

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma



Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Julkaisija:

Hämeen liitto
Niittykatu 5, 13100 Hämeenlinna
puhelin (03) 647 401

www.hameenliitto.fi

Yhteydet henkilökuntaan:

sähköposti: etunimi.sukunimi@hame.fi

Valokuvat: Elisa Putti ja Sito Oy

Taitto: Sito Oy, Laura Pöllänen

Julkaisunro: II 197

ISBN: 978-952-7057-01-8

ISSN: 1235-8193

Hämeenlinna 2014

SISÄLLYS

ESIPUHE	4
1. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	5
1.1 Liikennejärjestelmää tulee kehittää aikaisempaa kokonaisvaltaisemmin ja tehokkaammin	5
1.2 Toimintaympäristön muutokset luovat paineita myös liikennejärjestelmälle	7
1.3 Liikennejärjestelmän palvelutaso	8
2. TAVOITTEET JA KEHITTÄMISSTRATEGIA	18
2.1 Visio 2040	18
2.2 Toiminnan reunaehdot	18
2.3 Palvelutasotavoitteet ja kehittämisstrategia	18
3. TOIMENPIDEOHJELMA	35
3.1 Valtakunnan tasolla edistettävät kärkihankkeet ja toimenpiteet	35
3.2 Maakuntakaavaan esitettävät hankkeet	37
3.3 Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet	40
4. VAIKUTTAVUUDEN ARVIOINTI	44
4.1 Asetettujen keskeisten reunaehtojen sekä palvelutasotavoitteiden toteutuminen	44
4.2 Vaikuttavuus tarkastelualueittain	46
4.3 Riskejä ja haasteita	48
4.4 Seuranta	49

ESIPUHE

Edellinen Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui vuonna 2009. Liikennepolitiikassa ja toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset, Kanta-Hämeen vahvistuva asema osana laajaa metropolialuetta sekä Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-kehityskäytävän merkityksen vahva kasvu johtivat päätökseen päivittää suunnitelma. Suunnitelman päivitys käynnistyi lokakuussa 2012 ja sitä on laadittu rinnan Kanta-Hämeen uuden maakuntasuunnitelman ja vaihemaakuntakaavan valmistelun kanssa.

Suunnitelmassa tarkastellaan, miten Kanta-Hämeen liikennejärjestelmää pystytään nykyisin ja ennakoitavissa olevin resurssein kehittämään mahdollisimman tehokkaasti ja vaikuttavasti. Samalla on tarkasteltu, miten liikennejärjestelmän keinoin pystytään mahdollisimman hyvin tukemaan koko Kanta-Hämeen kehittymistä. Työmenetelmänä on käytetty uuden liikennepolitiikan mukaista palvelutasoajattelua, jolla on pyritty:

- konkretisoimaan asukkaiden, yritysten ja koko Kanta-Hämeen tarpeita liikennejärjestelmälle
- asettamaan realistiset, mutta kuitenkin tavoitteelliset liikennejärjestelmän palvelutasotavoitteet
- määrittämään tavoitteiden pääsemiseksi tarvittavat aikaisempaa monipuolisemmat toimenpiteet ja niiden toteuttamispolut sekä
- arvioimaan, päästäänkö esitettävillä toimenpiteillä asetettuihin tavoitteisiin.

Palvelutasoajattelun soveltamisen tulokset on sisällytetty mukaan tähän raporttiin. Tarkemmat menetelmäkuvaukset on esitetty työn tausta-aineistossa sekä raportoidaan palvelutasoajattelun soveltamista koskevassa Liikenneviraston raportissa.

Suunnitelma on luonteeltaan strategisen tason suunnittelua, tavoitevuotena vuosi 2040. Strategisen tason tavoitteiden ja linjausten pohjalta on kuitenkin määriteltä myös lyhyellä tähtäimellä käynnistettäväksi ehdotettavat toimenpiteet. Toimenpiteissä on eroteltu niin yhteisesti priorisoidut valtakunnan tasolla edistettävät kärkihankkeet kuin maakuntatasolla edistettävissä olevat toimenpiteet. Lisäksi on esitetty, miten liikennehankkeet tulisi esittää tulevassa maakuntakaavassa. Edelliseen suunnitelmaan nähden on erityisen huomattavaa se, että ns. toiminnallisia, esim. eri sektoreiden välistä yhteistyötä lisääviä toimenpiteitä esitetään merkittävästi enemmän. Tällä pyritään tuomaan juuri tehokkuutta ja aikaisempaa parempaa vaikuttavuutta myös liikennejärjestelmään. Lisäksi on pyritty tuomaan esille kehittämisen pitkäjänteisyyden merkitys pyrittäessä kohti asetettuja tavoitteita, hyvänä liikennealan esimerkkinä pääkaupunkiseudulla pitkäjänteisellä työllä saavutettu joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvu.

Suunnitelma on laadittu laajassa vuorovaikutuksessa alueen yritysten, asukkaiden ja päätöksentekijöiden kanssa. Suunnitelman laatimisen aikana on järjestetty seminaareja ja työpajoja, useita seudullisia keskustelutilaisuuksia sekä tehty yritys-, päätöksentekijä- ja liikkumiskyselyt. Suunnitelmaluonnos oli lisäksi syksyllä 2013 laajalla lausuntokierroksella. Suunnitelman valmistuttua laaditaan erillinen vastuutahoja sitouttava, keskeisimmistä edistettävistä ja toteutettavista toimenpiteistä koostuva aiesopimus.

Suunnitelman laatimista ohjanneeseen työryhmään ovat kuuluneet:

Heikki Pusa, Hämeen liitto, puheenjohtaja
Mirja Hyvärinta, Uudenmaan ELY-keskus
Rauno Penttinen, Hämeen ELY-keskus
Markku Pyy, Liikennevirasto
Kristiina Kartimo, Liikennevirasto
Kirsi Aaltio, Hämeen kauppakamari
Anne Vikström, Riihimäen-Hyvinkään kauppakamari

Leena Roppola, Hämeenlinnan kaupunki
Antti Heinilä, Forssan kaupunki
Raija Niemi, Riihimäen kaupunki
Juha Priittinen, Janakkalan kunta
Janne Teeriaho, Hattulan kunta
Ilkka Korhonen, Hausjärven kunta

Suunnitelman on laatinut konsulttina Sito Oy, jossa työstä on vastannut DI Petri Launonen.

Hämeenlinnassa huhtikuussa 2014

HÄMEEN LIITTO

UUDENMAAN ELY-KESKUS

LIIKENNEVIRASTO

1. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

1.1 LIIKENNEJÄRJESTELMÄÄ TULEE KEHITTÄÄ AIKAISEMPPAA KOKONAISVALTAISEMMIN JA TEHOKKAAMMIN

Valtakunnalliset liikennepoliittiset ja alueidenkäyttöä koskevat tavoitteet ja linjaukset, strategiset suunnitelmat ja keskeisten tahojen toiminta- ja taloussuunnitelmat muodostavat yhdessä maakunnallisten tavoitteiden sekä taloudellisten realiteettien kanssa maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun lähtökohdan sekä osaltaan myös kehittämisen reunaehdot.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet määrittävät vahvasti liikennejärjestelmän ja alueidenkäytön yhteensovittamista. Tavoitteet ottavat kantaa niin yhdyskuntarakenteen eheyttämisen tärkeyteen, henkilöautoliikenteen tarpeen vähentämiseen, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamiseen kuin muun muassa matka- ja kuljetusketjujen toimivuuteen. Maakuntakaavoituksen ja tätä kautta maakuntatason liikennejärjestelmäsuunnittelun merkitys on suuri tavoitteiden konkretisoimisessa. Lisäksi valtakunnallisessa vuonna 2014 valmistuvassa **aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvatyössä (ALLI)** muodostetaan valtakunnallinen näkemys pitkällä tähtäimellä tavoiteltavasta aluerakenteesta ja liikennejärjestelmästä. Työllä tulee olemaan huomattava vaikutus myös Kanta-Hämeen kehittämisen kannalta.

Nykyinen hallitusohjelma ja liikennepoliittinen selonteko korostavat liikennejärjestelmän kehittämistä kokonaisvaltaisesti ja poikkihallinnollisesti elinkeinoelämän, talouden, työllisyyden sekä alueiden kehittämisen kanssa. Keskeistä on **palvelutasojatteluun** perustuva liikennejärjestelmän ylläpito ja kehittäminen, jossa päätöksentekijät päättävät tavoiteltavasta palvelutasosta. Toimijat pyrkivät entistä monipuolisemmin toimenpitein saavuttamaan nämä asetetut tavoitteet käytettävissä olevilla resursseilla. Uudessa liikennepoliitikassa palvelutason parantaminen ei synny tekemällä enemmän vaan tekemällä viisaammin. Tarvitaan rohkeutta kehittää nykyisiä toimintatapoja ja löytää poikkihallinnollisesti uudentyyppisiä liikennejärjestelmään vaikuttavia toimenpiteitä. **Maankäytön, asumisen, liikennejärjestelmän, palvelurakenteen ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten suunnittelun ja toteuttamisen yhteensovittaminen** on tehokkaan toiminnan edellytys. Myös älyliikenteen keinot tulee sulauttaa normaaliksi osaksi kaikkea tekemistä.

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmän kehittämiseen vaikuttavat myös laajemmat **megatrendit** - niin globalisaatio, ympäristöasioiden korostuminen ja ilmastomuutoksen hil-

lintä, väestön ikääntyminen ja keskittyminen entistä enemmän kaupunkiseuduille kuin teknologian kehittyminen ja esim. yksityisautoilun suosion väheneminen nuorten keskuudessa. Megatrendit edellyttävät erityisesti pitkällä mutta myös jo lyhyemmällä tähtäimellä liikennejärjestelmän kehittämisen uudentyyppistä, trendit huomioon ottavaa suuntaamista. Lyhyellä tähtäimellä korostuu konkreettisemmin kuitenkin ns. strategiatyön ja arkityön linkittyminen. Myös tässä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettävät kehittämislinjaukset vaativat toteutuakseen jalkauttamista arkityöhön, aitoa uudentyyppisten toimenpiteiden hyötyjen näkemistä sekä yhdessä yli hallintokuntarajojen tapahtuvaa tekemistä.

Liikennejärjestelmän toimivuudella on keskeinen merkitys Kanta-Hämeen elinvoimalle ja kilpailukyvyllä. Keskeinen sijainti, saavutettavuus sekä asuin- ja elinympäristöjen viihtyisyys ja kilpailukykyisyys luovat osaltaan kehittämisen puitteet. Forssan, Hämeenlinnan ja Riihimäen-Hyvinkään kaupunkiseutuihin painottuvan kehittymisen ohella korostuu kaksi vahvistuvaa kehityssuuntaa. Häme kytkeytyy koko ajan vahvemmin osaksi laajaa **metropolialuetta** ja alueen kehittämisen suuntaviivoja on tarkasteltu juuri mm. metropolialueen yhteisessä Siivet ja juuret-tulevaisuustarkastelussa. Tarkastelujen kehittämisteemoissa korostuvat mm. arjen kestävyys ja alueen kilpailukykyisyys kansainvälisesti. Lisäksi **Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-kehityskäytävän** merkitys kasvaa jatkuvasti. Käytävä on Suomen mittakaavassa väestöltään, palveluiltaan ja yhdyskuntarakenteeltaan vahvin kehityskäytävä. Alueelle sijoittuu kolmasosa koko maan väestöstä ja lähes 40 % työpaikoista sekä valtakunnan tuotannosta. Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhykkeen merkitystä korostaa valtatien 3 ja pääradan kuuluminen TEN-T-ydinverkkoon.

Kanta-Hämeen maakunnan kehittämisen tavoitteita ja suuntaviivoja kuvaava **maakuntasuunnitelma ja -ohjelma** (Häme-ohjelma) ovat olleet uusittavana rinnan tämän suunnitelman kanssa. Tämä suunnitelma on antanut osaltaan lähtökohtia ko. töiden tarkistuksille. Edellinen maakuntasuunnitelma on laadittu vuonna 2009, mutta suunnitelman painotukset, esimerkiksi maakunnan uusiutumiskyky, työelämä ja osaaminen, kansainvälistyminen, saavutettavuus ja asuminen ovat edelleen ajankohtaisia. Toteuttamiskeinot tulee kuitenkin pystyä ajantasaistamaan. Tärkeitä painotuksia ovat jatkossakin mm. Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-kehityskäytävän ja metropolialueen merkityksen kasvu, maakunnan hyvän liikenteellisen sijainnin hyödyntäminen, ympäristöllisesti ja taloudellisesti kestävä, joukkoliikenteeseen tukeutuva liikennejärjestelmä, riittävän tasapainoinen alue- ja elinkeino-

rakenne sekä uudentyyppisten liikennejärjestelmän palvelutasoa ylläpitävien ja kehittävien palvelujen kehittäminen.

Myös Kanta-Hämeen toinen **vaihemaaakuntakaava** on parhaillaan vireillä. Monet liikennettä koskevat merkinnät ovat vanhentuneet ja tällä suunnitelmalla luodaan osaltaan lähtökohtia maakuntakaavan tarkistukselle. Toisaalta maakuntakaava on myös vahva liikennejärjestelmän kehittämisen lähtökohta.

Edellinen Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui vuonna 2009. Suunnitelman toteutumisaste on lähes koko suunnitelman valmistumisen jälkeisen ajan jatkuneeseen taloudelliseen taantumaan nähden kohtuullinen. Esimerkiksi jo edellisen suunnitelman aikana valmistellut pääradan hankkeet ovat edenneet. Seuduilla on laadittu rakennemallityöt ja pieniä toimenpiteitä on toteutettu erityisesti kaupunkiseuduilla. Ns. uudentyyppiset vahvempaa yhteistyötä edellyttävät toimenpiteet eivät ole kuitenkaan juuri edenneet. Lukumääräisesti laskettuna on toteutumisaste varsin heikko. Suunnitelman päivittämisen suuremmat tarpeet syntyvät kuitenkin valtakunnallisissa linjauksissa tapahtuneista muutoksista sekä mm. aiemman suunnitelman jälkeen valmistuneiden strategioiden ja suunnitelmien jalkauttamisesta alueelle.

Seudullisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia ei ole pidetty maakunnassa ajantasaisina eikä seudullinen tai maakunnallinen liikennejärjestelmätyö ole vielä organisoituun työryhmytyöskentelyyn perustuvaa. Kehittämistä tehdään eri tason työryhmissä mutta kokonaisuuden hallinta on hajanaista. Kehittäminen on vielä osin osioimointiin perustuvaa ja suuria investointeja painottavaa, vaikka resurssit ja toimintaympäristö ovat murroksessa. Liikennejärjestelmän ongelmia ei voida ratkaista enää yksinomaan väyläinvestoinnein tai yhden hallintokunnan voimin, vaan tarvitaan laajaa eri osapuolten välistä yhteistyötä ja yksimielisyyttä edistettävien hankkeiden ja toimenpiteiden kiireellisyysjärjestyksestä. Tämä edellyttää myös vuorovaikutuksen ja viestinnän kehittämistä niin päätöksentekijöiden, asukkaiden kuin elinkeinoelämän suuntaan. Esimerkiksi tämän suunnitelman yhteydessä tehtyyn päätöksentekijäkyselyyn vastanneiden mielestä kuntapäätäjien mahdollisuudet vaikuttaa liikennejärjestelmän kehittämiseen ovat vähäiset, kuntien ja valtion työnjako liikenneasioissa on epäselvä eikä liikkujien tarpeita oteta riittävästi huomioon.

Liikennejärjestelmän rahoitukseen käytetään Kanta-Hämeessä vuosittain noin 90 M€. Summassa eivät ole mukana kertaluontoiset suuret laajennus- tai kehittämisinvestoinnit. Suuria investointeja ei pystytäkään jatkossa enää toteuttamaan nykyisessäkään mittakaavassa, vaikka mm. pääradan investoinnit ovat tällä hallituskaudella osin etenemässä (Hel-

sinki-Riihimäki-kapasiteetin lisäämishankkeen ensimmäinen vaihe ja Riihimäen kolmioraidehanke käynnistyvät vuonna 2015). Suurin osa maakunnan liikennejärjestelmän rahoituksesta käytetäänkin nykyisten liikenneverkkojen kunnossapitoon sekä joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten tukemiseen ja on siten sidottu jatkuviin toimenpiteisiin. Liikennejärjestelmän rahoituksen ei voida odottaa lähitulevaisuudessa myöskään lisääntyvän. Tarpeita on moninkertaisesti rahoitukseen nähden, joten priorisointi ja tehostaminen on välttämätöntä. Tämä tarkoittaa myös käyttäjien liikkumiseen ja kuljetuksiin panostamaa rahoitusta – jonka voidaan Kanta-Hämeessä arvioida olevan yhteiskunnan panostamaan rahoitukseen nähden moninkertainen (arviolta noin 1,1 mrd. euroa/vuosi).

Jo toteutetut **kuntaliitokset** esimerkiksi Hämeenlinnan seudulla sekä tuleva kuntauudistus tulevat vaikuttamaan aikaisempaa voimakkaammin myös liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin ja – edellytyksiin. Vaikutukset voivat syntyä palvelujen keskittymisen ja niiden saavutettavuuden vaikeutumisen, liikennejärjestelmätyön haasteiden ja myös laajemmin toimintaympäristön muuttumisen myötä. Samalla kaupunkiseutujen ja kasvukäytävien merkitys tulee edelleen kasvamaan.

Ilmastonmuutoksen hillintä on keskeinen reunaehto niin alueidenkäyttö- kuin liikennepoliitikassa. Liikenteen osuus Suomen kasvihuonekaasupäästöistä on noin viidesnes ja siitä tieliikenteen osuus on noin 90 %. Valtakunnallisena tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä noin 15 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää vahvoja muutoksia myös alueellisen liikennejärjestelmän kehittämisen painotuksissa, vaikka mm. ajoneuvoteknologian kehittyminen tukeekin osaltaan tavoitteisiin pääsemistä. Liikkumistarpeiden vähentämisen sekä maankäytön ja liikenteen aidon yhteensovittamisen merkitys korostuu entistään enemmän, koska ilman alueellisten toimenpiteiden vaikuttavuutta ei ole mahdollista saavuttaa valtakunnan tasonkaan tavoitteita. Lisäksi aidosta ilmastonmuutoksen haasteet tunnustavasta liikennejärjestelmän kehittämisestä voidaan saada Kanta-Hämeelle oikein profiloituna myös vahvaa imagoetua.

1.2 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET LUOVAT PAINEITA MYÖS LIIKENNEJÄRJESTELMÄLLE

Suunnittelualueen eli Kanta-Hämeen ja Hyvinkään **väestö**, yhteensä noin 219 000 asukasta, on valtakunnallisen trendin mukaisesti **keskittynyt ja keskittymässä** Hämeenlinnan, Riihimäen-Hyvinkään sekä Forssan keskustaupunkeihin ja niiden ympärille (pääväylien suunnassa) sekä paikallisesti seutu- ja kuntakeskuksiin. Tämän rinnalla korostuu jatkuvasti enemmän Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-kehityskäytävän, erityisesti pääradan asemiin tukeutuvan maankäytön merkitys. Tulevaisuudessa keskittymisen voidaan arvioida jatkuvan samalla kun väestömäärän ennustetaan kasvavan jatkossakin selvästi, vuoteen 2035 mennessä noin 17 %. Forssan seudun väestökehityksen arvioidaan olevan selvästi muita seutuja maltillisemman, mutta kääntyvän kuitenkin positiiviseksi.

Maakunnan väestöstä 84 % asuu taajamissa, 8 % kylissä ja 8 % haja-asutusalueella. Keskuskunnista suhteessa tiivein on Forssa, jonka asukkaista 89 % asuu alle 3 km päässä keskustasta. Haja-asutuksen osuus on kuitenkin suurin Forssan seutukunnassa (15 %). Pienissä/entisissä kunnissa haja-asutuksen osuus on suurimmillaan 65 %. Kokonaisuutena taajama-alueet ovat väestön keskittymisestä huolimatta laajentuneet ja hajautuneet, mikä näkyy myös maakunnan autoistumisessa sekä joukkoliikenteen vähäisessä merkityksessä. **Yhdyskuntarakenteen kehityssuunta** on mahdollisesti kuitenkin muuttumassa täydennysrakentamisen ja maankäytön muutosalueiden myötä. Tehdyt ja tulossa olevat kuntaliitokset muuttavat selkeästi keskustaupunkien rakennetta, vaikka esim. väestömäärää ja keskittymistä tarkastellen eivät muutokset olekaan kuntarajoista riippuvaisia.

Väestön ikääntyminen on nähtävissä myös Kanta-Hämeessä. Ikärakenne on yhdenmukainen koko maan väestön ikärakenteen kanssa. Väestön ikääntyminen luo haasteita mm. palvelujen järjestämiselle sekä kuntataloudelle ja -rakenteelle, kun työikäinen väestö vähenee ja palvelujen tarve kasvaa.

Myös palvelut ja työpaikat ovat keskittyneet suurimpiin kaupunkeihin, kuntakeskuksiin ja niiden läheisyyteen sekä Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-käytävälle. Uudet työpaikka-alueet sijoittuvat jatkossa entistä enemmän suurimpiin keskuksiin ja pääväylien varsille. Työmatkat ovat pidentyneet ja **pendelöinti** lisääntynyt. Maakunnassa korostuu pendelöinti kaupunkikeskusten lisäksi pääkaupunkiseudulle. Pendelöinti pk-seudulle on vahvaa erityisesti Riihimäen-Hyvinkään seudulta. Päivittäistavara- ja erikoiskaupan myymälät

ovat keskittyneet jo nykyisin vahvasti pääväylien varteen ja erityisesti maakunta- ja seutukeskuksiin. Vaikka palvelut ovat keskittyneet, asuu alle kolmen kilometrin etäisyydellä päivittäistavara-kaupasta kuitenkin vielä suurin osa maakunnan väestöstä.

Yhdyskuntarakenteen ominaisuudet ja kehityssuunnat näkyvät voimakkaasti ihmisten liikkumistarpeissa ja liikkumisen suuntautumisessa. Se, missä ja minkälaisessa ympäristössä ihmiset asuvat, korreloi autonomistuksen, auton käytön ja matkojen määrän suhteen. Tulevaisuudessa palveluiden ja asutuksen keskittyessä sekä maankäytön todennäköisesti tiivistyessä kestävien liikkumismuotojen suosion kasvattaminen on yhä ajankohtaisempaa ja realistisempaa, erityisesti kaupunkiseutujen ydinalueilla. Toisaalta tähän asti jatkunut yhdyskuntarakenteen hajautuminen yhdessä autoistumisen ja liikkumiskulttuurin muutosten kanssa tekee kestävien kulutapojen edistämisen haasteelliseksi.

Kanta-Hämeessä **työpaikkakehitys** on ollut viime vuodelt positiivista haastavasta taloustilanteesta huolimatta. Positiivisen kasvun on mahdollistanut Kanta-Hämeen monipuolinen elinkeinorakenne ja hyvä logistinen sijainti. Kanta-Hämeen elinkeinorakenteen perustan luovat teollisuus, kauppa, terveydenhuolto- ja sosiaalipalvelut sekä koulutus. Hämeenlinnan seudulla on valmistavaa teollisuutta sekä teräsrakentamista. Seudulla logistiikka-alan yritystoiminta on viime aikoina ollut huomattavassa kasvussa. Riihimäen-Hyvinkään seudulla on monipuolinen elinkeinorakenne. Seudun tärkein elinkeino on teknologiateollisuus ja -osaaminen. Seudun logistiikan erityisosaaminen on myös kansainvälisesti vahvalla tasolla. Forssan seudulla on hieman muita seutuja enemmän teollisuus- ja alkutuotannon työpaikkoja, muun muassa elintarvikkeiden suurtuotantoa. Seudun kasvavia aloja ovat kierrätykseen ja jätteenkäsittelyyn liittyvät toiminnot. Kanta-Hämeen kaupunkiseutujen sijainti pääteiden solmukohdissa luo hyvät mahdollisuudet elinkeinoelämälle.

Kanta-Hämeen **elinkeinorakenteen muutokset** kohdistuvat koko maan kehitystä mukaillen palvelujen tuottamisen merkityksen kasvuun. Samalla on kuitenkin ensiarvoisen tärkeää huolehtia nykyisten vahvojen alojen kilpailukykyä. Hämeenlinnan seudulla matkailun merkitys elinkeinorakenteessa tulee kasvamaan. Yritysten ja logistiikan kuljetusympäristöön vaikuttavat paikallisten muutosten lisäksi voimakkaasti globaalit trendit ja muutospaineet. Uusiutuvan energian käytön lisääminen on erityisesti haja-asutusalueen mahdollisuus samoin kuin uusi maaseutuyrittäminen.

nykyisten/uusien elinkeinoalueiden liittyminen liikenneverkkoon on haasteellista. Isot, osin suunnittelualueen ulkopuolelle sijoittuvat valtakunnallista merkitystä omaavat infrahankkeet (esim. Pisara-rata) ovat tärkeitä Kanta-Hämeelle.

Isojen infrainvestointien toteuttamismahdollisuudet ovat koko ajan vaikeutumassa. Infrastruktuurin kehittäminen suuntautuneekin jatkossa entistä enemmän nykyisten pääväylien vaiheittaiseen parantamiseen sekä pienempien erityisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta lisäävien toimenpiteiden toteuttamiseen. Samalla infrastruktuurin osalta on suurimmaksi haasteeksi nousemassa se, miten hyvin nykyistä infrastruktuuria pystytään pitämään kunnossa ja miten sen hoito ja ylläpito vastaa mahdollisimman hyvin asiakastarpeita sekä tarpeita liikennejärjestelmän kestävä kehityksen turvaamiseksi.

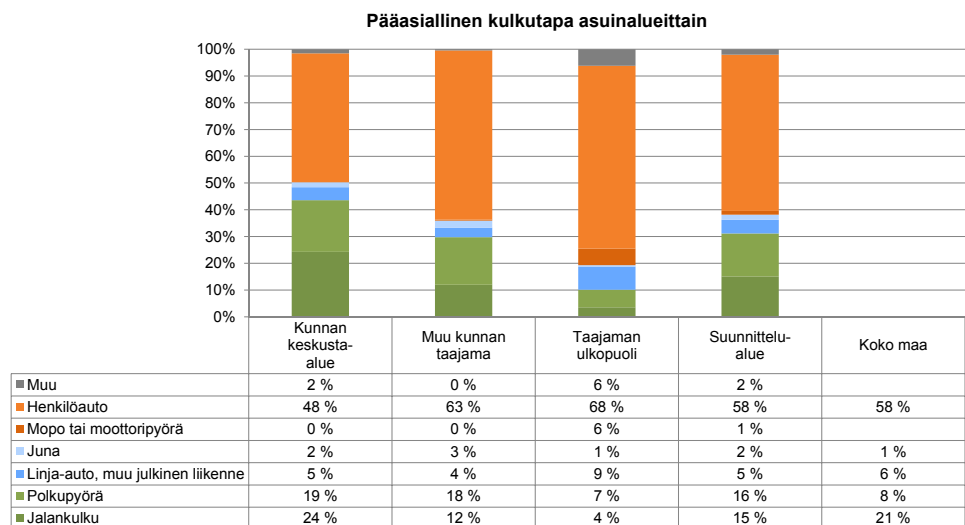
1.3.2 Liikkumisen palvelutaso

Liikkuminen perustuu Kanta-Hämeessä henkilöautoiluun

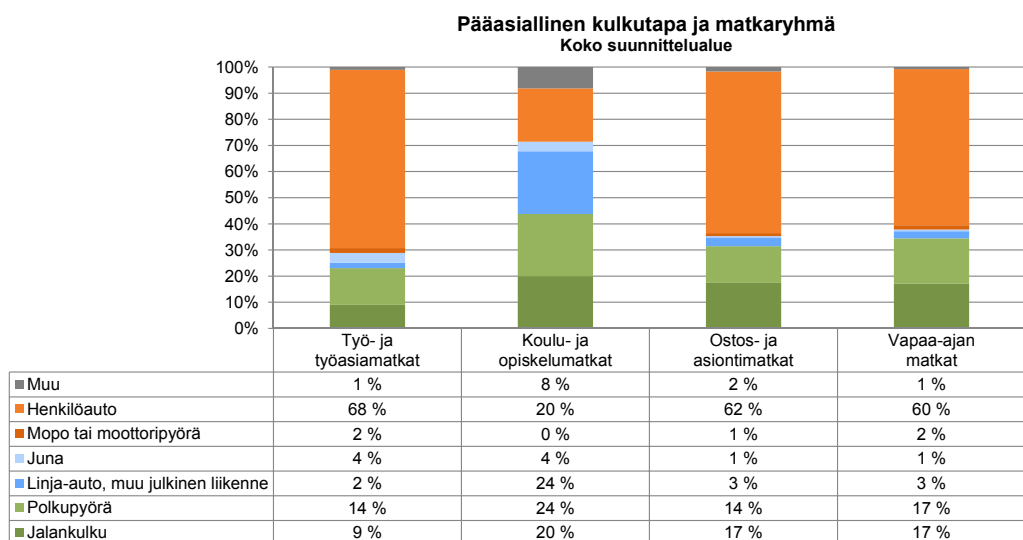
Ihmisten liikkuminen perustuu Kanta-Hämeessä suurelta osin henkilöauton käyttöön. Henkilöautoilun osuus päivittäisistä matkoista on koko maakuntatasolla noin 58 %, pyöräilyn 16 %, jalankulun 15 % sekä joukkoliikenteen 5 % (kuva 2). Alueelliset erot ovat kuitenkin merkittäviä. Erot selittyvät mm. yhdyskuntarakenteella sekä asuntojen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumisella, mutta osin myös liikkumistottumuksilla. Autottomien asutokuntien osuus on selkeästi suurin kaupunkikeskuksissa (lähes 30 %). Vastaavasti kahden tai useamman auton asutokuntien osuus on selkeästi suurin haja-asutusalueilla (noin 50 %).

Kävelyn ja pyöräilyn suosio on suurin lyhyillä, 0-5 km pituisilla matkoilla – joita on mahdollista tehdä mm. toimintojen sijoittumisesta ja lyhyistä etäisyyksistä johtuen eniten kuntien, erityisesti keskuskaupunkien keskusta-alueilla. Vastaavasti haja-asutusalueilla käytetään pidemmistä etäisyyksistä ja muiden liikennemuotojen puutteesta johtuen henkilöautoa huomattavasti enemmän. Joukkoliikenteen asema on Kanta-Hämeessä haasteellinen – myös HHT-vyöhykkeellä, jossa joukkoliikenteen kulkutapaosuus on pienentynyt Kanta-Hämeestä Pirkanmaalle suuntautuvilla matkoilla. Kanta-Hämeestä Uudellemaalle tehtävillä matkoilla on kulkutapaosuus kuitenkin hieman kasvanut (lähde: valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus).

Kanta-Hämeessä asuvat tekevät **keskimäärin noin 3,2 matkaa/vrk**. Työ- ja työasiamatkojen osuus päivittäisistä matkoista on Kanta-Hämeessä kokonaisuutena 31 %. Vastaavasti koulu- ja opiskelumatkojen osuus on 11 %, ostos- ja asiointimatkojen 30 % ja moninaisten vapaa-ajan matkojen 28 %. Jalankulun ja pyöräilyn osuus on selkeästi suurin koulu- ja opiskelumatkoilla (yhteensä 44 %), kun työ- ja työasiamatkoilla kulkumuotojen osuus on vain 23 %. Kulkutapaosuudet kuvaavat hyvin kehittämisen potentiaalia erityyppisillä matkoilla. Toisaalta myös erityyppisten matkojen palvelusotarpeet ovat erilaisia. Työ- ja opiskelumatkoilla korostuvat matka-aika ja sen ennakoitavuus, koulumatkoilla turvallisuus, työasiamatkoilla hallittavuus sekä matka-aika ja sen ennustettavuus sekä asiointi- ja vapaa-ajan matkoissa helppous ja käytettävyys. Pitkillä matkoilla korostuvat matka-aika ja sen ennakoitavuus, hallittavuus, hinta sekä mukavuus.



