

**Kanta-Hämeen
liikennejärjestelmä**

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma

päivitys 2010

Sisällysluettelo

ESIPUHE	3
1. LIIKENNEJÄRJESTELMÄN SUUNNITTELUA OHJAAVAT LINJAUKSET	4
1.1. VALTAKUNNAN TASO.....	4
1.2. MAAKUNTATASO	5
1.3. KAUPUNKISEUDUT	8
2. TOIMINTAYMPÄRISTÖ	9
2.1. SUUNNITTELUALUE.....	9
2.2. VÄESTÖ	10
2.3. ELINKEINOT JA TYÖSSÄKÄYNTI.....	10
2.4. YHDYSKUNTA- JA PALVELURAKENNE	10
3. LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TILA JA KEHITTÄMISTARPEET	11
3.1. LIKKUMISTOTTUMUKSET.....	11
3.2. JALANKULKU JA PYÖRÄILY	11
3.3. TIE- JA KATUVERKKO JA AUTOLIIKENNE	12
3.5. RATAVERKKO JA RAIDELIIKENNE	12
3.6. JOUKKOLIIKENNE	14
3.7. MUUT LIIKENNEMUODOT	15
3.8. RAHOITUS	16
6. LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISEN VISIO JA TAVOITTEET	17
7. LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMINEN.....	19
7.1. SAAVUTETTAVUUS JA KEHITTÄMISVYÖHYKKEET	19
7.2. KAUPUNKISEUDUT	21
8. TOTEUTUS JA SEURANTA.....	23
8.1. AIESOPIMUS	23
8.2. LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISEN SEURANTA	23

Esipuhe

Vuoden 2010 alussa voimaan tulleen aluekehityslainsäädännön mukaan maakunnan liitot vastaavat liikennejärjestelmäsuunnitelmien suunnitteluprosessin käynnistämisestä, yhteistyön johtamisesta ja yhteensovittamisesta.

Hämeen maakunnan ensimmäisen, koko maakunnan kattavan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen aloitettiin kesällä 2007. Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma -raportti julkistettiin 10.2.2009 Hämeenlinnan Raatihuoneella järjestetyssä tiedotustilaisuudessa. Samassa yhteydessä allekirjoitettiin aiesopimus liikennejärjestelmäsuunnitelman kehittämistoimenpiteiden edistämisestä vuosina 2009-2013.

Aiesopimus sisältää vuosina 2009-2013 toteutettavat tai käynnistettävät keskeiset liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet. Sopijapuolet varautuvat toimivaltansa ja käytettävissä olevien resurssiensa puitteissa toteuttamaan ja edistämään aiesopimuksessa mainittujen hankkeiden ja toimenpiteiden toteutumista. Aluehallinnon uudistuksen myötä aiesopimuksen edistämisvastuu säilyy suunnittelualueella toimivilla liikenneviranomaisilla.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman ja aiesopimuksen toteutumisen seuranta muodostaa puitteet maakunnan liikennejärjestelmän kokonaisvaltaiselle kehitykselle ja sen edellyttämälle yhteistyölle. Aiesopimuksen toteutumisesta, hankkeiden edistymisestä ja liikennejärjestelmän tilan kehityksestä kootaan vuosittain seurantaraportti. Sen laatimisesta vastaa Hämeen liiton johdolla työskentelevä seurantaryhmä. Seurantaraportissa tarkennetaan seuraavan vuoden keskeiset toimenpiteet ja arvioidaan toteutettujen toimenpiteiden vaikutuksia suhteessa liikennejärjestelmän kehittämiseksi asetettuihin tavoitteisiin. Seurantaryhmän kokouksia valmistelee Hämeen liiton alaisuudessa toimiva työryhmä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaraportin luvussa 6. määritelty pitkän tähtäimen visio ja kehittämisen tavoitteet toimivat edelleen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun ja maakuntakaavoituksen perustana eikä niitä ole tässä yhteydessä päivitetty.

Maankäytön ja liikenteen suunnittelun ja toteutuksen yhteistyö ovat edellytys kestävästä yhdyskuntarakenteen kehittymiselle. Liikennejärjestelmäsuunnitelma toimii Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaavan valmistelussa tietopohjana. Sitä täydentää nyt valmistunut suunnitelman päivitys.

Päivitysyön käytännön ohjauksesta vastanneeseen työryhmään kuuluivat:

- Harry Tast, Hämeen liitto pj.
- Antti Heinilä, Forssa, Forssan seutukunnan edustaja
- Markku Nikander, Jokioisten kunta
- Jouko Lehtonen, Riihimäki, Hyvinkään–Riihimäen seudun edustaja
- Raija Niemi, Riihimäen kaupunki
- Maarit Kaartokallio, Hämeenlinnan seutukunnan edustaja
- Markku Vasama, Hämeenlinnan kaupunki
- Mirja Hyvärinta, Uudenmaan ELY
- Seppo Nikkanen, Uudenmaan ELY
- Arja Aalto, Liikennevirasto

1. Liikennejärjestelmän suunnittelua ohjaavat linjaukset

1.1. Valtakunnan taso

Suomen liikennepoliittikka

Valtioneuvosto antoi eduskunnalle keväällä 2008 liikennepoliittisen selonteon, jossa linjataan liikennepoliittikan pitkän aikavälin suuntaviivat. Se sisältää vaalikauden 2007-2011 väyläinvestointiohjelman sekä pitkäjänteisen liikenteen ja infrastruktuurin kehittämis- ja investointiohjelman. Valtatien 2 Vihti-Pori kehittäminen sisältyi investointiohjelmaan käynnissä olevana hankkeena. Vaalikaudella alkavista hankkeista ei yksikään sijoitu maakunnan alueelle. Vuoden 2011 jälkeen on selonteon mukaan perusteltua varautua seuraavien suunnittelualueella sijaitsevien hankkeiden toteutukseen:

- Vt 10/12 Hämeenlinna-Lahti tieyhteyden kehittäminen, 60 M€
- Helsinki-Riihimäki –radan välityskyvyn lisääminen, 235 M€
- Hyvinkää-Hanko –radan sähköistys, 45 M€.

Maakuntakaavoituksessa voidaan ottaa huomioon ratayhteys Pääradalta Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Vaalikaudella teemahankerahoitusta kohdennetaan mm pääteiden turvallisuuden parantamiseen keskikaideohjelmalla ja kevytliikenteen olosuhteiden parantamiseen.

Alueidenkäytön tavoitteet

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet määrittelevät maankäytön suunnittelun valtakunnalliset lähtökohdat. Valtioneuvosto tarkisti niitä marraskuussa 2008 aluerakenteen ja yhteysverkostojen osalta.

Tarkistettujen tavoitteiden mukaan aluerakennetta kehitetään monikeskuksisena ja verkottuvana sekä hyviin liikenneyhteyksiin perustuvana kokonaisuutena. Eteläisessä Suomessa aluerakenne perustuu erityisesti Helsingin ja alueen muiden kaupunkikeskusten välisiin raideliikenneyhteyksiin.

Alueidenkäytöllä edistetään yhdyskuntien ja elinympäristöjen ekologista, taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä. Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat eri väestöryhmien saavutettavissa ja asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan.

Elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä edistetään osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Runsaasti henkilöautoliikennettä aiheuttavat toiminnot suunnataan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muutoin hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle.

Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä.

LVM:n hallinnonalan rakenneuudistukset

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toteutettiin vuoden 2010 alussa merkittäviä rakenneuudistuksia. Liikennehallinto organisoitui kahdeksi uudeksi virastoksi; Liikennevirastoksi ja Liikenteen turvallisuusvirastoksi. Valtion aluehallinnon organisatiouudistuksen yhteydessä tiepiirit ja lääninhallitusten liikenneosastot koottiin osaksi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia. Lisäksi lainsäädännön toimeenpano-, ohjaus- ja valvontatehtäviä hoitamaan perustettiin aluehallintovirastot.

Liikennevirasto on monialainen liikenteen asiantuntijaorganisaatio, joka vastaa Suomen liikenneväylistä ja liikennejärjestelmän kokonaisvaltaisesta kehittämisestä. Rautatie-, meri- ja tieliikennettä kehitetään nyt entistä enemmän liikennejärjestelmän kokonaisuuden näkökulmasta. Liikennevirasto ylläpitää ja kehittää liikennejärjestelmää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa ja vastaa ELY -keskusten toiminnallisesta ohjauksesta toimialallaan.

Liikennevirastossa laaditaan pitkän aikavälin suunnitelmaa ”Liikenneolosuhteet 2035”. Se on rakennettu nykyistä rahoitustasoa alhaisempaan rahoitustasoon ja siinä painotetaan enemmän päivittäistä liikennöitävyyttä kuin liikennejärjestelmän kehittämistä. Suunnitelmaluonnos viimeistellään lausuntokierroksen jälkeen helmikuun 2011 loppuun mennessä.

Kanta- ja Päijät-Hämeen liikenneasioiden vastuu siirtyi Hämeen tiepiiriltä Uudenmaan ELY:lle, jolla on merkittävä rooli Hämeen maakunnan liikennejärjestelmän kehittämisessä. Uudenmaan ELY:n strateginen tulossopimus nostaa painopisteiksi alueellisen kilpailukyvyyn ja väestön hyvinvoinnin edistämisen sekä ilmastonmuutoksen hillinnän ja kestäväan kehitykseen vaikuttamisen. Tavoitteissa korostuvat liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen niin, että ratkaisut vähentävät liikennetarvetta, parantavat turvallisuutta sekä edistävät joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käyttöä. Toisaalta elintärkeiden kansainvälisten ja valtakunnallisten yhteyksien sujuvuus on turvattava.

