän kehittämisen keskeisiä tavoitteita ovat ympäristöä säästävien liikkumistottumusten tukeminen ja sujuvien kuljetusten ympärivuotinen turvaaminen. Tavoitteita on tarkennettu eri aluetyypeille sopiviksi. Yhteiskunnan reunaehdot liittyvät liikenneturvallisuuden selkeän parantamisen lisäksi ympäristöön, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, tasapuolisuuteen ja taloudellisuuteen. Keskeisillä yhteysväleillä tavoitellaan joko hyvää tai erittäin hyvää palvelutasoa. Tällä hetkellä suurimmat palvelutasopuutteet ovat henkilö- ja tavaraliikenteen itä-länsisuuntaisissa yhteyksissä sekä joukkoliikenteessä isoista kuntakeskuksista Lahteen.

Taulukko 3. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoiterakenne

1. IHMISTEN LIIKKUMISEN JA ELINKEINOELÄMÄN YLEISTAVOITTEET
Henkilöliikenne Tuetaan ympäristöä säästäviä liikkumistottumuksia – jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä – ja hillitään autoliikenteen kasvua.
Kuljetukset Turvataan kuljetusten sujuminen kustannustehokkaasti ja täsmällisesti ympäri vuoden sekä vahvistetaan maakunnan hyvän logistisen sijainnin elinkeinoelämälle tuomaa kilpailuetua.
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 (melu, tärinä ja pohjavesien pilaantuminen)
Alue- ja yhdyskuntarakenne Tuetaan yhdyskuntien eheytymistä ja vähennetään liikkumistarvetta
Tasapuolisuus Edistetään eri väestöryhmien tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia
Taloudellisuus Parannetaan väylänpidon ja liikennepalvelujen taloudellisuutta ja tehokkuutta – uutta kapasiteettia rakennetaan harkiten
3. PALVELUTASOTAVOITTEET
Liikennemuotokohtaiset palvelutasotavoitteet suurimmissa taajamissa sekä keskeisillä yhteysväleillä.

3.1 Yleistavoitteet ja aluetyyppikohtaiset tarkennukset

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän kehittämistä ohjataan maakuntavaltuuston työn alkuvaiheessa hyväksymillä tavoitteilla, jotka on valittu keskeisten strategisten suunnitelmien ja muiden lähtökohtien sekä nykytilanteen analyysin pohjalta. Liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat tavoitteet on asetettu maakuntakaavan ohjevuoteen 2035 ja ne on määritelty erikseen henkilöliikenteelle, kuljetuksille sekä yhteiskunnan tarpeille (taulukot 4–6). Tavoitteita on tarkennettu eri aluetyypeille sopiviksi. Lisäksi eri liikennemuodoille on muodostettu palvelutasotavoitteet suurimpiin taajamiin ja keskeisille yhteysväleille (luku 3.2). Tavoitteita toteutetaan neljän strategisen painopisteen kautta (luku 4.1) ja niihin pohjautuvan toimenpideohjelman avulla (luku 5).

Yleistavoitteena pyritään henkilöliikenteessä tukemaan ympäristöä säästäviä liikkumistottumuksia ja hillitsemään autoliikenteen kasvua. Kuljetusten yleistavoitteena pyritään turvaamaan kuljetusten sujuminen ympäri vuoden sekä vahvistamaan maakunnan hyvän logistisen sijainnin tuomaa kilpailuetua. Koska maakunnan eri alueilla on erilaisia tarpeita ja erilaisia mahdollisuuksia toteuttaa asetetut tavoitteet, on tavoitteita tarkennettu aluetyyppikohtaisesti. Luokittelun taustalla on maakuntakaavoituksessa käytettävä alueluokittelu. Aluetyyppikohtaisia tarkennuksia on esitetty kuntakeskuksille, kylille ja haja-asutusalueelle sekä läpikulkuliikenteen väylille. 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)
- **Suuret kuntakeskukset:** Nastola ja Orimattila
- **Pienet kuntakeskukset:** Hartola, Hämeenkoski, Järvelä/Kärkölä, Padasjoki, Sysmä ja Vääksy/Asikkala
- Kylät ja haja-asutusalueet
- **Läpikulkuliikenne:** valtatiet 4, 5, 12 ja 24 sekä radat Helsinki–Lahti, Riihimäki–Lahti ja Lahti–Kouvola

Taulukko 4. Henkilöliikenteen yleistavoite ja aluetyyppikohtaiset tarkennukset

YLEISTAVOITE
Tuetaan ympäristöä säästäviä liikkumistottumuksia – jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä – ja hillitään autoliikenteen kasvua
ALUETYYPPIKOHTAISET TARKENNUKSET
Kaupunkimaiset keskukset Lyhyitä matkoja tehdään yhä enemmän kävellen ja pyöräillen – jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat Joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa autoon paranee joukkoliikenteen pääreiteillä Joukkoliikenteellä on kaukoliikenteessä kilpailutaso Helsinkiin ja peruspalvelutaso suurimpiin kaupunkeihin
Suuret kuntakeskukset Lyhyitä matkoja tehdään yhä enemmän kävellen ja pyöräillen – jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat Joukkoliikenteen matkustajamäärät kasvavat ja päivittäiset matkat on mahdollista tehdä Lahteen joukkoliikenteellä
Pienet kuntakeskukset Lyhyitä matkoja tehdään yhä enemmän kävellen ja pyöräillen – jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat Päivittäiset matkat sujuvat henkilöautolla hyvin Lahteen ja ne on mahdollista tehdä myös joukkoliikenteellä
Kylät ja haja-asutus Henkilöautoliikenteen olosuhteet turvataan eri vuodenaikoina Joukkoliikenteellä on mahdollisuus päästä Lahteen ja muihin kuntakeskuksiin
Läpikulkuliikenteen väylät Eri liikennemuodot tarjoavat yhdessä mahdollisuuden sujuviin matkaketjuihin Joukkoliikenteen käyttöä lisätään Lahden ja Helsingin välisillä matkoilla

Taulukko 5. Kuljetusten yleistavoitteet ja aluetyyppikohtaiset tarkennukset

YLEISTAVOITE
Turvataan kuljetusten sujuminen kustannustehokkaasti ja täsmällisesti ympäri vuoden sekä vahvistetaan maakunnan hyvän logistisen sijainnin tuomaa kilpailuetua elinkeinoelämälle
ALUETYYPPIKOHTAISET TARKENNUKSET
Kaupunkimaiset keskukset Luodaan edellytyksiä logistiikka-alueille ja -toiminnoille ja tarjotaan kilpailukykyisiä sijoittumispaikkoja pääteiden ja -ratojen läheisyydestä Liikennejärjestelmä vahvistaa erityisesti maakunnan elinkeinostrategiassa määritettyjen avainalojen kehittymisedellytyksiä Keskusta-alueiden jakeluliikenne on toimivaa, turvallista ja ympäristöön sovitettua
Suuret kuntakeskukset Liikennejärjestelmä vahvistaa erityisesti maakunnan elinkeinostrategiassa määritettyjen avainalojen kehittymisedellytyksiä
Pienet kuntakeskukset Liikennejärjestelmä vahvistaa erityisesti maakunnan elinkeinostrategiassa määritettyjen avainalojen kehittymisedellytyksiä
Kylät ja haja-asutusalue Tieverkon liikennöitävyyden varmistaminen
Läpikulkuliikenteen väylät Pääteiden toimivuuden ja turvallisuuden varmistaminen Rautatiekuljetusten edellytysten parantaminen

Taulukko 6. Yhteiskunnan tarpeisiin liittyvät tavoitteet ja aluetyyppikohtaiset tarkennukset

YLEISTAVOITE	ALUETYYPPIKOHTAISET TARKENNUKSET
Turvallisuus Parannetaan liikenneturvallisuutta siten, että liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vähenee jatkuvasti **Ympäristö** Vähennetään liikenteen aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä ja muita liikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia (melu, tärinä ja pohjavesien pilaantuminen) **Alue- ja yhdyskuntarakenne** Tuetaan yhdyskuntien eheytymistä ja vähennetään liikkumistarvetta **Tasapuolisuus** Kehitetään eri väestöryhmien tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia **Taloudellisuus** Parannetaan väylänpidon ja liikennepalvelujen taloudellisuutta ja tehokkuutta – uutta kapasiteettia rakennetaan harkiten	**Kaupunkimaiset keskukset** Kaupunkikeskustojen viihtyisyyttä ja vetovoimaisuutta parannetaan, kävelypainotteista aluetta laajennetaan Sovitetaan ajoneuvoliikenteen nopeustaso taajamaympäristöön Yhdyskuntarakennetta tiivistetään **Suuret kuntakeskukset** Lyhyitä matkoja tehdään yhä enemmän kävellen ja pyöräillen – jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat Uudisrakentamista ohjataan kävely- ja pyöräilyetäisyyksille kuntakeskustoista joukkoliikenneyhteyksien varteen sekä tuetaan lähipalvelujen säilymistä **Pienet kuntakeskukset** Lyhyitä matkoja tehdään yhä enemmän kävellen ja pyöräillen – jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat Uudisrakentamista ohjataan kävely- ja pyöräilyetäisyyksille kuntakeskustoista ja tuetaan lähipalvelujen säilymistä **Kylät ja haja-asutus** Autoliikenneyhteydet ovat turvallisia Liikennejärjestelmä tukee kylien elinvoimaisuutta **Läpikulkuliikenteen väylät** Pääteillä vähennetään vakavia onnettomuuksia Päijät-Häme on saavutettavissa kohtuullisessa ajassa ja kustannuksin

3.2 Palvelutasotavoitteet

Liikennepolitiikkaa kehitetään nyt vahvasti palvelutasoajattelun suuntaan määrittelemällä matkojen ja kuljetusten erilaisten palvelutasotekijöiden tavoitetaso. Lisäksi määrittelyssä otetaan huomioon yhteiskunnallisia vaikutuksia. Liikenneviraston selvityksen (2011) mukaan matkojen keskeiset palvelutasotekijät ovat matka-aika ja sen ennakoitavuus, hallittavuus, turvallisuus, helppous ja käytettävyys sekä mukavuus. Vastaavasti kuljetusten keskeiset palvelutasotekijät ovat kustannustehokkuus, täsmällisyys, turvallisuus, vaurioitumattomuus ja kuljetusvarmuus. Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tehty palvelutasotarkastelut keskeisillä yhteysväleillä ja suurimmissa taajamissa. Tarkasteluissa on keskitytty muutamaan merkittävään palvelutasotekijään, joista on käytettävissä mitattavaa tietoa.

Maakuntatasolla palvelutasotarkastelun kohteina ovat maakunnan aluerakenteen suurimmat keskukset (maakuntakeskus ja kuntakeskukset) ja niitä yhdistävät väylät sekä yhteydet naapurimaakuntien keskuksiin sekä mahdolliset muut liikenteellisesti merkittävät väylät.

3.2.1 Keskeisten yhteysvälien palvelutasot

Yhteysvälien palvelutasotarkastelut on tehty Päijät-Hämeen maakuntakeskuksen ja kuntakeskusten välille sekä väylille maakuntakunta- (Lahti) ja seutukeskuksesta (Heinola) naapurimaakuntakeskuksiin. Näiden lisäksi on tutkittu muita merkittäviä työmatkaliikenteen väyliä, mikä on nostanut Orimattila–pääkaupunkiseutu yhteyden tässä yhteydessä tarkasteltavien välien joukkoon.

Kuntakeskuksista Lahteen suuntautuvassa henkilöliikenteessä työmatkat ovat suurin matkaryhmä, mutta lähes yhtä merkittäviä ovat ostos- ja asiointimatkat sekä vapaa-ajan matkat. Henkilöauton rooli on hyvin keskeinen. Keskeisiä palvelutasotekijöitä ovat muun muassa joukkoliikenteen matka-aika, vuorotarjonta ja informaation saatavuus sekä automatkojen matka-ajan ennakoitavuus.

