



HÄMEEN LIITTO
Regional Council of Häme

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040.

Alustavat tavoitteet 22.6.2020

Tavoiteasettelun taustaa

Tavoitetilasta vuodelle 2040 laaditaan visio, maakuntatason strategiset yleistavoitteet kehittämisen reunaehtoineen sekä konkreettiset aluetyyppikohtaiset palvelutasotavoitekarjet. Väli vuodelle 2032 ei laadita erillisiä tavoitteita.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet muodostavat perustan Kanta-Hämeen liikennejärjestelmän tavoiteasettelulle. **Samoin Länsi-Suomen liikennestrategian tavoitteet ja teemat**, laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (kestävä, toimiva ja turvallinen) sekä Häme 2018-**maakuntasuunnitelma** antavat Kanta-Hämeen Ij-suunnittelulle tavoitteita.

Tavoiteasettelun merkitys on oleellinen, tavoitteilla määritellään millaista liikennejärjestelmää Kanta-Hämeeseen vuonna 2040 tavoitellaan. Tavoitteet mittareineen ohjaavat samoin seurantaa.



Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet



Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat – erityisesti kaupunkiseuduilla.



Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.



Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.



Teemoja

Sujuva arki tiiviin yhdyskuntarakenteen alueilla.

Työvoima saavuttaa työpaikan kauempaakin.

Maaseutualueilla liikkumispalvelut ja tehokas logistiikka vahvistavat elinvoimaa.

Kansalliset ja kansainväliset yhteydet toimivat arjessa: ihmiset ja tavarat saavuttavat määränpänsä.

Länsi-Suomen liikennestrategian teemoja



Ehdotus Kanta-Hämeen liikennejärjestelmän kehittämisen visioksi 2040

Edellisen Ij-suunnitelman visio 2014

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

Ehdotus visioksi vuodelle 2040

Kanta-Hämeen hiilineutraali ja älykäs liikennejärjestelmä tukee maakunnan kestävästä kasvusta, parantaa arjen toimivuutta ja elinkeinoelämän kuljetusten tehokkuutta sekä varmistaa maakunnan hyvän saavutettavuuden.



Kanta-Hämeen liikennejärjestelmän strategiset kehittämistavoitteet mittareineen



Kanta-Hämeen liikennejärjestelmä on hiilineutraali vuoteen 2040 mennessä

(mittarina liikenteen CO₂-päästövähennys vuoteen 2005 verrattuna, läpikulkevaa liikennettä ei huomioida).



Saavutettavuuden kehittyminen tukee maakunnan kilpailukykyä

(mittarina pääradan sekä poikittaisten ratayhteyksien kauko- ja lähijunaliikenteen sekä valtateiden 2 ja 3 linja-autoliikenteen vuorotarjonta, hinta ja matkaketjun kesto sekä valtateillä 2 ja 3 matka-aika ja matka-ajan ennakoitavuus Helsinkiin, Hki-Vantaalle ja satamiin).



Elinkeinoelämän toimintaedellytykset paranevat Kanta-Hämeessä

(mittarina logististen kustannusten osuus liikevaihdosta, tarkennetaan jatkossa?).



Kestävydestä, turvallisuudesta ja tehokkuudesta muodostuvien reunaehtojen täytyttävä

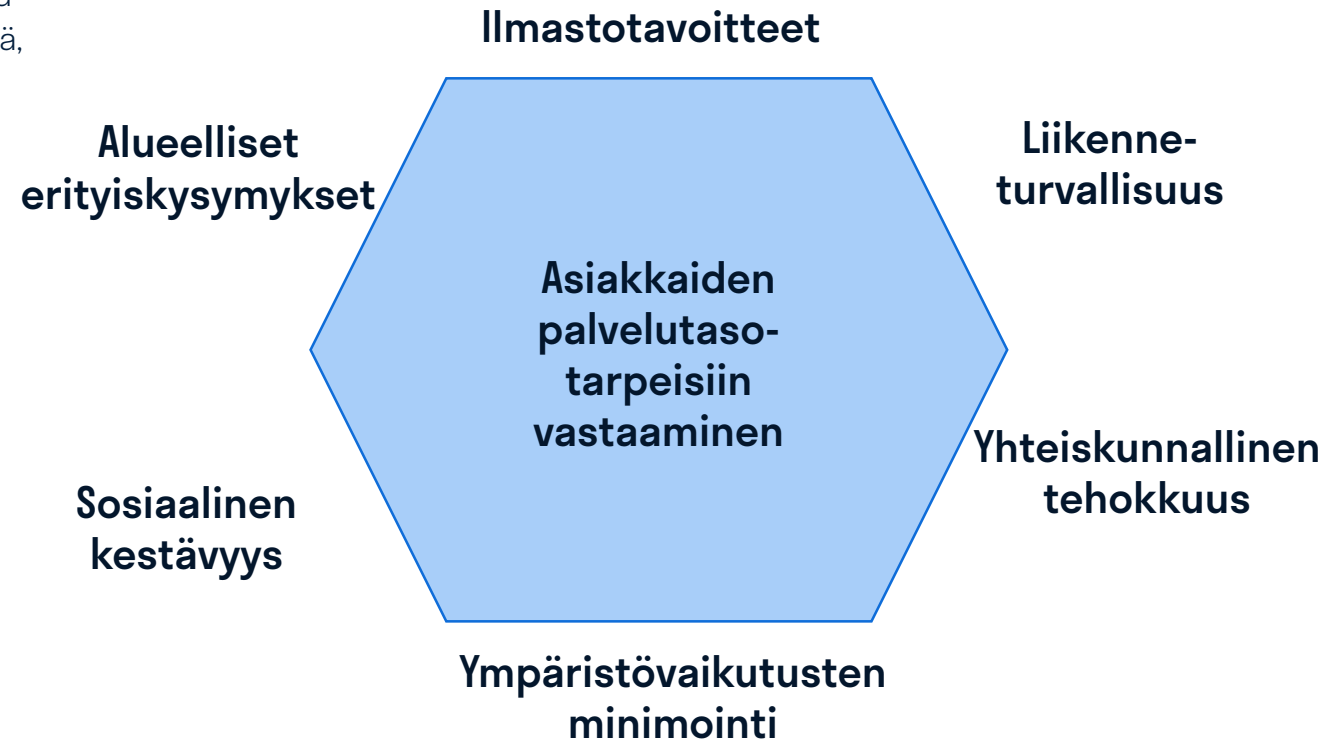
Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää kestäväää, turvallista ja toimivaa liikennejärjestelmää. VLJS-tavoitteet painottavat kestävyttä, saavutettavuutta ja tehokkuutta.