Joukkoliikenteen kehittäminen

Uusi joukkoliikennelaki tuli voimaan vuoden 2009 joulukuussa. Sillä määritellään pääsääntöisesti ammattimaisen linja-autoliikenteen harjoittamista. Lakiuudistuksen keskeisenä tavoitteena on turvata joukkoliikennepalvelut maan eri osissa ja lisätä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta. Laissa korostetaan liikenteen tarkastelua laajempina alueellisina kokonaisuuksina. Uudenmaan ELY -keskuksen alueella Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä sekä Hämeenlinnan ja Lahden kaupungit ovat seudullisia toimivaltaisia viranomaisia. Riihimäki ja Hyvinkää ovat toimivaltaisia viranomaisia oman kaupunkinsa alueella.

1.2. Maakuntataso

Maakuntasuunnitelma

Häme 2035 maakuntasuunnitelma hyväksyttiin maakuntavaltuustossa marraskuussa 2009. Sen mukaan Häme on vuonna 2035 uudistumiskykyinen ja kestäväällä tavalla kilpailukykyinen toimintaympäristö, mikä perustuu alueen luontaisiin vahvuuksiin, hyvään saavutettavuuteen ja tasapainoiseen alue- ja elinkeinorakenteeseen. Maakunta hyödyn-

tää täysimääräisesti sijaintinsa kansallisten ja kansainvälisten liikenne- ja kehityskäytävien varrella. Valtakunnalliset pääliikenneyhteydet linkittävät maakunnan kolme oma-leimaista kaupunkiseutua osaksi Etelä-Suomen tiivistyvää kaupunkiverkostoa ja Helsingin metropolialuetta.

Hämeestä on suorat raideyhteydet Helsinki-Vantaan ja Tampere-Pirkkalan lentokentille, Vuosaaren satamaan sekä Pietariin. Forssan seudun valmistunut kansainvälinen lentokenttä välittää erityisesti mannertenvälistä liikennettä. Hämeestä on tehokkaat yhteydet Tallinnaan ja siitä edelleen Keski-Eurooppaan.

Rautatiet ja päätiet palvelevat tehokkaina joukkoliikennekäytävinä ja muodostavat kehittämisyvyöhykkeiden rungon. Liikennejärjestelmä on toimiva ja ympäristöllisesti kestävä. Se perustuu toimivaan joukko- ja raideliikenteeseen.

Liikenteen ja kaupan suhde muuttuu tulevaisuudessa. Erityisesti maaseudulla tavarat ja palvelut kohtaavat uusilla toimintatavoilla. Julkisten palveluiden murrosvaihe pakottaa kehittämään uusia tapoja huolehtia palveluiden saavutettavuudesta.

Maakuntaohjelma

Maakuntavaltuusto hyväksyi maakuntaohjelman 2011-2014 toukokuussa 2010. Vuoden 2010 alussa voimaan tullut aluekehityslainsäädäntö vahvisti maakuntaohjelman merkitystä. Viranomaisien tulee ottaa toiminnassaan huomioon maakuntaohjelmat ja edistää niiden toteuttamista.

Hämeen maakuntaohjelman 2011-2014 mukaan liikennehankkeissa ja –palveluissa painotetaan liikennejärjestelmän kehittämistä eri liikennemuodot käsittävänä tasapainoisena kokonaisuutena. Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sisältyvän aiesopimuksen mukaisesti allekirjoittajaosapuolet sitoutuvat kehittämään maakunnan liikennejärjestelmää suunnitelmakaudella.

Tavoitteena on tukea etelä–pohjois- ja itä–länsisuuntaisiin kehityskäytäviin sekä kolmeen kaupunkiseutuun perustuvaa aluerakennetta.

- Pääradan välityskykyä on parannettava. Kiireellisimmät parantamistarpeet ovat pullokaulojen poistaminen Kerava-Riihimäki välillä ja Riihimäen aseman kohdalla.
- Helsinki-Forssa-Pori liikennekäytävää on kehitettävä. Ensivaiheessa on tavoitteena valtatie 2 nopeustason nostaminen Karkkila-Humppila tieosalla 100 km/h:iin. Toisen vaiheen tavoitteena on saada koko yhteysväli Vihti-Pori vastaamaan tulevaisuuden tarpeita. Helsinki-Forssa-Pori ratayhteyden suunnittelua tulee jatkaa.
- Valtatie 10 tavoitetilassa on Turku-Hämeenlinna välillä ohituskaistajaksoja sekä Forssan ja Hämeenlinnan kohdilla nelikaistaiset tiejaksot eritasoliittymien. Hämeenlinna-Lahti välillä on tavoitteena tieyhteyden rakentaminen jatkuvaksi ohituskaistatieksi. Tavaraliikenteen sujuvuutta parantaa Riihimäen kolmioraitteen toteuttaminen. Kantatie 54 kehittämiseksi tulee käynnistää koko yhteysvälin kattava kehittämissuunnittelu.
- Kaupunkiseutujen sisääntuloyhteyksiä ja liittymäjärjestelyjä on kehitettävä. Paasikiventien jatkeen rakentaminen Hämeenlinnassa tulee toteuttaa ohjelmakaudella. Painokankaan työpaikka-alueen ja Merven teollisuusalueen kuljetukset ja logistiikka-keskusten kehittäminen edellyttävät uusien liittymien rakentamista moottoritiele. Riihimäen portin eritasoliittymän rakentaminen kantatielle 54 tulee ajankohtaiseksi alueen edelleen laajentuessa.

Kunta- ja palvelurakenteen uudistuessa joukkoliikenteen merkitys korostuu entisestään. Kylistä ja taajamista on turvattava asiointi- ja työmatkojen henkilöliikennepalvelut. Helsingistä Hämeenlinnaan tulee lisätä taajamajunan iltavuoro. Riihimäki-Hämeenlinna ja Riihimäki-Lahti rataosat tulee liittää Helsingin lähiliikennealueeseen taajamajunalii- kenteen ylläpidon ja lisäämisen turvaamiseksi.

Maakuntakaava

Kanta-Hämeen maakuntakaava hyväksyttiin marraskuussa 2004 ja vahvistettiin 28.9.2006, jolloin se sai lainvoiman. Maakuntavaltuusto päätti marraskuussa 2009 käynnistää maakuntakaavan uudistamisen ja tarvittavien kaavamuutosten tekemisen. Huhtikuussa 2010 maakuntahallitus päätti 1. vaihemaakuntakaavan (asuminen, elinkei- not ja logistiikka) osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtäville ja lausunnonle aset- tamisesta. Maakuntakaavaa valmistellaan siten, että maakuntahallitus käsittelee kaava- luonnoksen joulukuussa 2010 ja ehdotuksen syksyllä 2011. Maakuntavaltuusto päättää maakuntakaavan hyväksymisestä kevätkokouksessa 2012.

Maakuntakaavalla tuetaan maakunnan tasapainoista väestön kasvua, aluerakenteen ke- hittämistä, elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja kansainvälisen aseman vahvistamista. Tä- hän pyritään hyödyntämällä olemassa olevia rakenteita, parantamalla elinympäristön laatua ja luonnon voimavarojen kestävää käyttöä. Ohjeluusi on 2035.

Maakuntakaavan strategiset tavoitteet voidaan kiteyttää seuraavasti:

- Elinkeinoelämän toimintaedellytysten lisääminen

Erityisinä elinkeinoelämän teemoina nyt valmisteltavassa maakuntakaavassa ovat logis- tiikka ja kaupan palvelurakenne.

- Ilmastonmuutoksen hillitseminen ja siihen sopeutuminen

Yhdyskuntien sisäistä rakennetta eheytetään siten, että henkilöauton käyttötarvetta voi- daan vähentää ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä tukea. Erityistä huomiota kiinni- tetään matka- ja kuljetusketjujen toimivuuteen siellä, missä ei riittävää joukkoliikenteen palvelutasoa kyetä turvaamaan.

- Toimiva alue- ja yhdyskuntarakenne

Maakuntakaavan valmistelussa tehdään ja vertaillaan vaihtoehtoisia alue- ja yhdyskun- tarakenteen kehittämisen malleja ja kehityspolkuja.

- Asumisen edellytysten vahvistaminen
- Liikennejärjestelmän kestävä kehittäminen

Liikennejärjestelmää suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuutena. Joukkoliikenteen toi- mintaedellytyksiä tuetaan aluesuunnittelussa. Raideliikenteen vahvistaminen on yksi avaintekijöistä koko liikennejärjestelmän toimivuuden kehittämisessä. Forssan seudulla tavoitteena on valtatie 2:n liikennekäytävän kehittäminen ja täydentäminen raideyhtey- dellä.

- Maakunnan vetovoimaisuuden lisääminen
- Energiansiirtoverkoston toteutumisedellytysten turvaaminen
- Maakuntakaavan vaikuttavuuden ja ohjauvuuden lisääminen

Etelä-Suomen maakuntien yhteistoiminta-alue

Maakunnan liittojen yhteistoiminnan järjestämiseksi maa on jaettu maakuntien yhteistoiminta-alueisiin. Aluejako ja yhteistoiminnassa hoidettavat tehtävät määritellään alueiden kehittämiseksi vuonna 2009 annetussa laissa. Hämeen, Päijät-Hämeen, Itä-Uudenmaan ja Uudenmaan liitot ovat neuvotelleet ja allekirjoittaneet 4.2.2010 sopimuksen yhteistoiminta-alueesta. Yhteistoiminta-alueeseen kuuluvat maakuntien liitot sopivat yhteiskokouksessa elokuussa 2010 kehitettävistä yhteistyön osa-alueista, joihin sisältyy mm liikennejärjestelmän kehittäminen.