Kuva 2. Asuinalueen tyyppi korreloi vahvasti eri kulkumuotojen käytön kanssa (lähde: Kanta-Hämeen liikkumiskysely, toukokuu 2013).



Kuva 3. Eri kulkumuotojen suosio on huomattavan erilainen erityyppisillä matkoilla (lähde: Kanta-Hämeen liikkumiskysely, toukokuu 2013).

Palvelutasohaasteet

Liikkumisen palvelutasoon vaikuttaminen **liikkumistarpeita vähentämällä** (toimeliaisuutta vähentämättä) nousee Kanta-Hämeenkin osalta entistä tärkeämmäksi liikkumisen palvelutasoon vaikuttavaksi tekijäksi. Tämä edellyttää kuitenkin toimintojen sijoittumiseen sekä mm. etätyöskentelyyn vaikuttamista. Käytännössä kyse on liikennejärjestelmää laajemmasta strategisen tason valinnasta, joka edellyttää myös liikennejärjestelmätöimijöiltä aktiivisuutta, pitkäjänteisyyttä ja vahvaa yhteistyön lisäämistä muiden yhteiskuntasektoreiden toimijoiden ja liikkumispalveluja tarjoavien yritysten kanssa.

Kanta-Hämeen kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenne sekä liikennejärjestelmän palvelutaso mahdollistaisivat **kestävämpien kulkumuotojen** - joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn suosion lisäämisen jo nykyisin erityisesti kaupunkiseutujen ydinalueilla. Esteenä ovat kuitenkin pääosin liikkumistottumukset. Miten näihin pystytään vaikuttamaan ja miten nykyinen henkilöautoilu entistä enemmän suosiva kehityssuunta saadaan käännettyä?

Joukkoliikenteen osalta on Hämeenlinnan keskusta-alueella sekä Turenki-Hämeenlinna-Parola-välillä säännöllinen ja vilkas paikallisliikenne, mikä mahdollistaa palvelutasoltaan tyydyttävät matkat kaikilla matkatyypeillä. Riihimäen-Hyvinkään seudulla paikallisliikenne ja seutuliikenne mahdollistavat pääasiallisiin yhteyssuuntiin toimivat yhteydet. Riihimäen kautta kulkevalla kantatiellä 54 poikittaisliikenne tukeutuu reittiliikenteeseen. Työ-, opiskelu- ja vapaa-ajan matkat ovat

mahdollisia, mutta jousto on vähäistä. Joukkoliikennekentän murros siirtymäaikoiheen on kuitenkin viime aikoina jarruttanut kehittämistoimenpiteiden toteuttamista. Riihimäen osalta huomioitavaa on myös välin Riihimäki-Lahti-raideliikenteen hyvä, asiakastarpeita vastaava palvelutaso.

Forssan seudun joukkoliikenteen tilanne on haasteellisempi. Paikallisliikennettä ei ole ja välillä Jokioinen-Forssa-Tammela on läpikulkevaa liikennettä vain rajallisesti (vakiovuoroja). Vuorot mahdollistavat palvelutasopuutteistaan huolimatta kuitenkin niin työssäkäynnin, opiskelun kuin asioinninkin Forssassa. Seutuliikenne on vaikeuksissa kaikilla seuduilla, mikä aiheuttaa palvelutaso-ongelmia mm. toisen asteen oppilaitosten keskittymisen sekä seudullisesti keskitettyjen palvelujen vuoksi.

Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-kehitysvyöhykkeen joukkoliikenne – pääradan raideliikenne yhdistettynä valtatie 3 reittiliikenteeseen on palvelutasoltaan valtakunnallista huippuluokkaa. Yhteydet ovat matka-ajaltaan jopa henkilöautomatkoi nopeampia koskien erityisesti pääkaupunkiseudun suuntaan mutta myös Helsinki-Vantaalle suuntautuvia yhteyksiä. Pääradan ja Helsingin ratapihan kapasiteettiongelmat rajoittavat kuitenkin vuorotarjontaa sekä lähijunaliikenteen jatkamista Riihimäeltä pohjoiseen. Lisäksi Helsingin sisään-tuloväylien ruuhkaisuus heikentää reittiliikenteen matka-aikojen ennakoitavuutta. Haasteita asettaa myös liityntäpysäköinnin puutteellisuus erityisesti valtatiellä 3. Myös matkojen helppoudessa ja hallittavuudessa on puutteita (aikataulut, informaatio, yhteiset lipputuotteet, liityntäliikenne). Pääradan

ja Helsingin ratapihan kapasiteettiongelmien poistaminen antaisi mahdollisuuksia kasvattaa joukkoliikenteen käyttäjämääriä huomattavasti erityisesti pk-seudun ja Kanta-Hämeen välisessä liikenteessä. Nykyisin joukkoliikenteen kulkumuutosuus on pitkissä Uudellemaalle suuntautuissa matkoissa lähes 20 % ja Pirkanmaalle suuntautuissa matkoissa 10 %.

Hämeenlinna-Forssa-välin joukkoliikenne rakentuu käytännössä Turun suunnan reittiliikenteen varaan tarjoten hyvät työssäkäynti- ja opiskeluyhteydet. Yhteydet Forssasta Helsinkiin tukeutuvat valtatie 2 ja valtatie 10/kantatie 54 suuntaiseen liikenteeseen. Yhteydet ovat pääosin tarpeita vastaavat, mutta puutteita esiintyy erityisesti valtatie 2 liityntäpysäköinnissä. Muut suunnat Forssasta esim. Tampereelle ovat suurelta osin peruspalvelutasoista joukkoliikennettä. Matkaketjut erityisesti pienemmistä taajamista ja runkoreitien ulkopuolelta on usein vaikea toteuttaa yksinomaan joukkoliikenteellä.

Pienten kunta-/palvelukeskusten osalta joukkoliikenteen palvelutaso riippuu suurelta osin keskuksen sijainnista pääväyliin ja niillä kulkevaan reittiliikenteeseen nähden. Kauempana pääväylistä sijaitsevista keskuksista tulisi saada parempi syöttöliikenne ko. väylille. Lisäksi yhteydet palvelukeskuksista seutukeskukseen ovat tärkeitä. Keskuksissa on pääosin tarjolla palveluliikennettä, mutta sen käyttö ei ole selkeää, palvelualueet ja -ajat vaihtelevat osin jopa päivittäin, kuntarajat estävät asiakastarpeita vastaavan liikenteen ja toiminta on tehotonta kuntien ja myös eri hallintokuntien välisen yhteistyön puutteen vuoksi. Kokonaisuutena nykyinen liikenne palvelee joukkoliikenteen ”pakkokäyttäjää” myös kuntakeskuksissa pääosin hyvin arjen matkatyypeillä. Haja-asutusalueilla on perinteinen joukkoliikenne tiensä päässä, mutta uusin keinoin voi olla mahdollista turvata myös autottomien liikkumisen siten myös haja-asutusalueilla asumismahdollisuuksia.

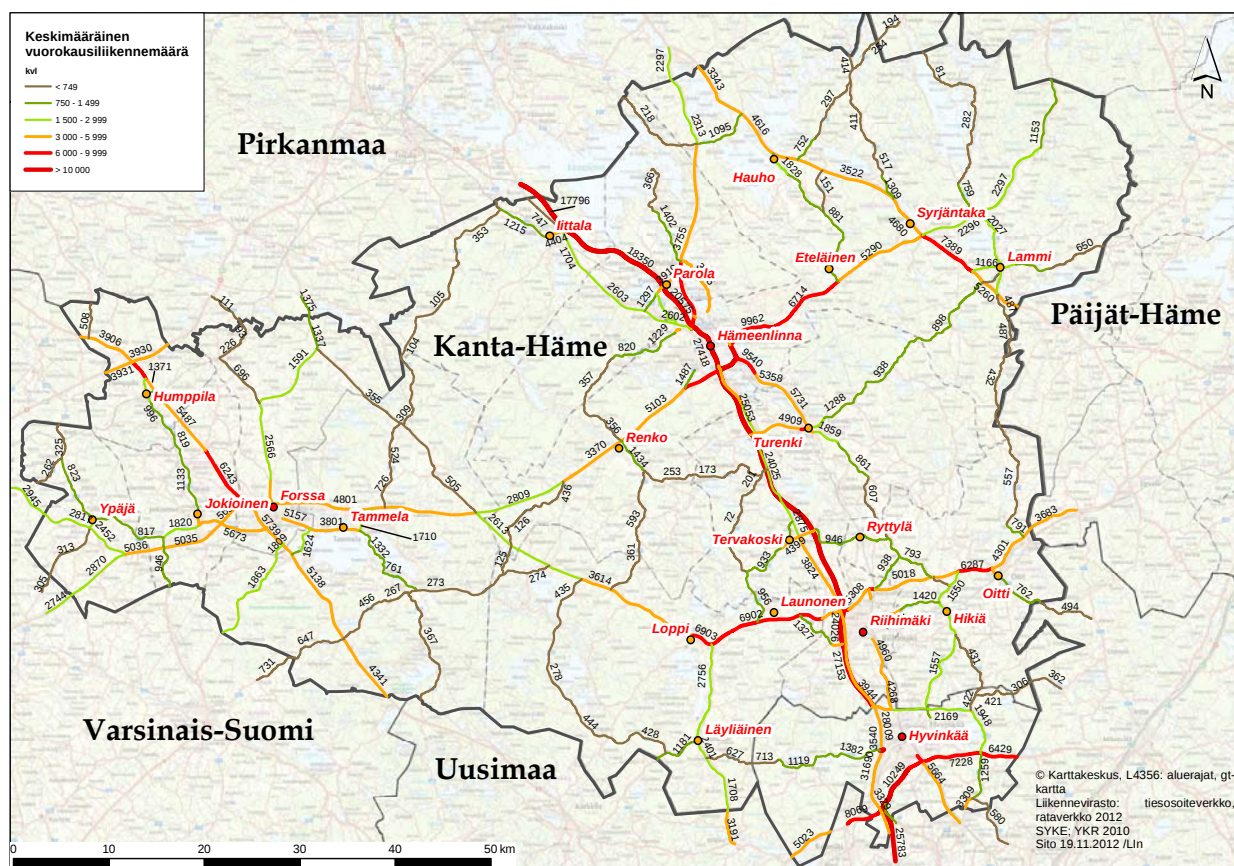
Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus vaihtelee vahvasti eri alueilla. Vahvimmissaan kävely ja pyöräily on kaupunkien keskusta-alueilla sekä myös pienemmissä kunta-/palvelukeskuksissa, joissa etäisyydet ovat lyhyitä ja toimintojen sijoittuminen tukee liikkumista myös muutoin kuin henkilöautolla. Jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseen on potentiaalia kaikilla keskusta-alueilla ja taajamissa tehtävillä matkoilla, erityisesti työ- ja työasiamatkoilla, joissa käytön esteet (esim. tavaroiden kuljettaminen) ovat vähäisimmät. Lisäksi maankäytössä tapahtuvat muutokset, esim. täydennysrakentaminen antavat mahdollisuuksia kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen. Samanaikaisesti haasteena on kuitenkin kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden säilyttäminen lyhyilläkin matkoilla sekä kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta kulkumuotona heikentävä työmatkojen keskipituuksien jatkuva kasvu. Myös mopoilun

lisääntyminen on vähentänyt erityisesti pyöräilyn suosiota nuorten keskuudessa. Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisessä on kyse suurelta osin asenteista, vaikka myös infrastruktuurissa – niin yhteyksien jatkuvuudessa, viihtyisyydessä ja ympärivuotisessa kunnossapidossa on puutteita. Yhteyspuutteet korostuvat erityisesti lähipalvelujen ja suurimpien työpaikka-alueiden saavutettavuudessa. Turvallisuuspuutteet korostuvat erityisesti koulumatkoilla, vaikka alakoulujen saavutettavuus kävelen ja pyörällä onkin pääosin vielä hyvä. Kouluverkoissa tapahtuvat muutokset uhkaavat kuitenkin heikentää em. saavutettavuutta.

Henkilöauton käytön helppous, mukavuus ja mm. liikkumisen hinta suhteessa joukkoliikenteeseen houkuttelevat auton omistamiseen ja sitä kautta käyttöön. Henkilöautoilu onkin kaikilla matkatyypeillä suosituin vaihtoehto (koulu- ja opiskelumatkoja lukuun ottamatta). Maankäytön ja myös palvelujen hajaantuminen on yhdessä liikkumistottumusten muutosten, autoistumisen sekä mm. kaupunkien sisäisen ja pitkämatkaisen liikkumisen sekoittumisen kanssa johtanut kaupunkialueilla palvelutasohaasteisiin. Erityisesti Hämeenlinnassa kaupungin sisääntuloväylällä (vt 10) on kapasiteettiongelmia ja tätä kautta puutteita liikenneturvallisuudessa sekä matka-aikojen ennakoitavuudessa erityisesti ruuhka-aipeina. Pienissä keskuksissa on palvelujen saavutettavuus henkilöautoilla erittäin hyvä – muiden kulkumuotojen kustannuksella. Haja-asutusalueilla nousevat esille merkittävimpänä palvelutasopuutteena tiestön rapautumisesta sekä talvihoidon tason laskusta aiheutuvat liikenneturvallisuus- sekä matka-aikaongelmat.

Pääväylien osalta liikenne keskittyy HHT-vyöhykkeelle sekä muille pääteille. Muutoin suuri osa maanteistä on vähäliikenteisiä. Liikennemäärien viimeaikainen kehitys on korostanut HHT-vyöhykkeen merkitystä. Liikenne on kasvanut vahvasti valtatiellä 3 ja mm. valtatiellä 10 Hämeenlinnan kohdalla. Muualla kasvu on ollut vähäisempää ja haja-asutusalueen tiestöllä liikenne on monin paikoin vähentynyt viimeisen kymmenen vuoden aikana. Kehityksen arvioidaan jatkuvan vastaavana myös tulevaisuudessa.

Kaupunkiseutujen ydinalueilla korostuvat henkilöautoilun osalta liikenneturvallisuuteen sekä matka-aikojen ennakoitavuuteen liittyvät palvelutasopuutteet. Kaupunkikeskustojen jalankulkupainotteisen kehittämisen osalta haasteena on enemmänkin uskallus rauhoittaa liikennettä ja rajoittaa henkilöautoilua kuin itse henkilöautoilun kehittäminen. Sisääntuloväylillä ja koko katuverkolla tulisi aina ensin tutkia koko liikennejärjestelmän keinovalikoima ennen suuriin investointeihin ajautumista. Monesti liikennemäärien kasvu aiheuttaa kuitenkin sen, että kyseessä olevan väylän kapasiteettia ei



Kuva 4. Maanteiden liikennemäärät Kanta-Hämeessä vuonna 2012 (keskimääräinen vuorokausiliikenne).

voida parantaa enää muutoin kuin fyysisin toimenpitein. Tämä korostaa pidemmän tähtäimen strategisen suunnittelun ja ennakkoinnin merkitystä.

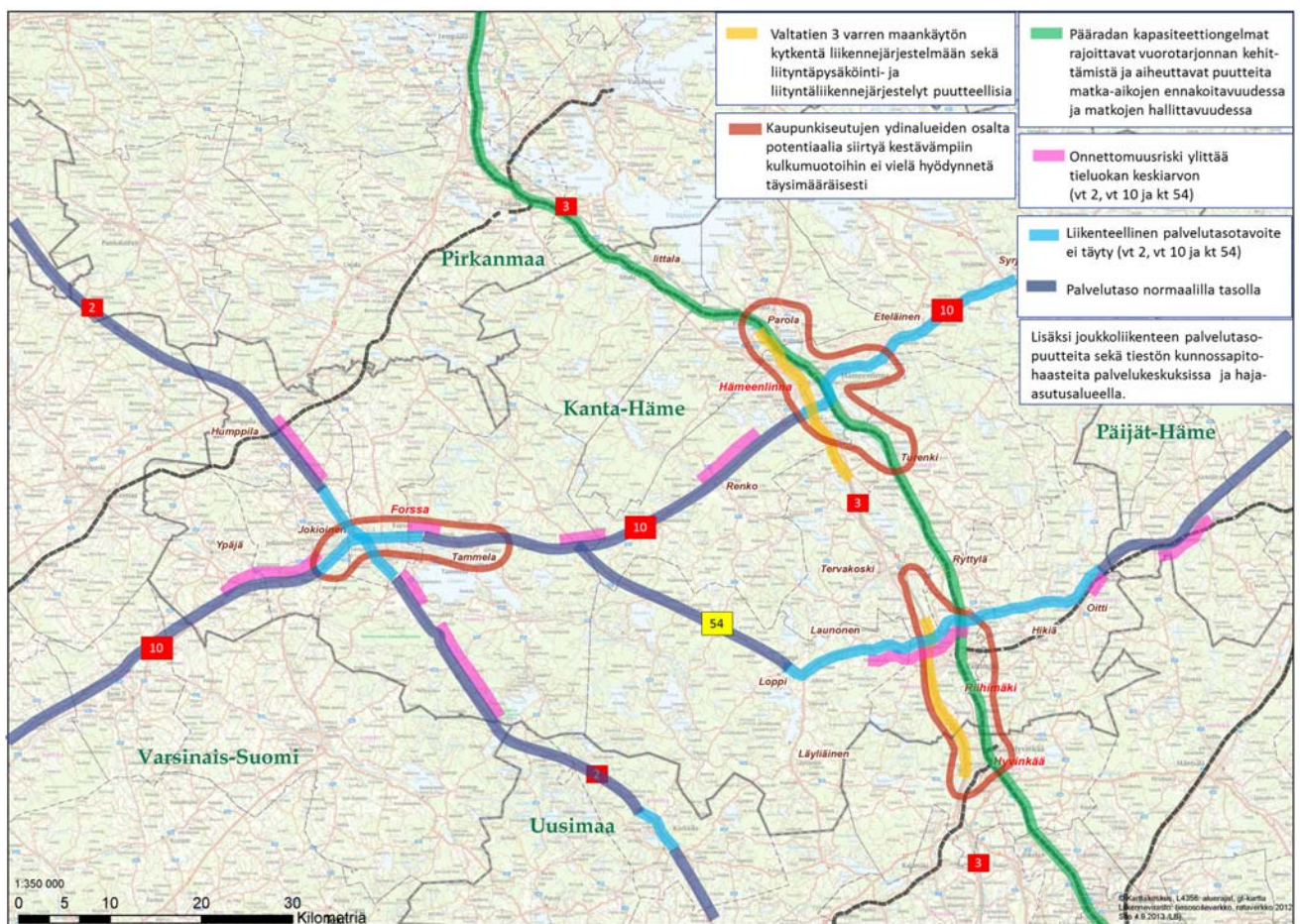
Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-kehityskäytävän osalta suurimpia haasteita ovat maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteenkytkeksen ohella valtatietä 3 ympäröivän maankäytön parempi kytkeminen valtatiehen (ja samalla mahdollisten toimenpiteiden vaikutukset valtatie 3 palvelutasoon) sekä laajemmin matkaketjujen toimivuus, henkilöautoilun kannalta erityisesti liityntäpysäköinnin puutteet. Muiden liikennekäytävien osalta korostuvat maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteenkytkeksen ohella puutteet valtatie 2, valtatie 10/12 sekä kantatien 54 palvelutasossa, koskien erityisesti liikenneturvallisuutta sekä matka-aikojen ennakoitavuutta. Palvelukeskusten osalta korostuu erityisesti liikenneturvallisuus. Keskusten liikennejärjestelyjen kehittämisessä haasteena ei ole niinkään henkilöautoilun olosuhteiden kehittäminen, vaan se voisiko henkilöautoilu antaa tilaa myös muiden kulkumuotojen kehittämiselle. Haja-asutusalueilla ovat erityisenä haasteena rahoituksen niukkuudesta johtuva liikkumisen palvelutasoon suoraan vaikuttava tiestön rapis-

tuminen ja talvihoidon puutteet sekä liikkumisen henkilöautoriippuvaisuus samalla kun perinteisen joukkoliikenteen järjestäminen on lähes mahdotonta.

Liikennekuolemia tapahtuu Kanta-Hämeessä asukasluvuun suhteutettuna koko maan keskiarvoa enemmän. Vuonna 2011 suunnittelualueella kuoli liikenne-onnettomuuksissa yhdeksän ja loukaantui 297 henkilöä. Kuolleiden ja loukaantuneiden määrä on ollut aivan viime vuosina hienoisessa laskussa, mutta v. 2001-2010 trendi on ollut nouseva. Henkilövahinko-onnettomuudet ovat keskimääräistä vakavampia. Henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista noin puolet tapahtuu taajamien ulkopuolella maanteillä. Valtateiden 3 ja 10 onnettomuusmäärät ovat olleet laskussa, mutta valtatiellä 12 ja alempitaisoisella maantieverkolla onnettomuusmäärät ovat kasvussa. Lisäksi valtatie 3 voimakas liikenteen kasvu aiheuttaa haasteita liikenneturvallisuustilanteen säilymiselle. Väestön ikääntyminen korostaa liikenneympäristön ja liikennepalvelujen selkeyttä ja esteettömyyttä tulevaisuudessa koko Kanta-Hämeessä.

Liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta kriittisimpiä matkoja ovat Kanta-Hämeessä:

- Joukkoliikenteellä/kävelen ja pyörällä tehtävät erityyppiset matkat kaupunkiseutujen ydinalueilla
- Joukkoliikenteellä tehtävät pitkät työ- ja työasiamatkat pääkaupunkiseudulle ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle
- Turvalliset kävelen ja pyörällä tehtävät koulumatkat kaikilla aluetyypeillä
- Ikääntyneiden omatoimiset asiointimatkat sekä joukkoliikenteellä tehtävät työ- ja opiskelumatkat kunta-/palvelukeskuksista keskuskaupunkeihin
- Palvelukeskusten lähipalvelujen ja työpaikka-alueiden saavutettavuus kävelen ja pyörällä, työ-, opiskelu- ja asiointimatkat
- Autottomien työ-, opiskelu- ja asiointimatkat haja-asutusalueelta lähimpään palvelukeskukseen



Kuva 5. Keskeisiä liikunnan palvelusohasteita Kanta-Hämeessä (yksittäiseen väylään/kohteeseen sidotut).

delle. Alueelta on hyvät yhteydet Suomen merkittävimpiin satamiin (Helsinki, Hanko, Kotka, Hamina ja Turku, Naantali, Rauma ja Pori) sekä Helsinki-Vantaan ja Tampere-Pirkkalan lentoasemille. Pääosin elinkeinoelämän kuljetuksiin liittyvät haasteet ja ongelmat esiintyvätkin Kanta-Hämeen ulkopuolella. Ongelmia esiintyy eniten muun muassa eri satamissa sekä tullitoimintoihin liittyen.

Tiekuljetuksilla on Kanta-Hämeen maakunnan elinkeinoelämälle erittäin suuri merkitys. Alueen tärkeimmistä teollisuuden aloista metalliteollisuus, elintarviketeollisuus, rakennusaineteollisuus ja teknologiateollisuus ovat tyypillisiä tiekuljetusten varassa toimivia aloja. Tiekuljetusten tärkeyttä korostavat myös alueella sijaitsevat lukuisat teknisen tukku-kaupan ja elintarviketeollisuuden varastot.

Tiekuljetusten tärkeydestä johtuen kuljetuksiin liittyen tärkeimpinä kehityskohteina ovat päätiet ja niiden kunnossapito sekä vähäliikenteisten teiden kunnossapito. Yhteydet Helsinkiin valtatie 3 pitkin ovat hyvät. Valtatiellä on kuitenkin tarvetta uusille elinkeinoelämän tarpeita vastaaville eritasoliittymille, vaikka samalla tulee ottaa huomioon em. vaikutukset valtatie 3 palvelutasoon. Valtatie 2 on paikoitellen heikossa kunnossa ja hidastaa kuljetuksia. Lisäksi valtatie 10, kantatie 54 sekä muut poikittaissuuntaiset yhteydet ovat tällä hetkellä elinkeinoelämän näkökulmasta toimimattomia.

Vähäliikenteisen tieverkon kunnossapidon merkitys on tärkeää erityisesti maa- ja metsätalouden kuljetusketjuille. Vähäliikenteisen tieverkon kunto Kanta-Hämeessä on paikoitellen huono, kuitenkin vielä tällä hetkellä tieverkko mahdollistaa kuljetukset. Alemman tieverkon talvihoito on puutteellista. Lisäksi tilakokojen ja tämän myötä kuljetuskaluston kasvu edellyttää parempaa tieverkon rakenteellista kuntoa. Kaikkein huonoimmassa kunnossa ovat yksityis- ja pihatiet.

Logistiikkapalveluiden osalta tieliikenteen kuljetuspalveluita tulisi parantaa. Lisäksi logistiikan toimiala-kohtaisten erikoispalveluiden tarjonta maakunnassa on elinkeinoelämän näkökulmasta liian vähäistä.

Rautatieyhteydet maakunnasta ovat hyvät niin kotimaahan kuin myös Venäjälle Pietarin suuntaan. Rautatiekuljetusten osalta kolmioraiteen puuttuminen Riihimäellä on aiheuttanut ylimääräisiä kustannuksia kulkusuunnan vaihtamisen takia. Forssan seudulta ei ole suoraa ratayhteyttä pääkaupunkiseudulle. Rataverkolla merkittävimpiä kuljetuksia Kanta-Hämeessä ovat metallikuljetukset, ammoniakki- ja paperikuljetukset ja raakapuukuljetukset sekä alueen läpi kulkevat yhdistetyt kuljetukset. Rautatiekuljetukset keskittyvät yhä enemmän palvelemaan raskaan teollisuuden täysiä junakuormia. Rautatiekuljetusten lisäämisen kannalta nykyinen rautatiepalveluiden tarjonta nähdään kuitenkin

maakunnassa puutteellisenä. Kuljetukset myös ohjautuvat yhä enemmän teille ennemminkin kuin radoille jatkuvasti kiristyvien täsmällisyysvaatimusten ja pienempien tavaraerien johdosta.

Kuljetusten toimivuuden tärkeimpiä palvelutasotekijöitä ovat kustannustehokkuus, täsmällisyys, turvallisuus ja vaurioitumattomuus/ pilaantumattomuus. Kanta-Hämeessä kuljetusketjuissa tuotteiden vaurioitumattomuus/ pilaantumattomuuden kanssa ei ole juurikaan ongelmia. Paikoin ongelmia aiheuttavat lähinnä lastinkäsittely ja sidonnan huolellisuus. Kuljetusten turvallisuus on maakunnan yritysten mielestä hyvällä tai vähintäänkin tyydyttävällä tasolla. Inhimilliset erehdykset aiheuttavat välillä turvallisuuteen liittyviä ongelmia.

Yritysten toiminta on yhä nopeasyklisempää ja räätälöidymppää, jolloin tavaraerät ovat yhä pienempiä ja lähetystiheys suurempaa. Tästä johtuen logistiikan ja kuljetusten täsmällisyysvaatimukset ovat tiukentuneet, toimitukset vaaditaan perille tiettyyn kellonaikaan. Asiakkaat vaativat usein toimituksilta jopa minuuttiaikataulua ja toimintaa seurataan tiiviisti. Pienet tavaraerät ja useiden toimittajien toimittamat lähetykset luovat haasteita täsmällisyyden ohella myös kuljetusten kustannustehokkuudelle. Myös maatalouden osalta kuljetusten aikatauluvaatimukset ovat tiukentumassa yksikkökojojen kasvun ohessa. Alemman tieverkon kunnan merkitys kuljetusten täsmällisyys- ja kustannustehokkuusvaatimukseen nähden kasvaa tulevaisuudessa entisestään.

Kustannustehokkuus on Kanta-Hämeen elinkeinoelämän näkökulmasta haastavin palvelutasotekijä. Kuitenkin kuljetusten keskimääräinen täyttöaste muuhun maahan verrattuna on hyvä. Täsmälliset kuljetukset ovat Kanta-Hämeessä mahdollisia, mutta palvelutaso on laskussa. Kaupan vastaanottamien toimitusten täsmällisyys on huonompi kuin koko maassa keskimäärin. Täsmällisyyteen vaikuttavia ongelmakohtia ovat tällä hetkellä erityisesti kaupunkikeskustojen kapeat kadut ja pysäköintipaikkojen saatavuus, viivytykset terminaaleissa/ lastaus- ja purkupaikoilla sekä kaluston ja väylien tekniset viat.

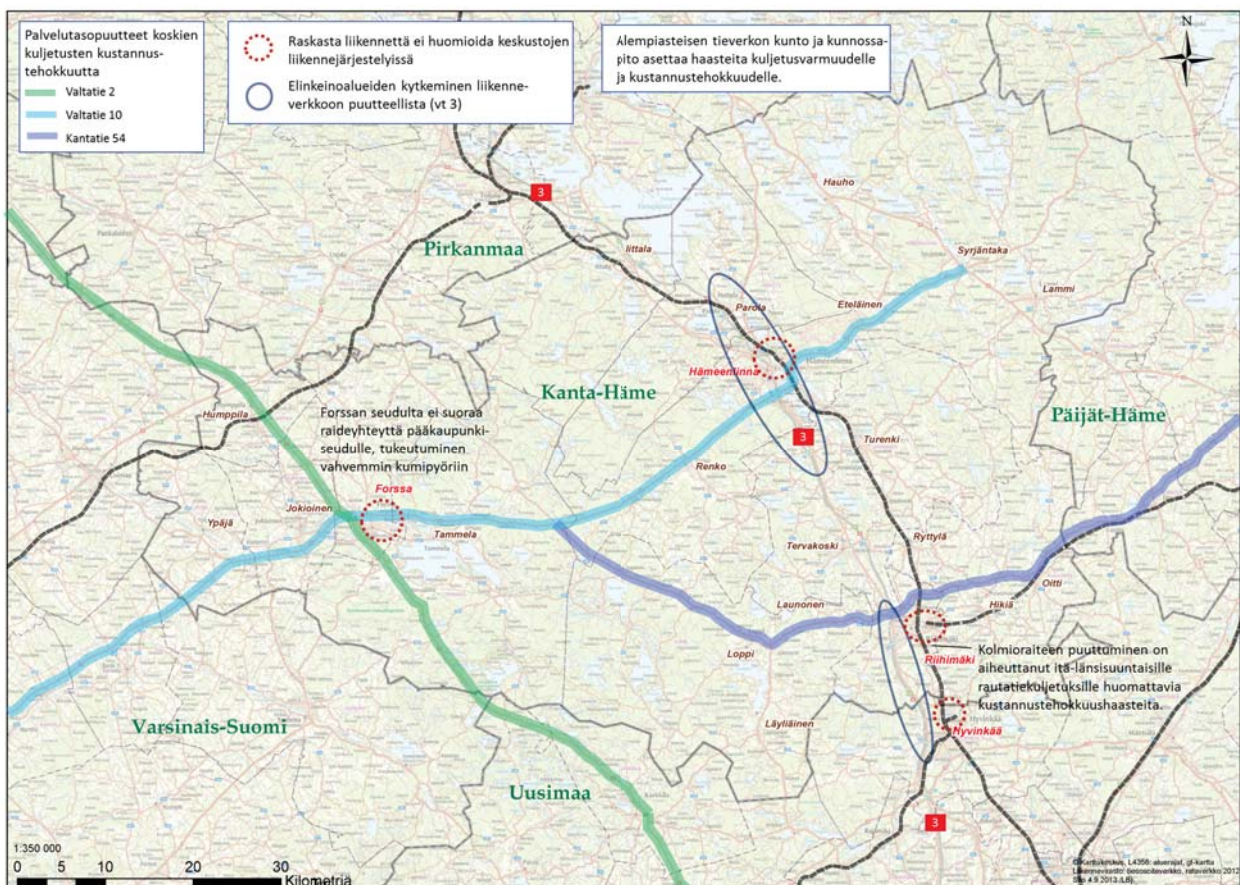
Kanta-Hämeessä **suurten teollisuus- ja logistiikkayritysten yhteistyö on tiivistä ja toimivaa.** Yritykset pyrkivät yhdessä löytämään optimaalisia ratkaisuja kuljetusketjujen hallintaan sekä tavaravirtojen yhdistelemiseen. Toimitusketjujen hallinta sekä siihen liittyvä yhteistyö vaatisi kuitenkin vielä kehittämistä. Globaaleissa yrityksissä ja yritysverkostoissa toiminta optimoidaan yhtenä kokonaisuutena eikä niinkään yksittäisten yritysten toiminnan kannalta. Päätöksiä esimerkiksi kuljetuksiin liittyen voidaan tehdä maakunnan ulkopuolella. Maakunnallinen yhteistyö ei näidenkään yritysten näkökulmasta ole oleellista.