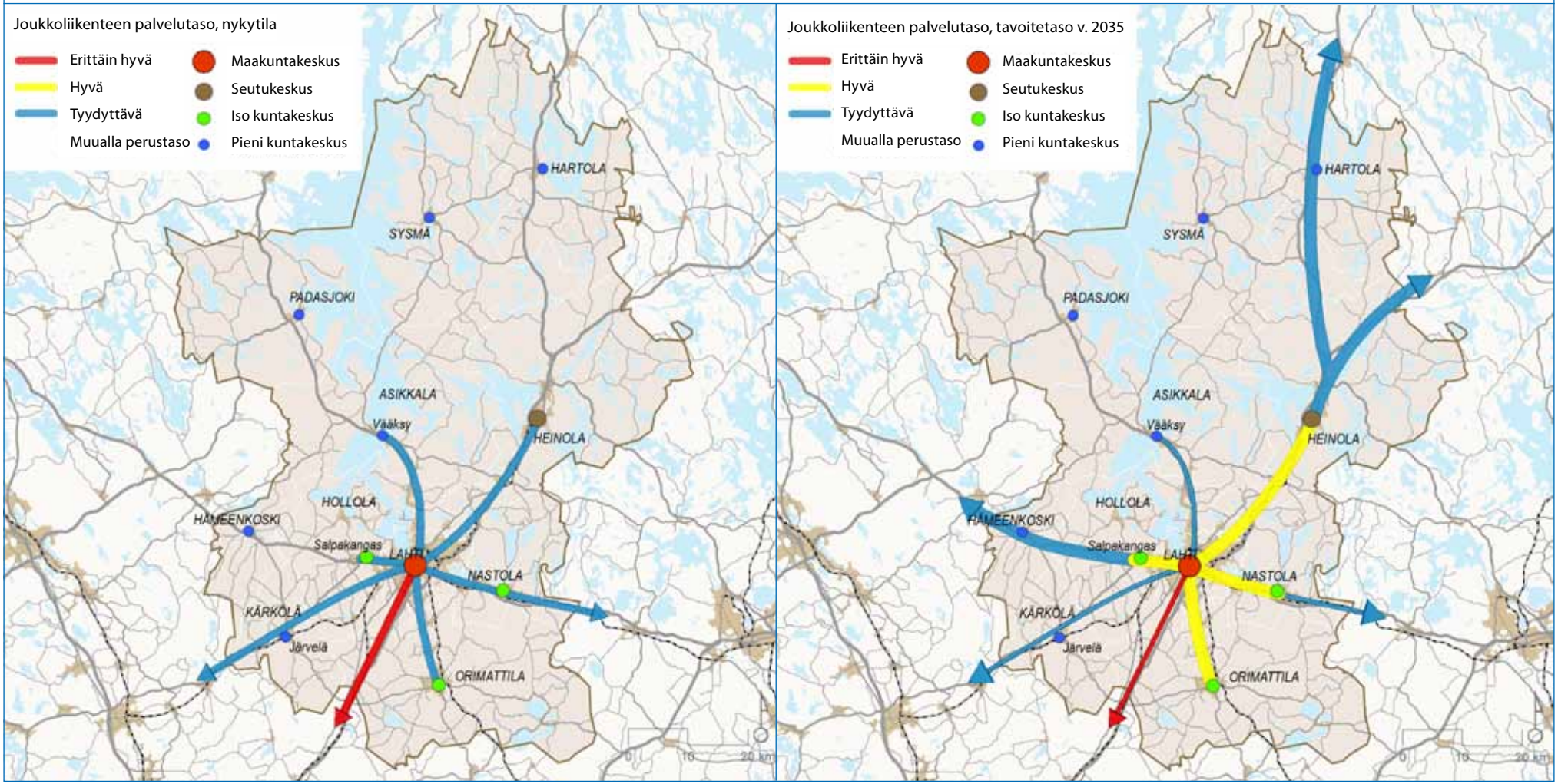
Tavaraliikenteessä massatuotteet ovat irtotavaroita hieman merkittävämpi kuljetusten tuoteryhmä keskeisillä yhteysväleillä. Täsmällisyys ja kustannustehokkuus ovat näiden tuoteryhmien kuljetuksissa keskeisiä palvelutasotekijöitä.

Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelutasot on jaettu kulkumuodoittain neljään eri luokkaan perustasosta erittäin hyvään (taulukot 7–8). Perustasossa lähtökohtana on välttämättömät matkustus- ja kuljetustarpeet, joiden onnistuminen halutaan turvata kaikilla yhteysväleillä. Nykytilanne ja tavoitetaso on kuvattu eri kulkumuodoilla keskeisille yhteysväleille (kuvat 15–17). Tavoitetaso on määritetty yhteysvälin aluerakenteellisen ja liikenteellisen merkityksen perusteella. Vaikka tavaraliikenteen palvelutasotavoitteet on esitetty erikseen maanteille ja radoille, tavoitteena on, että eri yhteysväleille asetettu kuljetusten tavoitetaso toteutuu ainakin jollakin kulkumuodolla. Tarkastelu koskee pidempien yhteysvälien keskimääräistä tilannetta, eikä lyhyiden jaksojen ongelmia ole erikseen tuotu esille. Vuoden 2035 tavoitetilanteen kuvissa (kuvat 15–17) vahvennetut viivat kuvaavat nykytilaa korkeampaa palvelutasoa.

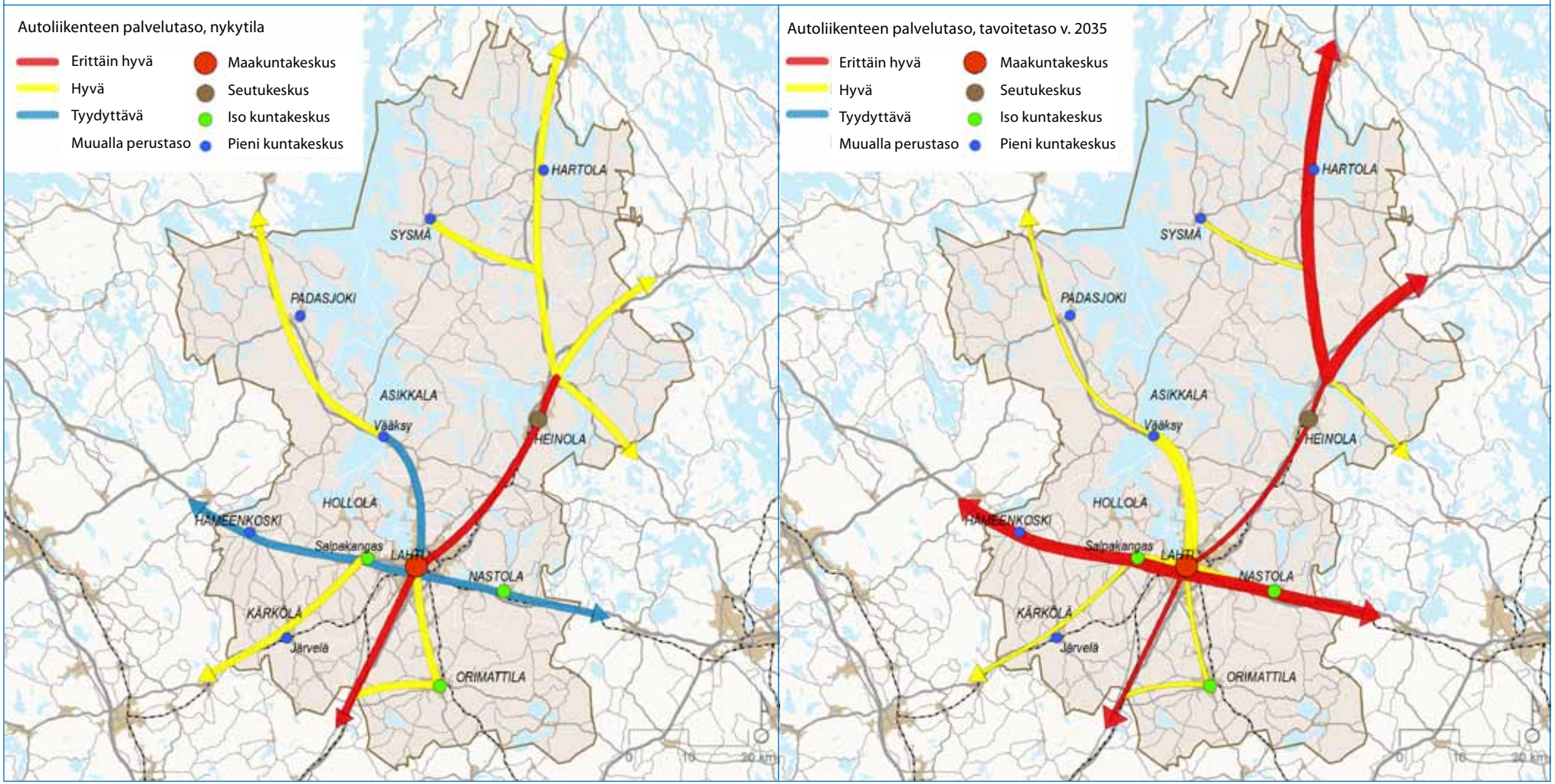
Taulukko 7. Henkilöliikenteen palvelutasotavoitteet yhteysväleillä

	JOUKKOLIIKENNE	AUTO
Erittäin hyvä	***Lahti–Helsinki*** Työ-, opiskelu- ja vapaa-ajan matkat keskusten välillä on mahdollista toteuttaa yhtä nopeasti joukkoliikenteellä kuin henkilöautolla. Vuorotarjonta ei rajoita joukkoliikenteellä matkustamista. Matkustajainformaatiota löytyy sähköisenä internetistä, asemilta ja pysäkeiltä aikataulujen ja reittikarttojen muodossa.	***Valtatiet 4, 5 ja 12*** Matka-aikojen ennakoitavuus on erittäin hyvä. Ruuhkia esiintyy harvoin ja väylien liikennöitävyys on erittäin hyvä.
Hyvä	***Lahti–Heinola, Lahti–Nastola, Lahti–Orimattila, Lahti–Salpakangas*** Työ- ja opiskelumatkoilla joukkoliikenteen matka-aika keskusten välillä ei ole oleellisesti hitaampi kuin autoliikenteellä. Vuorotarjonta riittää useimmille käyttäjäryhmille. Matkustajainformaatiota löytyy paperisena asemilta ja vilkkaimmilta pysäkeiltä aikataulujen ja reittikarttojen muodossa.	***Lahti–Nastola, Lahti–Orimattila, Lahti–Salpakangas, vt 24, kt 46, kt 54, mt 164 Orimattila–vt 4, mt 410 Sysmä–Kalho*** Matka-aikojen ennakoitavuus on hyvä. Ruuhkia esiintyy satunnaisesti ja väylien liikennöitävyys on hyvä.
Tyydyttävä	***Lahti–Vääksy*** Lahdesta Jyväskylän, Mikkelin, Kouvolan, Riihimäen ja Tampereen suuntiin Joukkoliikenteen matkustaminen on hitaampaa kuin autoliikenteellä. Vuorotarjonta edellyttää matkan suunnittelua, mutta riittää tarvittaessa päivittäiseen liikkumiseen. Matkustajainformaatiota löytyy asemilta aikataulujen ja reittikarttojen muodossa.	Matka-aikojen ennakoitavuus on tyydyttävä, yllättäviä viivytyksiä ja ruuhkia sattuu melko usein.
Perustaso	Joukkoliikennepalveluja on tarjolla, mutta ne ovat selvästi autoliikennettä hitaampia ja vaativat suunnittelua. Tarjonta ei ole välttämättä riittävää päivittäiselle käyttäjälle.	Viivytyksiä voi tapahtua ja ihmiset joutuvat varautumaan niihin matkapäätöstä tehdessään.

KUVA 15. JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUTASON NYKYTILA JA TAVOITETASO KESKEISILLÄ YHTEYSVÄLEILLÄ



KUVA 16. AUTOLIIKENTEEN PALVELUTASON NYKYTILA JA TAVOITETASO KESKEISILLÄ YHTEYSVÄLEILLÄ



Taulukko 8. Tavaraliikenteen palvelutasotavoitteet yhteysväleillä

	MAANTIE	RATA
Erittäin hyvä ***Lahdesta Jyväskylän (vt 4), Mikkelin, Kouvolan, Helsingin ja Tampereen suuntiin***	Kuljetusten täsmällisyys on erittäin hyvä. Ruuhkia esiintyy harvoin ja väylien liikennöitävyys on erittäin hyvä. Kuljetukset voidaan hoitaa kustannustehokkaasti.	Kuljetusten täsmällisyys on erittäin hyvä. Kuljetukset voidaan hoitaa kustannustehokkaasti.
Hyvä ***Vt 24, kt 46, mt 410 Sysmä–Kalho, Lahti–Orimattila, mt 164 Orimattila–vt 4, Lahdesta Riihimäen suuntaan***	Kuljetusten täsmällisyys on hyvä. Ruuhkia esiintyy satunnaisesti ja väylien liikennöitävyys on hyvä. Kuljetukset voidaan hoitaa kustannustehokkaasti.	Kuljetusten täsmällisyys on hyvä. Ne voidaan hoitaa kustannustehokkaasti.
Tyydyttävä	Kuljetusten täsmällisyys on tyydyttävä, yllättäviä viivytyksiä ja ruuhkia sattuu melko usein.	Kuljetusten täsmällisyys on tyydyttävä.
Perustaso	Viivytyksiä tapahtuu ja yritykset joutuvat varautumaan niihin kuljetuspäätöksiä tehdessään.	Viivytyksiä tapahtuu ja yritykset joutuvat varautumaan niihin kuljetuspäätöksiä tehdessään.

Palvelutasotarkastelut nostavat esiin Päijät-Hämeen kriittiset yhteysvälit, joissa ero nykyisen palvelutason ja tavoiteltavan tason välillä korostaa toimenpidetarpeita. Vuoden 2035 tavoitetilaksi on kaikilla yhteysväleillä asetettu vähintään nykyinen taso.

Päijät-Hämeen keskeisten yhteysvälien henkilö- ja tavaraliikenteen palvelutasotarkastelut nostavat esille puutteet erityisesti valtatien 12 palvelutasossa. Henkilöautoliikenteellä jäädään tavoiteltavasta palvelutasosta erityisen selvästi tällä itä-länsisuuntaisella väylällä, jolla on runsaasti läpikulkuliikennettä. Tavaraliikenteessä sama yhteysväli nousee myös keskeisenä palvelutasopuutteena esille. Myöskään valtateille 4 ja 5 tavoitteeksi asetettua erittäin hyvää palvelutasoa ei saavuteta maakunnan pohjoisosassa.

Joukkoliikenteessä nykytila ei vastaa tavoitetta läheisistä suurista kuntakeskuksista ja kaupunkimaisista keskuksista – Orimattilasta, Hollolasta, Nastolasta ja Heinolasta – Lahteen. Tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan siis toimenpiteitä.