Yhteistoiminta-alueen kokous 7.10.2010 päätti yhteisistä, toimintasuunnitelmiin sisällytettävistä hankkeista. Liikennejärjestelmää kehitetään seuraavilla yhteisillä hankkeilla:

- perusväylänpidon määrärahan nostaminen
- joukkoliikenteen palvelujen osto ja kehittäminen; määrärahan lisäys ja kohdentaminen valtakunnallisesti väestön ja liikennesuoritteiden suhteessa
- E 18 –tieyhteyden rahoituksen turvaaminen
- Pääradan välityskyvyn parantaminen
- Ylisen Pietarintien vt 10/12 parantaminen välillä Hämeenlinna-Lahti-Kouvola
- Helsinki-Forssa-Pori liikennekäytävän kehittäminen
- Helsingin päärautatieaseman välityskyvyn turvaaminen; Pisara -radan suunnittelu
- Helsinki-Vantaan lentoaseman saavutettavuuden parantaminen; Lentoradan suunnittelun jatkaminen
- Helsingistä itään suuntautuvan ratalinjauksen määrittely.

Etelä-Suomen maakuntien liittouma harjoittaa edelleen edunvalvonta-, suunnittelu- ja kehittämissyhteistyötä Etelä-Karjalan, Hämeen, Itä-Uudenmaan, Kymenlaakson, Päijät-Hämeen, Uudenmaan ja Varsinais-Suomen maakunnan liittojen kesken 30.10.2009 sovitun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Metropolialueen kestävä aluerakenne (METKA)

Hämeen, Päijät-Hämeen ja Uudenmaan liitot ovat jatkaneet aluerakennetyötä METKA-projektin pohjalta, kehittäneet menetelmää edelleen ja hyödyntäneet sitä maakuntakavojen valmistelussa.

1.3. Kaupunkiseudut

Seudulliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Liikennejärjestelmäsuunnitelman kehittämisohjelmaan sisältyy kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien päivitys kiireellisyysluokassa 1. Seudullisten liikenneturvallisuussuunnitelmien päivittäminen, toteuttaminen ja seuranta sisältyvät kiireellisyysluokkiin 1-2.

Hyvinkään-Riihimäen seudun liikennejärjestelmää on aikaisemmin suunniteltu yhteistyössä Keski-Uudenmaan seudun kanssa (KEHYLI). Käynnissä olevan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnittelualueeseen kuuluvat Keski-Uudenmaan

kunnat ja Hyvinkään kaupunki. KEHYLI:n aiesopimuksen toteutumista on arvioitu näiden kuntien osalta vuonna 2010, mutta Riihimäki, Hausjärvi ja Loppi jäivät tämän tarkastelun ulkopuolelle.

Maankäytön kehityskuvat

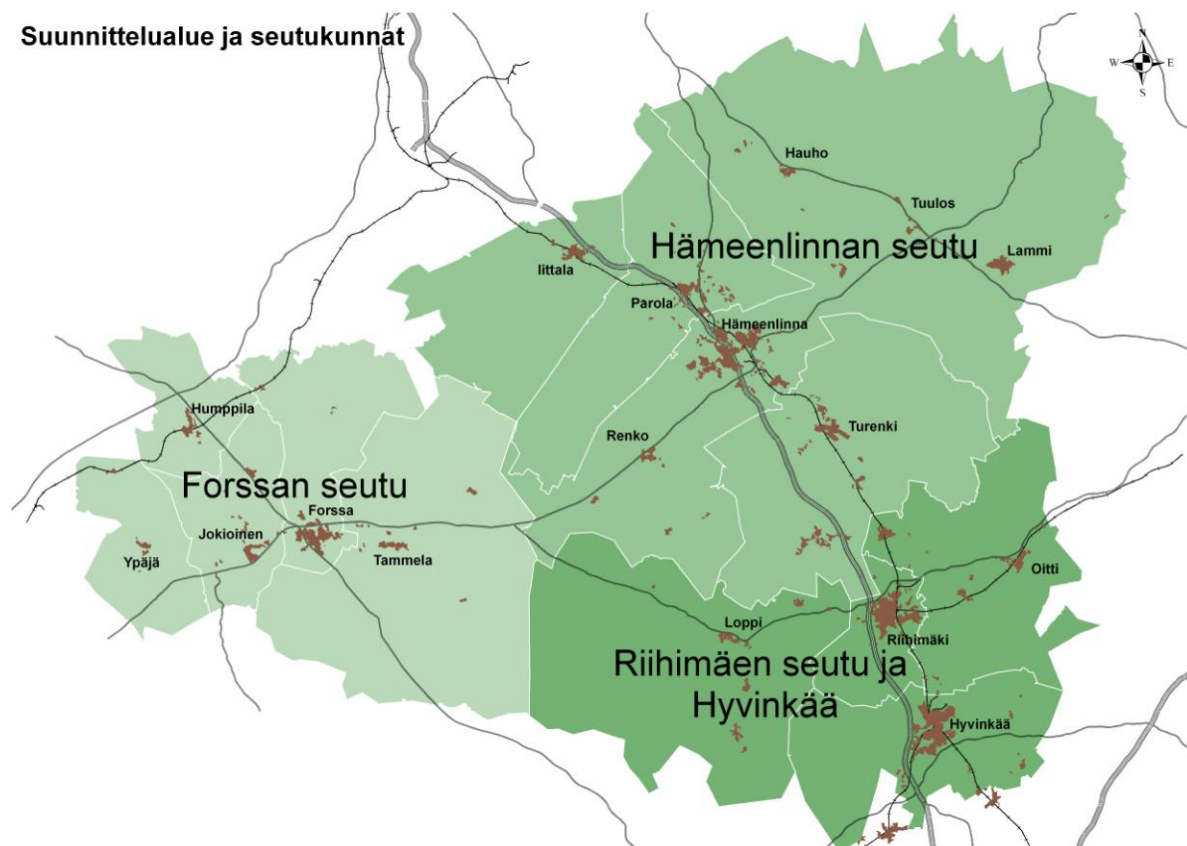
Hämeenlinnan ja Hyvinkään-Riihimäen kaupunkiseutujen maankäytön kehityskuvat valmistuivat vuonna 2009. Forssan seudun strategisen rakennemallin laadinta aloitettiin 2010 ja sen on tarkoitus valmistua vuoden 2011 aikana.

2. Toimintaympäristö

2.1. Suunnittelualue

Hämeenlinna, Hauho, Kalvola, Lammi, Renko ja Tuulos yhdistyivät vuoden 2009 alussa, jolloin syntyi noin 65 000 asukkaan uusi Hämeenlinna. Sen hallinto keskitettiin pääasiassa Hämeenlinnan keskustaan. Uudessa tilanteessa monet työmatkat suuntautuvat aiempien kuntakeskusten sijasta Hämeenlinnan keskustaan ja myös asukkaiden virastoasiointimatkat suuntautuvat entistä useammin Hämeenlinnan keskustaan.

Mommilan alue Lammin eteläosasta siirrettiin 1.1.2010 osakuntaliitoksella Hausjärveen. Alue siirtyi samalla Hämeenlinnan seutukunnasta Riihimäen seutukuntaan.



2.2. Väestö

Vuoden 2009 lopussa Kanta-Hämeen yhdentoista kunnan ja Hyvinkään yhteinen asukasluku oli 219 098. Liikennejärjestelmäsuunnitelman mukainen asukasluku on kasvanut 2,2 % vuoden 2006 lopusta. Kasvu on kohdistunut Hyvinkään-Riihimäen ja Hämeenlinnan seuduille.

Tilastokeskuksen vuonna 2009 laatiman ennusteen mukaan koko suunnittelualueen väestö kasvaa vuoteen 2035 mennessä 225 700 asukkaaseen ja Kanta-Hämeen maakunnan väestö 203 300 asukkaaseen. Hämeen liiton maakuntasuunnitelmaa 2035 varten tekemä oma väestösuunnite on samansuuruinen. Suurin muuttovoitto kohdistuu ennusteiden mukaan Hämeenlinnan ja Hyvinkään-Riihimäen seuduille, mutta myös Forssan seudulla väestökehitys kääntyy positiiviseksi. Kaikkien kuntien väkiluku kasvaa.

Taulukko x. Väestökehitys ja ennuste suunnittelualueella (Lähde: Tilastokeskus).

Virhe.

	31.12.2009	Osuus suunnittelualueen väestöstä	Asukasluvun muutos 1980-2009	Asukasluvun muutos 1997-2009	Tilastokeskuksen ennuste 2035	Asukasluvun muutos 2009-2035
Forssa	17807	8 %	-8 %	-7 %	18307	3 %
Hämeenlinna	66455	30 %	12 %	6 %	77275	16 %
Riihimäki	28587	13 %	19 %	10 %	36467	28 %
Hyvinkää	45270	21 %	21 %	9 %	53401	18 %
Forssan seutukunta	35296	16 %	-1 %	-3 %	37062	5 %
Hämeenlinnan seutukunta	92875	42 %	14 %	7 %	109409	18 %
Riihimäen seutukunta ja Hyvinkää	90927	42 %	21 %	9 %	110240	21 %
Kanta-Häme	173828	79 %	12 %	5 %	203310	17 %
Suunnittelualue yhteensä	219098	100 %	14 %	6 %	256711	17 %

2.3. Elinkeinot ja työssäkäynti

Hämeenlinnan seudun työpaikkamäärien kasvu on viime vuosina ollut valtakunnan nopeimpia. Vuonna 2008 suunnittelualueella oli yhteensä 89 100 työpaikkaa, mikä on yli 4 000 työpaikkaa enemmän kuin vuonna 2005.