Kanta-Hämeessä on kuitenkin paljon yrityksiä, jotka kaipaavat lisää alueellista logistiikkayhteistyötä ja yhteistyötä muun muassa kuljetusten yhdistelyssä. Erityisesti pk-yritysten logistiikkatoiminnan kehittämiseksi sekä haja-asutusalueiden kuljetusten tehostamiseksi maakunnallista yhteistyötä tarvitaan lisää. Esimerkiksi haja-asutusalueiden henkilö- ja tavarakuljetusten osalta yhteistyötä ei juurikaan tehdä. Yhteistyön lisääminen olisi tarpeen myös kauppohenkilö- ja tavarakuljetusten osalta yhteistyötä ei juurikaan tehdä. Yhteistyön lisääminen olisi tarpeen myös kauppohenkilö- ja tavarakuljetusten osalta yhteistyötä ei juurikaan tehdä. Yhteistyön lisääminen olisi tarpeen myös kauppohenkilö- ja tavarakuljetusten osalta yhteistyötä ei juurikaan tehdä.



Liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta kriittisimpiä kuljetuksia ovat Kanta-Hämeessä:

- Tukkukaupan ja teollisuuden kuljetukset sekä logistiisiin palveluihin liittyvät kuljetukset koko maakunnassa
- Kierrätykseen ja jätteenkäsittelyyn liittyvät kuljetukset erityisesti Forssan seudulla
- Kansalliset ja kansainväliset maakunnan läpi menevät kuljetukset, kansainväliset kuljetukset maakunnan ja satamien välillä
- Jakelukuljetukset niin kaupunkiseutujen ydinalueilla kuin pienissä palvelukeskuksissa
- Maa- ja metsätalouden sekä bioenergian kuljetukset haja-asutusalueilla.



Kuva 7. Keskeisiä kuljetusten palvelusosahteita Kanta-Hämeessä (yksittäiseen väylään/kohteeseen sidotut).

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmän suurimpia haasteita ja mahdollisuuksia:

- Liikennejärjestelmän rahoitus on niukkaa. Kehittäminen edellyttää yhä vahvempaa priorisointia, yhteistyön lisäämistä yli liikennesektorin rajojen (MALPE-yhteistyö) sekä laajemman mutta aikaisempaa tehokkaamman keinovalikoiman käyttämistä.
- Vaikuttaminen liikkumistarpeisiin järkevöittämiseen edellyttää laajempaa strategisen tason työtä sekä aitoa liikenteellistenkin vaikutuksen näkemistä ja huomioimista.
- Kestävien kulkumuotojen suosion lisäämiseen on potentiaalia erityisesti kaikkien kaupunkiseutujen ydinalueilla, kuntakeskuksissa sekä Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhykkeellä. Samalla erityisesti nuorten asenteet ovat muuttumassa entistä enemmän kestäviä kulkumuotoja suosiviksi.
- Kanta-Hämeen logistinen sijainti on hyvä.
- Käynnistymässä/vireillä olevat pääratahankkeet (Helsinki-Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisäämisen ensimmäinen ja toinen vaihe sekä erityisesti Pisara-rata) mahdollistavat tulevaisuudessa Kanta-Hämettä palvelevan junaliikenteen vuorotarjonnan sekä niihin kytkeytyvien matkaketjujen merkittävän kehittämisen.
- Pystytäänkö päärataan tukeutuvan maankäytön kehittäminen sekä pääradan liikennehankkeet sovittamaan myös ajallisesti yhteen? Viivästykö kehittäminen?
- Jatkoyhteydet pääkaupunkiseudulla muodostavat vielä kehittämisen pullonkaulan. Kehäradan ja Länsimetron valmistuminen antaa uusia mahdollisuuksia matkaketjujen palvelutason parantamiseen.
- Maankäytön kytkeminen liikenneverkkoihin on haasteellista erityisesti valtatiellä 3. Tarpeita on mm. elinkeinoelämää palvelevien alueiden liikennejärjestelyissä (haasteena kuitenkin vaikutukset valtatie 3 palvelutasoon). Maankäytön kytkeminen liikenneverkkoihin on kaupunkiseutujen ydinalueiden osalta haasteellista myös valtateilla 2 ja 10 sekä kantatiellä 54.
- Liikenneturvallisuuskehitys on ollut koko maakunnassa ja erityisesti alemmalla tieverkolla huolestuttavaa. Liikennekuolemia tapahtuu koko maan keskiarvoja enemmän ja henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet ovat keskimääräistä vakavampia.
- Kaupunkien sisääntulovyölien palvelutaso-ongelmat ovat suurimmat Hämeenlinnassa, jossa valtatie 10 kapasiteetti on ylittymässä. Pääteillä on myös muita liikennekäytävälle sijoittuvia ongelmallisia osuuksia.
- Liityntäpysäköinti- ja liityntäliikennejärjestelyt ovat puutteellisia erityisesti valtatiellä 3.
- Joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin liittyvä ylikunnallinen ja myös eri hallintokuntien välinen yhteistyö on erittäin vähäistä, jolloin myös toiminta on osin tehotonta. Yhteistyön puute koskee myös kuljetuksia – erityisesti jakelukuljetuksia sekä haja-asutusalueen tavarakuljetuksia.
- Joukkoliikenneyhteydet ja matkaketjut palvelu- ja kuntakeskuksista seutukeskuksiin ovat puutteellisia.
- Haja-asutusalueen tiestön kunto on rapistumassa rahoituksen niukkuudesta johtuen. Myös nykyisenkaltainen joukkoliikenne on tullut haja-asutusalueilla tiensä päähän. Haja-asutusalueiden merkitys Kanta-Hämeelle on kuitenkin merkittävä.
- Kanta-Hämeessä ei tehdä vielä organisoitua jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä. Strategiatyö ja arkityö eivät linkity



2. TAVOITTEET JA KEHITTÄMISSTRATEGIA

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmän pitkän tähtäimen kehittämistä ohjaamaan muodostettiin vuoteen 2040 tähtäävä visio sekä tarkemmat aluetyyppikohtaiset palvelutasotavoitteet. Vision ja tavoitteiden asettamisen taustalla ovat niin maakunnan, Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-kehityskäytävän ja koko metropolialueen kehittämisen tavoitteet, valtakunnalliset liikennepoliittiset ja alueidenkäyttöä koskevat tavoitteet kuin liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä koskevat tarpeet. Tavoitteiden tueksi ja rinnalle on määritelty kaikille aluetyypeille yhteiset reunaehdot - joiden on lähtökohtaisesti täyttyvä. Visio ja tavoitteet muodostavat lähtökohdan kehittämislinjausten ja –toimenpiteiden muodostamiselle ja ovat siten päätöksentekijöiden näkemys maakunnan liikennejärjestelmän tavoitetilasta.

Visio ja tavoitteet hyväksyttiin maakuntahallituksessa maaliskuussa 2013. Kehittämisstrategia ja esitettävät kärki-toimenpiteet on määritelty täyttämään yhteisesti hyväksytyt tavoitteet.

2.1 VISIO 2040

Liikennejärjestelmän visioksi vuodelle 2040 määriteltiin seuraavaa:

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmä tukee maakunnan kestävästä kasvusta, parantaa arjen toimivuutta ja turvallisuutta sekä varmistaa maakunnan hyvän saavutettavuuden.

2.2 TOIMINNAN REUNAEDOT

Yleisiksi kaikille aluetyypeille yhteisiksi **toiminnan keskeisimmiksi reunaehdoiksi** tunnistettiin Kanta-Hämeessä seuraavaa:

- Rajalliset resurssit suunnataan vaikuttaviin toimenpiteisiin.
- Ratkaisuihin hyödynnetään nykyistä monipuolisempaa keinovalikoimaa.
- Nykyisen infrastruktuurin käytön tehokkuus varmistetaan.
- Eri liikennemuotojen tarkoituksenmukaiset käyttömahdollisuudet turvataan.
- Liikennejärjestelmä tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämistä.
- Täydennysrakentamista ja uusien maankäytön alueiden suuntaamista, palveluverkkoa sekä työpaikka-alueita koskevilla ratkaisulla vähennetään liikkumistarpeita.

- Ratkaisut vähentävät liikenteen päästöjä ja parantavat liikenneturvallisuutta.
- Kaikessa toiminnassa otetaan huomioon ilmastonmuutokseen varautuminen ja siihen sopeutuminen sekä yrityksiin kohdistuvat vaikutukset.

Reunaehdot ohjaavat kehittämistoimenpiteiden määrittelyä ja toimivat samalla tarkistuslistana esitettävien toimenpiteiden laadulle ja suuntaamiselle.

2.3 PALVELUTASOTAVOITTEET JA KEHITTÄMISSTRATEGIA

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä koskevat **palvelutasotavoitteet on määritelty aluetyypeittäin**: yhteisesti kaupunkiseuduille (Hämeenlinnan, Riihimäen-Hyvinkään sekä Forssan kaupunkiseutujen ydinalueet), Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-kehityskäytävälle ja muille kehitys-/liikennekäytävälle sekä palvelukeskuksille ja haja-asutusalueille. Lisäksi on määritelty tavoitteet pitkille maakuntaan/ maakunnasta tehtäville matkoille ja kuljetuksille sekä yhteistyölle ja toimintamalleille. Myös kehittämislinjaukset ja kärki-toimenpiteet on muodostettu pääosin vastaavalla jaolla. Toimenpiteet on esitetty kokonaisuutena luvussa 3.

Tavoitteet ja toimenpiteet on asetettu aluetyypeittäin, koska maakunnan erityyppisten alueiden kehitys ja lähtökohdat ovat erilaistuneita – samalla myös tarpeet ja mahdollisuudet ovat erilaistuneet. Toimenpiteet pystytään myös kohdentamaan näin tarkemmin. Lisäksi mm. nykyisen infrastruktuurin suuri korjausvelka ja ylläpidon haasteet, rahoituksen niukkuus ja samalla toiminnan tehostamisen tarve muodostavat haasteen liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteellisuudelle. **Priorisointi on välttämätöntä, mutta myös tavoitteellisuutta tarvitaan.**

Toimenpiteiden suunnittelussa on ollut keskeistä, että Kanta-Hämeessä pystytään ottamaan käyttöön **aikaisempaa laajempi, myös muuta kuin perinteistä liikennesektoria koskeva keinovalikoima**. Esitettävät toimenpiteet koskevatkin liikenneverkkojen ja liikennepalvelujen ohella laajemmin liikkumistarpeisiin sekä liikkumiseen ja kuljetuksiin vaikuttavia tekijöitä. Nämä tekijät tarkoittavat esimerkiksi maankäyttöön, asumiseen, palveluverkkoon ja palvelujen saavutettavuuteen sekä elinkeinoelämän sijoittumiseen liittyviä liikenteellisiä asioita. Vastaavasti liikennettä koskevin toimenpitein tulee pystyä omalta osaltaan tukemaan muiden hallinnonalojen toimintaa.

2.3.1 Kaupunkiseutujen ydinalueet

Kaupunkiseutujen ydinalueet käsittävät Hämeenlinnan kaupunkiseudun keskeisen alueen sekä välin Parola-Hämeenlinna-Turenki, Riihimäen-Hyvinkään toisiinsa liittyvät ydinalueet ja kantatien 54 suuntaisen välin Loppi-Oitti sekä nauhataajaman Jokioinen-Forssa-Tammela.

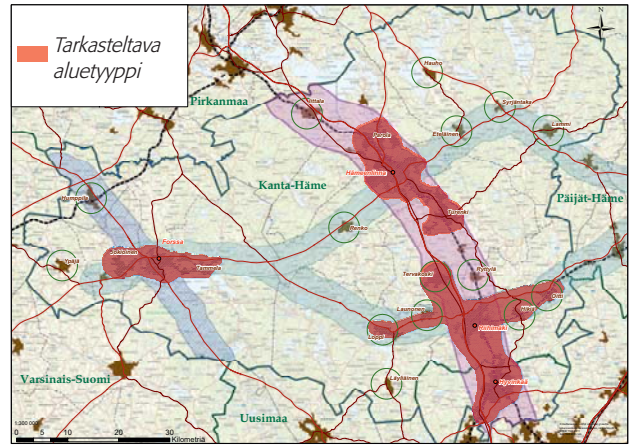
Keskeisimmät palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:

- Joukkoliikenteellä sekä kävellen ja pyörällä tehtävien työ-, opiskelu-, asiointi- ja vapaa-ajan matkojen parantunut palvelutaso mahdollistaa yhdessä yhdyskuntarakenteen eheytyksen kanssa henkilöauton käyttötarpeen vähentämisen:
 - Hämeenlinnan keskusta-alueella sekä Parola-Hämeenlinna-Turenki-vyöhykkeellä
 - Riihimäen ja Hyvinkään keskusta-alueilla sekä kantatiellä 54 välillä Loppi-Riihimäki-Oitti
 - nauhataajamassa Jokioinen-Forssa-Tammela.
- Matka-aikojen ennakoitavuus säilyy hyvänä ja liikenneturvallisuus parane.
- Pääkaupunkiseudulle sekä Tampereelle suuntautuvat työ-, opiskelu- ja asiointimatkat on mahdollista tehdä joukkoliikenteellä. Matkaketjut ovat HHT-vyöhykkeellä henkilöauton kanssa kilpailukykyisiä niin matka-ajaltaan kuin matka-ajan ennakoitavuudeltaan ja helppoudeltaan.
- Teollisuuden ja tukkukaupan sekä logistisiin palveluihin liittyvien kuljetusten kustannustehokkuus ja täsmällisyys on hyvä.

Tavoitteet pyritään saavuttamaan seuraavin toimenpitein:

Liikennejärjestelmän ja alueiden käytön suunnittelun yhteenkytkeminen avainasemassa

Yhdyskuntarakenteen eheyttämisellä sekä myös viisaan liikkumisen toimenpiteiden edistämällä on mahdollista vähentää liikkumistarpeita sekä liikenteen kasvusta aiheutuvia investointipaineita kaikilla Kanta-Hämeen kaupunkiseuduilla. Eheyttämisessä on tärkeää huomioida niin **asuin- ja työpaikka-alueiden sijoittuminen kuin palveluverkossa tapahtuvat muutokset**. Ihmisten arkiliikuminen perustuu vahvasti em. kolmen toiminnon välille ja niiden sijoittumisella on suuri merkitys liikkumistarpeen kehittymiseen. Myös



palvelujen järjestämistavat vaikuttavat vahvasti liikkumistarpeisiin ja palvelujen saavutettavuuteen.

Eheyttämisen ja täydennysrakentamisen suuntaviivoja on määritelty/parhaillaan määritellään **seutujen rakennemallitoissa**, muun muassa Forssan seudulle jo laaditussa rakennemallissa sekä Hämeenlinnan seudulle vuoden 2014 aikana laadittavassa rakennemallissa. Tärkeitä ovat täydennysrakentamisen ohella niin laajenemisalueiden harkittu ylikunnallinen, liikkumistarpeita minimoiva suuntaaminen kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ratkaisuihin, asuntotyyppiratkaisut ja niiden sijoittuminen sekä laajemmin pääraataen tukeutuvan maankäytön sijoittuminen suhteessa kaupunkikeskuksiin. Palveluverkon osalta tulee kiinnittää huomiota niin lähipalvelujen saavutettavuuteen kävellen ja pyörällä kuin keskittyvien julkisten ja kaupallisten palvelujen saavutettavuuteen joukkoliikenteellä. Lisäksi uusien työpaikka-alueiden sijoittuminen vaikuttaa vahvasti liikkumiseen. Jo tapahtuneet ja tulevat kuntaliitokset vaikuttavat niin maankäytön kuin palveluverkon kehittymiseen ja johtavat helposti keskittävään kehitykseen. Tämä tulee ottaa huomioon myös liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä, esim. joukkoliikennettä, henkilökuljetuksia sekä kävelyä ja pyöräilyä suunniteltaessa ja toteutettaessa. Rakennemallitoiden ohella ja niihin liittyen tulisi myös **seutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmat** pitää ajantasaisina. Suunnitelmien laadinta tulee kytkeä maankäytön ja laajemmin myös muiden MALPE-osa-alueiden suunnitteluun. Tarkastelutarkkuudet tulee päättää seutukohtaisesti.

Alueiden käytön suunnittelussa ja toimenpiteiden kii-reellisyysjärjestyksessä tulee **joukkoliikenne sekä kävely ja pyöräily** priorisoida ohi henkilöautoilun. Kehittämistoimenpiteissä tulee ottaa huomioon teknologian kehittymisen antamat mahdollisuudet ja ottaa älyliikenne luontevaksi osaksi kaikkea toimintaa.

Kaupunkien suunnittelussa korostuu jatkuvasti ns. **osallistavan kaupunkisuunnittelun** merkitys. Asukkaiden ja erisidosryhmien paremmalla osallistamisella saadaan suunnitteluun ja toteuttamiseen monipuolisempia näkemyksiä, hy-

väksyttävyyttä ja todellista tietoa asukkaiden tarpeista. Mallia osallistamiseen voi hakea esim. Lahdessa ja Tikkurilassa toteutetuista osallistavista kaupunkisuunnitteluhankkeista.

Liikenteelliset vaikutukset tulee ottaa vuorovaikutteisesti ja nykyistä konkreettisemmin huomioon myös **muiden hallinnonalojen strategioissa ja päätöksenteossa**. Hyviä esimerkkejä ovat päätökset palveluverkon kehittämisestä. Toisaalta liikkumista optimoimalla voidaan esimerkiksi eri hallinnonalojen henkilöstön liikkumiseen työaikana käytetyssä ajassa saavuttaa merkittäviä säästöjä ja lisätä siten itse toimintaan käytettävää työaikaa. Kanta-Hämeessä voitaisiin käynnistää esimerkiksi pilotti koskien vanhuspalvelujen henkilöstön liikkumista asiakkaidensa luona.

Viisaan liikkumisen edistäminen liikennejärjestelmän kehittämisen kärjeksi

Viisaan liikkumisen, ts. kävelyn ja pyöräilyn, joukkoliikenteen sekä järkevän henkilöauton käytön edistämistä tulee tehdä järkevinä kokonaisuuksina. Onnistuessaan viisaalla liikkumisella voidaan osa kaupunkiseutujen henkilöliikenteen kasvusta ohjata ympäristön kannalta edullisempiin kulkumuotoihin sekä siten tukea palvelutasotavoitteiden toteutumista. Fyysisten toimenpiteiden edistämisen ohella on entistä tärkeämpää **vaikuttaa ihmisten asenteisiin**, lisätä em. kulkumuotojen arvostusta ja löytää mahdollisimman vaikuttavia pieniäkin toimenpiteitä mm. markkinoinnin ja informaation lisäämisen keinoin. Erilaisissa valintatilanteissa on myös lisätävä neuvontaa liikkumisen vaikutuksista aikaan, kustannuksiin, päästöihin ja mm. terveyteen.

Seudullista viisaan liikkumisen kokonaissuunnittelua on jo tehty sekä Hämeenlinnan että Forssan seuduilla. Vastaava seudullinen suunnitelma on tekeillä myös Riihimäen-Hyvinkään seudulle osana seudullista liikenneturvallisuus-suunnittelua. Toimenpiteiden toteuttamisessa on kuitenkin järkevää lähteä liikkeelle pienempinä kokonaisuuksina. Seudulliset periaatteet tulee **konkretisoida kuntatasolle ja eri hallintokuntiin**, ottaa huomioon kuntakohtaiset erityispiirteet sekä hakea toimenpiteiden toteuttamiseen esimerkiksi valtakunnallista hankerahoitusta. Viisasta liikkumista kannattaa myös edistää yhteistyössä eri organisaatioiden ja sidosryhmien, esim. suurimpien työnantajien (liikkumissuunnittelu, työntekijöille tarjottavat liikkumispalvelut), urheiluseurojen ja eri järjestöjen kanssa. Yhteistyöhön kannattaa hakea mukaan myös aivan uudentyyppisiä toimijoita, esim. kuntien liikuntapuolen edustajia sekä kaupallisten palvelujen ja lähipalvelujen tarjoajia (esim. ostosten kotiinkuljetuspalvelut, joukkoliikennepalvelut osana tarjottavia palveluja). Hyväksi

osoittautunut keino on se, että kunnat näyttävät esimerkkiä omissa organisaatioissaan ja käynnistävät omat liikkumisen ohjaustoimenpiteensä. Viisaan liikkumisen osalta on tärkeää huomioida, että sen merkitys ja kustannushyöty on onnistuessaan erittäin suuri. Esimerkiksi Forssan seudun nauha-
taajamassa on jo varsin hyvät kevyen liikenteen olosuhteet, mutta kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus pieni. Potentiaalia kehittämiseen on.

Liikenneturvallisuustyö kytketään yhteen viisaan liikkumisen edistämisen kanssa

Viisaan liikkumisen edistäminen kytketään yhteen ”perinteisen” liikenneturvallisuustyön kanssa. Esimerkiksi turvavälineiden käytön lisäämiseksi ja liikennekäyttäytymisen edistämiseksi tulee hakea uusia vaikuttavampia ja monipuolisempia keinoja viisaan liikkumisen edistämiseen kytkien. Viisaan liikkumisen edistäminen tukee myös muutoin liikenneturvallisuustilanteen parantamista, mutta edellyttää liikennekäyttäytymiseen vaikuttamisen rinnalla pieniä infrastruktuurin parantamistoimia sekä kevyen liikenteen reitistön hyvää kunnossapitoa.

Liikenneturvallisuuden fyysisten ongelmakohteiden korjaamista tulee jatkaa pienenevistä resursseista huolimatta kaupunkiseuduille laadittujen tuoreiden liikenneturvallisuus-suunnitelmien toimenpideohjelmien mukaisesti. Toimenpideohjelmissa korostuvat kuitenkin osin nykyistä pienemmät, mutta entistä vaikuttavammat toimenpiteet. Koulujen ympäristöjen, jättöliikennejärjestelyjen ja koulureittien jatkuvuuden ja turvallisuuden parantamista tehdään systemaattisesti ja yhtenäisin periaattein. Parantamistoimenpiteet priorisoidaan kuntakohtaisten liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttamisessa. Priorisoinnissa tulee entistä vahvemmin huomioida myös viisas liikkuminen – esimerkiksi turvallisten kävelen ja pyörällä kuljettavien koulureittien edellytys on monesti olemassa oleva kevyen liikenteen väylä.



Liikenneturvallisuuden parantamiseksi tulee ottaa käyttöön valtakunnallisen kehityksen mahdollistamassa tahdissa **automaattinen nopeusvalvonta** myös kaupunkien katuverkolle. Tämä mahdollistunee lähivuosien aikana.

Osana liikenneturvallisuussuunnittelua tulee jatkossa laatia myös lähipalveluiden esteettömyys- ja vaaranpaikka-kartoituksia. Esteettömyys tulee huomioida myös muutoin kaikessa keskustasuunnittelussa mm. kartoittamalla ensin keskustojen esteettömyyden nykytila sekä varmistamalla, että uutta esteellistä ympäristöä ja rakentamista ei enää tehdä. Kaupunkien ja kuntien tulee ottaa tässä nykyistä vahvempi ote.

Myös kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämisessä tulee ottaa huomioon entistä vahvemmin keskeisten lähipalveluiden (ja työpaikka-alueiden) saavutettavuus sekä yhteyksien jatkuvuus ja kunnossapito. Kaupunkikeskustoissa ja niihin suuntautuvilla yhteyksillä tulee panostaa **kävelyn ja pyöräilyn** ympärivuotisten olosuhteiden parantamiseen sekä turvallisiin ja viihtyisiin liikkumisympäristöihin. Tämä tarkoittaa kävelykeskustojen toteuttamista kaupunkien suunnitelmien mukaisesti sekä kävelyn ja pyöräilyn laatuikäytävien määrittämistä, toteuttamista ja priorisoimista infrastruktuurin kehittämisessä sekä väylien ympärivuotisessa hoidossa ja ylläpidossa. Laatuikäytävät tulee merkitä myös yleiskaavoihin. Suunnittelussa sekä rakennusohjeissa tulee huomioida myös keskustojen, joukkoliikenteen solmukohtien sekä asemanseutujen pyöräparkit.

Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kehittämiseen uudentyypinen ote

Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten osuus liikennejärjestelmän kokonaiskustannuksista on suuri. Lisäksi ko. kulkumuotojen merkitys on huomattava paitsi kaupunkiseutujen kestävän ja viisaan, maankäytön kehittämiseen kyttettävän liikkumisen edistämisessä myös tasa-arvoisten liikkumismahdollisuuksien turvaamisessa (autottomat). **Kehittäminen tulee kytkeä tiiviimmin osaksi muun yhteiskunnan ja maankäytön kehittämistä sekä samalla lisätä eri osapuolten yhteistyötä ja koordinaatiota** – niin palvelutason turvaamiseksi kuin kustannuspaineiden hillitsemiseksi. Mahdollisuudet kehittämiseen ovat kuitenkin Kanta-Hämeen kaupunkiseuduilla erilaisia. Forssan seudulla ei ole paikallisliikennettä päivittäin kuin Hämeenlinnan ja Riihimäen-Hyvinkään seuduilla. Lisäksi murroksessa oleva joukkoliikennekenttä siirtymäaikaasäädöksiin asettaa haasteita toimenpiteiden nopealle toteuttamiselle.

Joukkoliikenteen kehittämiseksi on Kanta-Hämeessä laadittu mm. seudulliset palvelutasoselvitykset sekä Hämeenlinnan ja Riihimäen-Hyvinkään seuduilla paikallisliikennesuunnitelmat. Suunnitelmat tulee pitää ajantasaisina ja ottaa kehittämisessä uudentyypiset konkreettiset toimenpiteet rohkeasti käyttöön. Kehittämisessä tulee päästä järjestelmä-lähtöisestä kehittämisestä asiakaslähtöiseen kehittämiseen sekä lisätä toiminnan tehokkuutta aikaisempaa laajemmalla ja koordinoitummalla yhteistyöllä. Toimivaltaisten viranomaisten tulee yhdessä kuntien sekä liikennöitsijöiden, ohjaavien tahojen ja maakunnan liiton kanssa löytää toimivat yhteistyömuodot. Myös asiakkaat tulisi ottaa entistä paremmin mukaan suunnitteluun.

Hämeenlinnan sekä Riihimäen-Hyvinkään paikallisliikenteen linjaston ja palvelutason kohdennetulla ja maankäytön kehittämiseen kyttetyllä kehittämisellä pyritään kasvattamaan joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Paikallis-, seutu- ja kaukoliikenne integroidaan kaupunkikeskustoissa loogiseksi kokonaisuudeksi vaihtoalueet yhdistämällä (matkaketjut). Paikallisliikennesuunnitelmissa esitettyjä toimenpiteitä toteutetaan painottaen vuorojen selkeyttämistä ja erityisesti työmatkaliikennettä palvelevien vuorojen nopeuttamista sekä informaation ja tiedottamisen parantamista. Linjasto- ja selkeytetään ja koko matkaketjuja koskevaa informaatiota parannetaan vilkasliikenteisimmillä yhteyksillä; siirtyminen kulkutavasta toiseen tulee tehdä mahdollisimman helpoksi ja hyvin informoiduksi. Reitistösuunnittelussa tulee ottaa huomioon myös palveluverkossa tapahtumassa olevat/tapahtuneet muutokset. Keskustoja ympäröivien kauppakeskusten saavutettavuutta joukkoliikenteellä tulee parantaa.

Kuntien eri hallintokuntien henkilökuljetukset ja avoin joukkoliikenne tulee jatkossa suunnitella ja hankkia seudullisina kokonaisuuksina. Forssan seudun haasteellisesta joukkoliikennetilanteesta johtuen on seudullisen kokonaissuunnittelun ja –hankinnan merkitys suurin juuri Forssassa – missä esim. uudentyypisten avointen asiointi-



ja palveluliikenteiden mahdollisuudet tulee hyödyntää kuntien välisenä yhteistyönä nykyistä paremmin. Yhteistyötä tulee kehittää kuitenkin kaikilla seuduilla. Tarkastelualueet tulee määritellä esim. toiminnallisina alueina, mutta lähtökohtaisesti oikeita tasoja ovat Hämeenlinnan, Forssan sekä Riihimäen-Hyvinkään seudut. Erityisesti Forssan seudulla tulee tarkasteluissa ottaa huomioon myös maakuntarajat ylittävät liikkumistarpeet. Samalla tulee myös hankintaorganisaatiomalleja kehittää, mutta yhteistyöorganisaatioiden ei tarvitse välttämättä olla järeästi organisoituja. Tulisi selvittää, voidaan-ko yhteistyö hoitaa kevyemmin kuntien välisin sopimuksin esim. nimeämällä seudulliset joukkoliikenne- ja henkilökuljetuskoordinaattorit nykyisistä organisaatioista.

Joukkoliikenteen laatukäytävät toteutetaan Turenki-Hämeenlinna-Parola- sekä Loppi-Riihimäki-Oitti-väleille. Poikittaissuuntaisten yhteysvälien kysyntää ja lisätarjontaa pyritään edistämään samalla ensisijaisesti markkinaehtoisella joukkoliikenteellä.

Joukkoliikenteen houkuttelevuutta on mahdollista lisätä myös laajemmin **informaatiopalvelujen ja yhteiskäyttöisten lipputuotteiden kehittämällä.** Seutulippujärjestelmää ja lipputuotteita tulee kehittää vastaamaan paremmin nykyisiä luonnollisia työssäkäyntialueita (Piletin kautta). Lisäksi juna- ja linja-autoliikenteen lipputuotteiden yhteiskäyttöisyyttä tulee kehittää. Kanta-Hämeen kannattaa hakeutua pilotoimaan em. yhteiskäyttöisyyttä. Joukkoliikennettä ja henkilökuljetuksia koskeva informaatio tulisi saada valtakunnalliseen matka.fi-järjestelmään.

Pääradan kapasiteetin lisääminen on erittäin tärkeää niin Riihimäen-Hyvinkään kuin Hämeenlinnan kaupunkiseutujen ja niiden maankäytön kehittämiseksi. Lisäämisellä mahdollistetaan junaliikenteen nopeuttamisen lisäksi (taajama-) junaliikenteen vuorotarjonnan kehittäminen sekä erityyppisten matkojen palvelutason parantaminen. Liikennöintiä kaava pidentämällä mahdollistetaan vapaa-ajan matkat ja harrastusmatkat sekä Tampereelle että Helsinkiin. Myös liityntäpysäköintiä ja laajemmin liityntäliikennettä sekä niihin liittyvää informaatiota, markkinointia ja kampanjointia tulee kehittää kokonaisvaltaisesti tavoitteena sujuvat ja helpot joukkoliikenteen matkakäytöt. Tämä tarkoittaa mm. joukkoliikenteen **solmupisteitä**. Erityisesti tämä nousee esille Hämeenlinnan jaetun matkakeskuksen osalta, missä liityntäpysäköintijärjestelyjä tulee kehittää osana asema-alueen kokonaiskehittämistä. Kokonaiskehittämisessä tulee ottaa huomioon myös laajemmin liikkumistarpeet ja toimintojen sijoittuminen – esimerkiksi sijoittamalla alueelle monipuolisia palveluja päiväkodeista kauppoihin. Myös asemanseutujen uudelleen käyttöä koskevat ratkaisut ovat tärkeitä.