3.2.2 Taajamien palvelutasot

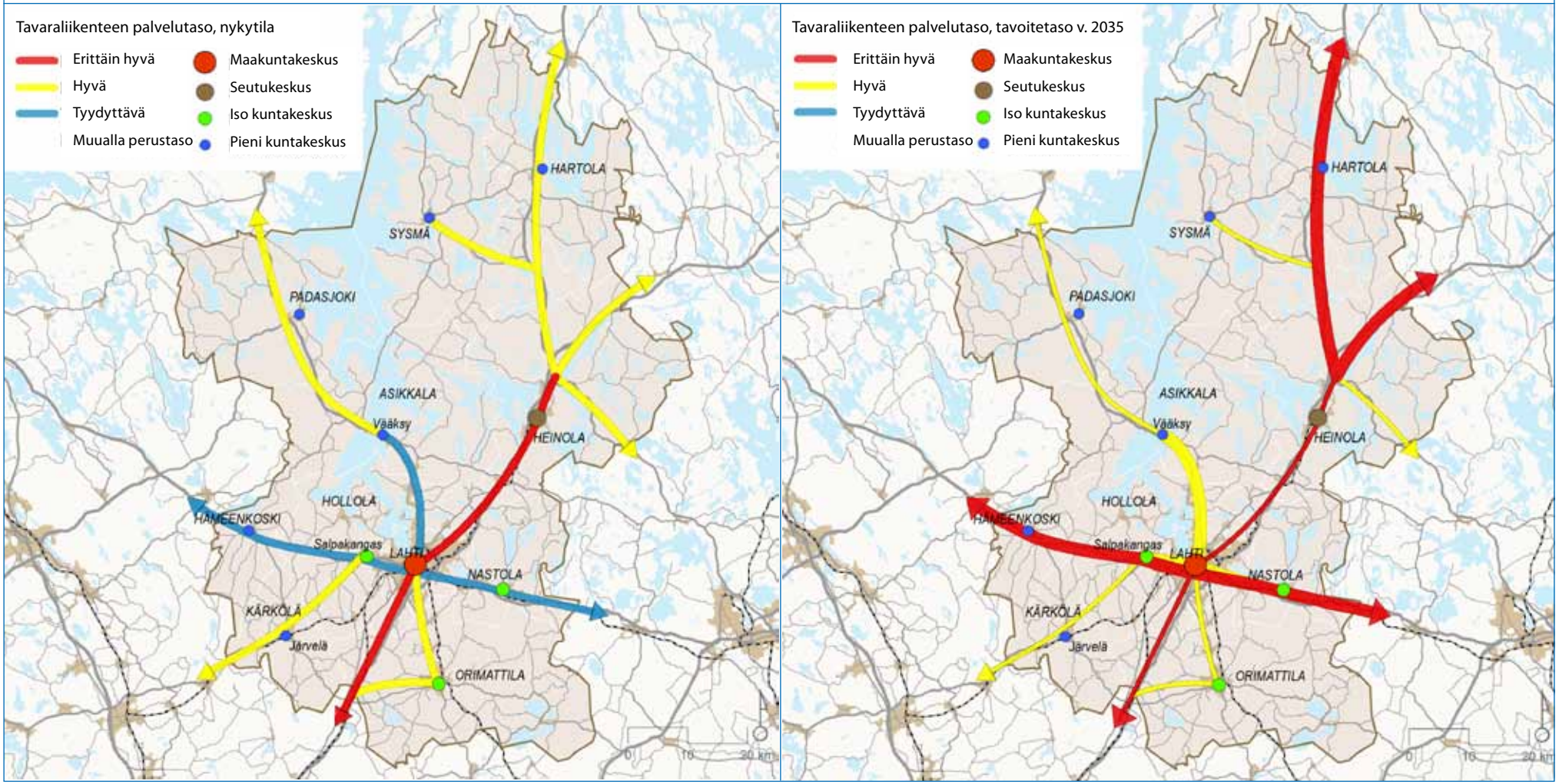
Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tehty palvelutasotarkastelut myös suurimpien taajamien sisäiselle liikenteelle. Taajamissa tehdään monipuolisesti eri matkaryhmien matkoja (taulukko 9). Matka-aika ja sen ennakoitavuus korostuvat kaikkien henkilöliikenteen matkaryhmien palvelutasotekijöissä. 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 (taulukko 9):

- 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 (vt 4) ja alemmalla tieverkolla: täsmällisyys ja kustannustehokkuus irtotavara- ja massakuljetuksissa.

KUVA 17. TAVARALIIKENTEEN PALVELUTASON NYKYTILA JA TAVOITETASO KESKEISILLÄ YHTEYSVÄLEILLÄ



Taulukko 9. Palvelutasot taajamien liikenteessä ja taajamista lähtevässä liikenteessä: keskeiset matka- ja kuljetusryhmät sekä niihin liittyvät palvelutaso-ongelmat ja kehittämistarpeet

Taajama	**Nykytilan keskeiset matka- ja tavarakuljetusryhmät (kulkumuodot:** ha = henkilöauto, jl = joukkoliikenne, pp = polkupyörä, jk = jalankulku)	**Keskeisiin matkoihin ja kuljetuksiin liittyviä palvelutaso-ongelmia ja kehittämistarpeita suhteessa tavoitteisiin**
Lahti + Hollola	Taajaman sisäiset matkat eri matkaryhmissä (ha, jk, pp, jl) Työ-, ostos-, asiointia ja vapaa-ajan matkat muualle (ha, jl, pp) maakuntaan Työmatkat pääkaupunkiseudulle (jl, ha) Vapaa-ajan matkat maakunnan ulkopuolelle (ha, jl) Irtotavarakuljetukset kunnan sisällä, muualle maakuntaan ja pääkaupunkiseudulle (ka) Massatuotteet, kulutustavarat ja tuoretuotteet taajaman sisällä (ka)	Valtatien 12 ja Lahden sisääntuloteiden palvelutaso on alhainen ja liikenne ruuhkautuu päivittäin. Pyöräilyn yhteyspuutteiden poistaminen ja laatutason parantaminen. Maakunnan päätieyhteyksien sujuvuuden ja turvallisuuden varmistaminen Kilpailukykyisen joukkoliikenteen palvelutason tarjoaminen korkean kysynnän alueilla.
Heinola	Taajaman sisäiset matkat eri matkaryhmissä (ha, pp, jk, jl) Työ-, ostos- ja asiointimatkat Lahteen (ha, jl) Vapaa-ajan matkat maakunnan ulkopuolelle (ha, jl) Irtotavarakuljetukset muualle maakuntaan (ka) Massatuotteiden kuljetukset Lahteen, pääkaupunkiseudulle ja maakunnan ulkopuolelle (ka, juna)	Joukkoliikennettä hyödyntävien matkaketjujen palvelutaso-ongelmat (Vierumäki, Lahti). Raidekuljetusten alhainen palvelutaso Pyöräilyn yhteyspuutteiden poistaminen ja laatutason parantaminen. Maakunnan päätieyhteyksien (mm. valtatie 4 ja kantatie 46) sujuvuuden ja liikennöitävyyden varmistaminen Urheiluopistontiellä vartioimaton tasoristeys
Nastola	Taajaman sisäiset matkat eri matkaryhmissä (ha, pp, jk) Työ-, ostos- ja asiointimatkat Lahteen (ha, jl, pp) Vapaa-ajan matkat maakunnan ulkopuolelle (ha, jl) Irtotavarakuljetukset muualle maakuntaan (ka) Massatuotteiden kuljetukset Lahteen, pääkaupunkiseudulle ja maakunnan ulkopuolelle (ka)	Joukkoliikenteen kilpailukyvyn parantaminen työmatkaliikenteessä, nyt on alhainen palvelutaso. Taajaman keskeisen ulkoisen tieyhteyden (valtatie 12) sujuvuuden ja turvallisuuden varmistaminen
Orimattila	Taajaman sisäiset matkat eri matkaryhmissä (ha, pp, jk) Työmatkat Lahteen ja pääkaupunkiseudulle (ha, jl) Vapaa-ajan matkat maakunnan ulkopuolelle (ha, jl) Kunnan sisäiset irtotavarakuljetukset (ka)	Yhteyden Orimattila–Lahti (maantie 167) palvelutasossa ruuhkatunteina ongelmia, erityisesti vilkkaissa liittymissä. Pyöräilyn yhteyspuutteiden poistaminen ja laatutason parantaminen Hennan alueen voimakas kasvu tuo tarpeita kehittää alueen liikennepalveluiden palvelutasoa.

Asikkala	Taajaman sisäiset matkat eri matkaryhmissä (ha, jk, pp) Työ-, ostos- ja asiointi- ja vapaa-ajan matkat Lahteen (ha, jl) Irtotavarakuljetukset kunnan sisällä ja muualle maakuntaan (ka)	Joukkoliikennettä hyödyntävien matkaketjujen palvelutaso-ongelmat. Pyöräilyn yhteyspuutteiden poistaminen ja laatutason parantaminen Valtatien 24 sujuvuuden varmistaminen Lahteen
Hartola	Taajaman sisäiset matkat eri matkaryhmissä (ha, pp, jl) Ostos- ja asiointimatkat Heinolaan (ha) Vapaa-ajan matkat maakunnan ulkopuolelle (ha, jl) Vaarallisten aineiden kuljetukset kunnan sisällä ja Lahteen (ka) Massatuotteiden kuljetukset maakunnan ulkopuolelle (ka)	Kuljetusten toimivan palvelutason varmistaminen ulkoisissa päätieyhteyksissä (valtatie 4) ja alemmalla tieverkolla Joukkoliikenteen kilpailukyvyn parantaminen Heinolaan ja muualle maahan
Hämeenkoski	Taajaman sisäiset matkat eri matkaryhmissä (ha, pp, jk) Työ-, ostos- ja asiointimatkat Lahteen (ha, jl) Vapaa-ajan matkat maakunnan ulkopuolelle (ha, jl)	Joukkoliikennettä hyödyntävien matkaketjujen palvelutaso-ongelmat. Maakunnan päätieyhteyksien sujuvuuden ja turvallisuuden varmistaminen
Kärkölä	Taajaman sisäiset matkat eri matkaryhmissä (ha, pp, jk) Työmatkat Lahteen (ha, jl) Vapaa-ajan matkat maakunnan ulkopuolelle (ha, jl) Massatuotteiden kuljetukset kunnan sisällä ja maakunnan ulkopuolelle (ka)	Kuljetusten toimivan palvelutason varmistaminen ulkoisissa päätieyhteyksissä (mm. kanta-tie 54) ja alemmalla tieverkolla
Padasjoki	Taajaman sisäiset matkat eri matkaryhmissä (ha, jk, pp) Työ-, ostos- ja asiointimatkat Lahteen (ha, jl) Vapaa-ajan matkat maakunnan ulkopuolelle (ha, jl)	Sujuvan ja turvallisen liitynnän mahdollistaminen taajamasta päätieverkkoon (valtatie 24)
Sysmä	Taajaman sisäiset matkat eri matkaryhmissä (ha, jk, pp) Ostos- ja asiointimatkat Lahteen ja Heinolaan (ha, jl) Vapaa-ajan matkat maakunnan ulkopuolelle (ha, jl)	Joukkoliikenteen alhainen kilpailukyky Heinolaan, Lahteen ja muualle maahan. Sysmän ja Heinola välillä ei joukkoliikennettä kouluajan ulkopuolella Maakunnan päätieyhteyksien sujuvuuden ja turvallisuuden varmistaminen

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
- Matkakeskusten ja matkojen solmupisteiden palvelutason merkittävä parantaminen
- Päätieyhteyksien, taajamien sisääntuloteiden ja alemman tieverkon merkittävimpien kuljetusreittien toimivuuden varmistaminen.

4 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMINEN

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän kehittäminen on tiivistetty neljään strategiseen painopistealueeseen: kestävän liikkumisen edistäminen, Päijät-Hämeen saavutettavuuden parantaminen, liikenneturvallisuuden selkeä parantaminen ja Lahden ydinkeskustan 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 nykytilanteen analyysi, palvelutasotarkastelut, mielipidekysely liikennejärjestelmän osa-alueiden nykytilasta ja kehittämisen tärkeydestä, merkittävimmät alueelliset ja valtakunnalliset strategiset suunnitelmat sekä kuntatapaamisissa esiin nostetut painotukset.

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän kehittäminen on tiivistetty neljään strategiseen painopistealueeseen, jotka sisältävät kehittämistarpeita liikennejärjestelmän eri osa-alueilla:

- Kestävän liikkumisen edistäminen
- Päijät-Hämeen saavutettavuuden parantaminen
- Liikenneturvallisuuden selkeä parantaminen
- Lahden ydinkeskustan vetovoiman kehittäminen.

4.1.1 Kestävän liikkumisen edistäminen

Päijät-Hämeen koko liikennejärjestelmän toimivuuden ja kestävyyden kannalta on olennaista, että kaupunkiseuduilla ja taajamissa kuljetaan nykyistä enemmän jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Joukkoliikenteen käyttöä lisätään 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 megamaakunnaksi, joten tästäkin syystä asukkaita tulisi kannustaa lihasvoimin tapahtuvaan liikkumiseen. Kävelyä ja pyöräilyä edistetään lisäämällä niiden arvostusta, ohjaamalla ihmisten valintoja sekä parantamalla kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuria.