2.4. Yhdyskunta- ja palvelurakenne

Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaavan valmisteluun liittynyt kaupan palvelurakenneselvitys valmistui elokuussa 2010. Kaupan sijoittumisessa edistetään kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia ja tuetaan olemassa olevan infrastruktuurin kehittämistä.

Asumisen maakunnallinen kehittämishanke käynnistettiin vuoden 2009 alussa ja se jatkuu vuoden 2010 loppuun saakka. Väestön ikääntyminen ja eläköityminen suosivat lyhyellä aikavälillä julkisten palveluiden ja kakkosasuntojen alueita. Pitkällä tähtäimellä palveluasumisen muodot lisääntyvät.

Hämeenlinnan seudulla kuntien yhdistyminen ja kuntarakenteen muutokset tuovat muutoksia maapolitiikkaan ja kaavoitukseen uusien kaupunginosien profiloituessa. Kunta- ja palvelurakennemuutos muuttaa palvelupisteverkkoa ja vaikuttaa asukkaiden liikkumistarpeisiin. Uudessa tilanteessa korostuu seudullisen joukkoliikenteen laatuikäytävien tarve. Laatuikäytävillä erikoispalvelut voidaan keskittää seuduittain yhtä kuntaa suurempaa asukasmäärää palveleviksi hyperpalvelukeskuksiksi.

Maakunnan vapaa-ajan asunnoista yli puolet on Hämeenlinnan seudulla, erityisesti uuden Hämeenlinnan pohjois- ja itäosien järvien rannoilla. Tämä lisää kaupungin veto-voimaa ja asettaa uudenlaisia haasteita palveluiden järjestämiselle.

3. Liikennejärjestelmän tila ja kehittämistarpeet

3.1. Liikkumistottumukset

Henkilöautotiheys on voimakkaassa kasvussa. Vuoden 2009 lopussa suunnittelualueella oli keskimäärin 551 henkilöautoa 1000 asukasta kohden, mikä ylittää selvästi Manner-Suomen keskiarvon 518. Kasvua vuoden 2006 henkilöautotiheydestä on suunnittelualueella 8 %. Kanta-Hämeen alueella henkilöautoja oli vuonna 2009 eniten Forssan seutukunnassa, 586 ha/1000 as. Vastaavat luvut ovat Hämeenlinnan seudulla 561 ja Hyvinkään-Riihimäen seudulla 576 ha/1000 as.

3.2. Jalankulku ja pyöräily

Uudenmaan ELY -keskuksessa on valmistunut kevyen liikenteen tarveselvitys 2010. Väylä- ja alikulkutarpeet on siinä asetettu kiireellisyysjärjestykseen yhtenäisin perustein. Hankkeet on jaettu kolmeen kiireellisyysluokkaan. Kärkihankejoukkoon A1 kuuluu kymmenen kiireellisintä hanketta. Kiireellisyysluokkien A2-A3 hankkeita on 45. ELY toteuttaa kevyen liikenteen väylähankkeita rahoitustasonsa mahdollistamassa laajuudessa ensisijaisesti kiireellisyysluokasta A1. Kunnan aloitteesta ja rahoittamana voidaan toteuttaa hankkeita myös kiireellisyysluokista A2 ja A3. Hankkeiden kiireellisyysluokat tarkistetaan vuosittain hankekorin päivityksen yhteydessä.

Ainoa ELY -keskuksen toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2011-2014 sisältyvä, suunnittelualueella sijaitseva kevyen liikenteen hanke on Kurjenmäen jkp-tie Ypäjällä. Myös kiireellisyysluokassa A1 on vain yksi suunnittelualan hanke; Mt 3051 Panssarimuseo-Männistöntien jkp-tie Hattulassa. Kiireellisyysluokkiin A2-A3 sisältyy neljä hanketta: Mt 317 Lammi-Kirnunmäentie ja Mt 2853 Iittala-Keikkala jkp-tiet Hämeenlinnassa, Mt 132 Loppi-Sajaniemi jkp-tie Lopella ja Mt 2813 Välimiehenkuja-Marttilankulmantien jkp-tie Humppilassa.

Hämeenlinnan seudulla on aloitettu Kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnittelu. Hankkeessa päivitetään liikenneturvallisuussuunnitelma ja tarkastellaan liikkumisen ohjausta myös laajemmasta näkökulmasta. Suunnitelma valmistuu syksyllä 2011.

3.3. Tie- ja katuverkko ja autoliikenne

Linja-autoliikenteen näkökulmasta HHT -vyöhykkeen merkittävimmät ongelmat ovat suunnittelualueen ulkopuolella Helsingin katuverkolla, jonka ruuhkautuneisuus pidentää matka-aikoja ja heikentää täsmällisyyttä. Hakamäentien eritasoliittymä Hämeenlinnantiellä valmistui syksyllä 2009. Kehä III uudistetaan liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseksi. Kehä III:n kehittäminen tehdään kahdessa vaiheessa. Parannushankkeen ensimmäinen vaihe ajoittuu vuosille 2009–2011 ja koskee väliä Vantaankoski–Lentoasemantie.

Joukkoliikenteen edistäminen pääkaupunkiseudun säteittäisillä pääväylillä -teemahanke sisältyy pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa alkamassa oleviin hankkeisiin. Se käsittää useita erillisiä toimenpiteitä neljällä sisääntuloväylällä. Toimenpiteet ovat alku väylien laajemmalle kehittämiselle. Suunnitelmavalmiuden puolesta osahankkeet Vt 3 Hämeenlinnantie Kannelmäki-Kaivoksela (24,3 M€) ja Mt 120 Vihdintie Haaga-Kehä III (15,3 M€) ovat käynnistettävissä välittömästi.

Valtatien 2 parantamishankkeen ensimmäinen vaihe on valmistunut ja avajaisia vietettiin 20.4.2009 Jokioisten varalaskupaikalla. Toisen vaiheen tavoitteena on parantaa Helsinki-Forssa -väliä sellaisilla toimenpiteillä, että nopeustasoa voidaan nostaa liikenneturvallisuutta vaarantamatta. Karkkila-Humppila väliä koskeva tiesuunnitelma valmistui vuoden 2009 lopulla. Sen tavoitteena on tien päällystelevyden kasvattaminen 10 metriin välillä Karkkila-Loukku ja Humppilassa. Tämän jälkeen parannetaan välin Loukku-Häiviä liikennöitävyyttä siten, että nykyinen nopeustaso, joka on pääosin 100 km/h, voidaan säilyttää. Hämeen maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelman 2011-2012 mukaan valtatie 2 nopeustason noston ja liikenneturvallisuuden parantamisen edellyttämät toimet tulee käynnistää vuonna 2011. Valtion talousarviossa 2011 on 3 M€:n määräraha valtatie 2 parantamisen käynnistämiseksi Karkkilan ja Forssan välillä.

Valtatien 10/12 kehittäminen yhteysväylillä Hämeenlinna-Lahti sisältyy liikennepoliittiseen selontekoon vuoden 2011 jälkeen toteutettavana hankkeena. Sen valmistelua on tarpeen viedä eteenpäin siten, että suunnitelmat, kaavoitus ja hallinnollinen käsittely valmistuvat oikea-aikaisesti ja investointipäätökset voidaan perustaa luotettaviin kustannus- ja muihin tietoihin. Yhteysväylille on laadittu tiesuunnitelmia, mutta hankkeen toteuttaminen ei sisälly Uudenmaan ELY:n toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2011-2014. Siitä antamassaan lausunnossa Hämeen liitto edellytti, että suunnitteluvaihe tulee viedä eteenpäin siten, että yhteyden välityskyvyn parantamiseen sisältyvien, kii-reellisimpien toimenpiteiden toteuttaminen voidaan käynnistää joko osin perustienpidon hankkeina tai teemahankkeina vielä tällä suunnitelmakaudella. Edelleen lausunnossa esitettiin tieyhteyden sisällyttämistä keskikaide- tai kohtaamisonnettomuuksien vähentämistoimien teemahankkeisiin.

3.5 Rataverkko ja raideliikenne

Rataosa Helsinki-Riihimäki on yksi Suomen vilkkaimmista. Vuonna 2009 sen eri osuuksilla tehtiin 4,2-5,9 milj. kaukoliikenteen matkaa. Lähiliikenteessä tehdään vuosittain Kerava-Riihimäki -välillä 1,2-5,1 milj. matkaa. Helsingin ja Riihimäen välillä kulkee 8 junaa tunnissa. Tavaraliikenteen määrä oli vuonna 2009 noin 2,2 milj. tonnia Hyvinkää-Riihimäki välillä. Helsinki-Riihimäki rataosalla hoidetaan huomattava määrä Helsingin sataman ja Sköldvikin öljynjalostamon kuljetuksia. Se on ainoa useampirai-

teinen rataosuus, jolla on välityskykyongelmia ja jolla ei ole käynnissä välityskykyä lisääviä rakentamishankkeita.

Vuorotarjonnan lisäämisen esteenä on Helsingin ratapihan kapasiteettipula. Helsingin keskustan alittavan ratalenkin – ns. Pisara -radan – yleissuunnitelman laatiminen on käynnissä ja se valmistuu keväällä 2011. Rata mahdollistaa kaupunkiliikenteen ohjauksen pois Helsingin ratapihalta sekä kauko- ja lähiliikenteen tarjonnan kasvattamisen.

Välityskyvyn parantaminen Helsingin ja Riihimäen välillä sisältyy liikennepoliittiseen selontekoon vuoden 2011 jälkeen käynnistettäviin hankkeisiin. Se sisältää myös Riihimäen henkilöratapihan kehittämisen. Kerava-Riihimäki lisäraiteiden YVA valmistui 2010 ja alustava yleissuunnittelu on käynnissä. Hanke mahdollistaa Pisara -radan toteuttamisen jälkeen junaliikenteen kasvattamisen ruuhka-aikoina ja neljä tunnitista lähijunaa Riihimäelle.