Myös suurempia investointeja tarvitaan

Suurten investointien toteuttaminen on jatkuvasti vaikeutunut ja niiden toteuttamisen aikajänne pidentynyt. Liikennejärjestelmän palvelutason kehittäminen edellyttää kuitenkin myös suurempia investointeja vaikka lähtökohtana tulee aina pitää vaiheittain etenemistä sekä monipuolisen keinovalikoiman käyttöä ennen suurempia investointeja.

Kaupunkiseutujen liikenneverkkojen **vaiheittainen ja riittävän palvelutason turvaava kehittäminen** tulee kytkeä sekä toimenpiteiden että ajallisen yhteensovittamisen suhteen tiiviisti maankäytön tiivistämiseen ja täydennysrakentamiseen. Tämä korostuu Hämeenlinnan ja Riihimäen-Hyvinkään kaupunkiseuduilla **valtatietä 3 ympäröivän maankäytön kytkemisessä valtatiehen**. Samalla jo nykyiset erityisesti elinkeinoelämää palvelevat alueet tulisi kytkeä valtatiehen 3 nykyistä paremmin; toisaalta myös nykyinen infrastruktuuri tulee hyödyntää täysimääräisesti alueiden käytön suunnittelussa. Haasteeksi nousevat kuitenkin mahdollisten uusien eritasoliittymien vaikutukset valtatiehen 3 palvelutasoon. Ratkaisuja tulee selvittää jatkossa erityisesti vt 3 Arolammen, Merven ja Moreenin eritasoliittymätarpeiden osalta; tautalla keväällä 2013 valmistunut valtatiehen 3 liittymäpolitiikkaa koskeva selvitys. Huomioon otettavaa on, että liittymien lisäämistä tai muuttamista rajoittavat valtateiden turvallisuuden ja sujuvuuden vaatimukset sekä tienpidon rahoituspuutteet. Maankäyttöä ja kuntien sisäisiä yhteyksiä tuleekin ensi vaiheessa jäsentää siten, että nykyisten liittymien käyttö ja saavutettavuus paranevat.

Hämeenlinnan kohdalla on **valtatien 10 välin Hattelmala-Eteläinen** ensimmäisen vaiheen parantaminen noussut kiireelliseksi hankkeeksi. Valtatie 10 Hämeenlinnasta Tuulokseen (valtatielle 12) on keskeisen poikittaisen Ylisen Pietarin liikennekäytävän palvelutasoltaan ongelmallisimpia tiejaksoja, jossa paikallinen ja seudullinen liikenne sekoittuu pidempimatkaiseen liikenteeseen ja jossa nykyisen väylän kapasiteetti on osin jo ylittynyt. Nykyiset pullonkaulat tulee poistaa esimerkiksi liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyillä. Yhteyden kehittäminen on myös maankäytön kehittämisen kannalta tärkeää ja kehittämistä tuleekin tehdä maankäytön



ja liikenteen suunnittelu vahvasti yhteen kytkien. Valtatien 10/12 merkitystä korostaa myös Hämeenlinnan ja Lahden maakuntakeskusten yhteistyö.

Kantatien 54 välin Loppi-Riihimäki-Oitti palvelutason kehittäminen on tärkeää mm. joukkoliikenteen ja liikenneturvallisuuden kannalta. Kantatie 54 ja valtatie 10 ovat Ylisen Pietarin liikennekäytävän vaihtoehtoisia reittejä ja niiden roolia, merkitystä ja vaihteita kehittämisspolkuja tulee tarkentaa ennen tarkempien kehittämistoimenpiteiden määrittelyä. Myös Forssan seudulla tulee löytää aikaisempia selvityksiä kevyempiä ratkaisuja valtateiden 2 ja 10 sekä niitä ympäröivän maankäytön yhteenkittämiseksi.

Keskustojen liikennejärjestelyjä tulee kehittää painottaen joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn tarpeita – samalla pystytään lisäämään keskustojen elinvoimaisuutta ja houkuttelevuutta. Keskustojen riittävästä saavutettavuudesta henkilöautolla tulee kuitenkin huolehtia pysäköintijärjestelyjä kehittämällä. Kehittämistoimenpiteet ovat kaupunkien omia hankkeita, mutta niiden seudullinen merkitys on suuri.

Kasvavilla kaupunkiseuduilla, erityisesti Hämeenlinnassa sekä Riihimäen-Hyvinkään seuduilla korostuvat myös muut **maankäytön kehittämiseen ja täydennysrakentamiseen liittyvät** kaupunkien omat/yhteistyössä ELY:n kanssa toteutettavat tie- ja katuverkkoa täydentävät hankkeet. Maankäytön laajentuessa esim. Riihimäellä valtatie 3 länsipuolelle tulee erityistä huomiota kiinnittää kestävien kulkutapojen käytön mahdollistamiseen arjen liikkumisessa ja yhteyksissä keskeisiin kohteisiin. Uusien seuduilla jo pitkään vireillä olleiden maankäytön kehittämiseen kytkettävien ohikulkuteiden/sisääntuloväylien toteuttamiseen varaudutaan lähtökohtaisesti **pitkällä tähtäimellä maankäytön suunnittelussa**, mikäli ne erillisselvitysten ja liikenteellisten vaikutusarviointien pohjalta katsotaan edelleen tarpeelliseksi. Raportin luvussa 3.2 on esitetty, miten hankkeet tulee ottaa selvitysten pohjalta maakuntakaavoituksessa huomioon.

Elinkeinoelämän tarpeet otettava vahvemmin huomioon infrastruktuuria kehitettäessä

Keskustojen ja laajemmin koko kaupunkiseutujen liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä tulee ottaa huomioon eniten paremmin myös **kaupunkilogistiikka**. Keskusta-alueilla tulee olla riittävästi tilaa, jotta jakeluliikenne sekä muu huoltoliikenne myös raskaalla kalustolla onnistuu. Tämä ei ole riskitiedossa esim. kävelykeskustojen kehittämisen kanssa, mutta vaatii osallistavampaa ja huoltoliikenteen tarpeet aidosti huomioivaa suunnittelua. Sujuvan liikenteen varmistamiseksi myös **opastuksia** keskeisiin kohteisiin tulee parantaa. Kehittämistoimenpiteiden yksilöimiseksi tulee tärkeimmät kohteet

määrittää sekä varmistaa, että opastus näihin kohteisiin on katkeamaton ja toimii hyvin.

Pääteiden liittymien parantamistoimenpiteissä tulee aina varmistaa, että myös raskas liikenne voi niitä hyödyntää eikä turhaa kiertämistä synny. Infrastruktuurin kehittämisen ohella tulee kuljetusten tarpeet ottaa huomioon myös hoidossa ja ylläpidossa, esim. tärkeimpien kaupunkialueille sijoittuvien reittien talvihoidon tehostamisessa.

Taajamien läheisyydessä on tarvetta myös lyhyemmän ajan pysähtymismahdollisuuksia lisääville **rekkaparkkeille**. Parkit tulee kuitenkin toteuttaa ensisijaisesti yhteistyössä huoltoasemien kanssa. Toimivat rekkaparkit parantavat kuljetusten sujuvuutta sekä keskustojen liikenneturvallisuutta, kun keskusta-alueiden jakelukuljetukset on mahdollista tehdä pienemmällä kalustolla. Laajemmin sama tavoite koskee myös ns. **citylogistiikkaa**, missä kuljetuksia terminaalien kautta yhdistelemällä pystytään vähentämään huoltoliikenteen määrää keskustoissa, mutta samalla parantamaan kuljetusten kustannustehokkuutta ja tuomaan siten hyötyjä myös asiakkaille laskevin kuljetuskustannuksina. Citylogistiikan kehittäminen on realistista vasta pidemmällä tähtäimellä.

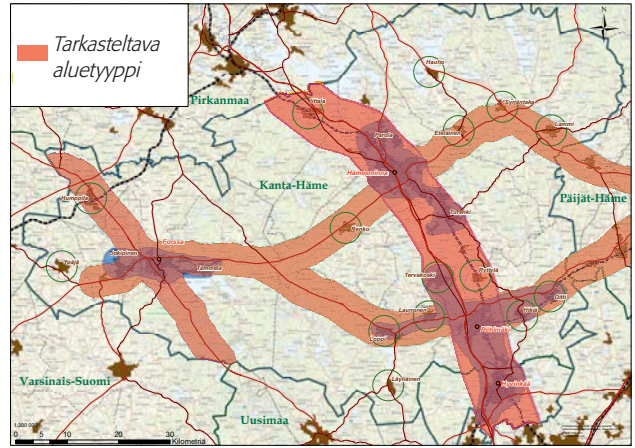
Yritysten ja viranomaisten välisen jatkuvan suunnitteluyhteistyön ja vuorovaikutuksen kehittäminen on myös oleellinen kehittämiskohde. Nykyisin yritykset eivät tiedä tarpeeksi hyvin, mitä kaupungeissa suunnitellaan eivätkä pysty ottamaan tätä toiminnassaan riittävän hyvin huomioon.

Kärkitoimenpiteet kaupunkiseutujen ydinalueilla:

- Valtateiden ja niitä ympäröivän maankäytön yhteenkittämisen vaiheistettu parantaminen kaikilla kaupunkiseuduilla
- Valtatien 10 Hämeenlinnan kohdan, kantatien 54 Riihimäen kohdan ja valtatie 2 Forssan kohdan tiejärjestelyjen suunnitelmavalmiuden parantaminen osana laajempia liikennekäytäviä
- Seudullisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien ajantasaistaminen
- Avoimen joukkoliikenteen sekä kuntien henkilökuljetusten seudullisen kokonaissuunnittelun ja –hankinnan käynnistäminen sekä hankintaorganisaatiomallien selkeyttäminen kaikilla kaupunkiseuduilla.
- Pyöräilyn ympärivuotisten laatuikäytävien määrittäminen, priorisointi kunnossapidossa sekä merkitseminen yleiskaavoihin kaikilla kaupunkiseuduilla.
- Viisaan liikkumisen toimenpiteiden kunta- ja hallintokunta-kohtainen konkretisointi sekä käynnistäminen kaikilla kaupunkiseuduilla.
- Kuljetusten kannalta keskeisten kohteiden opastuksen parantaminen.

2.3.2 Liikennekäytävät

Kanta-Hämeen keskeisin liikennekäytävä on samalla koko Suomenkin keskeisin kehityskäytävä; Helsinki-Hämeenlinna-Tampere. Maakunnassa on myös kaksi muuta merkittävää liikennekäytävää: Helsinki-Forssa-Pori sekä Ylisen Pietarin liikennekäytävä, jolla on kaksi vaihtoehtoista reittiä. Toinen reiteistä kulkee valtatie 10 kautta Hämeenlinnaan ja edelleen valtatielle 12 sekä toinen kantatien 54 kautta Riihimäelle ja edelleen valtatielle 12. Seuraavassa on esitetty erikseen ko. käytäville asetetut palvelutasotavoitteet. Rinnalla on esitetty myös suunnittelun yhteydessä asetetut pitkien maakuntarajat ylittävien matkojen ja kuljetusten palvelutasotavoitteet. Tavoitteita toteuttavat toimenpiteet on esitetty **liikennekäytävittäin**, koska pitkät matkat ja kuljetukset tehdään suurelta osin juuri em. liikennekäytäviin tukeutuen.



Keskeisimmät Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-kehityskäytävän palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:

- Joukkoliikenne tarjoaa henkilöauton kanssa matka-ajaltaan, matka-ajan ennakoitavuudeltaan ja helppoudeltaan kilpailukykyiset työ-, opiskelu- ja asiointimatkat niin pääkaupunkiseudulle, Helsinki-Vantaalle kuin Tampereen suuntaan. Matkakulut ovat sujuvia, helppoja ja hallittavia.
- Liikennejärjestelmä mahdollistaa rautatiekuljetusten kulkumuoto-osuuden kasvattamisen.
- Teollisuuden sekä tukkukaupan kuljetusten kustannustehokkuus ja täsmällisyys paranevat.

Keskeisimmät muita liikennekäytäviä koskevat palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:

- Matkojen ja kuljetusten liikenneturvallisuus on hyvä.
- Teollisuuden ja tukkukaupan kuljetusten sekä maakunnan läpi kulkevien itä-länsisuuntaisten kuljetusten kustannustehokkuus ja häiriöttömyys paranevat kehityskäytävillä.
- Työ-, opiskelu- ja asiointimatkat yhteydet lähimpään seutu- ja kuntakeskukseen ovat mahdollisia joukkoliikenteellä.
- Maankäytön ja liikenteen kehittämistoimenpiteiden yhteensovittaminen estää uusien palvelutaso-ongelmien syntymisen.

Keskeisimmät pitkiä matkoja ja kuljetuksia koskevat palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:

- Joukkoliikenne tarjoaa henkilöauton kanssa matka-ajaltaan, matka-ajan ennakoitavuudeltaan ja helppoudeltaan kilpailukykyiset erityyppiset matkat HHT-vyöhykkeeltä niin pääkaupunkiseudulle, Helsinki-Vantaalle kuin Tampereen suuntaan.
- Joukkoliikenteellä tehtävät matkat ovat myös muualta maakunnasta pääkaupunkiseudulle ja Helsinki-Vantaalle matka-ajan ennakoitavuudeltaan hyviä, helppoja ja hallittavia.
- Kuljetusten kustannustehokkuuden, täsmällisyyden ja vaurioitumattomuuden parantaminen tukee yritysten kilpailukykyä.
- Maakunnan rajat ylittävät kuljetukset ja matkat toimivat turvallisesti ja ennakoitavuudeltaan hyvin.

Asetetut palvelutasotavoitteet pyritään saavuttamaan seuraavin toimenpitein:

Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-liikennekäytävä

Kehityskäytävän asiakastarpeita vastaava palvelutaso turvataan pitkäjänteisesti

Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-kehityskäytävän merkitys on paitsi Kanta-Hämeen maakunnan myös koko sen vaikutusalueen kannalta erittäin suuri ja sitä on tarkoitus kehittää jatkossa entistä laajemmassa yhteistyössä. Kehityskäytävän liikennejärjestelmän perusta muodostuu moottoritietasoisesta **valtatiestä 3 sekä pääradasta**, mutta tarpeita on laajemmin myös mm. rinnakkaisella väyläverkolla ja erityisesti em. väyliin tukeutuvan joukkoliikenteen, liityntäliikenteen sekä liityntäpysäköinnin kehittämisessä sekä maankäytön ja valtatie 3 kytkemisessä toisiinsa. Myös pääradan asemaan tukeutuvan maankäytön kehittyminen edellyttää pääradan junaliikenteen kehittämistä. Keskeistä on, että kehityskäytävän liikennejärjestelmän riittävä asiakkaiden tarpeita vastaava palvelutaso turvataan pitkäjänteisesti joka vaiheessa. Kehittämistä tulee tehdä **aikaisempaa monipuolisemmalla keinovalikolla** – infrahankkeet eivät ole ainoita toimenpiteitä, vaikka kehityskäytävän osalta muodostavatkin kehittämisen pullonkaulan.

Tällä hallituskaudella käynnistytävä pääradan välin Helsinki-Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisäämishankkeen ensimmäinen vaihe antaa mahdollisuuksia Helsingin ja Riihimäen välisen lähijunaliikenteen vuorotarjonnan lisäämiseen. Samalla nykyisten vuorojen matka-aikojen ennakoitavuus paranee hieman. Ensimmäinen vaihe käsittää muun muassa Kyrölän ja Jokelan välille rakennettavat kaksi lisäraidetta sekä liikennepaikoilla tehtävät välityskykyä lisäävät raidejärjestelyt ja palvelutasoa parantavat laiturijärjestelyt (muun muassa Riihimäen henkilöratapihalla). Lisäksi Kouvolan ja Tampereen suuntien välisen tavarajunaliikenteen suoran ja joustavan liikennöinnin mahdollistava Riihimäen kolmioraidehanke käynnistyy kuluvalle hallituskaudella. **Pääratahankkeen Helsinki-Riihimäki toisen vaiheen** merkitys kehityskäytävän kehittämiseen ja liikennejärjestelmän palvelutasoon - mm. matka-aikojen ennakoitavuuteen ja hallittavuuteen sekä vuorotarjonnan kehittämiseen on lisäksi huomattava. Toinen vaihe käsittää muun muassa yhden tavaraliikenteen raiteen rakentamisen välille Hyvinkää-Riihimäki. Lisäksi hanke käsittää lisäraiteet Kytömaalta Kyrölään ja Purolasta Jokelaan sekä Kerava-Lahti-oikoradan suunnan tavaraliikenneraiteen Kervalla. Hanke on esitetty liikennepoliittisessa selonteossa yhteinä vuosina 2016-2022 toteutettavista kärkihankkeista ja se tulisi saada käyntiin mahdollisimman pian. On kuitenkin huomioitava, että vasta **Helsingin ratapihan toiminnallisuuden**

parantaminen mahdollistaa Kanta-Hämeen ja pääkaupunkiseudun välisen junaliikenteen vuorotarjonnan kehittämisen sekä parantaa matka-aikojen ennakoitavuutta ja hallittavuutta sekä laajemmin matkaketjujen palvelutasoa. Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen (mukaan lukien Pisararadan toteuttaminen) ovatkin edellytyksiä täysien hyötyjen realisoimiselle. Em. hankkeiden toteuttaminen tukee vaihteista palvelutason parantamista.

Kehityskäytävän **Hämeenlinnan ja Tampereen puoleiset alueet tulisi pystyä kytkemään raideliikenteellä tiiviimmin osaksi metropolialueen työssäkäyntialuetta**. Tämä edellyttää pitkällä tähtäimellä pääradan ja junaliikenteen vuorotarjonnan kehittämistä myös Tampereen suuntaan. Kapasiteetin lisäämistarpeiden täsmentämistä sekä pitkän tähtäimen varautumista – sekä palvelutason pitkäjänteistä ja vaihteista turvaamista varten on syytä laatia pääradan välin Riihimäki-Hämeenlinna-Tampere tilanvaraus selvitys, vaikka kehittämistoimenpiteiden toteuttaminen onkin vasta pidemmällä tulevaisuudessa. Pääradan välin Helsinki-Riihimäki kapasiteettiongelmiin vähentäminen on edellytys myös lyhyemmällä tähtäimellä tehtävälle Riihimäeltä pohjoiseen suuntautuvan lähijunaliikenteen kehittämiseksi.

Ennen ja rinnan pääradan junaliikenteen kehittämisen kanssa tulee **valtatien 3 suuntaista reittiliikennettä** ja sen houkuttelevuutta kehittää. Ko. liikenteen merkitys on Kanta-Hämeen ja erityisesti pk-seudun välisen sekä Helsinki-Vantaan lentoasemalle suuntautuvan liikkumisen (Keimolanportin kautta) kannalta suuri. **Vuorotarjonnan ohella on tärkeää tarkastella myös informaation, lipputuotteiden ja niiden yhteiskäytöisyyden/yhteentoimivuuden sekä matkaketjujen toimivuuden (liityntäliikenne ja -parkit, sujuvat vaihdot) parantamista.** Aikaisemmin esillä pidetty valtatie 3 joukkoliikenne-etuuksien toteuttaminen Helsingin sisääntuloväylillä (katuverkolla) ei ole mahdollista ruuhkaimmissa katuverkon liittymissä, vaikka juuri Helsingin katuverkon ruuhkautuneisuus pidentää matka-aikoja ja heikentää matka-aikojen ennakoitavuutta. Jatkossa tuleekin rinnalla/vaihtoehtoisesti tutkia mahdollisuuksia kehittää sujuvia vaihtolaisia matkaketjuja Helsingin keskustaan siten, että kaikki vuorot eivät aja keskustaan – edellytyksenä tulee kuitenkin pitää sitä, että matka-aika ja sen ennakoitavuus pysyy houkuttelevana ja kilpailukykyisenä henkilöauton kanssa. Huomioitavaa on kuitenkin, että Tampereen sisääntuloväylien kehittäminen tukee Tampereelle suuntautuvan liikkumisen palvelutasoa ja houkuttelevuutta. Liikenneolosuhteita koskevan informaation saatavuuden parantamisella on mahdollista turvata matka-aikojen ennakoitavuutta.

Kehityskäytävän liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittäminen sovitetaan myös ajallisesti yhteen

Pääkaupunkiseudulle ja Tampereelle suuntautuvan juna- ja sitä tukevan linja-autoliikenteen infrastruktuurin ja palvelutarjonnan kehittäminen tulee kytkeä pääradan ja sen asemien sekä valtatiehen 3 tukeutuvan maankäytön kehittämiseen (**joukkoliikennelähtöinen aluesuunnittelu**). Yhteensovitamista tehdään niin toimenpiteiden kuin niiden ajallisen yhteensovittamisen suhteen.

Pääradan lähijunaliikenteen vuorotarjontaa on mahdollista parantaa vasta em. pääradan kapasiteetin nostamisen jälkeen. Vuorotarjonnan kehittämisessä tulee ottaa huomioon asemien läheisen maankäytön kehittäminen ja sitä kautta junaliikenteen kysynnän kasvaminen esimerkiksi Hämeenlinnan Verkatehtaan ja Keinusaaren alueilla sekä Riihimäen Peltosaaren ja Piiknimäen alueilla.

Mahdollisten **uusien pääradan asemien ja seisakkeiden käyttöönotto** tulee kyseeseen maankäytön kehittämisen tahdissa (Monni ja Harviala). Päärataa tukeutuvan kaupunkiseutujen ydinalueiden ulkopuolelle sijoittuvien uusien asema-alueiden kehittämisessä on tärkeää huomioida kuitenkin se, että niiden toteuttaminen ei välttämättä johda ympäristön kannalta kestävien kulkutapojen käytön lisääntymiseen. Mikäli ko. alueilla ei ole esimerkiksi riittävää (lähi) palvelutarjontaa, voi suuri osa liikkumisesta suuntautua entistä vahvemmin henkilöauton käyttöön – vaikka koko päivittäisestä liikkumisesta pienen osan muodostava työmatkaliikuminen hoidettaisiin junalla. Tämä tulee ottaa huomioon myös nykyisten asemanseutujen kehittämisessä.

Maankäytön ratkaisuin tulee varmistaa myös laajemmin olemassa olevan infran mahdollisimman tehokas hyödyntäminen. Tämä koskee erityisesti valtatiehen 3 nykyisiä ja myös mahdollisia uusia Hämeenlinnan sekä Riihimäen-Hyvinkään kaupunkiseuduille sijoittuvia eritasoliittymiä. Keskeistä on varmistaa liittymäjärjestelyjen turvallisuus suhteessa valtatiehen 3 pitkämatkaiseen liikenteeseen sekä kehittää ensi vaiheessa erityisesti maankäyttöä ja kuntien sisäisiä yhteyksiä. Valtatiehen 3 osalta tulee maankäytön suunnittelun keinoin tukea myös liityntäliikenteen ja erityisesti -pysäköinnin antaman potentiaalin hyödyntämistä.

Kehityskäytävän rinnakkaisen maantien 130 kehittämisperiaatteet, mm. liittymäpolitiikka tulee selvittää maankäytön kehittämistä varten. Sama koskee myös muuta rinnakkaista tieverkkoa, mutta tarve on realisoitunut erityisesti maantien 130 suhteen. Maantien 130 merkitys on huomattava etelän suunnan ohella myös Pirkanmaan suuntaan.

Lisäksi tulee ottaa huomioon, että aluevaraussuunnitelmia laadittaessa eivät kadun ja maantien suunnittelun lähtökohdat aina kohtaa. Suunnitelmien laatimiseen tarvitaankin vahvempaa ohjeistusta ja linjaamista, jotta edellä mainituista syistä johtuvat epäjatkuvuudet pystytään välttämään.

Käytävän liityntäliikenteen ja liityntäpysäköinnin kehittämistoimenpiteet priorisoitava

Nopeat joukkoliikennevuorot pääkaupunkiseudulle tekevät joukkoliikenteestä houkuttelevan kulkumuodon päivittäisissä yhteyksissä. Liityntäliikenteen toimivuudella sekä asiakastarpeisiin vastaavilla liityntäpysäköintijärjestelyillä laajennetaan joukkoliikenteen palvelualueita ja lisätään asiakaspotentiaalia.

Liityntäliikenteen ja erityisesti liityntäpysäköintijärjestelyjen kehittämiseen käytettävät resurssit ovat vähäiset, vaikka tarpeita on paljon. **Pääradan ja valtatiehen 3 liityntäpysäköinnin ja – liikenteen kehittämistarpeet tulee priorisoida** sekä laatia priorisoinnin pohjalta maakunnallinen/koko kehityskäytävää koskeva kehittämisohjelma – johon toimijat pyritään sitouttamaan. Priorisoinnissa tulee ottaa vahvasti huomioon joukkoliikenteen solmupisteet kokonaisuutena sekä vaikutukset maankäyttöön. Priorisoinnin pohjalta tulee systemaattisesti lähteä parantamaan liityntäpysäköintikohtaiden suunnitelmavalmiutta.

Osana liityntäliikenteen kehittämistä tulee lisätä työasiamatkoja palvelevia vaihdottomia ja **nopeita joukkoliikenneyhteyksiä Helsinki-Vantaan ja Tampereen lentoasemille**. Kehäradan valmistumisen myötä tulee varmistaa pääradan ja Kehäradan junaliikenteen vaihtoyhteyksien (Tikkurila) ja tätä kautta matkaketjujen toimivuus ja hallittavuus. Myös valtatiehen 3 reittiliikenneyhteydet ovat tärkeitä lentoaseman liityntävuoroja (Keimolanportin kautta).

Eri kuljetusmuotojen kilpailutilanne turvattava pitkäjänteisesti

Eri kuljetusmuotojen tarkoituksenmukaiset käyttömahdollisuudet ja kilpailutilanne tulee turvata pitkäjänteisesti. Pääradan parantamishankkeiden antamat mahdollisuudet tuleekin hyödyntää täysimääräisesti yhdessä operaattorien ja toimijoiden kanssa. Niin kapasiteetin lisääminen kuin Riihimäen kolmioraidehanke ovat tärkeitä rautatiekuljetusten kannalta.

Rautatiekuljetusten osalta **kuljetuspalvelujen kehittämistä** tulee edistää elinkeinoelämän todellisten tarpeiden pohjalta ja näin mahdollistaa rautatiekuljetusten kulkumuoto-

osuuden kasvattaminen. Tällä hetkellä rautatiekuljetusten hyödyntäminen on melko vähäistä ja kehityssuunta on ollut rautatiekuljetuspalvelujen puutteellisesta tarjonnasta johtuen negatiivista, vaikka edellytyksiä infrastruktuurin puolesta maakunnassa laajempaan hyödyntämiseen onkin. Tilanne voi kuitenkin muuttua tavaraliikenteen kilpailulle avautumisen myötä. Tilanne vaatii aktiivisuutta Kanta-Hämeen toimijoilta.

Tulevaisuudessa rautateiden merkitys erityisesti Eurooppaan ja itään suuntautuvien kuljetusten osalta lisääntyy. Rautatieyhteys kehityskäytävältä Hangon satamaan tulee entistä tärkeämmäksi. Hanko-Hyvinkää-radän sähköistykseen toteutuminen tulee varmistaa. Lisäksi tulee ottaa huomioon mahdolliset uudet kuljetusvirrat rataverkolla, esimerkiksi kaivosteollisuuteen ja raakapuukuljetuksiin liittyen.

Aiemmin on selvitetty **Etelä-Suomen logistiikkakeskuksen ja yhdistettyjen kuljetusten terminaalien** sijoittamista Riihimäen seudulle. Paikkaa ei kuitenkaan löytynyt. Jatkossa tulee kuitenkin laajemmin selvittää, onko maakunnassa todellista tarvetta erityisesti kansainvälisiä kuljetuksia palvelevalle yhdistettyjen kuljetusten terminaalille ja missä mahdollinen terminaalijärjestelmä sijaitsisi. Selvityksen tulosten perusteella joko edistetään yhdistettyjen kuljetusten terminaalien perustamista tai muilla keinoin kehitetään eri kuljetusmuotojen yhdistelyä yhdessä toimijoiden kanssa.

Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-käytävään liittyen tulee kehittää Riihimäen raakaputerminaalialueella sekä Humppilan ja Hämeenlinnan raakapuun kuormauspaikkoja. Hämeenlinnassa kuormauspaikka sijaitsee aivan keskustan ytimessä ja Hämeenlinnan kaupunki on maankäytöllisistä syistä nostanut esille kuormauspaikan siirtotarpeen.

Kärkitoimenpiteet Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-kehityskäytävällä:

- Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantamiseen (mm. Pisara-rata) sekä Helsinki-Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisäämishankkeen toisen vaiheen käynnistämiseen vaikuttaminen (sekä Helsinki-Riihimäki-hankkeen ensimmäisen vaiheen toteutumisen varmistaminen)
- Valtatien 3 ja sitä ympäröivän maankäytön yhteenkennän kehittäminen Hämeenlinnan sekä Hyvinkään-Riihimäen kaupunkiseuduilla
- Liityntäliikenne- ja liityntäpysäköintijärjestelyjen priorisointi ja kehittämisohjelman laatiminen
- Rautatiekuljetuspalvelujen kehittäminen yhdessä operaattorien ja toimijoiden kanssa.

Muut liikennekäytävät

Valtatien 10 ja kantatien 54 merkitys kirkastettava ja vaiheittainen kehittäminen kytkettävä maankäytön kehittämiseen

Kehitys-/liikennekäytävillä tehtävien **matkojen ja kuljetusten palvelutasoa kehitetään vaiheittain** kohti tavoitteita ottaen huomioon pitkämatkaisen liikkumisen ja kuljetusten kriittiset palvelutasotarpeet – erityisesti matka-aika ja sen ennakoitavuus, liikenneturvallisuus sekä kuljetusten kustannustehokkuus ja häiriöttömyys. Tähän kytkeytyy myös Ylisen Pietarin liikennekäytävän vaihtoehtoisten valtatiehen 10 ja kantatiehen 54 tukeutuvien käytävien roolin vertailu ja kirkastaminen. Roolitus tulee tarkentaa jatkossa tehtävissä molempia yhteyksiä koskevassa liikennejärjestelmätasoisessa kehittämisselvityksessä, mutta alustavasti kantatien 54 merkitys itä-länsisuuntaisena kuljetusreitinä on vahvistumassa valtatiehen 10 nähden johtuen mm. valtatiehen 10 Hämeenlinnan kohdan palvelutasopuutteista ja kehittämisen haasteellisuudesta (lähde: toimijoiden haastattelut, liikennemäärätiedot). Valtatiehen 10 kehittämisen osalta tulee ottaa huomioon myös valtatiehen 12 Lammi-Tuulos -alueen raskaan teollisuuden tarpeet. Lisäksi vertailussa tulee ottaa huomioon Pietari-Lahti-Tampere-yhteysväli sekä valtateiden 10/12 tärkeys osana Salpausselän kehityskäytävää.