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 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 nostetaan liikenneturvallisuussuunnitelmissa entistä vahvemmin esille. Paikallinen kampanjointi voidaan toteuttaa jo toiminnassa olevien kunnallisten liikenneturvallisuusryhmien kautta.

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. Pyöräilyllä on maakunnassa merkittäviä kasvumahdollisuuksia myös matkailussa.

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 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, Orimattila ja Nastola.

Pyöräilyn vanhentunutta infrastruktuuria parannetaan pienillä, nopeasti toteutettavilla toimenpiteillä. Pyöräilyn roolin vahvistamiseksi tulee pyöräilyn pääreittien tasoa 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 kaupungin alueella pyöräilyn pääverkko on jo määritelty ja siihen liittyvät puutteet tunnistettu. Tässä suunnitelmassa on määritelty seudullisesti merkittävä pyöräilyn tavoiteverkko (kuva 18).

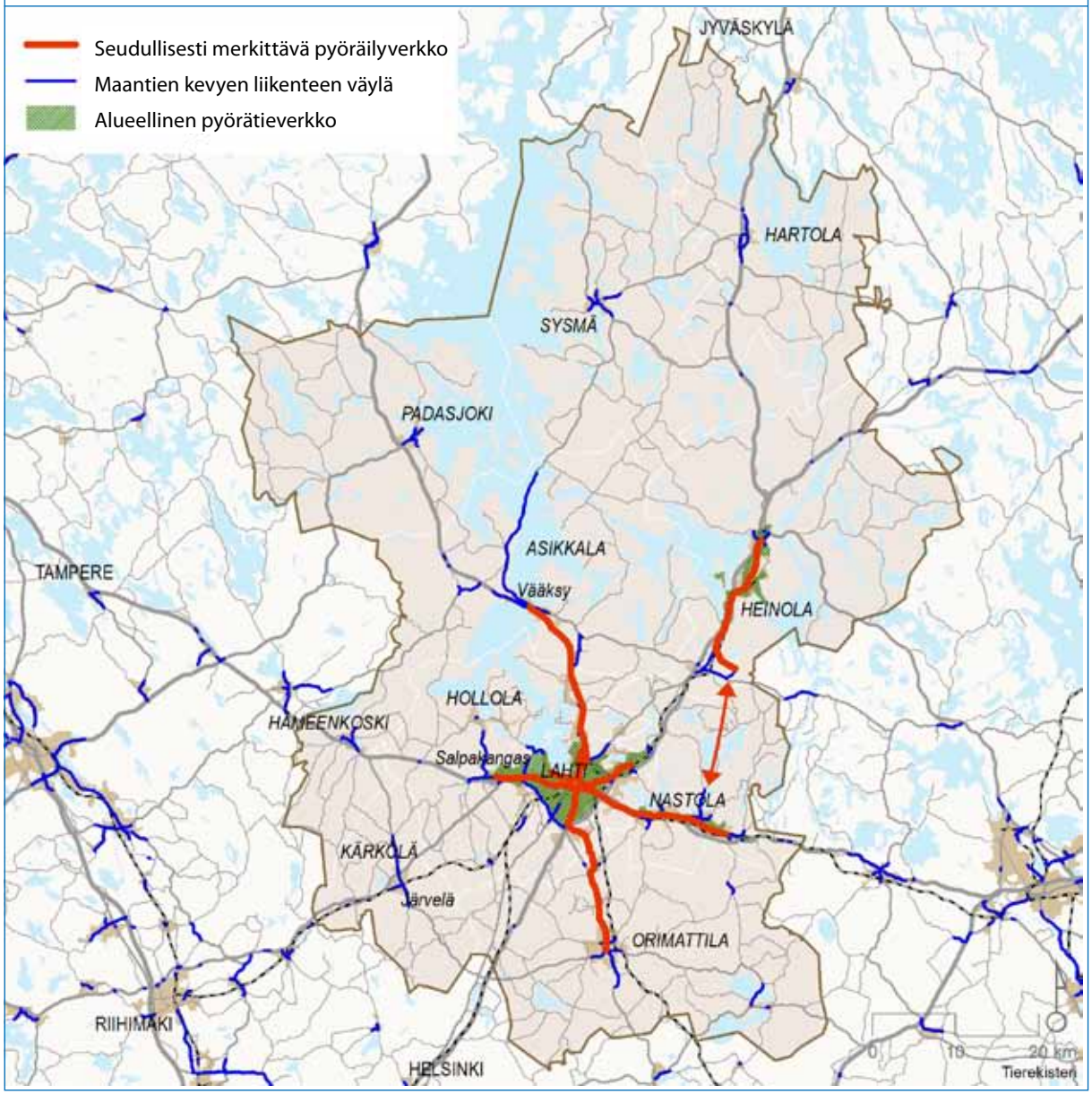
Uusien kevyen liikenteen väylien ja alikulkukäytävien tarpeita on olemassa paljon enemmän kuin mahdollisuuksia niiden toteuttamiseen nopealla aikataululla. Siksi toimenpideselvityksillä on etsittävä aktiivisesti myös muita tapoja ratkaista paikalliset jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet. Kiireellisimmät puuttuvat pyöräilyverkon osuudet on esitetty toimenpideohjelmassa

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

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

KUVA 18. SEUDULLISESTI MERKITTÄVÄ PYÖRÄILYN TAVOITEVERKKO



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.

Joukkoliikenteen edistämisen painopisteet

Lahden seudun linja-autoliikenteen toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt Päijät-Hämeen joukkoliikennesuunnitelman suuntaviivat ja kehittää näin ollen joukkoliikennettä siinä määriteltyjen palvelutasotavoitteiden mukaisesti. Päätöksen mukaan Lahden kaupungissa ja siihen välittömästi liittyvillä ympäristökuntien taajama-alueilla tavoitellaan nykyistä korkeampaa palvelutasoa ja muualla seudun alueella pyritään säilyttämään vähintään nykyinen palvelutaso. Tämä vaatii lisää resursseja joukkoliikenteen hankintaan.

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 parantamalla jo ennestään hyviä palveluita.

Joukkoliikenteen palvelutaso nostetaan nykyistä korkeampaan luokkaan seuraavilla yhteysväleillä:

Lahti–Heinola, jossa vuorotarjonta on nykyisellääkin hyvä. Palvelua kehitetään jatkossa lisäämällä nopeiden vuorojen osuutta tarjonnasta. Yhteysvälille ei ehdoteta lisää vuoroja vaan osa nykyisistä hitaammista vuoroista tulisi muuttaa suoremmiksi ja nopeammiksi. Vierumäen yhteys voitaneen toteuttaa liityntäbussilla runkoyhteydelle.

Lahti–Nastola, jossa juna-asemat pyritään yhdistämään paremmin muihin kulkutapoihin. Tämä tapahtuu pääosin synkronoimalla paikallislinjojen aikataulut ja reitit junavuorojen kanssa sekä kehittämällä pyörien liityntäpysäköintimahdollisuuksia. Paikallisbusseille suunnitellaan yhteys Pajulahteen. Junavuorojen lisäämistä tulee selvittää sitten, kun muut asiat saadaan kuntoon ja käyttäjämäärät mahdollisesti hieman kasvavat. Jatkossa lähijunaliikenne jatkuu Kouvolaan saakka.

Lahti–Orimattila, jossa liian suuri osa linja-autotarjonnasta kulkee hitaampaa reittiä Pennalan kautta. Koska vuorotarjonta on jo varsin hyvä, korjataan tilanne kehittämällä linjastoa. Korkeampaan palvelutasoluokkaan pääseminen voi vaatia parin täsmävuoron hankkimista yhteysvälille.

Lahti–Salpakangas, jossa vuorotarjonta on erittäin hyvää, mutta matka-ajat hieman hitaita. Linjaston suunnittelua tulee kehittää siten, että mahdollistetaan myös nopeammat vuorot keskustaan. Bussilinjasto voidaan siten jakaa vahvemmin palveluliikennetyyppiseen linjastoon ja nopeampaan runkolinjastoon. Kävelymatkojen kasvattaminen on yksi tapa mahdollistaa nopeammat vuorot. Suurin osa matkustajista hyväksyy pidemmät kävelymatkat, jos pysäkiltä on vastaavasti parempi vuorotarjonta.

Lahti–Jyväskylä ja Lahti–Tampere suuntien palvelutason nostaminen tyydyttävään luokkaan vaatii nopeiden vuorojen lisätarjontaa ja joukkoliikenteen kysyntää tukevia toimenpiteitä. Liikennepoliittisen selonteon tämän hallituskauden (2011–2015) hankkeisiin kuuluu Riihimäen kolmioraiteen toteuttaminen, mikä antaa toteutuessaan mahdollisuuden parantaa Lahden ja Tampereen välistä junaliikennettä.

Lähijunaliikennettä kehitetään Nastolan suunnan lisäksi erityisesti Orimattilan Hennan alueella. Tämä vaatii uuden aseman rakentamista Hennaan, mikä toteutunee vuonna 2016. Hennan asema mahdollistaa nykyistä paremman liityntäbussiyhteyden Orimattilasta junaan.

Haja-asutusalueella peruspalvelutasoalueen ulkopuolella keskitytään järjestämään lakisääteiset sosiaalitoimen kuljetukset sekä koulukuljetukset. Joukkoliikenteen toimivaltaisille viranomaisille tulee laissa antaa nykyistä selkeämmin tehtäväksi koko henkilöliikennejärjestelmän suunnittelu 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.

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 merkittävin hanke on Lahden rautatieaseman yhteyteen rakennettava Matkakeskus, joka yhdistää paikallisliikenteen ja kaukoliikenteen linja-autot sekä junaliikenteen. Asema on hyvien pyörä- ja kävely-yhteyksien varrella. Toteutuessaan Matkakeskus muodostaa ainutlaatuisen joukkoliikenteen city-hubin, joka kokonaisuutena kehittää alueen saavutettavuutta ja helpottaa erityisesti satunnaisten joukkoliikenteen käyttäjien matkaketjua. Henkilöauton kanssa kilpailukykyisiä joukkoliikenteen matkaketjuja saadaan luotua, kun matkakeskuksen kautta kulkevien linja-autojen aikataulut tahdistetaan sekä toisten linja-autojen että junien aikatauluihin. Matkustamisen helppoutta edistää myös suunnitteilla oleva ensiluokkainen ja moderni matkustajainformaatiojärjestelmä, joka mahdollistaa reaaliaikaisten tietojen siirron internetin välityksellä esimerkiksi joukkoliikenne- ja pelastusviranomaisille.

Lähijunaliikenteen kehittämisen edellytyksiä on selvitetty tarkemmin reiteillä Järvelä–Lahti–Uusikylä sekä Orimattila–Lahti–Heinola. Lähijunaliikenteen kehittämisessä panostetaan lähitulevaisuudessa ensisijaisesti Järvelä–Lahti–(Nastola)–Uusikylä yhteysvälille. Kannattavan lähijunaliikenteen mahdollisuuksia voidaan parantaa huomattavasti ennakoimalla ja mahdollistamalla maankäytön kasvu tulevien asema-alueiden vaikutusalueella. Tulevaisuudessa maankäytön kasvaessa myös investoinnit kapasiteetin lisäämiseksi ja uusien asemien rakentamiseksi voivat tulla kysymykseen. Yhteysväliä Orimattila–Lahti–Heinola palvelevan lähijunaliikenteen toteuttaminen lyhyellä aikavälillä näyttää kannattamattomalta mittavista investointitarpeista johtuen. Mikäli Lahden ja Mikkelin välinen rata toteutuu, kannattaa lähijunaliikenteen mahdollisuuksia selvittää uudelleen.