Suunnitteilla olevalla Helsinki-Riihimäki -rataosuuden välityskyvyn nostamishankkeella lisätään välityskykyä rakentamalla lisäraiteita tarvittaville osuuksille – Hyvinkää-Riihimäki välille yksi lisäraide – sekä toteuttamalla liikennepaikoilla välityskykyä lisääviä raidejärjestelyjä. Kustannusennuste on vuosien 2014-15 tasossa arviolta 350 M€.

Hämeenlinnaa palvelevat kaukojunat tunnin vuorovälillä. Tällä hetkellä voimassa olevan, vuoden 2010 aikataulun mukaan kolme Pendolino -junavuoroa pysähtyy Riihimäellä ja Hämeenlinnassa; aamulla klo 06:12 Helsingistä Kuopioon lähtevä sekä illalla klo 23:36 Oulusta ja klo 00:36 Pieksämäeltä Helsinkiin saapuvat junat.

Uudessa 12.12.2010 voimaan tulleessa aikataulussa on kaksi uutta taajamajunavuoroa Pääradalla. Aamujuna Tampereelta lähtee klo 08:37 ja saapuu Helsinkiin klo 10:41. Iltajuna lähtee Helsingistä klo 19:19 ja saapuu Tampereelle klo 21:22. Molemmat junat pysähtyvät Riihimäellä, Ryttylässä, Turengissa, Hämeenlinnassa, Parolassa ja Iittalassa.

Välityskyvyn parantamismahdollisuuksia selvitetään myös Riihimäen ja Tampereen välillä. Hämeen seudun lisäraiteet – tilantarvetarkastelun esiselvitys valmistui vuoden 2010 alussa. Työn tuloksena voitiin todeta, että lisäraiteet on sijoitettavissa koko tarkasteluvälille Hämeen maakunnan alueelle ja esitettiin suositukset jatkosuunnittelussa erityisesti tarkasteltaviksi kohteiksi.

Liikennevirasto on käynnistänyt vuonna 2009 henkilöliikennepaikkojen kehittämissuunnitelman, jonka tavoitteena on määrittellä koko Suomen rautateiden henkilöliikennepaikkojen palvelutasotavoitteet, selvittää henkilöliikenneasemien nykytila ja kehittämistarpeet sekä laatia kehittämissuunnitelma parannustoimenpiteiden toteuttamiseksi. Palvelutasotavoitteiden määrittelyn ja asemien nykytilakartoituksen pohjalta on syksyllä 2010 käynnistetty tarveselvitys asemakohtaisten kehittämistoimien selvittämiseksi ja ohjelmoimiseksi.

Liikennevirasto on laatinut Etelä-Suomen tavaraliikenteen pitkän tähtäimen kehittämisselvityksen. Siinä esitetään kehityssuunnitelma tavaraliikenteen tarpeiden turvaamiseksi vuoteen 2025 saakka. Merkittävimpiä asioita ovat metsäteollisuuden kuljetusten turvaaminen, suurten ratapihojen kehittäminen ja yhdistettyjen kuljetusten toimintaedellytysten parantaminen. Toimenpide-esitys sisältää mm Riihimäen ratapihan kehittämisen, sähköistyksen rakentamisen Hyvinkää-Hanko -rataosalle, akselipainon korottamisen rataosilla Riihimäki-Lahti, Toijala-Turku ja Hyvinkää-Hanko sekä raakapuuterminaalin rakentamisen Riihimäelle.

Sujuvamman liikennöinnin saavuttamiseksi Riihimäelle tulisi rakentaa kolmioraide. Se mahdollistaisi tavaraliikenteen ohjaamisen ratapihan ohitse pohjois-itä -suunnassa. Muilta osin rataverkon liikennöitävyys suunnittelualueella on Liikennevirastossa suunniteltu turvattavaksi pääasiassa kunnossapidon toimin. Rakennerahastohankkeiksi esitetään tasoristeysten poistoa ja tasoristeysolosuhteiden parantamisia kaikkien maakuntaliittojen alueilla.

Liikennevirastossa on laadittu valtakunnallinen rautatieliikenteen melu- ja värinähaittojen torjuntaselvitys, jossa on määritelty ne kohteet, joihin torjuntatoimenpiteitä tulee lähitulevaisuudessa suunnata. Meluntorjunnan osalta toimenpiteitä vaaditaan suunnittelualueella Viertolan kohdalla Hyvinkäällä. Värinätorjuntakohteita ei tässä selvityksessä suunnittelualueelta löytynyt.

Etelä-Suomen rataverkon visioissa on esille nostettu useita uusia ratasuuntia, mm. oikorata Lahdesta Hämeenlinnaan, ratayhteys Helsingistä Forssan ja Humppilan tulevan lentokentän kautta Poriin sekä Riihimäeltä Keski-Suomeen Jämsään. Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaavan luonnoksessa on esitetty yhteystarve Itäradan jatkeelle Riihimäeltä Forssaan. Helsingin seudun liikenteen (HSL) liikennejärjestelmäsuunnitelman 2011 yhteydessä tarkastellaan Klaukkalan radan jatkamista ja ratayhteyttä Kakkostien kuljetuskäytävän suunnassa Lohjalle asti varautumisvaiheen (2050 -) ratoina.

3.6 Joukkoliikenne

Suurimpia joukkoliikenteen kehittämiskeinoin vaikuttavia muutostekijöitä ovat mm. kuntarakenteen ja aluehallinnon muutokset. Vuoden 2009 lopussa voimaan tullut uusi joukkoliikennelaki toi muutoksia joukkoliikenteen järjestämistapaan ja rahoitukseen.

Kanta-Hämeen seudullisen joukkoliikennetarjonnan palvelutasoa on jouduttu turvaamaan ostovuoroilla, mutta käytettävissä olevat määrärahat eivät riitä kaiken lakkautuvan liikenteen ostamiseen. Hämeenlinnan seudun kuntien yhtymisen ja myös seudullisen viranomaisvastuun myötä ELY -keskuksen ostoliikennettä on siirrynyt sopimusten päättyessä Hämeenlinnan seudun vastuulle ja valtionavustusten piiriin. Valtionavustusta voi saada enintään 50 prosenttia kustannuksista.

Ohuiden liikennevirtojen alueilla lähtökohtana ovat kuntien määrittelemät realistiset palvelutasotavoitteet. Hämeenlinnan seudun joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittely aloitettiin keväällä 2008 valtakunnallisessa Keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen uudistus -hankkeessa (KETJU).

Palvelutasomäärittelyä ei viety loppuun asti, vaan jäätin odottamaan päätöksiä joukkoliikennelaista ja sen tuomista palvelutasoon liittyvistä velvoitteista. Palvelutasosuunnitelman luonnos valmistui keväällä 2010 ja lausunnot saatiin syksyllä 2010. Muokattu suunnitelma viedään päätöksentekoon alkuvuonna 2011

Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialuetta koskeva liityntäpysäköinnin kehittämisohjelma valmistui 2009 Uudenmaan, Hämeen ja Päijät-Hämeen liittojen yhteistyönä. Tarkastelussa oli mukana lähiliikennealueen henkilöliikenteen asemat ja työssäkäynnin kannalta merkittävimmät linja-autoreitit. Liityntäpysäköinnin kehittämistä tarkasteltiin henkilöautojen ja polkupyörien osalta. Työssä laadittiin nykyisille liityntäpysäköintialueille kehittämisehdotukset ja uusille kohteille tilavaraustasoiset kehittämissuunnitelmat. Kanta-Hämeen alueelta ohjelmassa olivat mukana Forssan ja Hämeenlinnan linja-autoasemat sekä Ryttylän, Turengin ja Hämeenlinnan rautatieasemat Pääradan varrella sekä Hikiän ja Oitin rautatieasemat Riihimäki-Lahti -radan varrella. Suunnittelualueelta valittiin 15

kohdetta, joille laadittiin ideasuunnitelma ja kustannusarvio. Hämeen maakunnan koh- teista ideasuunnitelma tehtiin Hämeenlinnan rautatieasemalle. Hämeen liiton toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2010-2012 sisältyy liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelman jat- kaminen siten, että se kokonaan kattaa maakunnan alueen.

ELY myöntää ja valvoo joukkoliikenne-, tavaraliikenne- ja taksilupia. Se vastaa maan- tieliikenteen lippusopimuksista, liikenteen ostamisesta ja valtion avustusten myöntämi- sestä. Julkisen liikenteen järjestämisessä on kaksi painopistealuetta. Maaseudulla turva- taan joukkoliikenteen peruspalvelutaso ja kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen markki- naosuus pyritään säilyttämään.

Uudenmaan ELY käyttää joukkoliikenteen palveluiden ostoon ja kehittämiseen vuosit- tain 6-8 M€. ELY ostaa linjaliikennettä täydentävää usean kunnan alueella ajettavaa lin- ja-auto- ja taksiliikennettä. Kunnille voidaan myöntää valtionavustuksia kaupunkimai- sen paikallisliikenteen ylläpitämiseen, matkalippujen hinnanalennuksiin, palvelulinja- ja kutsujoukkoliikenteen käynnistämiseen, matkojenyhdistyskokeiluun ja joukkoliikenteen suunnitteluun. Lisäksi toimivaltaisille viranomaisille voidaan myöntää valtionavustusta kunnan sisäiseen liikenteeseen tietyin edellytyksin.