Liikennejärjestelmätasoisessa kehittämisselvityksessä tulee molemmille käytäville määritellä roolien selkeyttämisen ja vertailun jälkeen selkeät kehittämisperiaatteet ja koko liikennejärjestelmätason keinovalikoiman hyödyntävät kehittämisselvitukset – joissa otetaan huomioon liikennekäytävien roolitus ja em. palvelutasotarpeet. Kehittämistoimenpiteissä tulee varmistaa systemaattisesti vaikutukset myös liikenneturvallisuuteen sekä viisaan liikkumisen edistämiseen. Kehittämisselvityksen tarpeellisuutta korostaa se, että käytävien kehittämistä ei ole aikaisemmin tarkasteltu liikennejärjestelmätasolla vaan enemmän tie- ja liikenneteknisistä lähtökohdista. Raskaiden ajoneuvojen massojen ja mittojen muutoksista aiheutuvat investointitarpeet luovat osaltaan lähtökohtia myös liikennekäytävien kehittämiseen. Yhteysvälien roolien ja merkityksen vertailusta sekä kehittämisselvitusten määrittelystä saadaan tuki myös edellä mainittujen kaupunkiseutujen ydinalueille sijoittuvien kehittämistoimenpiteiden tarkentamiselle.

Käytävien maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittäminen tulee myös sovittaa yhteen nykyistä paremmin erityisesti kaupunkiseuduille sijoittuvilla osuuksilla – paitsi pidemmän tähtäimen suunnittelussa myös lyhyemmän tähtä-

men konkreettisemmissa tarpeissa. Tämä korostuu erityisesti Hämeenlinnan kohdalla. Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittavaa suunnittelua tuleekin edistää kaikilla suunnittelutasoilla myös liikennekäytävien osalta. Käytäviä koskevan liikennesuunnittelun roolia tulee selkeyttää ja vahvistaa kaavaohjauksessa, mutta myös liikennesuunnittelussa tulee huomioida nykyinen ja tuleva maankäyttö entistä paremmin sekä löytää erityisesti Forssan kohdalla kevyempiä ratkaisuja. Tärkeää on, että maankäytöllä ei aiheuteta uusia liikenteellisiä ongelmia.

Osa liikennekäytävien kehittämistä on myös erityisesti pitkän tähtäimen tarpeita palveleva **kansainvälisten kuljetuskäytävien** kehittämiseen ja markkinointiin osallistuminen. Tällä luodaan tietoisuutta käytävistä ja lisätään kuljetuskäytävien hyödyntämistä, vaikka suuremmat kehittämishankkeet eivät lähivuosina olekaan mahdollisia.

Helsinki-Forssa-Pori-liikennekäytävän kehittämisessä priorisoidaan valtatie 2 pitkäjänteinen kehittäminen

Helsinki-Forssa-Pori-liikennekäytävän osalta on nostettu esille myös tarve kokonaan uudelle ratayhteydelle. Todelliseen kuljetuspotentiaaliin ja hyötyihin sekä realistisiin toteuttamismahdollisuuksiin nähden on kuitenkin ensivaiheessa tärkeämpää turvata **valtatie 2 riittävä palvelutaso**.

Liikennekäytävän palvelutason vaiheittaista parantamista tulee tarkastella erikseen laadittavassa liikennejärjestelmätasoisessa monipuolista keinovalikoimaa hyödyntävässä kehittämisselvityksessä. Selvityksessä on syytä tarkastella valtatie 2 ohella myös em. ratayhteyden tarvetta pitkällä tähtäimellä, jotta siihen voidaan tarvittaessa varautua pitkällä tähtäimellä maankäytön suunnittelussa.

Kunnossapidon ja joukkoliikenteen turvaaminen ensivaiheen toimenpiteitä

Liikennekäytävien kehittämissuunnitelmat määrittävät laadittavissa liikennejärjestelmätasoisissa kehittämisselvityksissä. Kehittämistä tulee tehdä vaiheittain. Liikennekäytävien palvelutason turvaamiseksi tulee liikennekäytävien kunnossapito säilyttää vähintään nykyisellään. Sekä valtatie 10/12 että erityisesti kantatie 54 osalta tulee selvittää lisäksi mahdollisuudet täsmähoidon edelleen parantamiselle, koska **kantatien merkitys kuljetusreittinä on vahvistunut**. Tärkeää on jatkuvasti varmistaa, että myös itä-länsisuuntaiset maakunnan läpi kulkevat kuljetukset, mukaan lukien erikoiskuljetukset ja Venäjälle suuntautuvat kuljetukset, voidaan hoitaa häiriöttömästi myös kunnossapidon antamat keinot hyödyntäen.

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi tulee pienten fyysisten toimenpiteiden ohella **lisätä automaattista nopeusvalvontaa** (valtakunnallisen kehityksen tahdissa). Osa kehittämissuunnitelmaa on myös kaupunkiseutujen ydinalueiden maankäytön suunnitteluun vaikuttaminen sekä viisaan liikumisen edistäminen, millä voidaan hillitä myös pääteiden investointipaineita sekä parantaa liikenneturvallisuutta.

Liikennekäytävien suuntainen joukkoliikenne on tärkeää paitsi seutujen sisäisen myös pitkämatkaisen liikkumisen kannalta. Edullisten lipputuotteiden kelpoisuus reittiliikenteessä tulee varmistaa uudentyypisillä keinoilla uusien järjestämistapa-alueiden liikenteiden käynnistyessä sekä maksu- ja lippujärjestelmien uudistuessa. Liikennekäytäviä pitkin kulkevan joukkoliikenteen kehittäminen tapahtuu ensisijaisesti markkinaehtoisesti, mutta seudullinen joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kokonaissuunnittelu ja -hankinta tukee myös liikennekäytävien joukkoliikenteen asiakaslähtöistä turvaamista. Joukkoliikenteen osalta tulee ottaa huomioon juuri liikennekäytäviä pitkin kulkevat palvelukeskuksista seutu- ja maakuntakeskuksiin johtavat yhteydet. Helsinki-Forssa-Pori-liikennekäytävässä tulee tunnistaa myös valtatie 2 pitkämatkaisen markkinaehtoisesta joukkoliikenteen rooli ja sen mahdollisuudet tarjota joukkoliikennepalveluita myös seudullisesti. Erityisesti Forssan seudulla tulisi myös varmistaa, että linja-autoliikenne toimii riittävän hyvin seutua palvelevien rautatieasemien liityntäliikenteenä.

Valtatie 2 ja 10 keskeisten linja-autopysäkkien liityntäpysäköinnin kehittäminen on oleellista erityisesti pitkämatkaisen työmatkaliikkumisen matkakustajien kannalta. Välien Forssa-Turku- ja Forssa-Tampere-joukkoliikennelinjoja tulee pystyä nopeuttamaan sekä niiden lipputuotteita ja myös linja-autoissa työskentelymahdollisuuksia kehittämään

yhteyksien houkuttelevuuden ja matka-aikojen vuoksi. Samalla Forssasta Tampereen Pirkkalan lentoasemalle suuntautuvia joukkoliikennedyhteyksiä tulee kehittää. Oleellisempaa on kuitenkin varmistaa valtatie 2 välin Forssa-Helsinki reittiliikenteen palvelutaso sekä sujuvat yhteydet Helsinki-Vantaan lentoasemalle (sujuvat matkaketjut Espoon Ikean kautta, matka-aika kilpailukykyiseksi henkilöautoliikenteen kanssa).

Välin Turku-Lahti joukkoliikennetarjonta tulee keskittää Hämeenlinnan kautta kulkevalle reitille, jolloin Riihimäen yhteydet on mahdollista järjestää vaihtoyhteyksinä Forssasta. Turku-Hämeenlinna-Riihimäki-Lahti-yhteyden osalta tulee Turun junayhteyksien vaihtoyhteyksiä kehittää (Toijalasta).

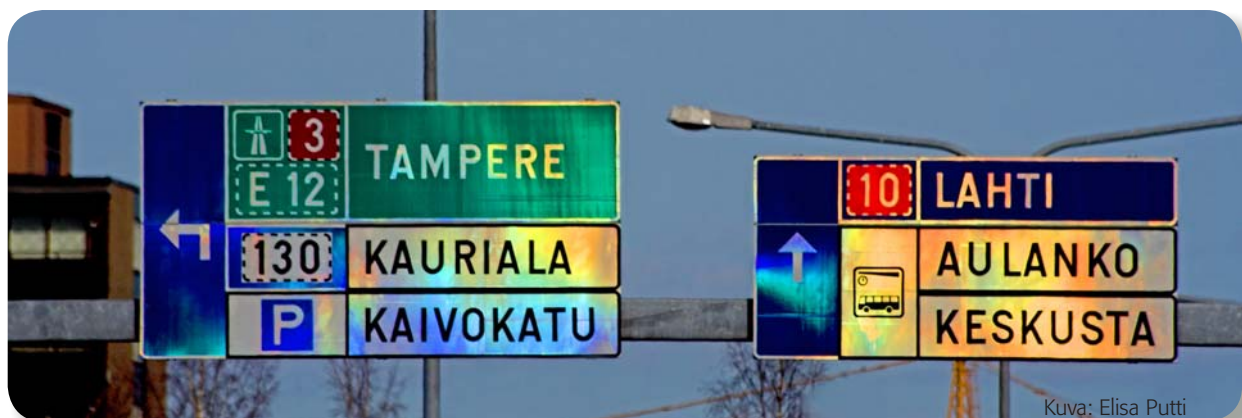
Kuljetusten kustannustehokkuutta ja häiriöttömyyttä tulee parantaa myös yhteistyötä lisäämällä ja toimintamalleja kehittämällä

Maakunnan yritysten välistä logistiikkayhteistyötä erityisesti toimitusketjujen hallinnassa tulee kehittää myös liikennekäytävien suunnassa, vaikka vaikutukset ovatkin suurimmat kaupunkiseuduilla. Poikittaissuuntaisiin liikennekäytäviin ja niiden merkityksen kehittymiseen kytkeytyy myös mahdollinen erityisesti kansainvälisiä kuljetuksia palveleva yhdistettyjen kuljetusten terminaali – riippuen, mille seudulle mahdollista terminaalia pyritään kehittämään.

Humppilan logistiikka-alueen vaiheittainen toteuttaminen tulee saada käyntiin. Vaiheittaisuus lähtee liikkeelle todellisesta potentiaalista ja elinkeinoelämän tarpeista. Kaikki kuljetusmuodot yhdistävä logistiikka-alue parantaa Forssan seudun logistiikkapalveluiden tarjontaa sekä seudun logistista asemaa.

Kärkitoimenpiteet muilla liikennekäytävillä:

- Valtatien 10 ja kantatien 54 roolitusten tarkentaminen sekä liikennejärjestelmätasoisien kehittämispolkujen määrittäminen
- Valtatien 2 liikennejärjestelmätasoisien kehittämispolkujen määrittäminen
- Valtatien 2 keskeisten linja-autopysäkkien liityntäpysäköinnin kehittäminen
- Kansainvälisten kuljetuskäytävien kehittämiseen sekä markkinointiin osallistuminen
- Päätieverkon nykyisen hoidon ja ylläpidon tason säilyttäminen.



Kuva: Elisa Putti

2.3.3 Palvelukeskukset

Palvelukeskukset käsittävät Kanta-Hämeen alueelle sijoittuvat pienemmät, erillään kaupunkiseutujen ydinalueista sijaitsevat entiset/nykyiset kuntakeskukset. Osa keskuksista sijoittuu liikennekäytävälle.

Keskeisimmät palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:

- Palvelukeskuksissa asuvien lähipalvelut sekä keskuksen suurimmat työpaikka-alueet ovat saavutettavissa turvallisesti ja esteettömästi kävellen ja pyörällä.
- Työ- ja opiskelumatkat lähimpään seutukeskukseen ovat mahdollisia joukkoliikenteellä vilkkaimmilla pendelöintisuunnilla.
- Henkilöautolla tehtävien matkojen palvelutaso turvataan.
- Jakeluliikenteen kuljetukset seutu- ja kuntakeskuksiin hoidetaan kustannustehokkaasti.

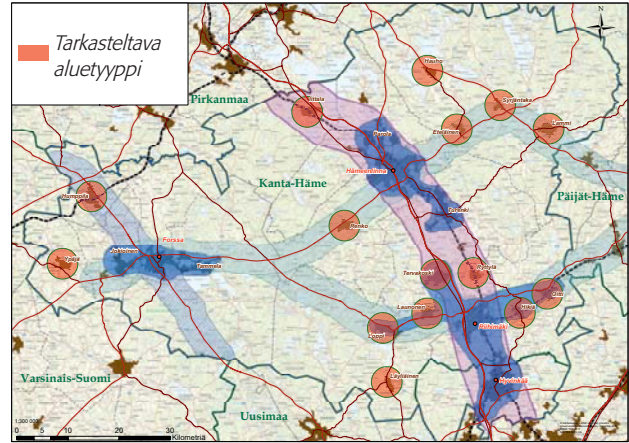
Tavoitteet pyritään saavuttamaan seuraavin toimenpitein:

Arkkiliikkuminen mahdollista myös kävellen ja pyörällä

Lähipalvelut ja suurimmat työpaikka-alueet sijaitsevat lähes poikkeuksetta tiiviisti palvelukeskuksissa ja etäisyydet ovat lyhyitä. Palvelut ja alueet ovat siten saavutettavissa suhteellisen **hyvin myös kävellen ja pyörällä**. Puutteita esiintyy kuitenkin mm. yhteyksien jatkuvuudessa ja turvallisuudessa, mutta suurin käytön este on asenne. Jatkossa tulee pyrkiä vahvemmin palvelukeskusten kävely- ja pyöräilypainotteeseen kehittämiseen, jossa rauhoitetaan henkilöautoliikennettä mutta turvataan pysäköintijärjestelyt sekä sujuvat matkat hajan asutusalueelta palvelukeskuksiin. Samalla tulee ottaa huomioon myös **viisaan liikkumisen edistäminen**.

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita tulee kehittää pienin toimenpitein painottaen keskeisten palvelujen ja suurimpien työpaikka-alueiden saavutettavuutta sekä yhteyksien jatkuvuutta ja ympärivuotista kunnossapitoa. Kehittämisen priorisoimiseksi tulee selvittää saavutettavuudessa olevat merkittävimmät ongelmat sekä määritellä kevyen liikenteen laatukäytävät. **Laatukäytävät** tulee ottaa huomioon kunnossapidon priorisoinnissa. Palvelukeskuksissa tulee rohkeasti kokeilla myös kevyempien esim. polkumaisten kevyen liikenteen ratkaisujen toimivuutta.

Osana arkkiliikkumisen tukemista tulee liikkumisympäristöjen ja palvelujen **esteettömyys** varmistaa systemaattisesti



keinoina kevyet esteettömyyskartoitukset ja vaiheittain toteuttaminen. Uudessa rakentamisessa tulee myös varmistaa, että ratkaisut ovat esteettömiä.

Koulujen ympäristöjen, jättöliikennejärjestelyjen ja koulureittien jatkuvuuden ja turvallisuuden parantamista tulee myös tehdä systemaattisesti, kartoituksiin perustuen ja yhtenäisin periaattein. Parantamistoimenpiteet tulee priorisoida kuntakohtaisten liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttamisessa ottaen huomioon keinot tukea samalla viisasta liikkumista – joka tulee saada osaksi jokapäiväistä toimintaa myös pienemmissä keskuksissa. Toiminta voi olla kevyttä, mittakaava tulee sovittaa resursseihin ja tarpeisiin. Viisaan liikkumisen edistäminen tulee kytkeä liikenneturvallisuustyöhön ja tehdä yhteistyötä työnantajien, lähipalveluja tarjoavien yritysten sekä seurojen ja järjestäjien kanssa hyödyntäen valmiita aineistoja ja innokkaita toimijoita. Kuntien työntekijät voisivat olla myös palvelukeskuksissa viisaan liikkumisen mallina. Kuntien tulisi isoina työnantajina näyttää myös palvelukeskuksissa esimerkkiä muille viisaan liikkumisen toimenpiteiden konkreettisessa edistämisessä. Kytkemällä viisas liikkuminen osaksi liikenneturvallisuustyötä saadaan mukaan helpommin myös em. uusia toimijoita.

Kävelyn ja pyöräilyn potentiaalin kasvattamista tulee tukea myös **maankäytön ja palveluverkon ratkaisuin** ja varmistaa, että uusilla ratkaisulla pystytään säilyttämään ja parantamaan nykyisen rakenteen tiiviyyttä.

Joukkoliikenne ja henkilökuljetukset asiakaslähtöisemmiksi ja tehokkaammiksi

Avoimen joukkoliikenteen ja kuntien henkilökuljetusten, pidemmällä tähtäimellä myös Kelan kuljetusten **seudullinen kokonaissuunnittelu ja –hankinta** on erityisen tärkeää pienemmissä palvelukeskuksissa asuvien kannalta. Tärkeää on, että suunnittelua tehdään aikaisempaa asiakaslähtöisemmin ja varmistetaan työ-, opiskelu-, koulu- ja myös asiointimatkojen palvelutaso joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten yhteenkytkemisellä ja yhteistyön lisäämisellä.

Palvelukeskuksissa asuvien kannalta on oleellista kehittää kaupunkiseutujen **runkoliikenteeseen** (Turenki-Hämeenlinna-Parola, Hyvinkää-Riihimäki-Hämeenlinna, Forssa-Hämeenlinna) **tukeutuva** linjastoa ja syöttöliikennettä. Keskeisenä palvelutasotekijänä onkin ylipäättään yhteyden olemassaolo. Palvelukeskuksista tulee varmistaa myös päivittäiset esteettömät asiointiyhteydet omaan seutukeskukseen, niin Hämeenlinnaan, Riihimäelle kuin Forssaan.

Vuoropohjaisen joukkoliikenteen katvealueilla asuvien, ikääntyneiden ja osin myös tarveharkintaisten/ lakisääteisten kuljetusten yhteensovittamista tulee kehittää. **Asiointi- ja palveluliikenteet** tulisivat käynnistää seudullisen suunnittelun pohjalta ylikunnallisina, kutsuhajuttuina ja kaikille avoimina ja kytkeä ne osaksi kaikkien hallintokuntien kuljetuksia (erityisesti sote- ja koulutoimet) huomioiden avoin joukkoliikenne. Liikenteet tulee suunnitella ja hankkia jatkossa myös ihmisten normaaliin asiointisuunnat huomioon ottaen - ei nykyisen tai entisen kuntarakenteen pohjalta. Kehittämistä voidaan tehdä pilotoimalla ja valita pilottialue kuntien kiinnostuksen pohjalta. Asiointi- ja palveluliikenteet tulisi kytkeä myös osaksi joukkoliikenteen informaatiota (www.kutsujoukkoliikenne.matka.fi). Lisäksi palveluliikenteen kalusto tulisi mitoittaa täsmällisemmin, jotta sillä voidaan päiväautomaisesti liikennöidä sekä oppilaskuljetuksia, asiointiliikennettä että lakisääteisiä kuljetuksia.

Osana asiakaslähtöistä suunnittelua tulee myös parantaa ikääntyvien osallistumismahdollisuuksia liikennepalvelujen suunnitteluun.

Jatkossa tulee selkeyttää **lipputuotteita** ja parantaa työssäkäyntialueiden joukkoliikenteen **informaatiota** visuaalisempaan ja käyttäjäystävällisempään muotoon. Kaikista kunnista ja kaikista liikenteistä tulisi saada tiedot valtakunnalliseen matka.fi-järjestelmään.

Yhteistyön merkitys korostuu myös kunnossapidossa

Resurssien pienentyessä korostuu tie- ja katuverkon kunnossapidon merkitys – vaikka myös kunnossapidon resurssit ovat vähenemässä. Kunnossapitoyhteistyötä tulee lisätä ELY:n ja kuntien välillä ja ottaa yhteistyö huomioon myös ELY:n alueurakoiden kautta tapahtuvassa kunnossapidon entistä tehokkaammassa kohdentamisessa. Myös kuntien välistä kadunpitoyhteistyötä tulee kehittää esim. hankintayhteistyön kautta.

Liikennepäristöön tulee panostaa jatkossa kuitenkin myös muutoin kuin pelkän kunnossapidon toimin – vaikka resurssit ovat vähäisiä. Pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttamista tulee jatkaa seudullisten liikenneturvallisuussuunnitelmien mukaisesti ottaen huomioon viisas liik-

kuminen. Pienten toimenpiteiden toteutumista edistää, jos kunnat pystyvät varaamaan vuosittaisen määrärahan myös palvelukeskusten liikenneturvallisuuden parantamiseen.

Logistiikkayhteistyötä kehittämällä parannetaan kuljetusten kustannustehokkuutta ja toimintaedellytyksiä

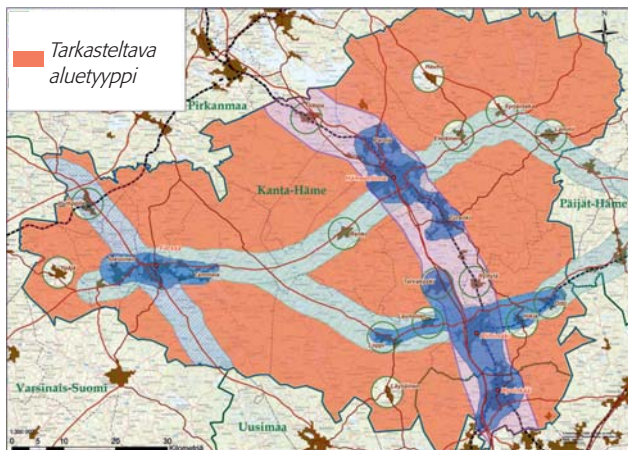
Pienten palvelukeskusten sekä haja-asutusalueiden **kuljetusten kustannustehokkuuden säilyttäminen ja parantaminen** on toimintaympäristön muuttuessa jatkuvasti haasteellisempaa. Tavaraerät ovat usein pieniä ja toimituksia tehdään usein eri toimittajien toimesta. Kustannustehokkuuden parantamiseksi tulisivat yritysten välistä **yhteistyötä** lisätä ennakoluulottomasti logistiikan eri osa-alueilla. Käytännössä tämä tarkoittaa pk-yritysten logistiikkayhteistyön ja -osaamisen sekä logistiikkayritysten kanssa tehtävän vuoro-vaikutuksen kehittämistä. Yhteistyön käynnistäminen onnistuu parhaiten hankkeella, jolla selvitetään yritysten tarpeet ja yhteistyöhalukkuus, määrittelemällä yhteistyömalli sekä käynnistämällä yhteistyö esim. potentiaalisilla toimialoilla/yhdistelyyn sopivissa kuljetuksissa jo hankkeen aikana. Kuljetusten yhdistelemisen lisäksi yritysten välistä yhteistyötä tulee kehittää erityisesti toimitusketjujen hallinnassa.

Yhteistyötä tulee kehittää myös **kauppojen jakelu-toiminnassa**. Kuljetukset ovat elinkeinoelämälle, erityisesti keskusliikkeille, tärkeä kilpailutekijä. Tästä johtuen tavaravirrat halutaan järjestää oman toiminnan kannalta optimaalisesti ja tavaravirtojen yhdistäminen on vaikeaa suurissa keskuksissa. Sen sijaan syrjäisimmillä alueilla yhteistyö mahdollistaisi kustannussäästöjen syntymisen ja olisi näin houkuttelevaa toimijoille. Vastaavasti tulisi kehittää yritysten välistä yhteistyötä myös kuluttajien tekemien ostosten kotiinkuljetuspalveluissa.

Yritysten ja viranomaisten välisen jatkuvan suunnitteluyhteistyön kehittäminen on pienemmissä keskuksissa suuria helpompaa ja sille tulee määritellä aluekohtaiset kevyet ja helpot mallit (esimerkiksi säännölliset tapaamiset/tiedonvälityskäytännöt kärkiyritysten/yritysjärjestöjen sekä viranomaisten kesken).

Kärkitoimenpiteet palvelukeskuksissa:

- Palvelukeskusten lähipalvelujen ja suurimpien työpaikka-alueiden saavutettavuuden kehittäminen kävellen ja pyörällä – pienin, priorisoiduin ja myös aikaisempaa kevyemmin toimenpitein
- Ylikunnallisten ja asiakaslähtöisten asiointi- ja palveluliikenteiden käynnistäminen, pilotti halukkaalla alueella
- Kauppojen jakelukuljetusten yhdistelyn pilotointi.



2.3.4 Haja-asutusalueet

Keskeisimmät palvelutasotavoitteet ovat seuraavat:

- Matka-ajan ennakoitavuudeltaan tyydyttävät matkat ja täsmällisyydeltään tyydyttävät kuljetukset ovat mahdollisia koko haja-asutusalueella.
- Haja-asutusalueen henkilö- ja tavarakuljetukset yhdistellään kustannustehokkaasti.
- Haja-asutusalueiden maa- ja metsätalouden sekä bioenergian kuljetukset on mahdollista hoitaa kustannustehokkaasti ja turvallisesti.
- Palveluliikenne mahdollistaa turvallisen asumisen ja tieverkko elinkeinoelämän kuljetukset koko Kanta-Hämeen alueella.

Tavoitteet pyritään saavuttamaan seuraavin toimenpitein:

Hoidon ja ylläpidon kohdentamista tulee jatkaa entistä vahvemmin

Haja-asutusalueen tiestön hoitoon ja ylläpitoon käytettävissä olevat resurssit ovat valtakunnallisen kehityksen tahdissa pienenemässä. Hoidon ja ylläpidon kohdentamisen **priorisointia ja täsmähoitoa** tuleekin jatkaa ja tehostaa, jotta eri asiakasryhmien kriittisimmät palvelutasotarpeet pystytään täyttämään. Hoito ja ylläpito tulee varmistaa erityisesti maatalouden, metsäteollisuuden ja bioenergian kuljetusten kannalta tärkeällä verkolla kohdentamalla ja ajoittamalla toimenpiteitä kuljetusten kannalta optimaalisesti. Kunnossapidon kohdentamisessa tulee huomioida myös asukkaiden, vapaa-ajan asukkaiden sekä matkailun tarpeet. Kohdentamisen ohella kiinnittää huomiota myös hoidon ja ylläpidon tasalaatuisuuteen.

Kehittäminen tapahtuu **tienpidon alueurakoiden** si-
sällön ja vuorovaikutuksen edelleen kehittämisen kautta.

Kohdentamisen paras tietopohja on **jatkuva vuorovaikutus** haja-asutusalueella merkittävimpiä kuljetusvirtoja synnyttävien yritysten kanssa. Lisäksi huomiota tulee kiinnittää **informaation** saatavuuteen – seuraavien alueurakoiden kilpailutusten yhteydessä tulee harkita mobiilipalvelujen käyttöönottoa, koska Informaation saatavuuden parantamisella pystytään lisäämään myös matka-aikojen ennakoitavuutta ja tietoa kuljetusten täsmällisyydestä. Lisäksi on syytä kiinnittää huomiota asiakkaiden suuntaan tehtävään perusteluinformaatioon. Tieto siitä miksi hoitoa priorisoidaan ja mitä ovat hoidon vaatimukset auttaa ymmärtämään toiminnan tavoitteita ja tapoja.

Kohdentamisen ohella tulee pyrkiä kuitenkin jatkuvasti vaikuttamaan nykyisen infrastruktuurin kunnon sekä hoidon ja ylläpidon turvaamiseksi tarvittavan **rahoituksen nostoon**. Tähän tuovat painetta myös raskaan liikenteen mitta- ja masamuutosten aiheuttamat korjaustarpeet.

Hoidon ja ylläpidon ohella toteutetaan resurssien puitteissa edelleen tieverkon pieniä rakenteen parantamis- ja päällystyskohteita ELY:n suunnitelmien ja ohjelmoinnin mukaisesti.

Maantieverkon ohella tulee **yksityisteiden** kunnossapidon taso turvata lisäämällä tieisännöintipalvelujen käyttöä sekä yhtenäistämällä avustuseriaa esim. seutu-/ELY-tasolla. Avustuskohteiden priorisoinnissa tulee huomioida maantieverkkoa vastaavasti keskeiset matkat ja kuljetukset.

Haja-asutusalueen liikennepalvelut tulee järjestää uudella tavalla

Perinteisen joukkoliikenteen toimintaperiaatteet ja ansaintalogiikka eivät toimi enää haja-asutusalueilla, missä kysyntä on rajallista eikä ”joukkoja” ole. Kunnat ja ELY voivat tuottaa asiointiliikennettä jatkossakin vain erittäin rajallisilla resursseilla. Liikennepalvelut täytyykin jatkossa tuottaa uusin tavoin, keinoina **kutsuohjattu palvelualuekohtainen asiointiliikenne sekä yhteisöllisten liikennetkaisu- ja aktivoimien**. Asiointiliikenteet tulee suunnitella ja toteuttaa muita alueita vastaavasti ylikunnallisina, kutsuohjattuina ja kaikille avoimina ja kytkeä ne osaksi kaikkien hallintokuntien kuljetuksia. Liikenteissä tulee huomioida normaalit asiointisuunnat ja toteuttaa ne reittisidonnaisuuden sijasta palvelualuekohtaisena. Liikenteissä tulee priorisoida systemaattisesti myös esteettömyysvaatimukset.

Kuntien ja muiden toimijoiden tulee lähteä etsimään aktiivisesti keinoja ja toteuttamismalleja, joiden avulla yhteisöt (kylät) kykenisivät omaehtoisesti tuottamaan laadukkaita ja saavuttavia kuljetuspalveluja. Asukkaille tulisi antaa mahdol-

lisuus konseptoida ja järjestää itse kylätasolla omat asiointiliikenne ratkaisunsa, mikäli niillä täydennettäisiin tai korvataisiin kunnan ostamaa liikennettä. Ruotsissa ko. malli on jo käytössä. Mallilla on mahdollista saada aikaiseksi itsensä kustantava asiointiliikenne. Esimerkkejä ratkaisusta ovat kyllien asukkaiden omaehtoiset **kimppakyyti-** ja kyläbussipalvelut. Palveluja tulee pilotoida sekä monistaa ratkaisuja muualle maakuntaan.

Hajarakentamisen vaikutukset suuria

Hajarakentaminen vaikuttaa merkittävästi liikennejärjestelmän ylläpidolle ja kehittämiselle asetettaviin vaatimuksiin. Liikennejärjestelmän kestävyys kannalta olisi paras, mikäli maakuntakaavoituksen yhteydessä pystyttäisiin jatkossa määrittelemään **maakunnalliset hajarakentamisen periaatteet**. Periaatteiden määrittelyn ohella on hyvä tuoda tietoa myös asumisen sijaintipaikkojen valinnan merkityksestä liikkumiseen ja liikkumispalvelujen saatavuuteen/palvelutasoon, esimerkiksi haja-asutusalueella asuvien kannalta monesti kohtuuttoman pitkiin koulukyyteihin. Toisaalta maakunnassa tulisi määritellä turvallisten ja matka-ajoiltaan kohtuullisten koulukyytien periaatteet.

Sähköiset palvelut ja tietoliikenneyhteyksien toimivuus erityisen tärkeää haja-asutusalueiden kannalta

Tietoliikenneyhteyksien toimivuus vaikuttaa myös liikkumistarpeisiin sekä yritysten toimintaedellytyksiin. Laajakaista- ym. hankkeiden hyödyntämistä tuleekin tehostaa myös yritysten tarpeet huomioon ottaen. Pidemmällä tähtäimellä tulee edistää uusimpien teknologioiden nopeaa käyttöönottoa. Yhteyksillä luodaan mahdollisuudet sähköisten palvelujen todelliselle hyödyntämiselle.