Kestävyys, turvallisuus ja tehokkuus muodostavat keskeiset kehittämisen reunaehdot

- Liikenteen kansalliset CO2-päästötavoitteet
- Liikenneturvallisuuden nollavisio
- Yhteiskunnallinen tehokkuus ja taloudellinen kestävyys
- Ympäristövaikutusten minimointi: melu, värinä, monimuotoisuus, pohjavedet
- Sosiaalinen kestävyys (liikenneköyhyys ja liikkumisen tasa-arvoisuus erityyppisillä alueilla)

Suunnitelmassa esitettävien toimenpiteiden tulee täyttää reunaehdot.

Kehittämistä ohjaavat reunaehdot





Aluetyyppikohtaiset (palvelutaso) tavoitekärjet mittareineen vuoteen 2040



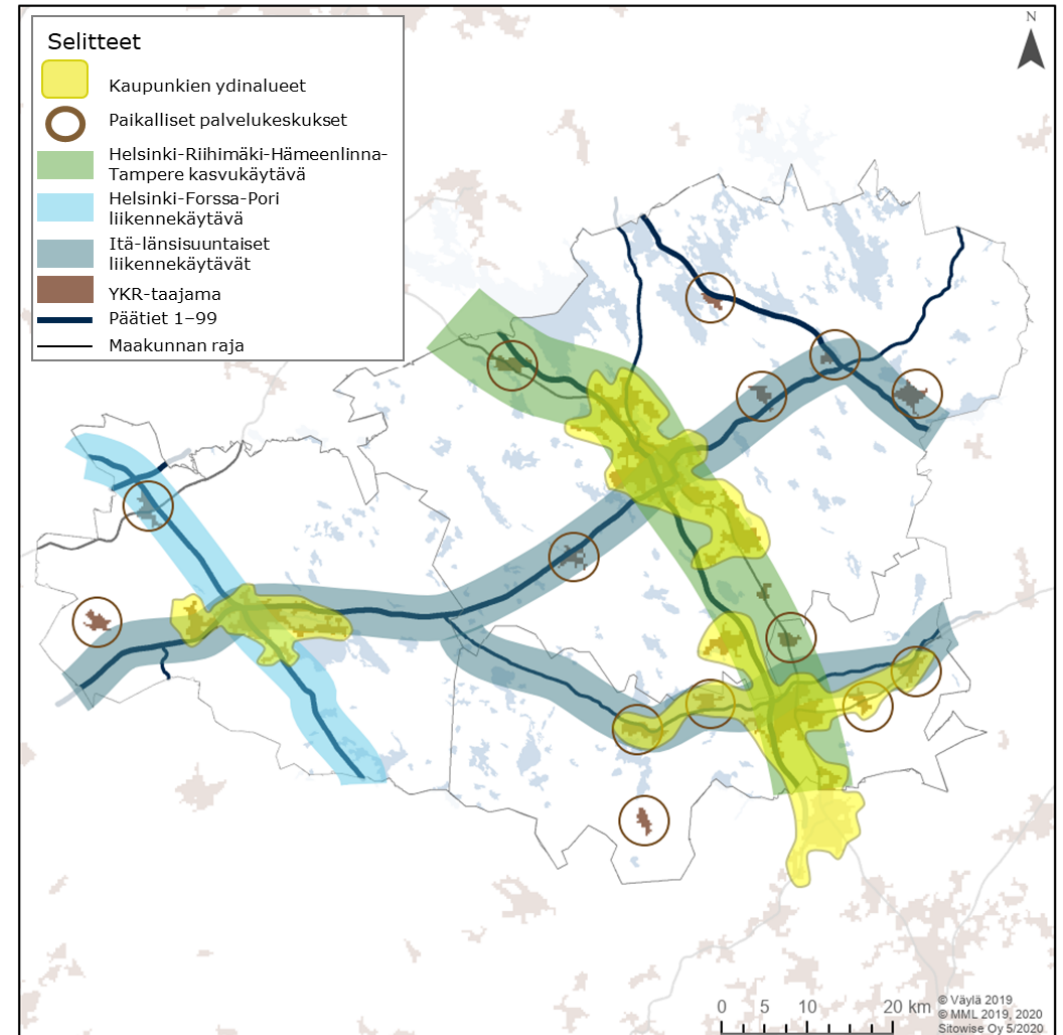
Aluetyypit

Käytettävät aluetyypit ovat

1. Kaupunkiseutujen ydinalueet
2. Palvelukeskukset
3. Kasvu- ja liikennekäytävät
4. Haja-asutusalueet

Kanta-Hämeen ulkoista saavutettavuutta tarkastellaan omana kohtanaan.

Aluetyypikohtaiset kärkitavoitteet määritellään valtakunnallisen lji-suunnitelman jaottelua (kestävyys, saavutettavuus, tehokkuus) hyödyntäen. Kolme kärkitavoitetta kuvaa mitä eri aluetyypeillä erityisesti tavoitellaan.



| Valtakunnalliset tavoitteet/alue-tyypit | Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat — erityisesti kaupunkiseuduilla | Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin | Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee |
|--|--|---|--|
| Kaupunkiseutujen ydinalueet | Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus on vuonna 2040 yhteensä xx %. | Kuljetusten pullonkaulat kaupunkiseutujen ydinalueilla on poistettu (mittarina ruuhkautuvat tieosuudet ja liittymät). | Kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti taajamaliikenteessä (mittarina hv-onn/vuosi taajama-alueilla). |
| Palvelukeskukset | Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus on vuonna 2040 yhteensä xx %. | Työmatkat lähimpään seutukeskukseen ovat mahdollisia joukkoliikenteellä (jl-palvelujen kattavuus palvelukeskuksista). | Kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti taajamaliikenteessä (hv-onn/vuosi palvelukeskuksissa). |