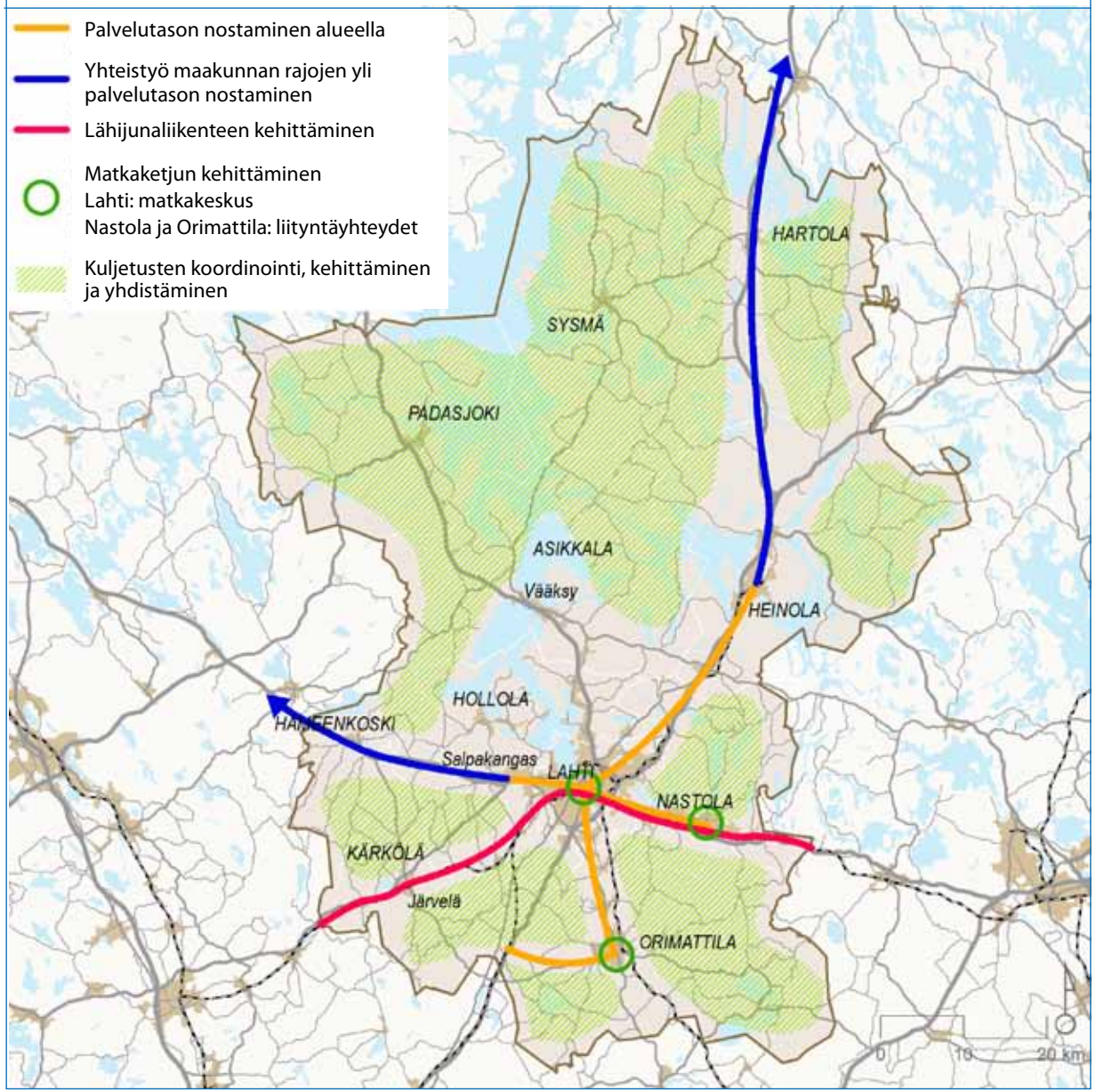
Linja-autopysäkkien saavutettavuusalue on ilman liityntäliikennettä suhteellisen pieni. Liityntäpysäkkejä kannattaa keskittää joukkoliikenteen tiheän vuorotarjonnan laatukäytävien varteen näkyville ja turvallisille paikoille siten, että ensisijaisesti pyritään tarjoamaan polkupyörille runkolukitusmahdollisuudet. Liityntäpysäkeillä tarjotaan myös tavanomaista korkealuokkaisempaa informaatiota.

Joukkoliikenneinformaatio sekä sen löytymisen vaivattomuus ja havainnollisuus ovat avainasemassa joukkoliikenteen käytettävyyden kannalta. Karttapohjaisen reittitiedon ja aikataulujen tulisi löytyä joukkoliikenneviranomaisen internet-sivuilta koko matkaketjun kattavasti. Korkealuokkaisimmissa kohteissa voidaan tarjota myös häiriötietoa ja reaaliaikaista liikennetietoa.

Liikennepoliittisten linjausten mukaan tavoitteena on kehittää joukkoliikennejärjestelmää yhtenäisemmäksi ja helppokäyttöisemmäksi muun muassa palvelumuotoilun keinoin. Joukkoliikenteen viranomaisten roolia informaation tarjoajana tai järjestäjänä tulee edelleen kehittää, eikä informaation tuottamista voida jättää enää nykyisissä määrin liikennöitsijöiden vastuulle. Liikennöitsijät voivat silti toimia osaltaan tiedon tuottajina ja jakajina.

Yhtenäisen lippujärjestelmän kehittäminen on osa palvelumuotoilua. Lahden seudullinen joukkoliikenneviranomainen on mukana valtakunnallisessa Liikenneviraston koordinoimassa lippu- ja maksujärjestelmäuudistuksessa. Työnimellä ”PILETTI” tunnettu järjestelmä on hankintavaiheessa

KUVA 19. JOUKKOLIIKENTEEN KEHITTÄMISEN PAINOPISTEET



ja se saataneen käyttöön syksyllä 2014. Uusi järjestelmä tulee mahdollistamaan yhteistyön eri toimijoiden lippujärjestelmien kesken, mikä Lahden seudun keskeinen sijainti huomioon ottaen voi muodostua hyvinkin merkittäväksi. Ensi vaiheessa aloitetaan yhteiskäyttöisyyden suunnittelu Helsingin seudun liikenteen (HSL) ja VR:n kanssa. Jatkossa on tärkeä huolehtia joukkoliikennelippujen yhteensopivuudesta. Esimerkiksi tilanteessa, jossa markkinaehtoinen liikenne osallistuu sopimuksella seudulliseen liikenteeseen, tulee heiltä vaatia maksujärjestelmän osalta yhteensopivuutta.

PILETTI-järjestelmän myötä tulee myös joukkoliikenteen matkustuksesta saatava informaatio kehittymään. Erityisesti jatkossa kun tietoliikenne ja paikannusratkaisut linja-autoissa yleistyvät, saadaan suunnitteluun uutta täsmällistä tietoa.

Tutkitun tiedon puute muodostaa usein joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen pullonkaulan. Nykyisin perustietoa on vähän ja monessa tapauksessa se on liikesalaisuutena liikennöitsijöiden hallussa. Tietoa kannattaa kerätä systemaattisesti joukkoliikenteen nykyisiltä käyttäjiltä. Internet-kyselyiden ongelmana on usein se, että vastaajat eivät välttämättä ole joukkoliikenteen käyttäjiä. Hedelmällisempää olisi kartoittaa tilannetta haastattelemalla matkustajia busseissa ja junissa esimerkiksi kaksi kertaa vuodessa eri yhteysväleillä. Lahden merkittävät kaavailut joukkoliikenteen edistämiseksi tulevat vaatimaan resursseja selvitysten ja suunnitelmien tekemiseksi.

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. osaamisen kärkialoilla, joita ovat ympäristö, muotoilu ja liikunta.

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 (kuva 20).

Tieliikenteessä merkittävimmät kehittämistarpeet ovat Lahden kaupunkiseudulla, jossa vilkasliikenteinen valtatie 12 sijoittuu maankäytön keskelle haitaten sekä tavoitteellisen liikennejärjestelmän että maankäytön kehittämistä. Liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi sekä liikenteen aiheuttamien ympäristöhaittojen minimoimiseksi rakennetaan Lahden eteläinen kehätie. Päijät-Hämeen maakuntavaltuusto hyväksyi vuonna 2006 ja ympäristöministeriö vahvisti vuonna 2008 maakuntakaavan Lahden eteläisen kehätien osalta niin sanotun Launeen linjauksen mukaisesti. Liikennevirasto on tehnyt yleissuunnitelman hyväksymispäätöksen toukokuussa 2011 ja Uudenmaan ELY-keskus aloittaa tiesuunnitelman laatimisen, jonka on tarkoitus valmistua alkuvuonna 2015.

Toinen maakunnan itä-länsisuuntaisen liikenteen kehittämiskohde on koko Lahti–Kouvola-yhteysväli, jossa nykyinen palvelutaso on käytännössä hyvinkin vaihteleva tietyyppien ja nopeusrajoitusten vaihtuessa tiheään ja raskaan ajoneuvoliikenteen osuuden ollessa suuri. Tavoitteena on yhtenäisen ja erittäin hyvän palvelutason tarjoaminen sekä henkilö- että tavaraliikenteen tarpeisiin ja sen mukaisesti toteutettavat yhteysvälin kehittämistoimenpiteet.

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 vuonna 2015 parantaa lentoaseman saavutettavuutta sekä tuo uusia kulkumuodon valintamahdollisuuksia Lahden seudulta pääkaupunkiseudulle pendelöiville. 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 ja Tampereelle sekä Lahti–Heinola radan jatkosta Mikkeliin ja Jyväskylään. Merkittävin näistä on Heinolan ja Mikkelin välinen ratayhteys.

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 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 valtateiden 4 ja 12 liittymän tuntumassa on nyt rakenteilla. Nostavan alueella Hollolassa on hyvät kehitysmahdollisuudet. Pennalan teollisuusalue Orimattilan pohjoisosassa on toteutumassa logistiikkapainotteisena moninkertaistaen

seututien 167 rekkaliikennettä. Päijät-Hämeeseen ja erityisesti Lahden seudulle on hyvät edellytykset luoda merkittävä logistiikkapalveluiden keskittymä, joka voi palvella myös Vuosaaren sataman kuljetuksia. Alueella olisi järkevä keskittyä yhden tai kahden 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. Luvun 3.2.1 keskeisten tavaraliikenteen yhteysvälien palvelutasotavoitteiden tarkasteluista johdettujen kehittämistoimenpiteiden lisäksi nousee esiin myös kantatien 46 moniongelmaisten tiejaksojen parantaminen. Yhteys on tärkeä erityisesti Heinolan metsäteollisuuden kuljetusten näkökulmasta.

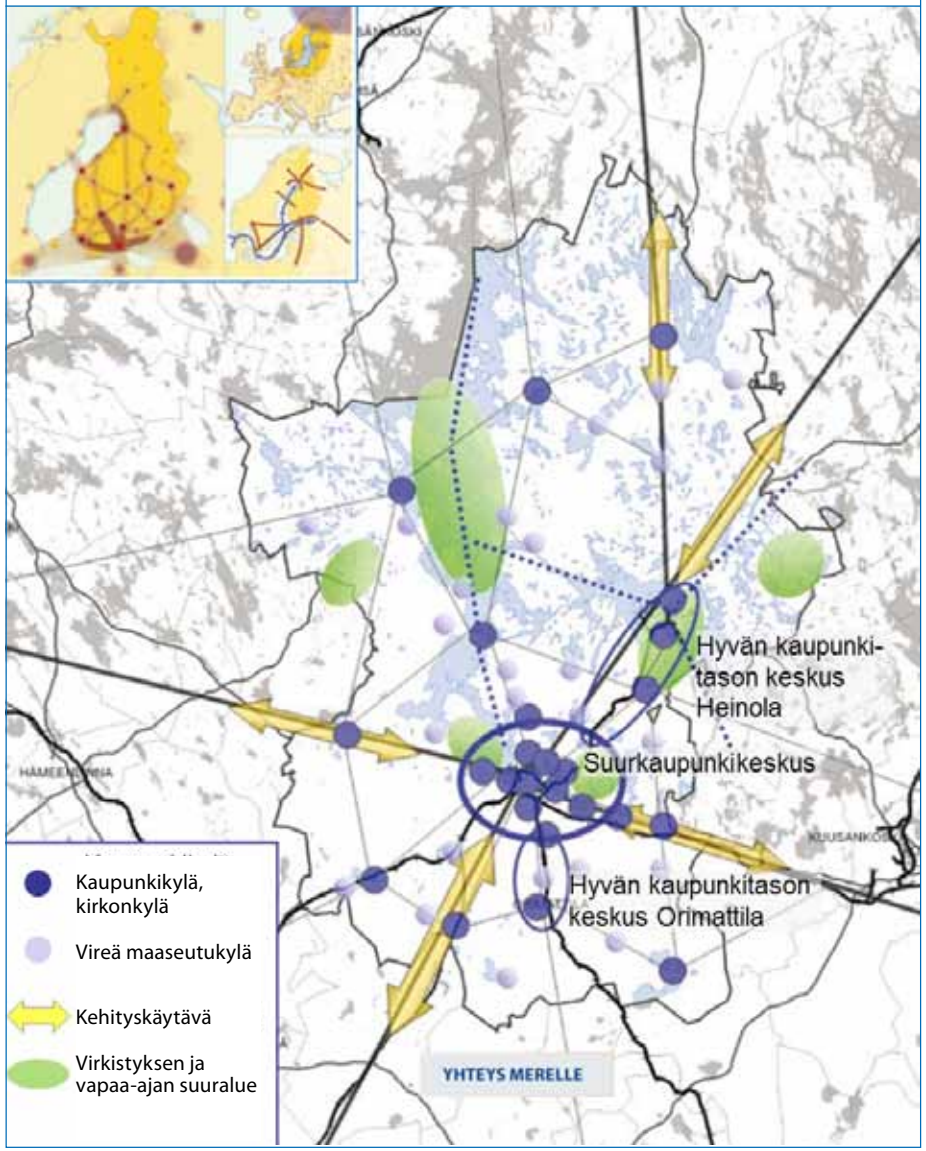
4.1.3 Tieliikenneturvallisuuden selkeä parantaminen

Etelä-Päijät-Hämeen liikenneturvallisuussuunnitelmassa (2008) on jokaiseen kuntaan määritelty sekä liikenneympäristön kehittämistoimia että kasvatus-, valistus- ja tiedotustoimia (KVT) eri asukasryhmien ja hallintokuntien näkökulmasta. Tavoitteiden ja toiminnan painopisteet ovat:

- Jatkuvan ja aktiivisen liikenneturvallisuustyön seurantajärjestelmän aikaan saaminen
- Nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen
- Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen
- Ajonopeuksien alentaminen
- Liikenneturvallisuusmyönteisten asenteiden edistäminen
- Alkoholin aiheuttamien haittojen vähentäminen liikenteessä.