Haja-asutusalueen kuljetusten yhdistelyllä varmistetaan kannattavammat kuljetukset

Haja-asutusalueen henkilö- ja tavarakuljetukset tulisi pystyä yhdistelemään kustannustehokkaammin. Haja-asutusalueen kuljetukset hoidetaan nykyisin vielä turhaan yksittäisinä ja peräkkäisinä kuljetuksina, vaikka potentiaalia kuljetusten yhdistämiseen jo olisi. Haja-asutusalueiden tavarakuljetusten asiakastarpeisiin pohjautuvia yhteistyö- ja toimintamalleja tulisi kehittää ja **pilotoimaan** ennakkoluulottomasti, koska vain näin voidaan kuljetusten kustannustehokkuutta lisätä. Kehittämistyössä tulee ottaa huomioon myös mahdollisuudet yhdistää tavarakuljetukset

henkilökuljetusten kanssa. Pilotointi voitaisiin aloittaa kuljetusten kannalta haasteellisimmilla Forssan seudun haja-asutusalueilla. Pilotoinnin kokemusten pohjalta toimintamallia tulee laajentaa myös muille seuduille. **Pilottien käynnistämiseen** tarvitaan kuntien liikkeellepanovoimaa, mutta itse hanke voi lähteä liikkeelle esim. seudullisten elinkeino-yhtiöiden kautta/yritysvetoisesti.

Osin haja-asutusalueille sijoittuvan bio- ja puuterminaliverkoston priorisoitu kehittäminen on tärkeää pitää liikkeellä sekä huomioida mahdolliset kuljetusvirtamuutokset myös tiestön kunnossapidossa.

Kärkitoimenpiteet haja-asutusalueilla:

- Omaehtoisten kimppakyyti- ja kyläbussipalvelujen pilotointi halukkuutensa osoittavalla alueella
- Tiestön hoidon ja ylläpidon kohdentamisen jatkaminen ja informaation parantaminen
- Haja-asutusalueiden kuljetusten yhdistämisen käynnistäminen Forssan seudulla, pilotointi.



Kuva: Elisa Putti

2.3.5 Yhteistyö ja toimintamallit

Tavoitteet:

- Yhteistyö naapurimaakuntien ja HLJ-alueen kanssa on jatkuvaa ja yhteistyölle on löydetty toimivat mallit.
- Maakunta- ja seututasoilla tehtävä liikennejärjestelmätö on jatkuvaa ja asiakaslähtöistä, varmistaa rajallisten resurssien ohjaamisen mahdollisimman vaikuttaviin toimenpiteisiin sekä huolehtii maakuntaa koskevien suunnitelmien ajantasaisina pysymisestä.

Jatkuvan liikennejärjestelmätöön kehittäminen on toiminnan jatkuvuuden kannalta keskeistä. Ilman koordinoitua jatkuvaa työtä jäävät strategiat helposti jalkauttamatta – erityisesti linkki käytännön tekemiseen jää monesti puuttumaan. **Strategiatyöt ja ns. arkityö tulee saada linkitettyä** nykyistä paremmin ja ottaa toiminnan suunnittelussa huomioon esim. kaupunkien ja kuntien todelliset tarpeet ja mahdollisuudet. Henkilöresurssipulan vaikeuttaessa toimintaa voidaan **valmisteluvoimaa** hankkia myös ostopalveluna. Suurelta osin kyse on kuitenkin sitoutumisesta, yhteistyön lisäämisestä sekä uusien toimintamallien käyttöönotosta.

Tavoitteet pyritään saavuttamaan seuraavin toimenpitein:

Yhteistyötä naapurimaakuntien ja HHT-kehityskäytävän toimijoiden kanssa lisätään

HLJ-alueen ja muiden naapurimaakuntien kanssa tulee saada käyntiin organisoitu yhteistyö. Käytännössä HHT-kehityskäytävän liikenteen ja maankäytön asiat tullaan käsittelemään kehittyvässä **HHT-yhteistyöverkostossa**. Ko. verkoston toimintaa ollaan parhaillaan kehittämässä maakuntaliitosten yhteistyönä. Toiminnan tehokkuus edellyttää selkeiden toiminnan tavoitteiden ja toimintamallien määrittämistä.

Kanta-Hämeen, Päijät-Hämeen sekä Uudenmaan yhteistoiminta-alueen nykyistä yhteistyötä jatketaan. Liikenne- ja maankäyttöasiat käsitellään yhteistoiminta-alueen johtoryhmässä sekä aluesuunnitteluryhmässä.

Maakunnan sisällä tehtävä liikennejärjestelmätö organisoidaan uudelleen

Kanta-Hämeeseen esitetään **maakunnallisen liikennejärjestelmätöryhmän perustamista** välittömästi tämän suunnitelman valmistumisen jälkeen. Ryhmän tehtävänä on varmistaa tässä suunnitelmassa ja sen pohjalta laadittavassa aiesopimuksessa esitettävien **toimenpiteiden suunnitelmallinen ja priorisoitu edistäminen** sekä vastata aiesopimuksen ajantasaisena säilyttämisestä. Lisäksi ryhmän tulee koordinoita maakunnassa tehtävää ljtöötä sekä maakunnan sisällä että osallistumista maakuntien väliseen, valtakunnalliseen ja kansainväliseen yhteistyöhön. Toiminnan tehokkuus ja suunnitelmallisuus varmistetaan vuosisuunnittelulla sekä vaikuttavuuden seurannalla. Ryhmän toimintaan osallistuvat maakuntaliiton, ELY-keskuksen, Liikenneviraston sekä seutujen edustajat. Lisäksi ryhmään tulee ottaa mukaan elinkeinoelämän vahva edustus (kauppakamarit ja yrittäjäjärjestöt).

Kaupunkiseuduille perusteilla olevien **seudullisten liikenneturvallisuusryhmien vastuuta esitetään laajennettavaksi käsittämään koko liikennejärjestelmä**. Erillisiäseudullisia liikennejärjestelmätöryhmiä ei kannata yliorganoitumisen takia enää perustaa. Seudullisten ryhmien valitsemat edustajat osallistuvat myös maakunnalliseen työhön. Seudullisia ryhmiä tulee hyödyntää eri hallintokuntien liikenneasioita yhteisesti käsittelevänä ryhmänä, jolloin ne voivat tarvittaessa korvata kuntakohtaiset liikenneturvallisuusryhmät – samalla ryhmien kokoonpanoja tulee tarvittaessa tarkistaa vastaamaan mahdollisesti laajenevaa vastuualueutta. Hyvin toimivia nykyisiä kuntakohtaisia ryhmiä ei ole kuitenkaan syytä lakkauttaa, mikäli niille nähdään selkeä tarve. Huomioon otettavaa on lisäksi, että seuduilla toimivia joukkoliikennetyöryhmiä ei nykyisessä joukkoliikenteen siirtymävaiheessa voi lakkauttaa, vaan niissä käsitellään joukkoliikenneasioita myös detaljitasolla.

Seututasojen ryhmissä korostuu erityisesti strategiatöön ja arkityön linkittäminen. Jäsenet ovat suurelta osin kuntaedustajia, joille on tärkeää se, että toiminnasta on hyötyä myös jokapäiväisen toiminnan suunnittelussa ja kohdentamisessa sekä esim. kuntien välisen yhteistyön kehittämisessä. Tätä kautta myös toiminnan tehokkuus ja vaikuttavuus paranee. Tämän tulisi näkyä myös **seudullisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien** ajantasaistamisessa, joista seudullisten ryhmien tulisi ottaa jatkossa vastuu. Suunnitelmien tarkkuustaso tulee päättää seutukohtaisesti. Suunnitelmien laatimisen olisi hyvä kytkeytyä maankäytön ja laajemmin MALPE:n eri osa-alueiden suunnitteluun.

Toiminnan kehittäminen ja ulottaminen kattamaan en-
tistä monipuolisempia keinovalikoimia ja toimijoita tulee vai-
kuttamaan myös työryhmien kokoonpanoon – teknisen puo-
len edustajien ohella ryhmiin tarvitaan laajempaa asiantunte-
musta. Toiminta tulee perustaa liikennejärjestelmäsuunnitel-
mien linjauksia ja konkreettisia toimenpiteitä seutu- ja kunta-
tasolle vievään vuosikohtaiseen suunnitteluun, huolelliseen
kokousten valmisteluun ja vaikuttavuuden seurantaan. Apu-
na käytetään tarvittaessa ulkopuolista ostopalveluna hankitta-
vaa valmistelutyövoimaa. Seutu- ja kuntakohtaisen suunnit-
telun kautta tulisi liikennejärjestelmän kehittämispainotukset
viedä myös kuntakohtaisiin strategioihin saakka – muutoin
niiden toteuttaminen jää puolitiehen ja irralliseksi.

Liikennejärjestelmän tilan seuranta tulee käynnistää
osana jatkuvaa työtä erityisesti maakuntatasolla. Tarvitta-
va toimintaympäristön seuranta ja siihen reagointi liitetään
muuhun maakunnan strategiseen kehittämiseen. Liikenne-
järjestelmän tilan seurantaa ja sen indikaattoreita kehitetään
valtakunnallisen kehityksen tahdissa, koska näin esimerkiksi
indikaattoreihin saadaan vertailtavuutta.

Kytkeä alueidenkäytön ja palvelujen suunnitte- luun kehitettävä voimakkaasti

Alueiden käytön, palvelujen ja liikenteen suunnittelun ja to-
teutuksen yhteensovittamiselle tulee hakea eri suunnittelu-
ja päätöksentekotasolle sopivat, **alueelliset erityispiirteet
huomioivat toimintamallit**. Seutujen välillä on tässä selviä
eroja ja **mallit tuleekin määritellä heti seudullisten ryhmi-
en käynnistyttyä**. Maakuntatason koordinointi tehdään maa-
kunnallisen ly-työryhmän toimesta. Haasteena on se, että
kaikki osapuolet eivät välttämättä näe yhteistyötä ja yhteen-
kytkentää osaltaan tarpeellisuutta – tarvitaankin päätöksen-
tekijätahojen sitoutumista yhteistyön ja yhteensovittamisen
kehittämiseen. Maakunnallinen ly-työryhmä voisi ottaa myös
maakunnallisen ”liikenneasiantuntijan” roolin koskien esim.
maakuntakaavoituksen liikenteellisten asioiden käsittelyä.

**Seudulliset maankäytön rakennemallityöt ja liikenne-
järjestelmäsuunnitelmat** toimivat seudullisen sovittami-
sen taustana. Seuduilla tarvittaisiin myös konkreettisia **palve-
luverkkoselvityksiä**, jotta liikenteelliset asiat voitaisiin ottaa
myös palveluverkkotarkasteluissa riittävällä tasolla huomioon.
Maakunnassa tulee harkita myös maankäytön suunnitelmien
ja palveluverkon ratkaisujen liikennejärjestelmään vaikuttavi-
en ratkaisujen systemaattisen auditoinnin käynnistämistä.

Myös kuntatasolla tulee etsiä uusia keinoja niin kuntien
kaavoituksen sekä katu- ja liikennesuunnittelun vuorovaiku-
tuksen kuin laajemmin esim. palvelujen suunnittelua koske-

van vuorovaikutuksen suhteen. Keinot eivät ole monimut-
kaisia; tarvitaan vain halua ja näkemystä ottaa eri sektorien
näkemykset ja vaikutukset vahvemmin huomioon. Lisäksi
yleiskaavoituksen merkitys maankäytön ja liikenteen yh-
teenkytkemisessä on suuri niin kunta- kuin laajemmin myös
seututasolla.

Vuorovaikutusta asukkaiden, yritysten ja päätöksen- tekijöiden kanssa lisättävä

Liikennejärjestelmää koskevan asiakas-, yritys- ja sitouttavan
päättökseen tekijävuorovaikutuksen organisointi ja vuosikoh-
tainen suunnittelu on niin tiedonsaannin kuin toimenpitei-
den vaikuttavuuden ja hyväksyttävyyden kannalta erittäin
tärkeää. Keinot ja toimenpiteet ovat eri suunnittelutasoilla
erilaisia, mutta keskeistä on päästä aidosti **osallistavampaan
suunnitteluun ja jatkuvaan yhteistyöhön** kaikilla tasoilla.
Yritysten kanssa tehtävän yhteistyön kehittämiseen liittyen
tulee vuorovaikutusta lisätä myös erilaisia liikkumispalveluja
tarjoavien yritysten kanssa. Koordinointi- ja kehittämisvastuu
vuorovaikutuksesta on maakunnallisella liikennejärjestelmä-
työryhmällä.

Päättökseen tekijöiden suhteen tehtävä vuorovaikutus ja
merkittävien linjausten hyväksyttäminen on erityisen tärkeää,
koska ilman päättäjien vahvaa tahtotasoa eivät toimenpiteet-
kään toteudu. Uudet mallit edellyttävät myös vahvempaa pe-
rusteluviestintää ja uusia vuorovaikutustapoja. Päätöksiä tu-
lee hakea ns. keihäänkärjillä, ei isolla strategiamassalla. Huo-
mioitavaa on monesti myös kiinnostuksen kohdistuminen
pelkkiin isoihin hankkeisiin, vaikka niiden käynnistäminen on
koko ajan vaikeutunut. Tarvitaankin pienten tehokkaiden
toimenpiteiden parempaa perusteluviestintää. Miten ideat ja
mallit myydään ja miten hyvin sitouttaminen hoidetaan?

Yhtenä ”perinteisenä” keinona tulee harkita myös maa-
kunnallisen vuosittaisen liikennefoorumin/-työpajan järjestä-
minen. Uudet osapuolet tulisi kutsua mukaan yhteisiin näi-
hin liikenneaiheisiin työpajoihin - tavoitteena konkreettinen
yhdessä tekeminen yli hallintokuntarajojen.

Kärkitoimenpiteet:

- Aktiivinen toiminta käynnistyttyä HHT-yhteistyöver-
kostossa
- Maakunnallisen liikennejärjestelmätyöryhmän perus-
taminen
- Seudullisten käynnistymässä olevien liikenneturvalli-
suustyöryhmien vastuun laajentaminen koskemaan
koko liikennejärjestelmää.

3. TOIMENPIDEOHJELMA

3.1 VALTAKUNNAN TASOLLA EDISTETTÄVÄT KÄRKIHANKKEET JA TOIMENPITEET

Suuret investoinnit rahoitetaan nimettyinä valtion budjetissa eduskunnan päätöksellä. Maakunnan kannalta on tärkeää priorisoida hankkeet yksimielisesti, jotta viesti valtakunnan tasolle on selvä. Priorisoinnin tulee olla läpinäkyvä ja perustua tavoiteasetteluun sekä riittäviin selvityksiin, vaikutusarviointeihin ja vertailuihin. Kanta-Hämeen vahvuus kärkihankkeiden edistämässä ja toteuttamisessa on, että ne sijoituvat suurelta osin valtakunnallisestikin erittäin merkittävään Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-kehityskäytävään, ovat osa TEN-T-ydinverkkoa ja hankkeilla on selkeä valtakunnallinen merkitys. Kärkihankkeet perustuvat myös selkeisiin kehittä-

mispolkuihin ja ne toteuttavat vaiheittaisen palvelutason parantamisen periaatetta.

Rahoitusresurssien niukkuus edellyttää hankkeiden toteuttamiseksi myös uusien rahoitusmallien kehittämistä ja käyttöönottoa. Tämä ei sinällään tapahdu maakuntatason toimin vaan edellyttää valtakunnallisen tason päätöksiä.

Valtakunnan tasolla tehtävin päätöksin edistetään myös muutoin alueellisen liikennejärjestelmän kehittämistä. Valtakunnallinen vaikuttaminen nykyisen infrastruktuurin kunnon sekä hoidon ja ylläpidon turvaamiseksi tarvittavaan rahoituksen nostoon on koettu maakunnassa tärkeäksi. Raskaan liikenteen mitta- ja massamuutokset lisäävät paineita ko. rahoituksen nostolle. Valtakunnallisen tason linjauksia tarvitaan myös liikenneturvallisuuden edistämiseen

Merkittävimpiä valtakunnan tasolla edistettäviä väylien kehittämistoimenpiteitä ovat Kanta-Hämeessä:

- Valtatien 10 järjestelyt Hämeenlinnan kohdalla välillä Hattelmala (vt 3) – Eteläinen, ensimmäinen vaihe (osana koko valtatie 10 palvelutason vaiheittaista parantamista, eteneminen maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteensovittamisen kautta)
- Helsinki-Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisääminen, toinen vaihe (tätä ennen ensimmäisen vaiheen toteutumisen varmistaminen). Toisen vaiheen hyötyjen realisoiminen edellyttää Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantamista.
- Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhykkeen maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteenkytkeminen sisältäen maankäytön sisäisten yhteyksien parantamisen, liittymäjärjestelyt sekä liityntäliikenteen, - pysäköinnin ja älyliikennetarkaisujen kehittämisen.
- Valtatien 2 Helsinki-Forssa-Pori palvelutason parantaminen vaiheittain
- Kantatien 54 välin Loppi – Riihimäki – Oitti palvelutason parantaminen vaiheittain (osana koko kantatien 54 palvelutason vaiheittaista parantamista).

Valtatietä 10/12 ja kantatietä 54 koskeva liikennejärjestelmätasoinen kehittämisselvitys käynnistetään suunnitelman jatkotoimenpiteenä. Selvityksessä vertaillaan maanteiden keskinäisiä rooleja sekä määritellään konkreettiset kehittämisselvityksen tulokset voivat vaikuttaa valtatie 10 ja kantatie 54 koskevien toimenpiteiden asemaan ja sisältöön ja maakunnallisen ly-työryhmän tulee ottaa kantaa niihin selvityksen valmistuttua.

Kanta-Hämeen kannalta erittäin tärkeää on myös **Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen**. Parantaminen on edellytys Helsinki-Riihimäki-rataosan parantamishankkeen toisen vaiheen hyötyjen realisoimiselle ja mahdollistaisi Kanta-Hämeestä pääkaupunkiseudulla suuntautuvan junaliikenteen vuorotarjonnan kehittämisen sekä matka-aikojen ennakoitavuuden ja laajemmin matkaketjujen palvelutason parantamisen. Pisara-radan toteuttaminen on osa toiminnallisuuden parantamista.

Kanta-Hämeen kannalta on tärkeää kehittää myös matka-ajaltaan ja matka-ajan ennakoitavuudeltaan henkilöauton kanssa kilpailukykyisiä **joukkoliikenteen matkaketjuja Helsingin keskustaan**. Käytännössä tämä voi tarkoittaa osin vaihdollisia matkaketjuja (linja-autoista juniin), koska joukkoliikenne-etuksien toteuttaminen Helsingin katuverkon ruuhkautuvissa liittymissä ei ole mahdollista ja jatkossa kaikki vuorot eivät välttämättä voi ajaa enää suoraan Helsingin keskustaan. Yhteyksiä Helsinki-Vantaalle tulee kehittää hyödyntäen Kehäradan valmistumisen antamat mahdollisuudet.

Pitkällä tähtäimellä varaudutaan maankäytön suunnittelussa sekä muutoin edistetään vaiheittain parantamista erityisesti seuraavissa kohteissa:

- valtatie 10/12 ja kantatie 54 kehittäminen vaiheittain ottaen huomioon edellä esitetyt priorisoidut yhteysvälit ja käynnistettävien selvityksen tulokset
- Riihimäki-Tampere-radan kehittäminen
- Helsinki-Forssa-Pori-ratayhteyden osalta tulee selvittää ratayhteyden todellinen tarve osana yhteysvälin ljs-tasoisien kehittämisselvityksen laatimista. Ensisijaisesti kehitetään kuitenkin valtatiehen 2 tukeutuvaa liikennettä ja linja-autoliikennettä.

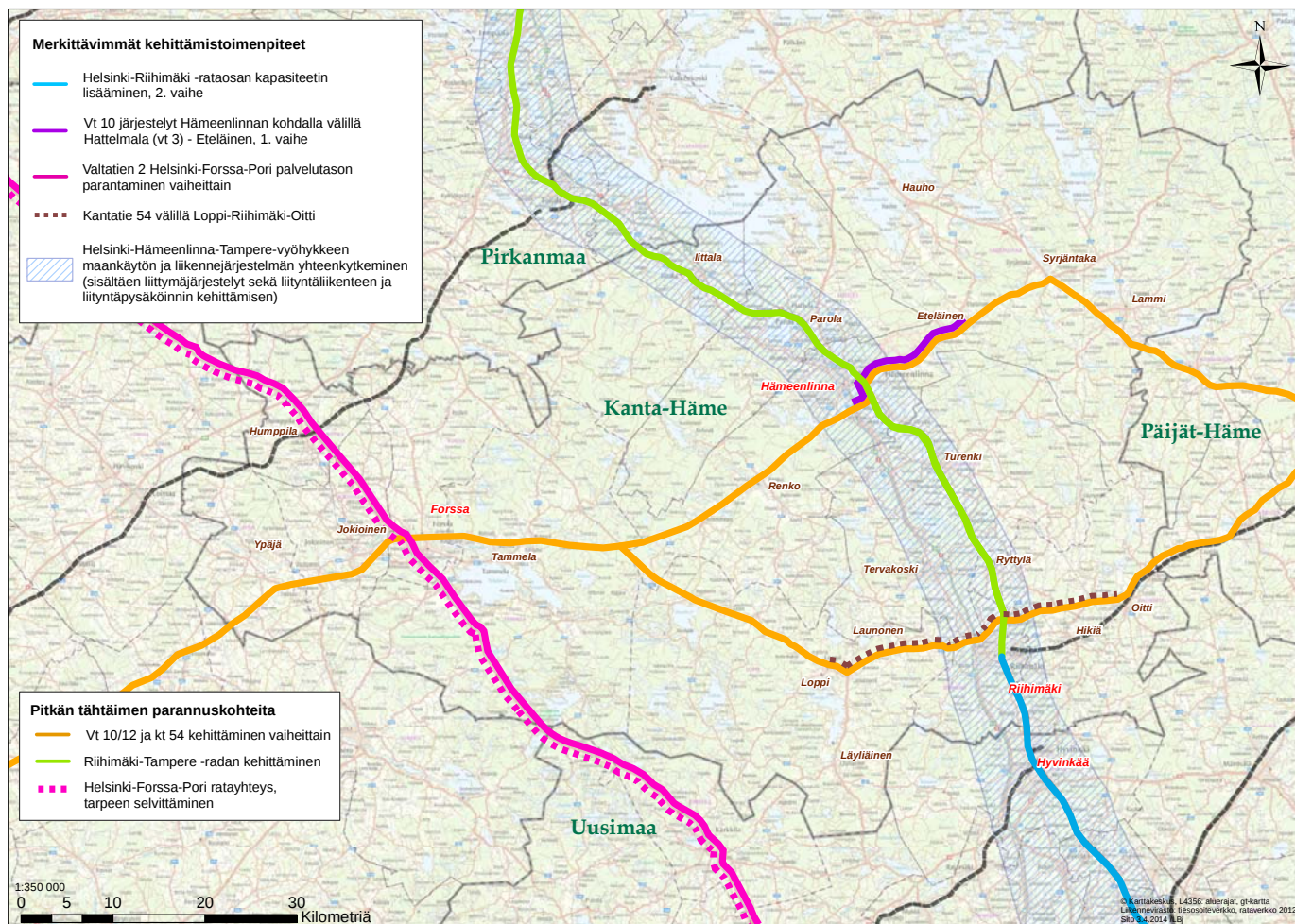
Kehittämistoimenpiteet perusteluineen on esitetty oheisessa taulukossa.

(esim. rattijuopumusrajat, automaattisen nopeusvalvonnan laajentaminen kuntiin), ELY-keskuksen alueurakoiden sisältöjen ja vuorovaikutusmenetelmien kehittämiseen, rautatiekuljetuspalvelujen kehittämiseen, joukkoliikenteen sekä henkilökuljetusten kehittämisen lainsäädännöllisten esteiden karsimiseen sekä laajemmin alueidenkäytön, palvelujen se-

kä liikenteen suunnittelun vuorovaikutteisten konkreettisten toimintamallien kehittämiseen. Käytännössä tämä tarkoittaa toisaalta alueellista painetta asioiden edistämiseen, toisaalta mahdollisten päätösten nopeaa jalkauttamista alueelle. Myös mm. liikenteen hinnoittelussa tapahtuvat muutokset voivat vaikuttaa vahvasti alueelliseenkin liikenteen kysyntään.

Taulukko 1. Kanta-Hämeen merkittävimmät väylien kehittämistoimenpiteet.

Valtakunnan tasolla edistettävät merkittävimmät kehittämistoimenpiteet	
Valtatien 10 järjestelyt Hämeenlinnan kohdalla välillä Hattelmala (vt 3) - Eteläinen, 1. vaihe	Valtatien 10 Hämeenlinnan kohdan matka-aikojen ennakoitavuus sekä kuljetusten häiriöttömyys ovat nykyisin vain tyydyttävällä tasolla erityisesti keskeisten liittymien kapasiteetin ajoittaisen ylittymisen myötä. Myös liikenneturvallisuudessa on puutteita. Alueen maankäytön kehittäminen on vaikeutunut palvelutasopuutteiden vuoksi ja ero asetettuihin tavoitteisiin on suuri. Ongelmat aiheutuvat suurelta osin paikallisesta liikenteestä mutta myös paikallisen ja pitkämatkaisen liikenteen sekoittumisesta, avainasemassa maankäyttö. Liikenteelliset pullonkaulat tulisi poistaa esimerkiksi liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyillä. Keskeistä on liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteensovittaminen ottaen huomioon käynnistettävän valtatie 10/12 ja kantatietä 54 koskevan liikennejärjestelmätasaisen kehittämisselvityksen tulokset (maanteiden roolit ja merkitys sekä kehittämisspolut). Toimenpide etenee maankäytön suunnittelun kautta. Ensimmäisenä jatkotoimenpiteenä on edellä mainitun kehittämisselvityksen laatiminen. Selvityksen tulokset tulisi ottaa huomioon liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteensovittamisessa sekä jatkossa tehtävässä tarkemmassa tiesuunnittelussa.
Helsinki-Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisääminen, 2. vaihe	HHT-kehityskäytävän ja sille sijoittuvan TEN-T-ydinverkkoon kuuluvan pääradan merkitys on maakunnan ja laajemmin koko pääradan vaikutusalueen kehittämisen kannalta erittäin tärkeä. Yhteysväli Helsinki-Riihimäki muodostaa koko maan junaliikenteen kapasiteetin kannalta keskeisen pullonkaulan niin kauko- ja lähijunaliikenteen kuin rautatiekuljetusten kehittämisen kannalta. Hanke on tällä hallituskaudella käynnistettävän hankkeen toinen vaihe ja mainittu liikennepoliittisessa selonteossa. Hankkeen toteuttaminen mahdollistaa junaliikenteen vuorotarjonnan kehittämisen sekä parantaa matka-aikojen ennakoitavuutta ja matkaketjujen palvelutasoa. Hankkeen hyötyjen realisoiminen edellyttää Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantamista. Ensin varmistettava hankkeen ensimmäisen vaiheen toteutuminen.
Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhykkeen maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteenkytkeminen (mahdollinen pilotti uudentyypisistä hankkeista)	HHT-vyöhykkeeseen, erityisesti valtatiehen 3 välittömästi kytkeytyvä maankäyttö kasvaa voimakkaasti. Jo nykyiset erityisesti elinkeinoelämää palvelevat alueet tulisi kytkeä valtatiehen 3 nykyistä paremmin; toisaalta myös nykyinen infrastruktuuri tulee hyödyntää täysimääräisesti alueiden käytön suunnittelussa. Haasteeksi nousevat kuitenkin mahdollisten uusien eritasoliittymien toteuttamismahdollisuudet (erityisesti vt 3 Arolammen, Mervén ja Moreenin eritasoliittymätarpeet) suhteessa valtatie 3 palvelutasovaikutuksiin ja tienpidon rahoituspuutteisiin. Parantamishankkeeseen tulee sisällyttää maankäytön paremmaksi liittymiseksi tarvittavien, ensisijaisesti kuntien sisäisiin ratkaisuihin tukeutuvien liittymä- ja liikenneverkollisten toimenpiteiden ohella myös kehityskäytävän liittymäliikenteen ja liittymäpysäköinnin kehittämiseksi tarvittavat, selvityksiin perustuvat priorisoidut toimenpiteet. Lisäksi tulee hyödyntää älyliikenteen antamat mahdollisuudet. Toimenpiteet tulee kytkeä myös kaupunkiseutujen ja HHT-vyöhykkeen mahdollisiin kasvusopimuksiin (maankäytön kehittäminen mukaan lukien). Hankkeesta ehdotetaan laadittavaksi uudentyypinen liikennejärjestelmän palvelutasoa aikaisempia pelkkiä infrahankkeita monipuolisemmin parantava pilotti.
Valtatien 2 Helsinki-Forssa-Pori palvelutason parantaminen vaiheittain	Valtatietä 2 on parannettu vaiheittain ja parantamista tulee edelleen jatkaa. Riittävän palvelutason turvaamiseksi tulee ottaa käyttöön infrastruktuurin parantamista laajempi keinovalikoima. Toimenpiteet tulee määritellä ensi vaiheessa laadittavassa Ij-tason kehittämisselvityksessä sekä ko. selvityksen pohjalta tehtävässä ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden suunnitelmavalmiuden parantamisessa.
Kantatien 54 palvelutason parantaminen välillä Loppi – Riihimäki – Oitti	Kantatien 54 kehittäminen on Riihimäen seudulla tärkeää niin maankäytön ja liikenteen paremman yhteensovittamisen, kuljetusten häiriöttömyyden kuin liikenneturvallisuuden kannalta. Yhteysväliä tulisi kehittää myös joukkoliikenteen laatuikäytävänä. Ensimmäisenä jatkotoimenpiteenä on liikennejärjestelmätasaisen kehittämisselvityksen laatiminen laajemmin koko kantatiestä ottaen huomioon Loppi-Oitti-välin prioriteetti. Samassa selvityksessä vertaillaan myös kantatien 54 ja valtatie 10/12 roolia ja merkitystä sekä määntelään kehittämisspolut molempien yhteyksien kehittämiseksi.
Varautuminen pitkällä tähtäimellä vaiheittain parantamiseen sekä varautuminen maankäytön suunnittelussa	
Vt 10/12 ja kt 54 kehittäminen vaiheittain	Valtatiet 10 ja 12 sekä kantatie 54 ovat erityisesti elinkeinoelämän näkökulmasta toimimattomia ja hidastavat kuljetuksia. Yhteydet eivät täytä päätieyhteyksien laatuvaatimuksia palvelutason, ohitusmahdollisuuksien, liikenneturvallisuuden ja estevaikutuksen suhteen. Joukkoliikenteen palvelutaso on puutteellinen eikä maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun ja toteutuksen yhteensovittaminen toimi. Ylisen-Pietarin poikittaisen liikennekäytävän "vaihtoheitoisten" yhteyksien; valtatie 10 /12 ja kantatien 54 matkojen ja kuljetusten palvelutasoa tulee pystyä parantamaan vaiheittain monipuolisella Ij-tason keinovalikoimalla (riittävän palvelutason turvaaminen joka vaiheessa). Ko. yhteyksille tulee määritellä selkeät kehittämisperiaatteet ottaen huomioon niiden erilaiset roolit (kantatien 54 merkitys mm. raskaan liikenteen kannalta vs. valtatie 10 Hämeenlinnan kohdalla). Valtatietä 10 koskevissa tarkasteluissa tulee ottaa huomioon myös Lammi-Tuulos-alueen (valtatie 12) raskaan teollisuuden tarpeet. Ensi vaiheessa tulee laatia Ij-tason kehittämisselvitykset ja vertailu yhteyksistä.
Riihimäki-Tampere-radan kehittäminen	Pääradan parantamista tulee pitkällä tähtäimellä jatkaa vaiheittain myös Riihimäeltä pohjoiseen. Ensi vaiheessa tulee täsmentää kapasiteetin parantamistarpeita sekä laatia tarvittavia maankäytön varauksia varten aluevaraussuunnitelma.
Helsinki-Forssa-Pori-ratayhteys	Ensi vaiheessa tulee panostaa valtatie 2 kehittämiseen. Helsinki-Forssa-Pori-ratayhteyden pitkän aikavälin tarvetta tulee selvittää laadittavassa Helsinki-Forssa-Pori-liikennekäytävän Ij-tason kehittämisselvityksessä.