| Haja-asutusalueet | Avoimet henkilökuljetukset ovat kaikkien haja-asutusalueella asuvien ulottuvissa (reittien kattavuus % väestöstä). | Alemman tieverkon kunto mahdollistaa tehokkaat kuljetukset (huonokuntoisen tiestön osuus). | Huonokuntoisen tiestön osuus kes-keisellä alemmalla tieverkolla laskee (huonokuntoisen tiestön osuus). |
| Helsinki-Riihimäki-Hämeenlinna-Tampere – Suomen kasvukäytävä | Juna on työmatkaliikenteessä yhtä kilpailukykyinen kuin henkilöauto (Kanta-Hämeen asemilta tehtävän matkaketjun kesto ja hinta). | Käytävää pitkin tehtävien kuljetusten toimintaedellytykset paranevat (matka-aika Kanta-Hämeestä, intermodaalisuus-mahdollisuudet) | Päärataa kehitetään nykyisessä käytävässä (aluetalousvaikutukset). |
| Helsinki-Forssa-Pori-liikennekäytävä | Valtatien 2 joukkoliikenne mahdollistaa henkilöauton kanssa kilpailukykyiset työmatkaketjut (vuorotarjonta, matka-aika, liityntäpysäköintimahdollisuudet). | Valtatiellä 2 ei ole merkittäviä kuljetusten palvelutaso-ongelmia (kuljetusten palvelutasotekijät). | Valtatien 2 liikenneturvallisuus ja matka-aikojen ennakoitavuus paranee (hv-onn/vuosi ja matka-ajat Helsinkiin). |
| Itä-länsisuuntaiset liikennekäytävät | Kanta-Hämeen seutujen väliset sekä Lahteen ja Turkuun suuntautuvat joukko-liikennematkat nopeutuvat ja tarjonta paranee (vuorotarjonta, matka-aika). | Kuljetusten pullonkaulat kaupunki-seutujen ydinalueilla on poistettu (ruuhkautuvat tieosuudet ja liittymät). | Kuljetusten ennakoitavuus paranee sekä kantatiellä 54 että valtatiellä 10/12 (häiriöttömyys, ruuhkautuvuus). |
| Ulkoisen saavutettavuus | Juna sekä käytävien joukkoliikenne on työmatkaliikenteessä kilpailukykyinen henkilöauton kanssa (Kanta-Hämeen asemilta tehtävän matkaketjun kesto ja hinta). | Valtatiellä 2 ja 3 sekä pääradalla ei ole merkittäviä kuljetusten palvelutaso-ongelmia (kuljetusten palvelutasotekijät). | Päärataa kehitetään nykyisessä käytävässä (aluetalousvaikutukset). |