Aktiivinen liikenneturvallisuustyö Päijät-Hämeen kunnissa ja toimiva yhteistyö maakuntatasolla on monipuolisen liikenneturvallisuuden parantamisen ehdoton edellytys. Tavoitteena on, että joka kunnassa toimisi liikenneturvallisuustyötä poikkihallinnollisesti koordinoiva työryhmä, joka varmistaa liikenneturvallisuusnäkökulman muistamisen kunnan eri toimialojen ja eri asukasryhmiin kohdistuvissa toiminnoissa ja kehityshankkeissa. Liikenneturvallisuuden rinnalla on usein luontevaa käsitellä myös niin sanotun kestävän liikkumisen kehittämistä eli kävelyn ja pyöräilyn lisäämistä ja joukkoliikenteen tukemista. Lisäksi tavoitteena on, että kaikki maakunnan kunnat osallistuisivat nykyisin Etelä-Päijät-Hämeessä toimivan kuntien yhteisen liikenneturvallisuusryhmän toimintaan. Mahdollisuus kuntien toimintaa tukevan liikenneturvallisuustoimijan palveluiden hankkimiseksi tulee turvata. Maakunnallisesta ja mielellään myös seudullisesta turvallisuusyhteistyöstä tulisi raportoida liikennejärjestelmätyöryhmälle.

KUVA 20. PÄIJÄT-HÄMEEN TAVOITTEELLINEN ALUERAKENNE 2035
(Lähde: Päijät-Häme 2035, Päijät-Hämeen maakuntasuunnitelma)



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.

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. 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.

Mopoilun lisääntyminen ja samalla mopoilijoiden henkilövahinkojen kasvu on selvä viimeaikainen kehityssuunta. Liikenneviraston uuden ohjeen mukaisesti mopoilu pyritään siirtämään pyöräteiltä ajoradalle. Kuntien ja ELY-keskuksen tulee sopia ja toteuttaa mopoilun yhtenäiset ratkaisut.

Automaattisen nopeusvalvonnan laajentaminen on ollut yksi tehokkaimmista liikenneturvallisuutta parantavista toimista viime vuosina. Poliisin liikennevalvonnan resurssit tulee turvata. Tavoitteena on laajentaa automaattista valvontaa myös katuverkolle.

4.1.4 Lahden ydinkeskustan vetovoiman kehittäminen

Lahden keskustan elinvoimaisuus on kriittinen menestystekijä koko Päijät-Hämeen kannalta. Maakunnan keskipisteestä, Lahden ydinkeskustasta, on tavoitteena luoda viihtyisä ja 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.

Lahden ydinkeskustan liikennejärjestelmää kehitetään kokonaisuutena niin, että tarve käyttää henkilöautoa vähenee, jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteet paranevat sekä matkaketjut sujuvoituvat. Samalla parannetaan liikenneturvallisuutta ja vähennetään liikenteen estevaikutusta. 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. Ydinkeskustaan toteutetaan laaja kävelyalue ja lisäksi kävely- ja joukkoliikennepainotteisia katuja.

Joukkoliikenteen palveluverkko uudistuu rautatieaseman yhteyteen toteutettavan matkakeskuksen myötä. Sujuvat vaihdot mahdollistetaan ydinkeskustaan sijoittuvalla korkeatasoisilla vaihtopysäkeillä. Joukkoliikenteen pääreiteille toteutetaan etuuksia.

Lahden keskustan kehittämisessä muita merkittäviä toimenpiteitä ovat pitkäaikaispysäköinnin keskittäminen pysäköintilaitoksiin ja huoltoliikenteen koordinointi. Lisäksi keskustan sisääntuloväylien sujuvuus ja turvallisuus on varmistettava.

Heinola on maakunnan aluerakenteessa toinen merkittävä keskus ja Itä-Hämeen palvelukeskittymä. Myös sen ydinkeskustan vetovoiman lisäämiseksi tarvitaan Lahden tapaan liikenteellisiä toimenpiteitä. Liikenneverkon jäsentämisellä luodaan edellytyksiä jalankulun ja pyöräilyn kehittämiseksi perusliikkumismuodoksi Heinolan ydinkeskustassa.

Kuva 21. Ideakuva Aleksanterinkadusta (lähde: Lahden keskustan liikenneselvitys)

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 toiminta-edellytyksiä.

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 ja tyydyttävän tai poikkeuksellisesti peruspalvelutason tarjoaminen Lahteen niin joukkoliikenteellä kuin autollakin. Erityisesti työ- ja opiskelumatkoille tarjotaan kohtuullinen 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).

Maakunnan merkittävimmillä **läpikulkuliikenteen** väylillä pyritään tarjoamaan erittäin hyvää palvelutasoa. Liikennepolitiikan painopisteinä ovat:

- liikenne ei ruuhkaudu ja nopeustaso on valtakunnallisen tavoitetason mukainen
- liikenneturvallisuustilanne on erittäin hyvä ja erityisesti vakavat onnettomuudet vähenevät. Lyhyt- ja pitkämatkainen liikenne pyritään erottelemaan
- rautatiekuljetusten edellytyksiä parannetaan siten, että rataverkko pystyy vastaanottamaan lisää tieverkolta siirtyviä pitkämatkaisia kuljetuksia
- liikenteen aiheuttamia meluhaittoja vähennetään.

4.3 Liikennejärjestelmäsuunnittelun ja maakuntakaavoituksen vuorovaikutus

Liikennejärjestelmäsuunnittelu ja maakuntakaavoitus ovat edenneet rinnakkain ja tiiviissä vuorovaikutuksessa. Maakuntakaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä syksyllä 2012. Maakuntakaavaluonnoksessa osoitetut merkittäviä muutospaineita sisältävät alueet ovat toimineet liikennejärjestelmäsuunnittelun keskeisinä lähtökohtina. Toisaalta liikennejärjestelmäsuunnittelun avulla on voitu testata ja arvioida maakuntakaavatyön sisältöä ja tuoda esiin niitä kriittisiä tekijöitä, jotka liikennejärjestelmän näkökulmasta ovat keskeisiä ja joiden huomioon ottamista maakuntakaavoituksessa on syytä harkita. Ennen varsinaisen maakuntakaavaehdotuskartan laatimista tarkasteltiin liikennemallin avulla väestön, työpaikkojen sekä päivittäistavara- ja erikoiskaupan sijoittumisen vaikutuksia liikenneverkkoon vuosina 2025 ja 2035. Tarkastelun perusteella voitiin todeta, että on syytä kiinnittää huomiota valtatien 4 toimivuuteen Lahden kohdalla eteläisen kehätien valmistumistuttua ja Hennan alueen sisäisiin liikennejärjestelyihin.

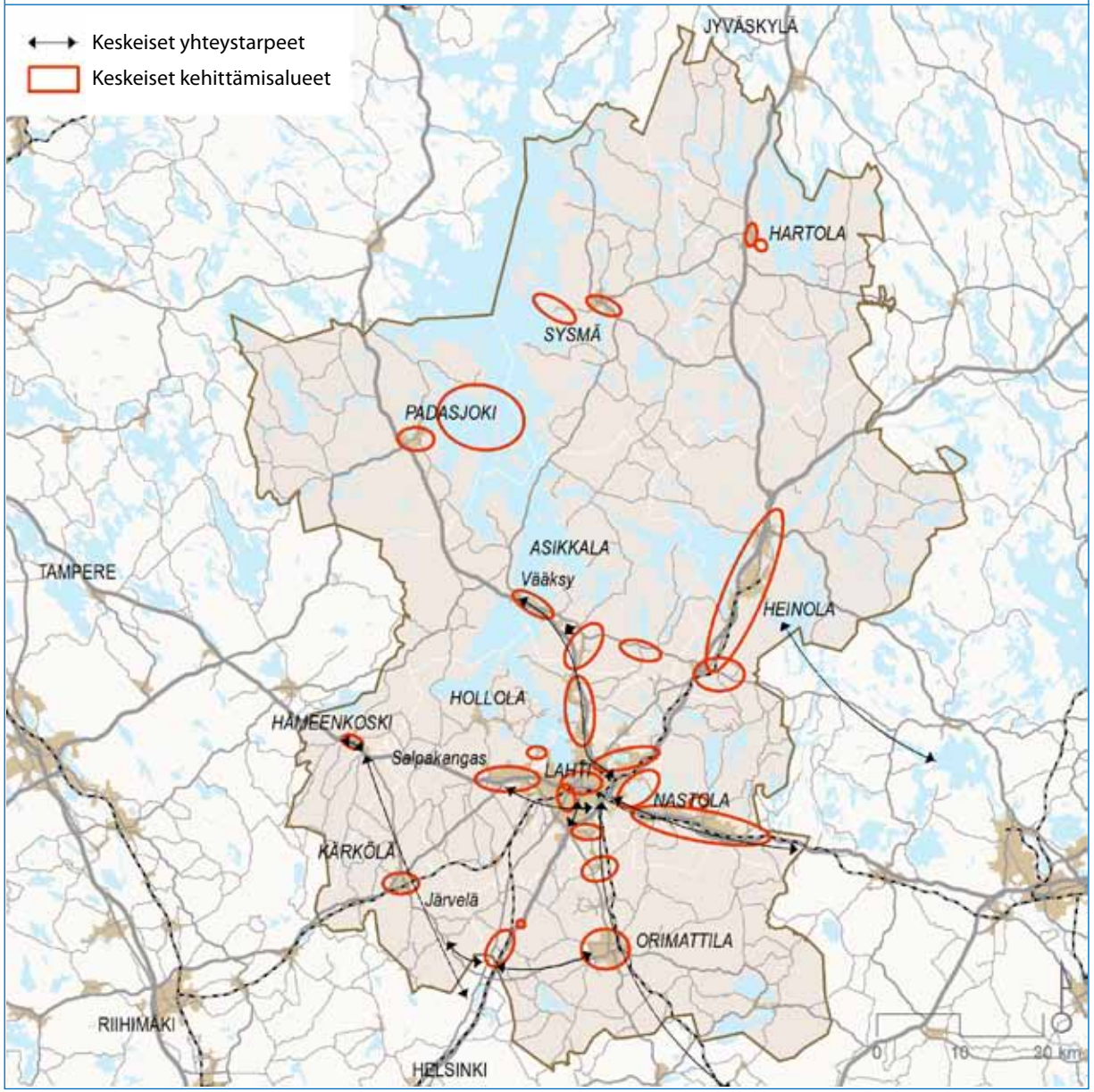
Valmisteluaineiston ja maakuntakaavoitukseen liittyneiden vuoden 2013 alussa pidettyjen kuntatapaamisten perusteella tunnistettiin potentiaalisia maankäytön muutosalueita (kuva 22) ja arvioitiin niiden liikenteellistä merkitystä. Keskuksia ja taajamia tiivistävät ratkaisut voitiin todeta liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteita edistäviksi, sillä tiivistämistä suosivat ratkaisut parantavat sekä kävelyn, pyöräilyn että joukkoliikenteen edellytyksiä ja vähentävät liikkumistarvetta. Toteutuessaan asutuksen tiivistäminen tukee merkittävästi ympäristötavoitteita. Yhdyskuntarakennetta hajauttavat kasvualueet, jotka lisäävät liikennöintitarvetta, aiheuttavat sen sijaan infran rakentamistarvetta ja heikentävät liikenneturvallisuutta, eivätkä edistä liikennejärjestelmälle asetettuja tavoitteita. Tyypillisiä tällaisia alueita ovat autoliikenteen varassa olevat kaupunkien ja taajamien lievealueet, joiden asutus tukeutuisi etäällä olevien taajamien palveluihin, nauhataajamat ja loma-asumisen vyöhykkeet, joissa on riskinä asutuksen asteittainen muuttuminen pysyväksi.

Maakunnan keskeisiä kasvualueita ovat Lahden kantakaupunki, muut kaupunkimaiset keskukset (Heinola ja Orimattila), kuntakeskukset ja taajamat (Järvelä, Hämeenkoski, Hollola, Nastolan nauhataajama, Vääksy, Padasjoki, Sysmä ja Hartola) sekä seudullisesti merkittävä kyläverkosto (mm. Vesivehmaa, Urajärvi, Vierumäki, Hollola kk, Paimela). Olemassa olevien keskusten tiivistymisen lisäksi nykyiset taajamat kasvavat (esim. Kariston–Nastolan suunta Lahdessa). Ainoa kokonaan uusi kasvualue on Hennan alue Orimattilassa. Henna tukeutuu raideliikenteeseen ja sijaitsee muutoinkin liikenteellisesti edullisella paikalla. Henna muodostaa oman, maakunnan väestöennusteista riippumattoman alueensa ja toteutuu muista alueista poikkeavasti.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun avulla on voitu määritellä palvelutasotavoitteita erilaisille maankäyttö-vyöhykkeille ja tavoitteiden toteuttamiseksi tarpeellisia toimenpiteitä. Liikennejärjestelmäsuunnittelu tukee tätä kautta maakuntakaavoitusta ja antaa lähtökohtia maakuntakaavaehdotuksen laadinnalle. Liikennejärjestelmän kehittämishankkeita, joilla on suora vaikutus maankäytön kehittämismahdollisuuksiin, ovat mm.:

- joukkoliikenteen tehostaminen, mikä antaa edellytyksiä yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen,
- kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen, mikä parantaa keskusten maankäyttöpotentiaalia,
- ratahankkeet, jotka edistävät Päijät-Hämeen saavutettavuutta ja parantavat kaupunkiseudun kilpailukykyä sekä
- tieinfran parantamishankkeet, jotka lisäävät liikenneturvallisuutta ja poistavat läpiajoliikennettä taajamista (kuten Lahden eteläinen ohitustie).