Kuva 8. Kanta-Hämeen merkittävimmät väylien kehittämistoimenpiteet.

3.2 MAAKUNTAKAAVAAN ESITETTÄVÄT HANKKEET

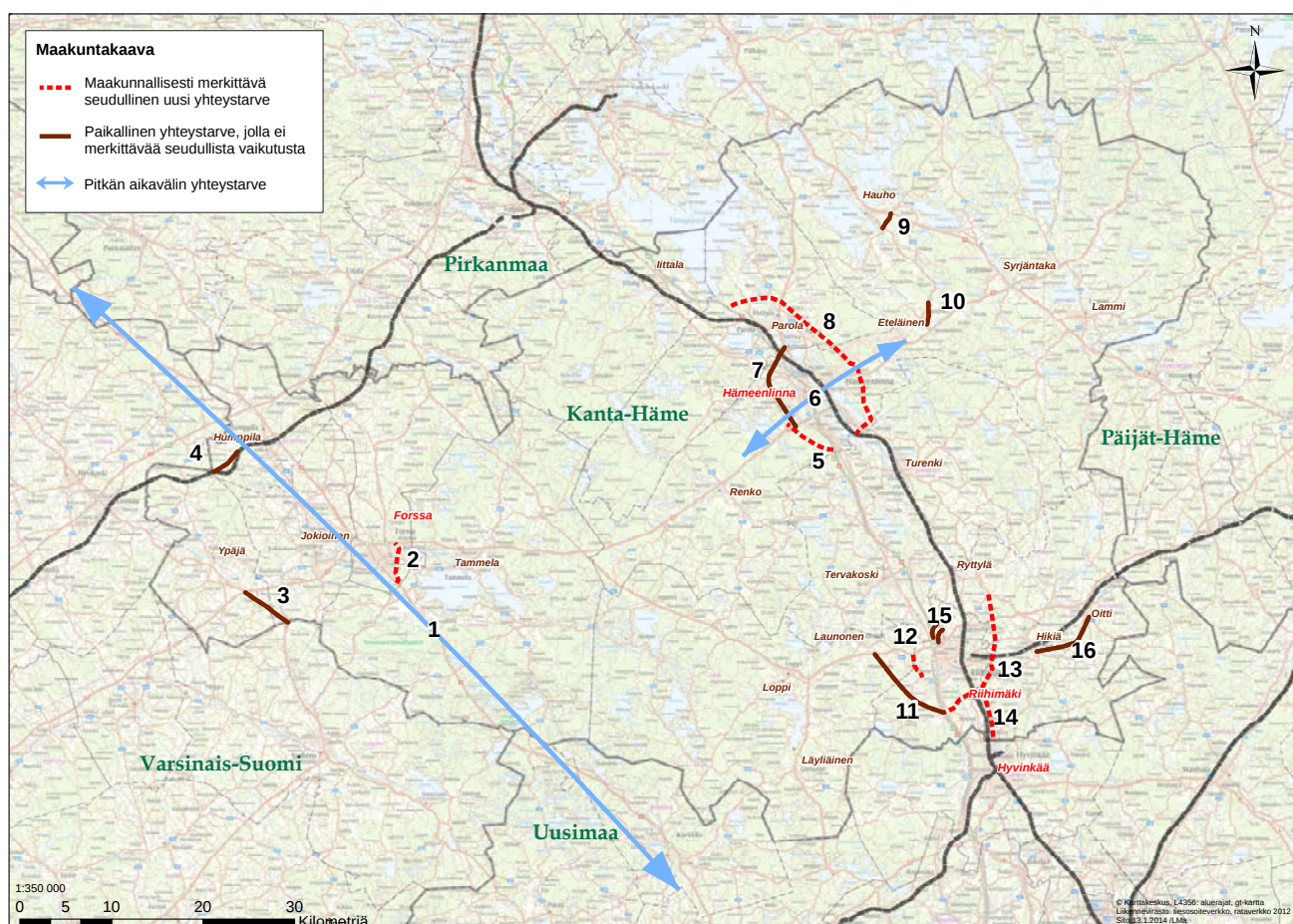
Liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä on tarkasteltu kärkihankkeiden lisäksi myös miten merkittävimmät muut pidemmän tähtäimen varautumista koskevat toimenpiteet tulisi merkitä tulevaan maakuntakaavaan. Ehdotukset perustuvat suunnittelutyön yhteydessä esille nousseisiin palvelutasotarpeisiin ja -tavoitteisiin sekä hankkeista tehtyihin erillisiin selvityksiin ja eri osapuolten näkemyksiin. Ehdotukset perusteluineen on esitetty kootusti oheisessa taulukossa.



Taulukko 2. Ehdotus maakuntakaavoituksessa huomioon otettavista muista väylähankkeista.

Maakuntakaavoitukseen liittyvät muut liikenneväylähankkeet	Maakunnallisesti merkittävä yhteystarve	Paikallinen yhteystarve, jolla ei merkittävää maakunnallista vaikutusta	Poistetaan merkintä maakunta-kaavasta	Esitetään merkittäväksi yhteystarpeena maakuntakaavaan	Perustelu
Forssan seutu					
1 Helsinki-Forssa-Pori-ratayhteys osana koko liikennekäytävää	X			(X)	Tunnistettu potentiaali uudelle ratayhteydelle pitkällä aikavälillä. Yhteysväli esitetään kaavassa kehitettävänä liikennekäytävänä. Ratayhteyden tarvetta tulee tarkastella erillisessä selvityksessä.
2 Forssan itäinen kehäväylä		X		X	Kehäväylä on esitetty aiemmassa kaavassa sekä Forssan seudun rakennemallisissa. Seudullinen tarve pitkällä aikavälillä maankäytön kehittämisen myötä. Säilytetään maakuntakaavassa.
3 Tielinjan oikaisu Palikkalassa (kantatieltä 52)		X		(X)	Ypäjälle tärkeä Palikkalan tielinjan oikaisu kantatieltä 52. Suuremman yhteyden luominen Ypäjän taajamaan. Yhteystarve palvelee vain paikallista liikennettä, ei maakunnallista merkitystä. Esitetään maakuntakaavassa ohjeellisenä yhdistyenä.
4 Turku-Toijala-radan oikaisu Humpin kohdalla	X			X	Oikaisu on esitetty nykyisessä maakuntakaavassa. Se on esitetty myös osayleiskaavassa maankäytöllisistä syistä ja se on sopivinta ajoittaa mahdollisen radan perusparantamisen yhteyteen. Oikaisulla ei ole merkitystä rautatieliikenteen kannalta. Varaus säilytetään.
Hämeenlinnan seutu					
5 Harvialan orsi / eteläinen kehälinjaus		X		X	Yksistään Harvialan orrella ei ole merkittävää roolia ja yhteys valtatieltä 3 maantielle 290 keräisi Hämeenlinnan-Janakkalan raja-alueen liikenneseivätyksen mukaan vain vähän liikennettä. Toisaalta koko seudun liikennejärjestelmän kannalta olisi tärkeää, että valtatieltä 10 voidaan kehittää pitkällä tähtäimellä ja että Moreenin yritysalueelta saadaan yhteys valtatielle 3 (johon myös Harvialan suunnasta tuleva yhteys voisi liittyä). Harvialan orsi on esitetty nykyisessä kaavassa ohjeellisenä seututiellä. Merkintä esitetään kumottavaksi mutta samalla maakuntakaavassa esitetään yhteystarve valtatie 3 ja Harvialan välille. Maakuntakaavaan esitetään kahta vaihtoehtoa: yhteystarve esitetään valtatieltä 3 Moreenin eritasoliittymästä Harvialantielle saakka tai yhteystarvemerkintä esitetään vain Vanajaveden itäpuolelta Harvialantielle (rautatien ylittävä yhteystarve). Yhteystarpeita tutkitaan käynnistyvässä Hämeenlinnan seudun rakennemallityössä. Moreenin eritasoliittymän aluevaraus säilytetään maakuntakaavassa. Orren jatkeena toimiva Hämeenlinnan eteläinen kehätie on luonteeltaan kehäkatu, jonka mitoitus ja sijainti tulee määrittää kuntakaavoituksessa. Kehätie esitetään maakuntakaavassa vain yhteystarpeena.
6 Vt 10 Hämeenlinnan kohdalla	X			X	Parola-Hml-Turenki taajamanauha muodostaa tiiviin yhdyskuntarakenteen, jonka lävitse uuden valtatieasoksen yhteyden läpivienti on hankalaa ja yhdyskuntarakenteen kannalta epäsuotuisaa. Lähtökohdalla on kehittää valtatieltä vaihteittain nykyisellä paikallaan. Strategisella tasolla tulee selvittää valtatie 10 ja kantatien 54 keskinäinen rooli ja työnjako tulevaisuudessa.
7 Hämeenlinnan läntinen kehäkatu		X			Hämeenlinnan läntisellä kehäkadulla tarkoitetaan kaupungin sisäistä uutta katu valtatieltä 10 pohjoiseen (Marssitien suuntaisesti Luolajan ja Tertin alueiden kautta Vanhalle Härkätielle tai jatkaen siitä vielä maantielle 130). Yhteystarvetta on tarkasteltu luonnosvaiheessa olevassa "Hämeenlinnan liikenneverkko selvityksessä". Yhteystarve on paikallinen, koska sitä ei esitetä liitettäväksi kantatielle 57 asti (jolloin se muodostaisi seudullisesti tärkeän kehäyhteyden). Ei kaavaan.
8 Hämeenlinnan seudun itäinen kehäväylä	X			X	Hämeenlinnan seudun itäinen kehäväylä esitetään säilytettäväksi maakuntakaavassa pitkän tähtäimen varauksena. Kehäväylä tulisi jatkaa pohjoisessa valtatielle 3 asti (Mervin uuteen eritasoliittymään asti). Yhteys lähtee maantieltä 290 ja liittyy ensin valtatielle 10 pääkokoojakatuna. Tämän jälkeen kehäväylä jatkuu pohjoiseen Hattulan korvaten Aulangontien tärkeimpänä väylänä.
9 Hauhon yhteystarve		X	X		Yhteystarve Hauhon taajamasta valtatielle 12 perustuu vanhaan osayleiskaavaan. Väylän toteutus riippuu maankäytön kehityksestä ja sen liikenteellinen vaikutus on hyvin paikallinen. Ei maakuntakaavaan.
10 Hämeenlinnan Eteläinen-kylän ohitus		X	X		Eteläisen kylän läpi kulkee nykyisin seututie 305. Seututielle on esitetty uusi maankäytön kehittämiseen sovitettu linjaus sekä nykyisessä maakuntakaavassa että alueen osayleiskaavassa. Yhteydellä ei ole merkittävää seudullista tai maakunnallista vaikutusta. Ei maakuntakaavaan.

Riihimäen-Hyvinkään seutu					
11	Riihimäen läntinen kehätie Launonen-Arolampi	X			X
12	Riihimäen läntinen sisääntulotie		X	X	
13	Riihimäen kehätie / sis. Arolammen orsi	X			X
14	Maakuntakaavassa oleva Itäisen radanvarsitien radan suuntaisen osuus		X	X	
15	Riihimäen portin jatke		X		X
16	Oitti-Hikiä yhteystarve		X	X	
Riihimäen-Hyvinkään seudun rakennemallissa ja Riihimäen yleiskaavassa esitetty yhteystarve välille kantatie 54-valtatie 3 (Launonen-Arolampi) on seudullisesti tärkeä uusi yhteys. Tulevaa maankäyttöä on suunniteltu alustavaan linjaukseen tukeutuen mm. Kalmun osayleiskaavassa. Ehdotetaan lisättäväksi maakuntakaavaan. Lopen ja Riihimäen tulisi laatia alueelle yleiskaavatasoinen maankäytön ja liikenteen selvitys. Samansuuntainen Riihimäen läntisen kehätien kanssa. Yhteydelle ei ole pitkälläkään tähtäimellä liikenteellistä tai maankäytöllistä tarvetta. Alueelle voi kuitenkin syntyä kokoojkatutyypinen väylä, joka palvelee lähinnä maankäyttöä, ei seudullista läpikulkuliikennettä. Poistetaan maakuntakaavasta. Riihimäen-Hyvinkään seudun rakennemallissa ja Riihimäen yleiskaavassa esitetty seudullisesti tärkeä yhteystarve. Yhteys kulkee etelästä valtatie 3 mahdolliselta Arolammen eritasoliittymältä Hyvinkääntielle ja sieltä Riihimäen taajaman etelä-/itäpuolelta kantatielle 54; muodostaen näin kehäyhteyden. Tulevaa maankäyttöä on suunniteltu alustava linjaus huomioiden. Maankäyttöä esitetty Arolammen orsi-aluevarausuunnitelmassa liittyen alueen osayleiskaavoihin sekä vuonna 1995 valmistuneessa Itäisen radanvarsitien yleissuunnitelmassa. Pitkän tähtäimen varaus, joka voidaan maankäytön kehityksen myötä toteuttaa vaiheittain. Liikenne-ennuste kehätielle on ollut 2000-3500 ajon/vrk). Nykyisen maakuntakaavan ohjeellinen aluevaraus säilytetään. Tarkempi linjaus tulee suunnitella tarkemmin, koska yleissuunnitelma on jo vuodelta 1995. Maakuntakaavassa oleva ja v.1995 Itäisen radanvarsitien yleissuunnitelmassa esitetty Riihimäen ja Hyvinkään välinen uusi tieyhteys pääradan itäpuolelle ei ole maankäytön ja liikennejärjestelmän näkökulmasta tarpeellinen. Yhteystarve esitetään poistettavaksi maakuntakaavasta. Paikallisesti merkittävä yhteys. Säilytetään maakuntakaavassa. Yhteydelle ei nähdä seudullisesti merkittävää tarvetta. Alueen liikennemäärät ovat vähäiset eikä uusi suurempi yhteys ole liikennejärjestelmän näkökulmasta tarpeellinen. Yhteystarve poistetaan.					



Kuva 9. Ehdotus maakuntakaavoituksessa huomioon otettavista muista väylätarpeista.

3.3 MAAKUNNALLISESTI EDISTETTÄVISSÄ OLEVAT TOIMENPITEET

Seuraavissa taulukoissa on esitetty priorisoitu, maakuntatasa- salla edistettävistä ja päätettävistä toimenpiteistä koostuva toimenpideohjelma. Toimenpiteet koostuvat edellä luvus- sa 2 esitetystä aluetyyppikohtaisista kärkihankkeista ja -toi- menpiteistä ja ne on jaettu jatkuvan liikennejärjestelmätön toimintamallien kehittämistä, käynnistettäviä suunnitelmia sekä toimenpiteiden toteutusta koskeviin taulukoihin. Toi- menpiteet toimivat yhdessä suurten hankkeiden edistämisen kanssa jatkossa laadittavan maakunnallisen liikennejärjestel- män aiesopimuksen sekä jatkuvan liikennejärjestelmätön runkona.

Toimenpiteet on jaettu alustavasti kolmeen kiireellisyysluok- kaan:

- kiireellisyysluokka I, vuosina 2014-15 käynnistettävät toimenpiteet
- kiireellisyysluokka II, vuosina 2016-2019 käynnistettävät toimenpiteet sekä
- kiireellisyysluokka III, vuoden 2019 jälkeen käynnistettä- vät toimenpiteet.

Osa toimenpiteistä johtaa jatkuvan toiminnan kehittämiseen, jolloin kiireellisyysluokkakajako tarkoittaa ajankohtaa, jolloin toiminta tulee saada liikkeelle. Lisäksi osa hankkeista on nykyisen toiminnan kehittämistä, jolloin ajoitus on esitetty jatkuvana.

Maakunnallinen liikennejärjestelmätyöryhmä vastaa jat- kossa oheisen toimenpideohjelman toteutumisen edistämi- sestä sekä päivittämisestä. Yksittäisten toimenpiteiden käyn- nistämisestä, tarkemmasta aikataulusta, kustannusjaosta ja ohjauksesta sovitaan jatkossa tapauskohtaisesti erikseen.

Taulukko 3. Jatkuvan liikennejärjestelmätön toimintamallien kehittäminen.

Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet	Ajoitus	Vastuu
MALPE-yhteistyö ja uudet toimintamallit		
Kanta-Hämeen, Päijät-Hämeen sekä Uudenmaan yhteistoiminta-alueen nykyisen yhteistyön jatkaminen (liikenne- ja maankäyttöasioiden käsittely johtoryhmässä ja aluesuunnitteluryhmässä)	jatkuvaa	Liitto
Seudullisten maankäytön rakennemallitöiden sekä palveluverkkoselvitysten ajanta- saisena pitäminen	jatkuvaa	Kunnat
HHT-kehityskäytävän liikenteen ja maankäytön asioiden käsittelyn sisällyttäminen osaksi HHT-yhteistyöverkoston toimintaa	I	Liitto
Maakunnallisen liikennejärjestelmätyöryhmän toiminnan käynnistäminen ja aktiivi- nen toiminta	I	Liitto
Seudullisten liikenne(turvallisuus)työryhmien toiminnan käynnistäminen ja valmis- teluvoiman hankkiminen ostopalveluna, vastuun laajentaminen liikenneasioihin ko- konaisuutena, ryhmien hyödyntäminen eri hallintokuntien liikenneasioita yhteisesti käsittelevänä ryhmänä	I	Liitto (kunnat, ELY)
Liikennejärjestelmää koskevan asiakas- ja sitouttavan päätöksentekijävuorovaikutuk- sen organisointi	I	Liitto
MALPE-osa-alueita koskevien yhteistyömallien määrittely perustettavien ryhmien toimintaan tukeutuen	I	Liitto, kunnat
Vuosittaisen maakunnallisen liikennefoorumin järjestäminen	I	Liitto
Maankäytön suunnitelmien ja palveluverkon ratkaisujen systemaattisen auditoinnin laajentaminen koko maakuntaan (viisas liikkuminen)	II	Liitto, kunnat
Hajarakentamisen periaatteiden maakunnallinen määrittäminen	II	Liitto

Taulukko 4. Ehdotus vuosina 2014-2020 käynnistettäviksi suunnitelmiksi ja selvityksiksi.

Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet	Ajoitus	Vastuu
Selvitykset ja suunnitelmat		
Vt 10 Hämeenlinnan kohta, tiesuunnitelma	I	ELY, Hämeenlinna
Vt 10/12 ja kt 54 Ij-tasoiset kehittämisselvitykset, vertailu ja roolien määrittäminen	I	ELY
Kanta-Hämeen liityntäpysäköinnin ja vaihtopysäkkien kehittämisohjelman määrittäminen sekä tämän jälkeen suunnitelmavalmiuden systemaattinen parantaminen	I	Liitto
Pyöräilyn ympäristövaikutusten laatuvaikutusten määrittäminen (sekä jatkossa merkitseminen yleiskaavoihin)	I	ELY, kunnat
Avoimen joukkoliikenteen sekä kuntien henkilökuljetusten seudullisten kokonais-suunnitelmien laatiminen sekä hankintaorganisaatiomallien kehittäminen	I	Seutujen keskuskaupungit, ELY, kunnat
Seudullisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien ajantasaistaminen (kytkentä maan-käytön suunnitteluun, tarkkuustasot päätetään seutukohtaisesti)	I-II	Seutujen keskuskaupungit
Vt 3 Arolammin, Mervin ja Moreenin eritasoliittymät, aluevaraus- ja tiesuunnitelmat tarkempaa kaavoitusta varten	I-II	Kunnat
Helsinki–Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisääminen, 2.vaihe, suunnitelmavalmiuden parantaminen	II	Liikennevirasto
Helsinki-Forssa-Pori-liikennekäytävän Ij-tason esiselvitys	II	Liitot
Mt 130, kehittämisselvitys maankäytön kehittämistä varten	II	ELY, kunnat
Liikenneturvallisuuksuunnitteluun liittyvät kuntien omana työnä tehtävät selvitykset: - Keskeisten koulureittien, jätöliikenteen sekä koulujen ympäristöjen systemaattiset vaaranpaikkakartoitukset sekä keskustojen esteettömyyskartoitukset	II	Kunnat
Kuntakohtaiset selvitykset lähipalvelujen ja suurimpien työpaikka-alueiden saavutettavuudesta kävelen, pyörällä ja joukkoliikenteellä	II	Kunnat
Toimeenpanosuunnitelma kuntakeskusten ja haja-asutusalueiden kuljetusten yhdistämisen käynnistämisestä Forssan seudulla, pilotointi	II	Forssa, liitto
Kuntien työntekijöiden liikkumisen optimointiselvitys kahdessa pilotikunnassa	II	Kunnat
Pääradan välin Riihimäki-Hämeenlinna-Tampere tilanvaraus selvitys (maankäytön suunnittelua varten)	II-III	Liitto, Liikennevirasto
Selvitys yhdistettyjen kuljetusten terminaalien todellisesta tarpeesta (kansainväliset kuljetukset) ja sijaintipaikasta	III	Liitto

Taulukko 5. Ehdotus käynnistettäväksi/toteutettavaksi toimenpiteiksi.

Maakunnallisesti edistettävissä olevat toimenpiteet	Ajoitus	Selite	Vastuu
Tie- ja katuverkko, infra ja kunnossapidon varmistaminen			
Valtakunnallinen vaikuttaminen nykyisen infran kunnon sekä hoidon ja ylläpidon turvaamiseksi tarvittavan rahoituksen nostoon (ml. raskaan liikenteen mitta- ja massamuutosten aiheuttamat korjaustarpeet)	jatkuvaa	Toimintamalli	Liitto, ELY, kunnat
Päätieverkon nykyisen hoidon ja ylläpidon tason säilyttäminen	jatkuvaa	Toteutus	ELY, Liikennevirasto
Maankäytön kehittämiseen kytkettävät kuntien katuverkon parantamistoimenpiteet	jatkuvaa	Toteutus	Kunnat
Tienpidon alueurakoiden sisällön ja vuorovaikutuksen edelleen kehittäminen sekä mobiilipalvelujen käyttöönotto seuraavien kilpailutusten yhteydessä	jatkuvaa	Toimintamalli	ELY
Tieverkon pienet rakenteen parantamis- ja päällystyskohteet ELY:n suunnitelmien mukaisesti	jatkuvaa	Toteutus	ELY
Alemman tieverkon asiakastarpeita vastaavan liikennöitävyyden turvaaminen kehittämällä täsmäkunnossapitoa, hoidon/ylläpidon tasalaatuisuutta, vuorovaikutusta ja mobiili-informaation saatavuutta	jatkuvaa	Toteutus	ELY
Automaattisen nopeusvalvonnan lisääminen pääteillä ja -kaduilla (valtakunnallisen kehityksen tahdissa)	jatkuvaa	Toteutus	ELY, kunnat, poliisi
Yksitysteiden kunnossapidon turvaaminen (tieisännöintipalvelut, avustusperiaatteiden yhtenäistäminen sekä avustuskohteiden priorisointi)	jatkuvaa	Toimintamalli	Kunnat
Kt 54 täsmähoidon kehittäminen	I	Toteutus	ELY
Kuntien kadunpitoysteistyön kehittäminen	II	Toimintamalli	Kunnat
ELY:n ja kuntien välisen kunnossapitoysteistyön kehittäminen	III	Toimintamalli	ELY, kunnat
	Ajoitus	Selite	Vastuu
Kuljetusketjujen toimivuus, logistiikkakeskukset ja terminaalit			
Rautatiekuljetuspalvelujen kehittäminen yhdessä operaattoreiden ja toimijoiden kanssa	jatkuvaa	Toteutus	Operaattorit, kunnat, liitto
Kuljetusten kannalta keskeisten kohteiden opastuksen parantaminen	jatkuvaa	Toteutus	Kunnat, ELY
Kansainvälisten kuljetuskäytävien kehittämiseen sekä markkinointiin osallistuminen	jatkuvaa	Toimintamalli	Liitto
Hanko-Hyvinkää-liikennekäytävän kehittämisen varmistaminen	jatkuvaa	Toimintamalli	Liitto, kunnat, Liikennevirasto, ELY
Humppilan logistiikka-alueen vaiheittaisen toteutumisen edistäminen	jatkuvaa	Toteutus	Forssan seudun kunnat
Bio- ja puuterminaaliverkoston kehittäminen laadittujen selvitysten pohjalta	I	Toteutus	Kunnat, ELY
Rataverkon raakaputerminaalien (Riihimäki) ja kuormaustaikkojen kehittäminen (mm. Hämeenlinna, Humppila) valtakunnallisten linjausten mukaisesti	II	Toteutus	Liikennevirasto, ELY, kunnat
Kuljetusten yhdistelyn seudullinen pilotointi Forssan seudun haja-asutusalueella (tavara- ja henkilökuljetukset), laajentaminen kokemusten pohjalta muille seuduille	II	Toteutus	Kunnat
Rekkaparkkien toteuttaminen taajamien läheisyyteen, yhteistyö huoltoasemien kanssa	II	Toteutus	Kunnat

	Ajoitus	Selite	Vastuu
Joukkoliikenne, henkilökuljetukset ja matkaketjujen sujuvuus			
Pääradan ja valtatie 3 liityntäpysäköinnin ja -liikenteen kehittäminen	jatkuvaa	Toteutus	ELY, kunnat, Liikennevirasto, liikennöitsijät, liitto
Paikallisliikennesuunnitelmien toteuttaminen (maankäytön kehittämiseen kytkettävä vuorojen selkeyttäminen ja nopeuttaminen, informaation ja tiedottamisen parantaminen)	jatkuvaa	Toteutus	Hämeenlinna, Riihimäki ja Hyvinkää
Valtatien 3 suuntaisen reittiliikenteen ja sen matkaketjujen kehittäminen koko HHT-käytävällä	jatkuvaa	Toteutus	Kunnat, liitto, ELY, liikennöitsijät
Työasiamatkoja palvelevien vaihdoittomien ja nopeiden joukkoliikennedyhteyksien varmistaminen Helsinki-Vantaan ja Tampereen lentoasemille, linja-autoliikenteen sekä Kehäradan junaliikenteen ja Länsimetron vaihtoyhteyksien kehittäminen	jatkuvaa	Toteutus	ELY, HSL, liikennöitsijät
Joukkoliikenteen seudullisten palvelutasosuunnitelmien ylläpito ja toteuttaminen	jatkuvaa	Toteutus	ELY, Hämeenlinnan seudun ja Riihimäen kaupungin toimivaltaiset viranomaiset, kunnat
Forssa-Turku- ja Forssa-Tampere-joukkoliikennevuorojen turvaaminen	jatkuvaa	Toteutus	Liikennöitsijät
Seudullisten joukkoliikenne- ja henkilökuljetuskoordinaattorien nimeäminen ja toiminnan käynnistäminen	I	Toteutus	Kunnat
Avoimen joukkoliikenteen ja kuntien henkilökuljetusten seudullisen kokonaishankinnan käynnistäminen, eri hallintokuntien kuljetusten yhdistäminen	I	Toteutus	Kunnat, ELY
Avointen asiointi- ja palveluliikenteiden käynnistäminen	I	Toteutus	Kunnat
Yhteisöllisten joukkoliikenneratkaisujen (mm. kyläbussi, kimppekyyti) pilotointi ja laajentaminen muihin kuntiin	I	Toteutus	Kunnat
Turenki-Hämeenlinna-Parola- sekä Loppi-Riihimäki-Oitti-joukkoliikenteen laatukäytävien toteuttaminen	II	Toteutus	Kunnat, ELY
Juna- ja linja-autoliikenteen lipputuotteiden yhteiskäyttöisyyden kehittäminen (mukaan lukien HSL-alue)	II	Toteutus	Liikennevirasto
Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten yhteisinformaation kehittäminen ja kokoaminen yhteen palveluun (matka.fi)	II	Toteutus	Liikennevirasto (järjestelmä) sekä kunnat, ELY ja liikennöitsijät (sisältö)
Hämeenlinnan jaetun matkakeskuksen liityntäpysäköintiratkaisujen kehittäminen osana asema-alueen kokonaiskehittämistä (ensin arkkitehtikilpailu)	II	Toteutus	Hämeenlinna
Pääradan lähijunaliikenteen vuorotarjonnan parantaminen pääradan kapasiteetin nostamisen jälkeen; mahdollisten uusien asemien ja seisakkeiden käyttöönotto maankäytön kehittämisen tahdissa (Monni, Harviala)	III	Toteutus	Liikennevirasto, kunnat, liikennöitsijät
Valtatien 2 ja valtatie 10 keskeisten linja-autopysäkkien liityntäpysäköinnin kehittäminen	III	Toteutus	ELY, kunnat, Liikennevirasto
Viisas liikkuminen			
Valtakunnallisten hankehakujen ym. rahoituksen hyödyntäminen viisaan liikkumisen toimenpiteiden toteuttamisessa	jatkuvaa	Toimintamalli	Kunnat, ELY
Pienten liikenneturvallisuus- ja esteettömyystoimenpiteiden systemaattinen toteuttaminen kunta- ja seutu-kohtaisten liikenneturvallisuussuunnitelmien mukaisesti, koulureittien ja koulujen ympäristöjen, kevyen liikenteen laatukäytävien sekä palvelujen ja työpaikka-alueiden saavutettavuuden priorisointi toimenpiteiden kohdentamisessa	jatkuvaa	Toteutus	Kunnat, ELY
Kävelykeskustasuunnitelmien toteuttaminen, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen keskustoissa ml. keskustojen pyöräparkit	jatkuvaa	Toteutus	Kunnat
Seutujen viisaan liikkumisen strategioiden toteuttaminen ja konkretisoiminen kuntatasolle ja eri hallintokuntiin, yhteistyöverkoston määrittely sekä kuntien työntekijöiden liikkumissuunnitelmien käynnistäminen	I	Toteutus	Kunnat, ELY
Kevyen liikenteen (pyöräilyn) laatukäytävien priorisointi kevyen liikenteen väylien kehittämisessä sekä ympärivuotisessa hoidossa ja ylläpidossa	I	Toteutus	Kunnat, ELY
Viisaan liikkumisen edistämiseen kytkettävän liikennekasvatustyön kehittäminen ja ulottaminen uusiin toimintoihin	I	Toteutus	Kunnat, ELY
Seurojen ja järjestöjen kytkeminen mukaan viisaan liikkumisen edistämiseen	I	Toimintamalli	Kunnat
Kuntien henkilöstön sekä muiden suurten työpaikkojen liikkumisenohjaustoimenpiteiden käynnistäminen	II	Toteutus	Kunnat
Kuntien työntekijöiden liikkumisen optimoinnin käynnistäminen kahdessa pilottikunnassa, jatkossa laajentaminen muihin kuntiin	II	Toteutus	Kunnat
Keskustojen esteettömyyskartoitusten toimenpiteiden systemaattinen toteuttaminen	II	Toteutus	Kunnat

4. VAIKUTTAVUUDEN ARVIOINTI

4.1 ASETETTUIJEN KESKEISTEN REUNAehtojen SEKÄ PALVELUTASOTAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Suunnitelman tavoitevaiheessa kirjatut keskeiset reunaehdot toteutuvat pääsääntöisesti hyvin. Merkittävimmät haasteet koskevat aikaisempaa monipuolisemman keinovalikoiman toteuttamismahdollisuuksia sekä sitä, miten yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen pystytään vaikuttamaan (pääosin muiden yhteiskunnan sektoreiden toimintaa).



Taulukko 6. Suunnittelun reunaehtojen toteutuminen.