Kunnat ovat joutuneet lisäämään omaa rahoitustaan säilyttääkseen kuntalaisille tarpeel- lisen julkisen liikenteen. Joukkoliikenteen palvelut ovat riippuvaisia julkisesta rahoituk- sesta kaupunkikeskusten ulkopuolella ja myös kaupunkikeskuksissa hiljaisimpiin lii- kennöntiaikoihin. Kunta- ja palvelurakenteen kehittyessä joukkoliikenteen merkitys korostuu entisestään. Kylistä ja taajamista on tärkeää turvata riittävät asiointi- ja työ- matkojen liikennepalvelut. Hämeen liitto on maakuntaohjelman toteuttamissuunnitel- massa esittänyt, että joukkoliikenteen oston ja kehittämisen rahoituksesta valtion osuu- den tulisi vuosina 2011-2015 olla 2,5 M€ vuodessa.

3.7 Muut liikennemuodot

Lentoliikenne

Rakenteilla oleva Kehärata tulee yhdistämään Helsinki-Vantaan lentoaseman Päära- taan. Hanke on suunniteltu valmistuvaksi vuonna -2014. Kokonaiskustannusarvio on 605 M€, josta valtion rahoitusosuus on 389 M€. Jotta hanke voidaan toteuttaa sovituissa aikataulussa, tulisi vuosittaisia määrärahoja muuttaa etupainoisemmaksi.

Ennen Kehäradan käyttöönottoa parannetaan liityntäyhteyksiä pääradalta Tikkurilan rautatieaseman kautta lentoasemalle. Valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon 2008 mukaan yhteyden Pääradalta Helsinki-Vantaan lentoasemalle tilantarve voidaan ottaa huomioon maankäytön suunnittelussa.

Humppilaan suunnitteilla olevan lentokentän liiketoimintasuunnitelma valmistui helmi- kuussa 2009. Eco Airport -lentokentän toiminta-ajatuksena on hyödyntää maantieteellis- tä sijaintia Euroopan ja Kaukoidän välisellä lyhyimmällä lentoreitillä ja täydentää Hel- sinki-Vantaan lentoaseman palveluita. Humppilan lentokentän toiminta-ajatus rakentuu rahtiliikenteen, ilmailukoulutuksen ja liikelentoyhtiöille tarjottavien palvelujen varaan. Ekologisuus ja kestävä kehityksen periaatteet tulevat olemaan Humppilan lentokentän vahvuus ja kilpailuetu.

Maakuntakaavassa varattuihin lentoliikenteen alueisiin Hämeenlinnan ja Forssan kaupunkiseuduilla kohdistuu muun maankäytön paineita ja 1. vaihemaakuntakaavassa ollaan näistä lentokenttävarauksista luopumassa.

Vesiliikenne

Hämeenlinnan kaupunki on uusinut satamalaiturin, joka valmistui vuonna 2009. Puiston kohdalle siltojen väliin on suunniteltu toteutettavaksi veneilylaituri ja satamaterminaalin uudistaminen myöhemmin.

3.8 Rahoitus

Väylänpito rahoitetaan pääosin valtion talousarviosta. EU avustaa väylänpidon suunnittelu- ja rakentamishankkeita EAKR ja TEN -tukina. Perusväylänpidon määrärahojen tarkemmasta käytöstä päättävät Liikennevirasto sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (ELY). Pienissä investoinneissa osarahoittajina voivat olla mm. kunnat ja EU:n aluekehitysrahasto. Kunnat vastaavat ja päättävät kadunpidosta. Yksityisteitä avustavat sekä kunnat että valtio.

Kanta-Hämeen joukkoliikenteen valtionviranomaisen muuttui 1.1.2010 uudistuksessa Etelä-Suomen lääninhallituksesta Uudenmaan ELY -keskukseksi. Joukkoliikenteen valtionavustus Kanta-Hämeen kuntiin kulkee ELY:n kautta. Vuoden 2010 joukkoliikenteen määrärahat olivat Uudenmaan ELY:n toiminta-alueen tarpeeseen nähden liian pienet. Esimerkiksi Hämeenlinnan seudun joukkoliikenteen valtionavustukset laskivat viidenneksen edellisvuodesta ja kuntien osuus joukkoliikennerahoituksesta kasvoi merkittävästi.

Suunnittelualueella ei ole yhtään isoa väylähanketta käynnissä eikä suunniteltu käynnistettäväksiäkään vuosina 2011-12. Liikennepoliittisessa selonteossa on vuoden 2011 jälkeen käynnistettäväksi ajoitettu valtatie 10/12 Hämeenlinna-Lahti ja Helsinki-Riihimäki-radon välityskyvyn lisääminen.

Uudenmaan ELY:n tienpidon strategian mukaisesti turvataan ensisijaisesti tiestön päivittäinen liikennöitävyys sekä varmistetaan liikenteen ajo-olosuhteet, toimivuus ja turvallisuus. Perustienpidon rahoituksesta valtaosa käytetään tieverkon hoitoon ja ylläpitoon. Tarve palvelutasoa parantaviin investointeihin on kuitenkin jatkuvasti lisääntynyt, mutta nykyrahoituksella näihin tarpeisiin voidaan vastata vain minimaalisesti. Uudenmaan ELY-keskuksen alueella voidaan vuosittain aloittaa ainoastaan yhden tai kahden investointikohteen toteutus. Hankkeet ovat pääasiassa kevyen liikenteen väyliä ja yksittäisiä pääteiden liittymien parantamisia.

Uudenmaan ELY:n perustienpidon rahoituksesta on tieverkon hoito ja ylläpito vienyt jatkuvasti yhä suuremman osan, nyt jo yli 90 %. Tieverkon hoitoon on TTS -kaudelle täytynyt tehdä selvä tasokorotus, jolla katetaan kuitenkin vain viime vuosien kustannustason nousu. Tieverkon peruskorjaukset ja erityisesti siltojen parantamiset edellyttävät jatkossakin ylläpidon rahoituksen pitämistä korkealla tasolla.

Uudenmaan ELY -keskuksen liikenne- ja infrastruktuurivastuualueen vuosien 2011-2014 toiminta- ja taloussuunnitelma näyttää heikentävän Kanta-Hämeen maakunnan tieasioiden hoitoa entisestään. Maakuntahallitus on suunnitelmasta antamassaan lausunnossa edellyttänyt, että Kanta-Hämeeseen suunnataan tulevaisuudessa liikenteen hoidon ja ylläpidon rahoitusta vähintään sen väestöosuutta vastaava määrä.

6. Liikennejärjestelmän kehittämisen visio ja tavoitteet

Visio 2030

- Kanta-Hämeen liikennejärjestelmä on kestäväällä tavalla kilpailukykyinen. Liikenteen aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen määrää on vähennetty kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti.
- Tarvittavat matkat ja elinkeinoelämän kuljetukset sujuvat turvallisesti joka päivä tukien ihmisten hyvää arkea, elinkeinoelämän kilpailukykyä ja alueiden elinvoimaa.

Yleistavoite	Yleistavoitteen toteutuminen
<p>1. Alueiden kehittyminen</p> <p>Vahvistetaan Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -käytävää maan merkittävimpänä kehitysvyöhykkeenä ja liitetään koko Kanta-Häme luontevaksi osaksi kasvavaa Helsingin metropolialuetta.</p>	<p><u>Radat: HHT</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pääradalla lisäkapasiteetin suunnittelu etenee – Pisara -rata ja Pasila-Riihimäki, ei toteuttamispäätöksiä. <p><u>Tiet: Vt 2 ja poikittainen kehittämisvyöhyke</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Valtatien 2 parantamisen 2. vaiheelle 3 M€:n käynnistysraha valtion talousarviossa 2011. • Valtatiellä 2 tiesuunnitelmia valmistunut, toteuttamista ei ajoitettu. <p><u>Elinkeinoelämä: Kaikki kehittämisvyöhykkeet</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Elinkeinojen kilpailukykyä parantavia isoja liikenneinvestointeja ei ole käynnistetty. • Kilpailukykyisiä sijoittumispaikkoja logistiikkatoiminnoille kehitetään pääväylien läheisyydessä – mm Humppilan HEA Logistic Center. •
<p>2. Yhdyskuntarakenne</p> <p>Maankäyttö ja liikennetarkaisut tukevat toisiaan kestäväällä tavalla. Uutta rakennetaan vanhaa täydentäen ja eheyttäen.</p>	<p><u>Kaupungit ja taajamat</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Hämeenlinnassa ja Riihimäellä yhdyskuntarakennetta tiivistetään kävelyetäisyyksille rautatieasemilta ja keskustoista. • Forssassa Sahanrannan ja Makasiinirannan alueet on kaavoitettu ja rakentaminen käynnissä.
<p>3. Liikenteellinen saavutettavuus</p> <p>Liikennejärjestelmä tarjoaa kohtuullisen palvelutason kaikille. Lyhyitä matkoja tehdään yhä enemmän kävellen ja pyöräillen. Kaupunkiseuduilla ja niiden välillä arjen matkat sujuvat helposti joukkoliikenteellä.</p> <p>Eri liikennemuodot tarjoavat yhdessä mahdollisuuden sujuviin matkaketjuihin.</p>	<p><u>Suunnittelualue</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vanhusten ja vammaisten liikkumista on parannettu palvelulinjojen avulla <p><u>Kehittämisvyöhykkeet</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • HHT- vyöhykkeellä taajamajuna- ja Pendolino -vuoroja on lisätty. <p><u>Kaupungit, taajamat</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Hämeenlinnan, Riihimäen ja Hyvinkään sekä Forssan kaupunkialueilla paikallisliikenteen palvelutaso ei ole parantunut. • Riihimäellä on kehitetty palvelulinja-auton toimintaa. • Hyvinkään-Riihimäen seudulle on valmistunut palvelulogistiikkaselvitys vuonna 2010. <p><u>Maaseutu</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Tiestön kunto ja liikennöitävyys alemmalla tieverkolla on säilynyt aikaisemmalla tasolla.