KUVA 22. KUNTATAPAAMISISSA ESILLE NOUSSEET PÄIJÄT-HÄMEEN KESKEISET KEHITTÄMISALUEET



5 TOIMENPIDEOHJELMA

Toimenpiteet on valittu strategisten painotusten toteutumista silmällä pitäen siten, että ne samalla toteuttavat yleis- 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: kävelyn ja pyöräilyn asenteisiin vaikuttaminen (markkinointikampanjat), Lahden matkakeskus, Lahden eteläinen ohikulkutie, kuntien liikenneturvallisuuden koordinointiryhmien toiminnan varmistaminen ja Lahden ydinkeskustan katujärjestelyjen kehittäminen.

Liikennejärjestelmän rahoitukseen uusia avauksia

Liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyy paljon odotuksia ja tarpeita. Valtion liikenneinvestointeihin ja -palveluihin käyttämässä rahoituksessa on ollut kuitenkin laskeva trendi, ja viime vuosina 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.

Alueellista liikennerahastoa tai liikennejärjestelmärahaa on esitetty useassa liikennerahoitusta pohtineessa selvityksessä keinoksi kehittää liikennejärjestelmää kokonaisuutena. Se ei kuitenkaan toteutune lähivuosina, koska erillisen liikennerahaston perustaminen edellyttää merkittäviä lainsäädännöllisiä muutoksia.

Kaupunkiseuduilla maankäyttöpäätöksistä hyötyvien osapuolten tulisi vastineeksi saamistaan hyödyistä osallistua liikenneinvestointien kustannuksiin.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) -aiesopimuksiin liittyen käynnistyy tällä hallituskaudella neljällä suurimmalla kaupunkiseudulla hallituksen liikennepoliittiseen selontekoon kirjattu rahoitusmenettely pienten kustannustehokkaiden liikenneverkon kehittämistoimien edistämiseksi. Valtio ja kunnat rahoittavat yhtä suurilla osuuksilla hankkeita, jotka parantavat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Seuraavalla hallituskaudella tämän rahoitusmenettelyn piiriin voi tulla uusia kaupunkiseutuja, esimerkiksi Lahden seutu.

Väylien pitoa 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, niiden edistämisvastuut sekä mahdollisesti käytettävissä olevat kustannusarviot (taulukko 10). 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 toimenpiteitä tai alueellisia investointeja. Hankkeiden toteuttaminen vaatii yleensä yksityiskohtaista jatkosuunnittelua.

Toimenpiteet on ryhmitelty toteuttamisajan mukaan kolmeen kiireellisyysluokkaan. Kiireellisyysluokkaan 1 sijoitetut toimenpiteet tarvitaan akuuttien ongelmien ratkaisemiseksi ja ne pyritään toteuttamaan lähivuosina. Kiireellisyysluokan 1 toimenpiteistä on nostettu muutama maakunnan kärkitehtäväksi, joiden aktiivisella edistämisellä pyritään viemään Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän kehittämistä asetettujen tavoitteiden suuntaan. Kärkitehtävät ovat:

- Kävelyn ja pyöräilyn asenteisiin vaikuttaminen/ markkinointikampanjat
- Lahden matkakeskus
- Lahden eteläinen ohikulkutie
- Aktiivinen liikenneturvallisuustyö/ kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät
- Lahden ydinkeskustan katujärjestelyjen kehittäminen.

Taulukko 10. Toimenpideohjelma (kärkitehtävät lihavoitu).

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN EDISTÄMINEN		
Toimenpide	**Kiireellisyysluokka**	**Edistämisvastuu**
Kävely ja pyöräily		
Asenteet		
Kävelyn ja pyöräilyn markkinointikampanjat (valtakunnalliset tapahtumat, kuntakohtaiset tietoiskut, työmatkapyöräilyn lisääminen)	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
Infrastruktuuri		
Pyöräilyn seudullisen pääverkon kiireellisimmät hankkeet (laatutason parantaminen, täydentäminen):	1-2	Kunnat/ELY
- Mt 167 Renkomäki–Lahden keskusta, Lahti		
- Mt 140 Heinola–Heinola kk, Heinola (kunnossapidon toimenpiteet)		
- Pajulahti–Vierumäki, Nastola, Heinola		
Kiireellisimmät pyöräilyverkon täydentämiskohteet:	1–2	
- Mt 313 Anianmetsä–Loukkuharju, Asikkala		ELY/Asikkala
- Mt 14037 Nostava–Okeroinen, Hollola, Lahti		ELY/Hollola, Lahti
- Mt 1631, mt 11841 Niemenkylä–Orimattila (Juonalantie), Orimattila		ELY/Orimattila
- Mt 2956 Pyhäniemi–Hollola kk, Hollola		ELY/Hollola
- Mt 14043 (Lankilantie) väli Lankilantie–Käpytie, Nastola		ELY/Nastola
- Mt 14087 Taavila–Kyynärä, Nastola		ELY/Nastola
- Mt 15007 Lakeasuontie välillä Rainiontie–Reumantie, Heinola		ELY/Heinola
- Vt 4 moottoritien kevyen liikenteen ylitykset Vuohkallio ja Vierumäki, Heinola		Heinola
- Mt 2956 Messilä–Pyhäniemi, Hollola		Hollola
- Mt 14070 Messilän kohta (golfkenttä–Rantatie), Hollola		Hollola
Kuntakeskusten jalankulkualueet (Heinola, Hollola, Orimattila, Nastola)	1	Kunnat
Asuntokatujen saneeraus ja liikenteen rauhoittaminen	Jatkuva	Kunnat
Pyöräpysäköinnin kehittäminen (ydinkeskustat, terminaalit)	1	Kunnat

Joukkoliikenne		
<u>Palvelutason/Tarjonnan parantaminen</u>		
Peruspalveluiden turvaaminen (erilaisten kuljetusten yhdistämisen kehittäminen, suunnittelu ja pilotointi)	1	Seutuviranomainen/kunnat
Palvelutavoitteiden toteuttaminen yhteysväleillä	1-2	Seutuviranomainen/kunnat
Lahti–Heinola/Nastola/Orimattila/Hollola	1-2	LVM, LiVi, seutuviranomainen/ kunnat
Junaliikenteen kehittäminen (liikennöinti)		
- Lahti–Henna ja Henna–Helsinki		
- Järvelä–Lahti–Uusikylä		
- Lahti–Tampere		
- Lahti–Jyväskylä		
Selvitys syöttöliikenteen järjestämismahdollisuuksista Jyväskylästä Pietariin Allegro-junaan	1	Liitot
<u>Infrastruktuuri</u>		
Matkakeskus, Lahti	1	Lahti/LiVi/ELY
Hennan asema, Orimattila	1	Orimattila/LiVi
Pyöräilyn liityntäjärjestelyt runkoyhteyksien pysäkeillä	1	Kunnat/ELY
<u>Lippujärjestelmät</u>		
Lippu- ja maksujärjestelmähanke – PILETTI	1	LiVi/ seutuviranomainen/
Lippujärjestelmäyhteistyö VR:n ja HSL:n kanssa	1	Kunnat, ELY
<u>Matkustajainformaatio</u>		
Joukkoliikenteen perusinformaatio (internet-sivut)	1	LiVi/ seutuviranomainen/
Matkustajainformaation kehittäminen asemilla ja pysäkkiverkolla	1	Kunnat, ELY
<u>Viranomaissuunnittelun ja -kehitystyön lisäresurssit</u>		
Solmupysäkkien kehittäminen	1-2	Kunnat/ELY
Palvelumuotoilun kehittäminen	1-2	LiVi/ seutuviranomainen/
Tiedon hankkiminen ja kerääminen	Jatkuva	Kunnat, ELY
- Matkustajakyselyt ja -haastattelut		

PÄIJÄT-HÄMEEN SAAVUTETTAVUUDEN PARANTAMINEN		
Toimenpide	**Kiireellisyysluokka**	**Edistämisvastuu**
Tieliikenne		
Infrastruktuuri		
Vt 4, välin Lusi–Jyväskylä erittäin hyvän palvelutason varmistaminen (ha, jl, ka)	3	LiVi/ELY
Vt 4, erittäin hyvän palvelutason varmistaminen Lahden kohdalla (ha, jl, ka)	3	LiVi/ELY
Vt 5, välin Lusi–Mikkeli erittäin hyvän palvelutason parantaminen erittäin hyvälle tasolle (ha, jl, ka)	3	LiVi/ELY
Vt12/Vt10, välin Hollola–Tuulos–Hämeenlinna palvelutason parantaminen erittäin hyvälle tasolle (ha, jl, ka)	3	LiVi/ELY
Vt 12, Lahden eteläisen kehätien rakentaminen (ha, ka)	1	LiVi
Vt 12, välin Lahti–Kouvola palvelutason parantaminen erittäin hyvälle tasolle (ha, ka)	2	LiVi/ELY
Vt 24, välin Lahti–Vääksy hyvän palvelutason varmistaminen (ha, ka)	2	ELY
Kt 46, perusparannus Heinola–maakunnan raja, Heinola (ha, ka)	2	ELY
Mt 167 välin Orimattila–vt 4 hyvän palvelutason varmistaminen (liittymät)	3	ELY
Hennan alueen yhteydet (kadut, liittymät)	1	Orimattila/ELY
Valtatien 4 itäpuolisen pääkadun rakentaminen välillä Renkomäki–Kymijärvi, Lahti	2	Lahti
Radat		
Infrastruktuuri		
Riittävän ratakapasiteetin varmistaminen		
- Riihimäki–Lahti–Kouvola	3	LiVi
- Pitkän aikavälin varaukset (Heinola–Mikkeli, Lahti–Hämeenlinna/Tampere ja Lahti–Heinola–Jyväskylä)	3	LiVi
Vähäliikenteisten ratojen kunnon varmistaminen/ peruskorjaus (Lahti–Heinola, Lahti–Loviisa)	3	LiVi

Logistiikka		
Lahden seudun logistiikkakeskuksen kehittäminen/ logistiikkapalveluiden tarjonnan keskittäminen/ yhteistyön vahvistaminen - Kujala/Nostava, /Pennala/Henna	1	Kunnat
Talvihoidon tehostamisen keskeiset yhteysvälit - Mt 295, Hämeenkoski–Järvelä–Henna	1–2	ELY
Alemman tieverkon parantamisen täsmäkohteet - Mt 312, Lahti–Nastola - Mt 313 Vesivehmaa–Vääksy	1–2	ELY
Huonokuntoisten tiejaksojen ja siltojen peruskorjauksen rahoituksen tasonnosto		
Kimolan kanavan kehittäminen, Heinola	1	Heinola

TIELIIKENNETURVALLISUUDEN SELKEÄ PARANTAMINEN		
Toimenpide	**Kiireellisyysluokka**	**Edistämisvastuu**
Aktiivinen liikenneturvallisuustyö		
Kuntien liikenneturvallisuustyön koordinointiryhmien toiminnan varmistaminen **Liikenneturvallisuustoimijan palvelun hankinta**	1	Kunnat
Liikennekäyttäytyminen ja turvalaitteiden käyttö Liikennevalvonnan resurssien turvaaminen Lasten pyöräilyn, nuorten mopoilun sekä iäkkäiden autoilun ja pyöräilyn koulutusten järjestäminen	1	Valtio/kunnat
Koulujen liikenneturvallisuussuunnitelmien laatiminen	1	Kunnat
Liikenneturvallisuuskriteerien painottaminen kaikissa kuntien tilaamissa henkilö- ja tavarakuljetuksissa	Jatkuva	Kunnat
Suunnitteluprosessien kehittäminen Liikenteen ja maankäytön suunnitelmien liikenneturvallisuusvaikutusten arviointi Kaavojen auditointi liikenneturvallisuuden ja kestävien kulkutapojen edistämisen näkökulmasta	Jatkuva	Kunnat/ELY
Liikenneympäristön turvallisuuden parantaminen		
Mopoilun yhtenäiset ratkaisut Liikenneviraston ohjeen ”Mopon paikka liikenneympäristössä” mukainen moporeittien yhtenäinen suunnittelu ja merkintä	1	Kunnat/ELY

Pienten ja kustannustehokkaiden liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttaminen kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmien sekä muiden kehittämissuunnitelmien mukaisesti	1	Kunnat/ELY
Taajamien turvallisuus ja ajonopeuksien hillintä Nopeusrajoitusten tarkistaminen koulujen kohdilla, taajamissa ja muissa asutuskeskittymissä, nopeusrajoitusten alentamisen tukeminen tarvittaessa mm. hidastein, tienylitysten turvaaminen koulureiteillä ja muissa kävelyn ja pyöräilyn tärkeillä reiteillä	1	Kunnat/ELY
Automaattisen nopeusvalvonnan laajentaminen	1	ELY/Kunnat
Turvattomimpien yhdysteiden nopeusrajoitusten tarkistaminen	1	ELY
Liikenneturvallisuusvaikutusten priorisointi kehittämisinvestointeja vaiheistettaessa ja parantamissuunnitelmia kevennettäessä	Jatkuva	ELY
Kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ajosuuntia erottamalla valtatiellä 12	1	ELY

LAHDEN YDINKESKUSTAN VETOVOIMAN KEHITTÄMINEN		
Toimenpide	**Kiireellisyysluokka**	**Edistämisvastuu**
Katuinfrastruktuuri		
Aleksanterinkadun ja ydinkeskustan kehäkadun toteuttamiseen liittyvät järjestelyt	1	Lahti
Lahden ydinkeskustan katujärjestelyjen kehittäminen	1	Lahti
- kävely- ja pyöräilypainotteiset kadut		
- pyörätiet		
- joukkoliikennepainotteiset kadut		
Huoltoliikenteen järjestelyt	1	Lahti
Ydinkeskustan sisääntulotiet		
Lahden eteläisen sisääntulotien sujuvuuden varmistaminen välillä Renkomäki–Lahden keskusta	2	ELY /Lahti
Mannerheiminkadun saneeraus	2	Lahti/ELY
Pysäköinti		
Pysäköintilaitosten toteuttaminen	1-2	Lahti
Kadunvarsipysäköinnin järjestelyt	1	Lahti
Joukkoliikenne		
Joukkoliikenteen vaihtopysäkit	1	Lahti
Joukkoliikennekaistat ja -etuudet	1	Lahti
Ajantasaisen liikennetiedon tarjonta	Jatkuva	Lahti
Muiden kaupunkien keskustat		
Heinolan ydinkeskustan liikenneverkon kehittäminen	1	Heinola

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 ja toimenpiteiden vaikuttavuuteen etenkin liikenneturvallisuuden ja Lahden keskustan vetovoiman osalta.