Reunaehto	Toteutuminen suunnitelmassa
Rajalliset resurssit suunnataan vaikuttaviimpiin toimenpiteisiin.	Toimenpiteissä on otettu huomioon resurssien kohdentuminen ja korostettu käyttäjätarpeita ja -vastuuta.
Ratkaisuissa hyödynnetään nykyistä monipuolisempaa keinovalikoimaa.	Toimenpiteiden keinovalikoima on kattava ja osittain erittäin haastava. Edellyttää uudenlaisia toimintamalleja ja aiempaa laajempaa yhteistyötä.
Nykyisen infrastruktuurin käytön tehokkuus varmistetaan.	Infratoimenpiteiden välttämättömyys tunnistetaan, mutta niiden vaikutuksia ei ole yliarvioitu. Tavoitteissa ja toimenpiteissä korostetaan olemassa olevan infran hyödyntämisen ja kunnossapidon merkitystä.
Eri liikennemuotojen tarkoituksenmukaiset käyttömahdollisuudet turvataan.	Kulku- ja kuljetusmuotojen roolit on tunnistettu ja tarkasteluja syvennetty aluetyppeittäin. Eri kulku- ja kuljetusmuotoja käsitellään toisiaan tukevin ja tavoitteet muutoksista ovat maltillisia. Toimenpiteissä, etenkin viisaan liikkumisen aktivoinnissa, pyritään myös muuttamaan ja laajentamaan kulkumuotojen käyttömahdollisuuksia.
Liikennejärjestelmä tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämistä.	Tavoitteet on kirjattu selkeästi, mutta toimenpiteet vaativat jatkossa vielä konkreettisia toimenpiteitä.
Täydennysrakentamista ja uusien maankäytön alueiden suuntaamista, palveluverkkoa sekä työpaikka-alueita koskevilla ratkaisuilla vähennetään liikumistarpeita.	Maankäytön suunnittelun mahdollisuudet liikennetarpeen vähentämisessä ymmärretään lähinnä uusien alueiden kaavoituksen tukemisena. Tällä on jonkin verran vaikutusta kasvavilla alueilla. Muualla maankäytön vaikutusmahdollisuus liikkumistarpeeseen jää vähäiseksi.
Ratkaisut vähentävät liikenteen päästöjä ja parantavat liikenneturvallisuutta.	Ympäristö- ja liikenneturvallisuustavoitteet ovat tiiviisti kaikkien toimenpidekokonaisuuksien sisällä ja toimivat koko suunnitelman lähtökohtana. Viisaan liikkumisen ja logistiikan kehittämistoimenpiteet toteuttavat tavoitteita. Liikennepäästöjen voidaan arvioida esitettävillä toimenpiteillä vähenevän. Paljon on kiinni myös ajoneuvo- ja polttoaineteknologioiden kehittämisestä sekä muun muassa valtakunnan tasolla tehtävistä liikenteen hinnoitteluun liittyvistä päätöksistä.
Kaikessa toiminnassa otetaan huomioon ilmastonmuutokseen varautuminen ja siihen sopeutuminen sekä yrityksiin kohdistuvat vaikutukset.	Ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja varautumiseen ei ole erikseen esitetty toimenpiteitä. Ne ovat kuitenkin mukana mm. kunnossapidon kehittämisessä. Yrityksiin kohdistuvat vaikutukset eivät nouse suunnitelmassa vahvasti esiin. Korostuvat lähinnä valteiden liittymäjärjestelyissä yritysalueiden saavutettavuuden näkökulmasta.

Myös aluetyypeille asetetut palvelutasotavoitteet täyttyvät kokonaisuutena suhteellisen hyvin. Osin tämä on kiinni palvelutasotavoiteasettelun riittävästä realismista ja palvelutasoajattelun mukaisen tavoiteasettelun luonteesta, osin niiden pohjalta määriteltyjen toimenpiteiden suuntaamisesta onnistumisesta. Tavoitteiden toteutumiseen sisältyy kuitenkin

kin huomattavia riskitekijöitä, joista merkittävien on jatkuvan liikennejärjestelmätöön tehostamisessa onnistuminen. Lisäksi rahoituksen niukkuus ja kohdentamisessa onnistuminen sekä uudentyypisten toimenpiteiden käynnistämisen kitka voivat vaikeuttaa tavoitteisiin pääsemistä. Tavoitekohtainen yleisarvio on esitetty taulukossa 7.

Taulukko 7. Aluetyyppikohtaisten palvelutasotavoitteiden toteutuminen (+ =tavoite täyttyy vain osittain, ++=tavoite täyttyy kohtalaisesti, +++ = tavoite täyttyy hyvin).

Aluetyyppi/palvelutasotavoite	Tavoitteen toteutuminen
Kaupunkiseutujen ydinalueet	
Joukkoliikenteellä sekä kävellen ja pyörällä tehtävien työ-, opiskelu-, asiointi- ja vapaa-ajan matkojen parantunut palvelutaso mahdollistaa yhdessä yhdyskuntarakenteen eheytyksen kanssa henkilöauton käyttötarpeen vähentämisen: • Hämeenlinnan keskusta-alueella sekä Parola-Hämeenlinna-Turenki-vyöhykkeellä • Riihimäen ja Hyvinkään keskusta-alueilla sekä kantatiellä 54 välillä Loppi-Riihimäki-Oitti • nauhataajamassa Jokioinen-Forssa-Tammela.	+++
Matka-aikojen ennakoitavuus säilyy hyvänä ja liikenneturvallisuus paranee.	++
Pääkaupunkiseudulle sekä Tampereelle suuntautuvat työ-, opiskelu- ja asiointimatkat on mahdollista tehdä joukkoliikenteellä. Matkaketjut ovat HHT-vyöhykkeellä henkilöauton kanssa kilpailukykyisiä niin matka-ajaltaan kuin matka-ajan ennakoitavuudeltaan ja helppoudeltaan.	+++
Teollisuuden ja tukkukaupan sekä logistiikan palveluihin liittyvien kuljetusten kustannustehokkuus ja täsmällisyys on hyvä.	++
Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-kehityskäytävä ja muut liikennekäytävät	
Joukkoliikenne tarjoaa henkilöauton kanssa matka-ajaltaan, matka-ajan ennakoitavuudeltaan ja helppoudeltaan kilpailukykyiset työ-, opiskelu- ja asiointimatkat niin pääkaupunkiseudulle, Helsinki-Vantaalle kuin Tampereen suuntaan. Matkaketjut ovat sujuvia, helppoja ja hallittavia.	+++
Liikennejärjestelmä mahdollistaa rautatiekuljetusten kulkumuoto-osuuden kasvattamisen.	+++
Teollisuuden sekä tukkukaupan kuljetusten kustannustehokkuus ja täsmällisyys paranevat.	+
Palvelukeskukset	
Palvelukeskuksissa asuvien lähipalvelut sekä keskustien suurimmat työpaikka-alueet ovat saavutettavissa turvallisesti ja esteettömästi kävellen ja pyörällä	+++
Työ- ja opiskelumatkat lähimpään seutukeskukseen ovat mahdollisia joukkoliikenteellä vilkkaimilla pendelöintisuunnilla	+++
Henkilöautolla tehtävien matkojen palvelutaso turvataan	+++
Jakeliikenteen kuljetukset seutu- ja kuntakeskuksiin hoidetaan kustannustehokkaasti	++
Haja-asutusalueet	
Matka-ajan ennakoitavuudeltaan tyydyttävät matkat ja täsmällisyydeltään tyydyttävät kuljetukset ovat mahdollisia koko haja-asutusalueella.	++
Haja-asutusalueen henkilö- ja tavarakuljetukset yhdistellään kustannustehokkaasti	+++
Haja-asutusalueiden maa- ja metsätalouden sekä bioenergian kuljetukset on mahdollista hoitaa kustannustehokkaasti ja turvallisesti	++
Palveluliikenne mahdollistaa turvallisen asumisen ja tieverkko elinkeinoelämän kuljetukset koko Kanta-Hämeen alueella	++
Yhteistyö ja toimintamallit	
Yhteistyö naapurimaakuntien ja HLJ-alueen kanssa on jatkuvaa ja yhteistyölle on löydetty toimivat mallit	+++
Maakunta- ja seututasoilla tehtävä liikennejärjestelmätyö on jatkuvaa ja asiakaslähtöistä, varmistaa rajallisten resurssien ohjaamisen mahdollisimman vaikuttaviin toimenpiteisiin sekä huolehtii maakuntaa koskevien suunnitelmien ajantasaisina pysymisestä	++

4.2 VAIKUTTAVUUS TARKASTELUALUEITTAIN

Tarkastelualuekohtaiset vaikutukset on arvioitu kokonaisuutena koskien ihmisten liikkumista, elinkeinoelämän kilpailukykyä sekä yhteistyön ja toimintamallien kehittämistä. Vaikutusarvioinnin taustalla on kohdassa 4.1 esitetty asetettujen palvelutasotavoitteiden toteutumisen arviointi.

4.2.1 Ihmisten liikkuminen

Pääkaupunkiseudulle, Tampereelle sekä kansainvälisille jatkoysteyksille suuntautuvien henkilöliikenneyhteyksien toimivuus on maakunnan kannalta keskeistä. Esitetty juna-yhteyksien kehittämistoimenpiteet parantavat maakunnan saavutettavuutta. Kaukoliikenteen matkaketjujen toimivuutta pystytään esitetyillä toimenpiteillä parantamaan jo lyhyelläkin tähtäimellä.

Kaupunkiseutujen ydinalueilla pystytään tukemaan kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen suosion lisäämistä. Tämä vaatii kuitenkin myös maankäytön, palveluiden ja liikennejärjestelmän suunnittelun ja toteuttamisen vankkaa yhteensovittamista. Myös palvelukeskuksissa pystytään tukemaan kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta. Kokonaisuutena henkilöautoilun rooli tulee kuitenkin pysymään koko maakunnassa hallitsevana. Joukkoliikenteen osalta kyse on kaupunkiseutujen ydinalueiden ulkopuolella pääosin eri asiakasryhmien liikkumismahdollisuuksien turvaamisesta. Kaukoliikenteessä, Hämeenlinnan ja Hyvinkään-Riihimäen ydinkaupunkiseuduilla sekä Turenki-Hämeenlinna-Parola- ja Loppi-Riihimäki-Oitti -laatakäytävillä pystytään esitetyillä toimenpiteillä parantamaan joukkoliikenteen palvelutasoa.

Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen on tärkeää joukkoliikenteeseen liittyvien matkaketjujen sujuvuuden ja helppouden turvaamisessa. Mikäli esitetyissä toimenpiteissä onnistutaan, voidaan joukkoliikenteen käytön helppoutta ja houkuttelevuutta lisätä merkittävästi. Rahoituksen niukkuus asettaa kuitenkin kehittämislle haasteita. Ilman joukkoliikenteen selkeästi radikaalimpia kehittämistoimenpiteitä, viisaaseen liikkumiseen aktivoivaa asennevaikutusta ja yhteisölliseen kehittämiseen panostamista henkilöautoliikenteen rooli säilyy vähintään entisellään ja joukkoliikenne jää maakunnan sisäisessä liikkumisessa marginaalikumuodoksi. Potentiaalia ja uusia toimintamalleja joukkoliikenteen kehittämiseksi on kuitenkin paljon.

Väestön ikääntyminen ja keskittyminen sekä liikennöinnin kustannusten nousu asettavat henkilöliikenteen hoitamiseksi jatkuvasti kasvavia haasteita. Suunnitelmassa esitetyillä

toimintamalleilla pystytään vähintään katkaisemaan jatkuva henkilöliikennekustannusten nousu ilman asiakkaille tarjottavan palvelutason heikkenemistä. Vaikutusten realisoitumisen on osin kiinni myös valtakunnallisen tason linjauksista ja päätöksistä. Palvelutason ylläpito ja kehittäminen edellyttävät jatkossa entistä tiiviimpää kunta- ja hallintokuntayhteistyötä sekä ennen kaikkea asukkaiden omaehtoisen kehittämisen tukemista ja aktivointia.

Esitettyjen liikkumisen ohjaus- ja motivointitoimenpiteiden vaikutusten realisoituminen vaatii laajaa yhteistyötä, sitoutumista työhön sekä hankkeiden todellisten hyötyjen ymmärtämistä. Asenteiden muuttaminen tukemaan ns. viisaan liikkumisen tavoitteita sekä yksilö- että päätöksentekijätasolla on haasteellista. Maankäytön ja liikenteen suunnittelun tehokkaalla yhteen kytkenällä voidaan minimoida ongelmien syntyminen alueilla, joilla maankäyttö kehittyy. Pääosin tulee kuitenkin pystyä toimimaan jo olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja infrastruktuurin varassa. Suunnitelmassa esitetyillä motivoinnilla ja asenteisiin vaikuttavilla toimenpiteillä voidaan liikkumista ohjata turvallisiin, terveellisiin, taloudellisiin ja ympäristöystävällisiin liikkumistottumuksiin ilman merkittäviä yhdyskuntarakenteen ja liikennenympäristön kehittämistoimenpiteitä. Lisäksi suunnitelmassa esitetyillä infrastruktuuria ja liikennepalveluja koskevilla toimenpiteillä voidaan oikein toteuttamalla tukea myös viisaan liikkumisen tavoitteiden saavuttamista.

Haja-asutusalueiden tiestöllä pystytään esitetyillä toimenpiteillä turvaamaan päivittäinen liikennöitävyys, mutta alemman tieverkon kunto laskee. Esitetty täsmähoito turvaa kuitenkin kriittisimpien matkojen ja kuljetusten palvelutason. Vaikka esitetyillä toimenpiteillä pystytään kehittämään haja-asutusalueiden kutsujoukkoliikennettä, tulee henkilöauton käyttö olemaan käytännössä päivittäisen työssäkäynnin edellytys. Yhdessä kunnossapitohaasteiden kanssa tulee liikkumisen palvelutason turvaaminen olemaan haja-asutusalueilla erittäin haasteellista.

Pääteiden kunnossapidon turvaaminen on Kanta-Hämeessä tärkeää ja se on nostettu myös suunnitelman yhdeksi toimenpiteeksi, vaikka asia on priorisoitu kaikissa valtakunnallisissa strategioissa. Tämä yhdessä rahoitukseen vaikuttamisen kanssa varmistaa osaltaan maakunnan kannalta tärkeimmän liikenneverkon osan palvelutason. Esitetyt päätiehankkeet parantavat merkittävästi erityisesti liikenneturvallisuutta. Turvallisuutta pystytään parantamaan myös taajamissa, joissa toimenpiteet suunnitellaan kokonaisuutena kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen kehittämiseen liittyen. Liikenneturvallisuuden laajamittaisempi parantami-

nen riippuu kuitenkin liikenneturvallisuustyön ja asenteisiin vaikuttamisen onnistumisesta. Tämän työn kytkeytyminen viisaan liikkumisen aktivointitoimenpiteisiin antaa uusia liikennejärjestelmätason mahdollisuuksia liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi.

Laajakaistaverkon sekä sähköisten palvelujen kehittyminen parantaa hieman palvelujen saavutettavuutta, mutta eivät kuitenkaan laajemmin ratkaise palvelujen saavutettavuuden ongelmallisuutta haja-asutusalueilla. Erityisesti ikääntyneille sähköiset palvelut eivät voi olla ainoa ratkaisu.

Liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta tunnistettujen kriittisimpien matkojen palvelutaso paranee merkittävästi esitetyillä toimenpiteillä. Tämä tapahtuu osin muiden matkojen kustannuksella, koska merkittävimmät kehittämistoimenpiteet on esitetty juuri esitetyille kriittisimmille matkoille – asetettujen palvelutasotavoitteiden selvästi ohjaamina.

4.2.2 Elinkeinoelämän kilpailukyky ja yritykset

Kuljetusten keskittyminen jatkuu myös tulevaisuudessa. Päätiestön sekä keskeisten ratojen liikennöitävyyden ja kunnossapidon merkitys pysyy suurena. Esitetyt suuret pääväylien investoinnit kohdistuvat keskeisille (kansainvälisille) kuljetuskäytävälle ja tulevat toteutuessaan parantamaan paitsi Kanta-Hämeen kannalta tärkeiden elinkeinoelämän alojen myös laajemmin valtakunnallisesti merkittävien kuljetusketjujen palvelutasoa. Samalla myös Kanta-Hämeen logistinen asema paranee. Etenkin pääradan ja Ylisen Pietarin liikennekäytävän hankkeilla on selkeästi maakuntaa laajempi vaikutavuus. Osin hankkeet ovat jo toteutusputkessa, mutta suuri osa toteutunee ja siten myös vaikutukset realisoituvat vasta pidemmällä aikajänteellä.

Vaikka parantamattomat valtatiejaksot vaikuttavatkin hieman kuljetusketjujen palvelutasoon, on kunnossapidon säilyttäminen korkeatasoisena koko päätieverkolla kuljetusten kannalta oleellista. Vähäliikenteisen tieverkon päivittäinen liikennöitävyys pystytään esitetyillä toimenpiteillä turvaamaan, mutta tiestön laajempaan parantamiseen ei ole mahdollisuuksia rahoituksen niukkuuden vuoksi. Tiestön kunnan huononeminen uhkaa heikentää kuljetusten kustannustehokkuutta, vaikka kunnossapidon toimintamallien ja täsmähoidon sekä kunnossapitoyhteistyön kehittämällä pyritään turvaamaan elinkeinoelämän kannalta keskeiset kuljetukset myös vähäliikenteisellä maantieverkolla sekä yksityisteillä.

Vähäliikenteisen tieverkon kunnossapidon priorisoinnilla ei voida olettaa olevan merkittävää vaikutusta kuljetusketjujen palvelutasoon. Priorisointia on tehty jo pitkään ja

kokonaisuutena vähäliikenteisen tieverkon kunnossapitoon ohjattu resurssi on niin pieni, ettei sen uudelleen kohdentamisella voida olettaa olevan merkittävää vaikutusta. Lisäksi suunnitelmassa on esitetty priorisoitaviksi myös matkailua, kakkosasumista ym. vähäliikenteisestä tieverkosta riippuvais- ta toimintaa, joten todellisuudessa mahdollisuudet palvelutason nostoon elinkeinoelämän kuljetusten näkökulmasta ovat vähäiset.

Logistisen järjestelmän solmupisteiden, muun muassa logistiikkakeskusten ja terminaaliverkoston sekä logistiikkaosaamisen ja -yhteistyön kehittämällä tuetaan Kanta-Hämeen logistisen aseman hyödyntämistä sekä parannetaan elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuutta. Esitetyt toimenpiteet logistiikkayhteistyön ja -osaamiseen edelleen kehittämiseksi tulisivat palvelemaan useita eri toimialoja. Esitetyillä kehittämistoimenpiteillä mahdollistetaan myös eri kuljetusmuotojen potentiaalin parempi hyödyntäminen ja kuljetusmuotojen välisen yhteistyön kehittäminen osana toimivia kuljetusketjuja. Yhteistyömallien kehittämällä pystytään vaikuttamaan erityisesti pk-yritysten toimintaedellytyksiin. Kuljetusten yhdistelyssä potentiaalia on erityisesti maakunnan sisäisten jakelukuljetusten tehostamisessa. Haasteena voi kuitenkin olla kehittämistoimenpiteiden käynnistäminen sekä tätä kautta todellisten vaikutusten aikaansaaminen. Jotta halutut vaikutukset realisoituvat, tulisi löytää taho, joka ottaisi kokonaisvastuun toimenpiteiden koordinoinnista ja edistämisestä Kanta-Hämeessä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman yritysvaikutukset ovat pääosin välillisiä. Suunnitelman linjaukset ja toimenpiteet ovat yritysten näkökulmasta oikean suuntaisia ja niiden määrätietoisella toteuttamisella voidaan olettaa olevan positiivisia vaikutuksia yrityksiin ja yrittäjyyteen. Näitä ovat muun muassa monipuolisen kuljetusjärjestelmän turvaaminen, kuljetusten kannalta tärkeiden satamayhteyksien varmistaminen, vähäliikenteisen tieverkon kunnossapidon varmistaminen sekä kansainvälisten henkilöliikenneyhteyksien kehittäminen.

Suunnitelmassa esitetyt linjaukset ja toimenpiteet logistiikkaosaamisen ja -yhteistyön parantamiseksi mahdollistavat uusien, etenkin pk-yritysten tukemiseen tarkoitettujen toimintamallien kehittämisen. Uusilla ratkaisulla mahdollistetaan yritysten keskittyminen ydinliiketoimintaan, kun logistiikkatoimintoja voidaan ulkoistaa kustannustehokkaasti. Samalla luodaan mahdollisuuksia alentaa yritysten logistiikkakustannuksia. Logistiikkaosaamisen laajentaminen ja syventäminen parantaa yritysten toimitusketjujen hallintaa, lisää kantahämäläisten yritysten kilpailukykyä ja luo mahdollisuuksia myös uuden yritystoiminnan kehittämiseksi.

Ihmisten liikkumismahdollisuuksien sekä liikkumisympäristön viihtyisyyden, turvallisuuden ja esteettömyyden kehittämisellä on myös merkittäviä välillisiä vaikutuksia yrittäjyyteen. Yhä palveluvaltaisemmaksi muuttuva elinkeinorakenne edellyttää myös palveluiden hyvää saavutettavuutta. Toimivat liikenneyhteydet ja suunnitelman tavoitteena oleva viisaita valintoja tukeva liikennejärjestelmä ovat merkittävä osa yritysten toimintaympäristöä, jonka kehittäminen tukee myös yrittäjyyttä. Uusien liikkumispalveluiden kehittäminen ja käyttöön otto luo mahdollisuuksia myös aivan uudenlaisen yritystoiminnan syntymiselle. Liikkuminen on ihmisten perustarve, jonka täyttämiseen voidaan tarjota uudenlaisia ratkaisuja ja niistä ollaan myös valmiita maksamaan. Tämä edellyttää kuitenkin rohkeutta kyseenalaistaa olemassa olevat rakenteet ja toimenpiteiden ennakoluulotonta edistämistä. Tämä koskee etenkin suunnitelmassa esitettyä julkisen liikenteen kehittämislinjauksia ja -toimenpiteitä.

4.2.3 Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen

Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen on yksi Kanta-Hämeen liikennejärjestelmän kehittämisen perusedellytys. Esitetyt toimenpiteet tehostavat eri organisaatioiden välistä yhteistyötä ja mahdollistavat tässä suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden suunnitelmallisen edistämisen. Lisäksi maakunnan yhteisen tahtotilan muodostaminen ja toimien priorisointi helpottuu jatkuvan yhteistyöprosessin aikaansaamisen myötä. Toimintatavan ulottaminen myös seututasolle (esitetty liikenneturvallisuustyöryhmien roolin laajentaminen) on vaikutusten konkretisoimiseksi tärkeää.

Yhteistyön perustaksi esitetty kokonaisuuden hallinta, ns. MALPE-ajattelu, tehostaa alueen kehittämiseksi tehtävää työtä. Lisäksi eri sektoreilla tehtävien toimenpiteiden vaikutusten tunnistaminen johtaa toiminnan tehostumiseen kaikilla sektoreilla. Ajatustavan hyödyntäminen edellyttää kuitenkin sen konkretisointia kaikille suunnittelu- ja päätöksentekotasolle.

Yhteistyön ja toimintamallien kehittäminen on myös muutoin vaikuttavan liikennejärjestelmätyön edellytys, koska kehittämisresurssit eivät ole kasvamassa. Vähemmällä enemmän -ajattelu vaatii myös koko Kanta-Hämeen maakunnassa uudentyypistä ajattelua, johon tässä suunnitelmassa esitetyt avaukset antavat mahdollisuuksia. Suunnitellut toimenpiteet luovat mahdollisuudet tehokkaan yhteistyön, luottamukseen perustuvien henkilösuhteiden ja pitkäjänteisesti toteutettavien toimintamallien kehittymiselle. Joillakin osa-alueilla

kynnys yhteistyöhön voi olla korkea, jolloin vaikuttavuuden toteutuminen voi vaarantua.

Suunnitelman tavoitteiden ja haluttujen vaikutusten toteutuminen edellyttää myös päätöksentekijöiden ja muiden keskeisten toimijoiden sitouttamista yhteisesti asetettuihin päämääriin. Ilman sitoutumista ja strategioiden jalkauttamista jää vaikutusten aikaansaaminen vajaaksi. Jatkuvan liikennejärjestelmätyön suurimpia haasteita tuleekin olemaan juuri yhteisesti sovittuihin tavoitteisiin ja toimintamalleihin sitoutuminen.

Suunnitelmassa esitetyt toimintamallit vaativat vielä käynnistämisestä saatavien käytännön kokemusten kautta saatavaa konkretisointia. Esimerkiksi HHT-kehityskäytävän puitteissa tehtävän ja maakuntien välisen yhteistyön rooli tulee määrittää suhteessa maakunnallisen liikennejärjestelmätyöryhmän tehtäviin. Yhteistyön kehittämisessä tulee ottaa huomioon taustaorganisaatioiden henkilöresurssit ja etenkin muiden MALPE-osa-alueiden olemassa olevat yhteistyömallit. Liikenteen kehittämisen vaikuttavuus edellyttää jatkossa entistä enemmän asioiden käsittelyä osana muita MALPE-osa-alueita. Tämä tulee ottaa tehokkaasti huomioon myös yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa. Myös päätöksentekijöiden, asukkaiden ja yritysten sitoutumisen merkitys tulee jatkossa korostumaan, mikä edellyttää uudenlaisia toimenpiteitä myös vuorovaikutuksessa. Suunnitelma antaa tähän hyvät lähtökohdat.

4.3 RISKEJÄ JA HAASTEITA

Suurimman riskin tavoitteiden toteutumiselle muodostaa rahoitusresurssien niukkuus. Vaikka suunnitelman lähtökohdaksi on ollut riittävä realismi, vaatii palvelutasotavoitteiden kautta määriteltyjen toimenpiteiden toteuttaminen ja vaikutusten aikaansaaminen kuitenkin merkittävästi resursseja. Sekä valtion että kuntien resurssitilanne on haasteellinen. Suurelta osin kyse on kuitenkin sitoutumisesta, yhteistyön lisäämisestä ja uusien toimintamallien käyttöönotosta. Suunnitelman toteutumisen kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että suunniteltu yhteistyö toteutuu ja toiminta tehostuu. Huonosti toimivat prosessit tai tiedonkulun estyminen voivat vaikeuttaa tavoitteiden toteutumista merkittävästi. Liiallinen maakunnan sisäinen kilpailu voi myös vaarantaa yksimielsyyttä vaativan maakuntatason kehittämisen.

Suurten investointien toteuttamisesta päätetään valtakunnan tasolla. Esimerkiksi HHT-kehityskäytävän kehittämisen osana TEN-T-ydinverkkoa on selkeästi osa valtakunnallista ja Eurooppa-tason liikenneverkon kehittämistä. Jotkut

toimenpiteistä, esim. pääradan kehittämishankkeet ovat jo toteutusputkessa. Muiden yhteysvälien kehittäminen voi viivästyä, vaikkakin suunnitelmassa on esitetty suhteellisen maltillisia toimenpiteitä.

Rahoituksen niukkuus voi johtaa erityisesti vähäliikenteisen liikenneverkon kunnon huononemiseen, vaikka pieniä tehokkaasti kohdennettuja toimenpiteitä ja toiminnan tehostamista tehdäänkin koko ajan. Priorisoinnissa voidaan pitkällä aikavälillä joutua tekemään vaikeita päätöksiä kohteiden ja toimintojen luokituksen ja niihin suunnattujen resurssien suhteen. Etenkin alueilla, joilla asukas- ja liikennemäärät vähenevät, voidaan kunnossapidosta joutua tinkimään. Liikennepalvelujen osalta on esitetyillä toimenpiteillä mahdollista turvata haja-asutusalueiden liikkumista, mutta se edellyttää rohkeita uusien toimintamallien käyttöönottoja.

Joukkoliikenteen järjestäminen on haastavaa erityisesti pääväylien ja kaupunkiseutujen ydinalueiden ulkopuolella. Kehittäminen vaatii uutta ajattelua ja nykyisten toimintamallien kyseenalaistamista. Tahtotila joukkoliikenteen asiakaslähtöiseen kehittämiseen on kuitenkin vahva sekä valtakunnallisesti että maakunnan sisällä.

Kestävien kulkutapojen suosioon vaikuttavat ihmisten asenteet eivät muutu helposti, vaan usein tarvitaan positiivisten kannustimien lisäksi taloudellista motivointia ja muita liikkumisen ohjauksen keinoja. Vastaavasti elinkeinoelämän kohdalla tiekuljetusten kilpailukyky ja täsmällisyys pitävät helpposti pintansa nykyoloissa. Yksi keskeisistä liikennejärjestelmäsuunnittelun mahdollisuuksista liittyy maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelujen ja elinkeinoelämän koordinoimiseen jo suunnitteluvaiheessa siten, että kestävä liikkuminen ja kuljetukset ovat houkuttelevia jo alun alkaen alueidenkäyttöä kehitettäessä. Tämä on kuitenkin erittäin haastavaa ja edellyttää vielä merkittävää suunnittelu- ja sopimusjärjestelmän uudistamista sekä sektoriajattelun purkamista. Lisäksi suuri osa liikkumis- ja kuljetustarpeisiin vaikuttavasta työstä tehdään muilla yhteiskunnan sektoreilla.

Kokonaisuutena Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma on suhteellisen realistinen. Asetetut palvelutasotavoitteet toteutuvat suhteellisen hyvin. Suunnitelman käytäntöön vienti vaatii vielä toimenpiteiden konkretisointia ja jatkuvan liikennejärjestelmätyön toimintamallien kehittämistä. Suurimmat riskit liittyvät ulkoisiin tekijöihin, joihin voidaan varautua ainoastaan jatkuvan liikennejärjestelmätyön keinoin. Toimenpideohjelman käytäntöön vienti edellyttää myös laajaa sitoutumista. Ilman suunnitelmassa esitetyn maakunnallisen liikennejärjestelmätyöryhmän perustamista sekä aktiivista ja avointa koordinointia olisi toimenpiteiden käynnistäminen erittäin haastavaa.

4.4 SEURANTA

Suunnitelman toteuttamisen ja seurannan koordinoimista vastaa suunnitelman valmistumisen jälkeen perustettava ja kolme kertaa vuodessa kokoontuva maakunnallinen liikennejärjestelmätyöryhmä. Työryhmän tehtävät on esitetty kohdassa 2.3.5. Ryhmän kokoonpanon rungon muodostaa suunnittelua ohjannut työryhmä, mutta ryhmän jäsenet nimitetään erikseen.

Ryhmä vastaa suunnitelmassa ja sen pohjalta laadittavassa aiesopimuksessa määriteltyjen tavoitteiden ja toimenpiteiden edistämisestä, aiesopimuksen ajantasaisena pitämisestä sekä seurannasta. Osana seurantaa ryhmä käynnistää myös toimintaympäristön sekä liikennejärjestelmän tilan seurannan. Tarvittava toimintaympäristön seuranta ja siihen reagointi liitetään muuhun maakunnan strategiseen kehittämiseen. Liikennejärjestelmän tilan seurantaa ja sen indikaattoreita kehitetään valtakunnallisen kehityksen tahdissa, koska näin indikaattoreihin saadaan vertailtavuutta. Työryhmä päättää seurattavista indikaattoreista työryhmän toiminnan käynnistyttyä.

Seuduilla toimintansa käynnistävät liikennetyöryhmät vastaavat samalla mallilla seututasoa koskevien toimenpiteiden viemisestä käytäntöön. Kokonaiskoordinoitavuutta seuduilla tehtävistä toimenpiteistä ja piloteista on maakunnallisella työryhmällä.



Hämeen liitto
Regional Council of Häme

Niittykatu 5, FI-13100 Hämeenlinna
tel +358 (0)3 647 401
email hameenliitto@hame.fi
www.hameenliitto.fi