<p>4. Liikenneturvallisuus</p> <p>Liikennejärjestelmä on kaikilla kulkutavoilla niin turvallinen, että ihmiset eivät kuole tai loukkaannu vakavasti liikenneonnettomuuksissa.</p> <p>Liikenne myös koetaan niin turvalisena, että ihmiset uskaltavat tehdä arjen matkansa pelkäämättä.</p>	<p><u>Koko maakunta</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Tieliikenteessä loukkaantuneiden ja kuolleiden määrissä ei ole tapahtunut oleellisia muutoksia. • Kevyen liikenteen väylästäön pituus on kasvanut. <p><u>Kaupungit, taajamat</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Hämeenlinnan seudulla on käynnistynyt kestävän ja turvallisen liikumisen suunnittelu.
<p>5. Ihminen</p> <p>Ihmisten terveyteen ja elinympäristön viihtyisyyteen liittyviä liikenteen häiritsevyyksiä vähennetään.</p> <p>Esteettömyys on oleellinen osa liikennejärjestelmän sosiaalista tasa-arvoisuutta.</p>	<p><u>Kaupungit, taajamat</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kävelypainotteisia alueita ei ole laajennettu. • Esteettömyyselityksen toimenpiteitä toteutetaan Forssassa. • Melu- ja värinähdait eivät ole vähentyneet taajama-alueilla.
<p>6. Ympäristö</p> <p>Liikennesektorin kantaa oman vastuunsa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä.</p> <p>Laadukas luonnonympäristö ja rakennetun ympäristön arvoalueet sekä luonnonvarat siirtyvät myös tuleville sukupolville.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt eivät ole vähentyneet. • Ajoneuvokanta on kasvanut ja autoliikenne lisääntynyt. • Hattelmalanharjun pohjaveden suojaus käynnissä Hämeenlinnassa..
<p>7. Talous</p> <p>Liikennejärjestelmä on yhteiskuntataloudellisesti tehokas.</p> <p>Sidosryhmien voimavarat ja keinot yhdistämällä tehostetaan liikennejärjestelmän ylläpitoa ja pitkäjänteistä kehittämistä.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Liikennejärjestelmän kehittämisen edellyttämää rahoitustasoa ei ole saavutettu. • Liikennejärjestelmäsuunnitelman seurantaprosessi toimii.

7. Liikennejärjestelmän kehittäminen

7.1 Saavutettavuus ja kehittämisvyöhykkeet

Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa määriteltyjen, toimivaa aluerakennetta koskevien erityistavoitteiden mukaan maakunnan suunnittelussa on selvitettävä ne alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ja muuhun alueidenkäyttöön liittyvät toimenpiteet, joilla edistetään ylimaakunnallisten kehittämisvyöhykkeiden muodostamista ja niiden kehittämisedellytyksiä. Maakunnan suunnittelussa on esitettävä valtakunnallisesti tärkeät vyöhykkeet sekä kaupunki- ja taajamaverkostot ja niiden kehittämisperiaatteet.

Helsinki - Hämeenlinna - Tampere -vyöhyke (HHT)

Tällä hetkellä pääradan kapasiteettipula ja sen rajoittama junatarjonta ovat maakunnan liikennejärjestelmän kehittämisen suurimmat ongelmat. Helsinki-Tampere -radan kapasiteetin lisääminen onkin maakunnan kehittämisen kannalta tärkein liikennehanke. Helsinki-Riihimäki radan välityskyvyn lisääminen sisältyy liikennepoliittiseen selontekoon vuoden 2011 jälkeen käynnistettävänä hankkeena. Pasila-Riihimäki rataosalla on tehty ympäristövaikutusten arviointi. Alustava yleissuunnitelma valmistui syyskuussa 2010 ja yleissuunnitelman laatiminen on käynnissä. Se sisältää myös Riihimäen henkilöratapihan kehittämisen. Helsingin ratapiha rajoittaa valtakunnallista henkilöliikenteen kehittämistä ja tarjonnan kasvattamista suurimman kysynnän alueella. Vasta Pisara -radan toteuttamisen jälkeen voidaan lähijuna- ja ruuhkaliikenteen tarjontaa lisätä Pääradalla Pasilan ja Riihimäen välillä.

Pääradan varren asemapaikkakunnilla on käynnissä merkittäviä rakennus- ja kaavoitus-hankkeita, joilla voidaan tiivistää ja vahvistaa yhdyskuntarakennetta asemien läheisyydessä sekä luoda kysyntää tulevaisuuden junaliikenteelle. Hämeenlinnassa kehitetään mm Verkatehtaan ja Keinusaaren aluetta. Riihimäellä on valmistunut uusi liikekeskus-matkakeskuksen yhteyteen, Peltosaaren aluetta saneerataan ja Piikinmäen rakentaminen on käynnistetty. Harvialan ja Monnin asemakaavoituksessa varaudutaan tulevaisuuden taajamajuna-asemiin.

Pääradan vaikutusalueen kahdeksan maakunnallista liittoa laativat yhteistyönä esitteen ”Suomen päärata – Pohjoinen linkki Euroopan liikennejärjestelmässä. Se julkistettiin kesällä 2009. Työn tavoitteena oli nostaa Päärata TEN-T –prioriteettikohteeksi. Neljä raidetta ja henkilöliikenteen nopeus 250 km/h asetettiin siinä tavoitteiksi rataosalla Helsinki-Tampere.

Valtatien 3 varrelle sijoittunut ja suunniteltu maankäytön kasvu aiheuttaa merkittäviä, paikallisia kehittämistarpeita, jotka liittyvät liittymien toimivuuteen ja maankäytön saavutettavuuteen. Hämeenlinnan keskustaan suunniteltuun moottoritien kattamishankkeeseen liittyy mittavia liittymä- ja pysäköintijärjestelyitä. Teollisuus- ja logistiikka-alueet Hämeenlinnan pohjoispuolella Parolassa ja eteläpuolella Painokankaalla ovat rakentuneet Kolmostien varaan, mutta niiden liittämistä suoraan moottoritielle on vielä selvitettävä.

Yhteyksiä Helsinki-Vantaan lentoasemalle kehitetään vaiheittain. Ennen Kehäradan valmistumista parannetaan Tikkurilan aseman toimivuutta yhdistetyn juna-linja-auto -reitit vaihtopaikkana lentoasemalle. Tikkurilan uusi matkakeskus on kaavoitusvaiheessa ja valmistuu vuoteen 2014 mennessä. Nyt rakenteilla oleva Kehärata tuo lentoaseman

raideliikenteen piiriin yhdistäessään Vantaankosken radan lentoaseman kautta Pääraataan. Pitkällä tähtäimellä suunnitellaan Pääradan suuntaamista tunnelissa Pasilasta lentoaseman kautta Keravalle. Liikennepoliittinen selonteko edellyttää tarpeellisten aluevaarausten tekemistä sitä varten maakuntakaavaan.

Helsinki - Forssa - Pori -vyöhyke

Hämeen, Satakunnan ja Uudenmaan maakunnallisten liittojen toimesta on laadittu Helsinki-Forssa-Pori radan esiselvitys, joka valmistui helmikuussa 2010. Siinä laadittiin hankkeelle kehittämisstrategia, jonka mukaan radan toteuttamiseen varaudutaan pitkällä aikavälillä. Rata noudattaa pääpiirteittäin valtatie 2 linjaa. Helsingin seudulla on suunniteltu rataa Vihdistä Lohjalle. Toinen vaihtoehto olisi liittyä rakenteilla olevaan Kehärataan ja kolmas suora yhteys Forssasta Riihimäelle. Selvityksen perusteella varaudutaan Helsinki-Forssa-Pori rataan siten, että suunnitelmavalmius olisi vuonna 2022 ja valmistumisajankohta 2025-2035. Menossa olevien maakuntakaavojen uudistusten yhteydessä yhteysväli merkitään selvityskohteeksi. Kunnissa käynnistetään maankäytöselvitykset ja ratavarauksen sijoitus suunnittelu. Liittojen perustama Helsinki-Forssa-Pori kuljetuskäytävän neuvottelukunta edistää ja ohjaa Helsinki-Pori -ratahankkeen ja valtatie 2 kehittämistä.

Hämeen ammattikorkeakoulun Forssan yksikön hallinnoimassa ”VELOG – Vetovoimaa logistiikasta” – hankkeessa laadittu rautatieselvitys valmistui keväällä 2010. Siinä tutkittiin kolmea ratalinjausta Helsingistä Poriin. Se liittyy Kanta-Hämeen 1. vaihemaa-kuntakaavan laatimiseen ja Humppila EcoAirport ja Logistic Centre -logistiikkakokonaisuuteen.

Poikittainen kehittämisvyöhyke

Lahden ja Hämeenlinnan välisiä ratavaihtoehtoja on selvitetty Hämeen ja Päijät-Hämeen liittojen, Kouvolan, Lahden ja Hämeenlinnan kaupunkien ja ”Nopeat itäradat” -hankkeen yhteistyönä. Esiselvitys valmistui helmikuussa 2010. Sen perusteella Riihimäen tavaraliikennekolmio -vaihtoehto olisi kannattava. Matkustajaliikennettä palveleva kolmio tai oikorata olisi tarkemmin tutkittava yleissuunnitelmatasolla ja tehtävä sen jälkeen ratavaraukset maakuntakaavoihin.