Päijät-Hämeessä käynnistetään sidosryhmien kesken suunnitelmallinen liikennejärjestelmäyhteistyö. Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutumisen seuranta ja suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden edistäminen on keskeinen osa liikennejärjestelmätyötä.

6.1 Keskeiset vaikutukset suhteessa asetettuihin tavoitteisiin

Päijät-Hämeen seudun 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 2006 liikennejärjestelmäsuunnitelmaan

Liikennejärjestelmän keskeiset pitkän aikavälin tavoitteet ovat pysyneet pääpiirteissään samansuuntaisina edelliseen suunnitelmaan verrattuna. Suunnitelmaa jäsennettiin edellisellä kierroksella neliporrasajattelun avulla, jonka tilalle on nyt noussut palvelutasoajattelu. Tämän myötä huomio kiinnittyy tavoiteltuun palvelutasoon, eikä esimerkiksi maakunnan saavutettavuuden parantamiseen vaikuttavia toimenpiteitä ole etenkään infrastruktuurihankkeiden osalta yksilöity edellisen kierroksen tarkkuudella.

Strategisissa painotuksissa ja toimenpidevalikoimassa korostuvat liikenneturvallisuuden tärkeys ja Lahden ydinkeskustan kehittäminen entistä enemmän. Lahden kaupunki ja sen ydinkeskusta nähdään entistä vahvemmin maakunnan sydämenä, jonka vetovoima hyödyttää koko maakuntaa. Liikenneturvallisuuden sekä kävelyn ja pyöräilyn arvostus näkyy voimakkaana, ja keinovalikoimassa painotetaan näkyvästi asukkaiden asenteisiin ja käyttäytymiseen vaikuttamista, sillä pelkillä infrastruktuuriin kohdistuvilla parannuksilla näiden osa-alueiden tavoitteita ei pystytä saavuttamaan.

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 pyöräilyverkolla sekä kuntakeskuksissa, jolloin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ja houkuttelevuus paranevat. Institutionaalista ympäristöä kehitetään vahvistamalla kävelyn ja pyöräilyn roolia päätöksenteossa. Rahoituksen niukkuudesta johtuen osa suunnitelluista väylistä voi kuitenkin jäädä toteutumatta. Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvaminen riippuu lisäksi myös muiden liikkumismuotojen kilpailukyvyn sekä palveluverkon muutoksista. Etenkin Lahdessa autoliikenteen ohjaaminen pois keskustasta parantaa samalla kevyen liikenteen olosuhteita. Haja-asutusalueilla palveluiden väheneminen saattaa pidentää asiointimatkoja ja samalla pienentää kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta.

Taulukko 11. Liikennemallin matkamäärien perusteella tuottamat kulkutapaosuudet

Vuorokausi	Matkamäärät		Kulkutapaosuus	
	Nyky	2035	Nyky	2035
Kevyt liikenne	200 071	239 840	35,4 %	35,9 %
Joukkoliikenne	30 419	36 475	5,4 %	5,5 %
Ajoneuvot	334 724	391 825	59,2 %	58,6 %
Yhteensä	**565 214**	**668 140**	**100 %**	**100 %**

Liikennemallin mukaan suunnitelmien toteutuessa jalankulun ja pyöräilyn kulkutapaosuus tehdyistä matkoista nousee puoli prosenttiyksikköä. Muutos on pieni mutta merkityksellinen, sillä näiden kulkutapojen osuudet ovat tähän mennessä olleet laskussa jo vuosikymmeniä. Vähäinenkin nousu merkitsee käännekohtaa ja todistaa toimenpiteiden hyödyllisyyttä. Muutos liittyy osittain maankäytön kehitykseen kohti eheämpää ja monipuolisempaa yhdyskuntarakennetta, jolloin asiointimatkat pysyvät lyhyinä ja liikkumistarve kohtuullisena. Ilman suunniteltuja toimenpiteitä kävelyn ja pyöräilyn matka-osuudet jatkaisivat laskuaan.

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. Tärkeimpiä infrastruktuurihankkeita ovat Lahden matkakeskuksen ja Hennan aseman rakentaminen sekä pyöräilyn liityntäjärjestelyt. Lisäksi kehitetään lippujärjestelmää ja matkustajainformaatiota sekä joukkoliikenteen suunnittelua. Näiden toimien toteuttaminen nostaa joukkoliikenteen osuutta tehdyistä matkoista liikennemallin mukaan hieman. Myös tämä on merkittävä saavutus jo pitkään vallinneeseen joukkoliikenteen supistuvaan kulkutapaosuuteen suhteutettuna. Niin joukkoliikenteen kuin kävelyn ja pyöräilynkin toimenpiteet sijoittuvat pääasiassa kiireellisyysluokkaan 1 ja pieneltä osin luokkaan 2, jolloin myönteinen kehitys pääsee alkuun jo lähivuosina.

Jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kääntyminen hienoiseen kasvuun on myös omalta osaltaan vähentämässä liikenteen aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä. Päijät-Hämeeseen asetettujen kovien vähentämistavoitteiden toteutuminen vaatii lisäksi etenemistä monilla muilla osa-alueilla.

Päijät-Hämeen saavutettavuuden parantaminen

Autoilu säilyy alueen asukkaiden tärkeimpänä liikkumismuotona, ja esitetyt tieliikenteen toimenpiteet parantavat autoilun palvelutasoa useilla yhteysväleillä. Henkilöautoilun osuuden matkamäärien kulkutapajakaumasta arvioidaan hieman laskevan, sillä maankäytön kehitys lyhentää päivittäisten toimintojen välimatkoja ja vähentää siten autoilun tarvetta. Tieliikenteen infrastruktuurihankkeet myös 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.

Toimenpiteet sijoittuvat Hennan alueen yhteyksiä lukuun ottamatta kiireellisyysluokkiin 2 ja 3. Pienet logistiikkaa palvelevat toimenpiteet ovat luokassa 1. Toimenpiteiden toteutumiseen liittyy rahoituksen osalta jonkin verran epävarmuutta. Mikäli toimenpiteet jäävät toteuttamatta, ei palvelutasotavoitteita saavuteta. Tilanne huononee myös nykytilaan verrattuna, sillä teiden kasvavat liikennemäärät johtavat nykykapasiteetilla ruuhkien lisääntymiseen, mikä heikentää matka-aikojen ennustettavuutta ja kuljetusten täsmällisyyttä. 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, rajoitukset) liittyvin toimenpitein. Valtaosa infrastruktuuriin liittyvistä toimenpiteistä on pieniä ja kustannustehokkaita. Kaikki liikenneturvallisuustoimenpiteet sijoittuvat kiireellisyysluokkaan 1 ja niiden toteutumiseen liittyy keskimääräistä vähemmän epävarmuustekijöitä. Epävarmaa on kuitenkin se, riittävätkö toimenpiteet toteutuessaankaan täyttämään liikenneturvallisuudelle asetettuja haastavia tavoitteita.

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, mutta ei välttämättä riitä kansallisten ja kansainvälisten velvoitteiden osoittaman muutoksen saavuttamiseen kasvihuonekaasupäästöjen osalta.

Lahden ydinkeskustan vetovoiman kehittäminen

Lahden ydinkeskustan vetovoiman kehittämistä edistetään katuinfrastruktuurilla, pysäköintijärjestelyillä, joukkoliikenteen olosuhteiden kehittämisellä sekä ydinkeskustan sisääntuloteihin liittyvillä hankkeilla. Näistä viimeksi mainitut kuuluvat kiireellisyysluokkaan 2 ja muut luokkaan 1. Tahtotila toimenpiteiden toteuttamiseksi on vahva. Lahden ydinkeskustan kehittymistä tukevat välillisesti myös monet muiden strategisten painopistei-

den yhteydessä käsitellyt toimenpiteet, kuten kestävän liikkumisen edistäminen ja saavutettavuuden parantaminen.

Esitetyt toimenpiteet parantavat vetovoimaa liikkumisen osalta ja vahvistavat Lahden asemaa maakunnan keskuksena. 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. Kävelyn ja pyöräilyn asenteisiin vaikuttaminen, aktiivinen liikenneturvallisuustyö sekä Lahden matkakeskus on nostettu myös kärkitehtäviksi. Näin kestävää liikkumista ja turvallisuutta palvelevat tavoitteet toteutuisivat melko hyvin myös tiukan rahoituksen tilanteessa.

Mikäli vain ensimmäisen kiireellisyysluokan hankkeet toteutuvat, Lahden ydinkeskustan vetovoiman paraneminen vaarantuisi sisääntuloteiden ja Mannerheiminkadun saneerauksen osalta. Eniten vaaravyöhykkeessä ovat Päijät-Hämeen saavutettavuuden parantamiseen tähtäävät toimenpiteet, joista kaikki ratahankkeet ovat vasta kolmannessa kiireellisyysluokassa ja tiehankkeistakin vain kaksi, kärkitehtäväksi nostettu Lahden eteläinen kehätie sekä Hennan alueen yhteydet, ovat ensimmäisessä kiireellisyysluokassa. Saavutettavuutta parantavat logistiikkatoimenpiteet sen sijaan toteutuisivat melko hyvin.

6.2 Liikennejärjestelmätyö

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisella on ollut vahva yhteys maakunnan muiden strategisten suunnitteluprosessien kanssa. Täten on loogista, että vuorovaikutus jatkuu myös suunnitelman valmistumisen jälkeen.

Nyt laadittu Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma on jatkossa kehys, jonka puitteissa maakunnan liikennejärjestelmää kehitetään kokonaisvaltaisesti. Nyt 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 Päijät-Hämeen liiton aluekehittämis- ja edunvalvontatyötä strategisen suunnittelun lisäksi.

Päijät-Hämeessä käynnistetään suunnitelmallinen liikennejärjestelmäyhteistyö. Maakunnan liikennejärjestelmäkokonaisuuden kehittämistä koordinoi ja ohjaa liikennejärjestelmätyöryhmä, joka muodostetaan suunnitelmaa valmistelleen työryhmän pohjalta. Se vastaa osaltaan kuntien ja valtion välisestä säännöllisestä liikenteeseen liittyvästä vuorovaikutuksesta ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyjen hankkeiden ja toimenpiteiden edistämisestä sekä toimii myös keskustelufoorumina naapuriliittojen suuntaan. Työryhmän toiminnan runkona toimii vuosikohtainen suunnittelu ja teemoitus. Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutumisen seuranta ja suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden edistäminen on keskeinen osa liikennejärjestelmätyötä.

Liikennejärjestelmän ja sen toimintaympäristön tilan seuranta kannattaa koordinoida osaksi maakunnan yleistä toimintaympäristön ja alue- ja yhdyskuntarakenteen seurantaa, koska esitettyjen toimenpiteiden tavoitteena on edistää myös maankäytön ja liikennejärjestelmän vuorovaikutusta. Jatkossa valtuustokauden päätteeksi laadittavaan seurantaraporttiin liitetään liikennejärjestelmää koskeva osa. Tärkeimmät seurantaindikaattorit ovat:

Tärkeimmät seurantaindikaattorit (tietolähde):

- kulkutapajakauma ja eri kulkutapojen suoritteet (HLT ja muut liikennetutkimukset)
- liikennejärjestelmän palvelutaso käyttäjän näkökulmasta (Liikenneviraston käyttäjätyytyväisyystutkimukset)
- maanteiden liikenne- ja kuljetusmäärät (ELY/ tierekisteri ja Tilastokeskus/ tiekuljetukset)
- joukkoliikenteen matkustajamäärät ja vuorotarjonta (ELY ja Lahden kaupunki)/matka-aikojen suhde
- rataverkon kuljetusmäärät (Liikennevirasto)
- eri kulkutapojen matka-ajat tärkeimmillä yhteysväleillä (liikenteenharjoittajien aikataulut, Liikennevirasto)
- tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet (Liikenneturva ja ELY)
- asukas- ja työpaikkamäärät (YKR)
- yhdyskuntarakenteen tiiviys (taajamien asukastiheys) (YKR)
- liikenteen päästöt (VTT/ LIPASTO)

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelmasta ei laadita erillistä aiesopimusta, vaan toteutukseen sitoutuminen sekä lähivuosien toimenpiteet ja edistämistehtävät sisällytetään maakuntaohjelmaan ja sen toteuttamissuunnitelmaan (TOTSU). Toimenpiteiden toteutumista edistetään myös Lahden kaupunkiseudun kasvusopimuksen kautta.

PÄIJÄT-HÄMEEN LIITTO

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Liikennevirasto