Forssan seudulla on käynnissä valtatie 10 ja valtatie 2 kehittämisselvitys Jokioisten, Forssan ja Tammelan alueilla. Siinä tutkitaan maankäytön kehittämisestä aiheutuvien merkittävien liittymien tavoitetilanne, mahdollisuudet liittymien ja tieverkon vaihteittain toteuttamiseksi sekä selvittää sujuvat liikenneyhteydet teiden varsilla kehitettävillä alueille. Selvitys tulisi kytkeä kiinteästi teiden varren maankäytön kehittämiseen, jotta laajeneva maankäyttö voitaisiin ottaa huomioon valtateiden 10 ja 2 kehittämisessä pitkällä tähtäimellä.

Kantatie 54 kehittämistä koskeva vanha tarveselvitys tulisi päivittää ensitilassa. Tiestä laaditaan parhaillaan kiireellisimmän korjausta vaativien kohtien suunnitelmia. Toimenpiteet liittyvät mm ohituskaistojen rakentamiseen, liittymäjärjestelyihin ja kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen. Niitä ei ole sisällytetty ELY:n toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2011-2014. Hämeen liiton lausunnossa esitetään hankkeen vaihteittain toteuttamista ja sisällyttämistä toiminta- ja taloussuunnitelmaan.

7.2 Kaupunkiseudut

Hämeenlinnan kaupunkiseutu

Kuntaliitoksen myötä Hämeenlinnan kaupungin rooli on vahvistunut seudun joukkoliikenteen kehittämisessä seudun kuntien yhdistymisen myötä. Joukkoliikenteen laatukäytävä Turenki – Hämeenlinna – Parola ei ole edennyt, mutta suunnittelutyö on tarkoitus käynnistää uudelleen vuonna 2011. Samalla selvitetään linjastorakennetta laajemmin. Laatukäytävän pääväyliä, maantietä 290 Turenki-Hämeenlinna ja kantatietä 57 Ojoisilta Rahkoilan liittymään asti tulee kehittää taajamaväylinä.

Hämeenlinnan kaupungin palvelu- ja hankintastrategian mukaan kaupungin pysäköinti-toiminnot siirretään Hämeenlinnan Pysäköinti Oy:n alaisuuteen 2011. Kaupungin omistama pysäköintiyhtiö vastaa pysäköintilaitos- ja aluetoiminnoista. Pysäköinninvalvontaan, ajoneuvojen siirtoon sekä liikennesuunnitteluun ja -merkkeihin liittyvät viranomaistehtävät jäävät kaupungille.

Hämeenlinnan keskustassa Turuntien ja Paasikiventien siltojen välisen moottoritie-osuuden katteen rakentamisesta tehdään päätös alkuvuodesta 2011. Rakentamisaikaiset liikennejärjestelyt ovat suunnitteilla. Moottoritien lähialueen katu-, liittymä- ja pysäköintijärjestelyt muuttuvat merkittävästi katteen valmistuttua.

Hyvinkään–Riihimäen kaupunkiseutu

Keski-Uudenmaan ja Hyvinkään–Riihimäen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määritellyt kärkihankkeet pätevät edelleen. Raideliikennettä ja junatarjontaa kehittäen parannetaan maankäytön kasvumahdollisuuksia ja vahvistetaan alueen kytkentää pääkaupunkiseutuun ja muuhun Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhykkeeseen. Joukkoliikenteen palvelukykyä parannetaan yhtenäistämällä ja tasa-arvoistamalla joukkoliikennepalveluja alueella ja pääkaupunkiseudun suuntaan. Kävelyn ja pyöräilyn pääverkko täydennetään turvalliseksi maankäytön kasvun edellyttämässä laajuudessa. Taajamien liikenneverkon jäsenöintiä ja seutuverkon laatutasoa parannetaan liikenneympäristön turvallisuuden, laajenevan maankäytön ja elinkeinoelämän tarpeiden mukaisesti.

Riihimäellä on keskustan tuntumassa merkittäviä rakentumisalueita, jotka vahvistavat kevyen liikenteen asemaa ja junan käyttöä työmatkoilla pääkaupunkiseudulle. Peltosaaren alueen arkkitehtikilpailu ratkeaa alkuvuodesta 2011. Suunnitelmat laajentaa maankäyttöä valtatie 3:n länsipuolelle lisäävät matkanpituuksia rautatieasemalle ja liityntä-pysäköintitarvetta moottoritien pikavuoropysäkin yhteyteen .

Riihimäen läntinen sisääntulotie tulisi toteuttaa taajamaväylänä siten, että se palvelee läntisten asuinalueiden kehittämistä. Teollisuus- ja työpaikka-alueiden liikennettä ei tulisi ohjata sisääntulotien kautta.

Riihimäen hyvä sijainti rata- ja päätieyhteyksien solmukohteessa tekee siitä edullisen kohteen hyvää logistista sijaintia edellyttävien yritysalueiden sijoittumiseen pääradan tai Riihimäki-Lahti -radan yhteyteen. Etelä-Suomen logistiikkakeskukselle ja yhdistettyjen kuljetusten terminaalille ei löytynyt toteuttamiskelpoista sijoituspaikkaa Riihimäeltä ratapihan lähialueelta. Riihimäen portin eritasoliittymän rakentaminen kantatielle 54 tulee ajankohtaiseksi alueen edelleen laajentuessa.

Forssan kaupunkiseutu

Seudun kannalta merkittävin tarve on valtatie 2 parantamisen jatkaminen. Uudenmaan puolella tietä parannetaan välillä Karkkila-Vihti, jonka rakentaminen keskikaistatieksi sisältyy ELY:n toiminta- ja taloussuunnitelmaan. Tiesuunnitelma on valmis Karkkilasta Forssaan ja sen toteuttaminen käynnistyy vuonna 2011. Liikenneturvallisuuksyistä valtatie nopeustasoa voidaan nostaa 100 km/h:iin vasta Välin Karkkila-Loukku ja Humppilan parannustoimien jälkeen.

Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat ja reitistö täydentyy Forssan keskustassa Kartanonkadun parantamishankkeeseen liittyvän kevyen liikenteen väylän toteuttamisen myötä. Myös muissa seudun taajamissa kevyen liikenteen viihtyisyys ja turvallisuus paranevat, kun Jokioisten Kyyhkysmäen alueelle ja Tammela k - Saaren kansanpuisto - välille suunnitellut väylät toteutetaan. .

Forssa on kaupunkirakenteeltaan tiivis ja mm. merkittävimmät kaupalliset palvelut on pystytty pitämään kaupungin keskustassa. Katuverkon parannustarpeet liittyvät liikenneturvallisuuteen sekä joidenkin pääkatujen ilmeeseen ja väljään mitoittamiseen, joka ei tue taajamissa tavoiteltavaa matalaa nopeustasoa. Forssan ja Tammelan keskustoissa läpiajoliikenne, josta merkittävä osuus on raskasta liikennettä, aiheuttaa ongelmia.

Joukkoliikenteen palveluiden järjestäminen haja-asutusalueella on liikennejärjestelmän merkittävimpiä haasteita. Seudun joukkoliikennepalvelujen hoitamiseksi tarvitaan uusia palvelumuotoja, kuntien ja valtion tukea sekä seudullisen yhteistyön tiivistämistä. Joukkoliikenteen käyttöä pitkillä työmatkoilla voidaan tukea mm. lippujärjestelmiä ja liittytävyyksimahdollisuuksia kehittämällä. Seudun yhdyskuntarakenteen kehitys on ollut huolestuttavan hajaantuvaa ja maankäytön lisäys tulisikin seudulla keskittää tukemaan Tammela-Forssa-Jokioinen -vyöhykkeen kehittämisedellytyksiä, ja sitä kautta turvamaan joukkoliikenteen toimintaedellytykset vyöhykkeessä.

Humppilaan suunnitteilla olevaan HEA Logistic Center -hankkeeseen kuuluu kansainväliset mitat täyttävä henkilö- ja tavaraliikenteeseen suunniteltu lentokenttä ja yritysalue. Lentokenttä-alueelle tulee yli 100 000m² tavarankäsittelyterminaali ja varasto palvelemaan Pohjois- ja Itä-Euroopan sekä Venäjän logistiikkatarpeita. Hankkeeseen kuuluu lisäksi monipuolinen yritysalue. Logistiikkakeskukseen suunnitellaan uudenlaisia toimintamalleja, jotka edistävät junakuljetuksia ja eri kuljetusmuotojen siirtomahdollisuuksia. Turku-Tampere -ratayhteyden lisäksi tarvitaan Lohjalta Poriin kulkevaa ratayhteyttä, mikäli halutaan saada maksimaalinen hyöty kuljetuspalvelujen ketjuissa.

8. Toteutus ja seuranta

8.1 Aiesopimus

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan liittyy aiesopimus, jolla sopijaosapuolet ovat sopineet suunnitelman mukaisen liikennepolitiikan edistämisestä. Se sisältää vuosina 2009-2013 toteutettavat tai vuoteen 2013 mennessä käynnistettävät kehittämistoimenpiteet. Valtionhallinnon ja aluejakojen muutosten myötä aiesopimuksen edistämismvastuu on säilynyt Kanta-Hämeen maakunnan ja Hyvinkään kaupungin alueilla toimivilla liikenneviranomaisilla.

8.2 Liikennejärjestelmän kehittämisen seuranta

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamisesta ja seurannasta vastaa seurantaryhmä, joka seuraa aiesopimuksen ja liikennestrategian toimenpideohjelman toteutumista ja vastaa kärkitoimenpiteiden viemisestä toteutusohjelmiin. Seurantaryhmänä jatkaa suunnittelun aikainen ohjausryhmä, jossa kaikki aiesopimuksen allekirjoittajat ovat edustettuina. Myös suunnitelmaa laatinut, suppeampi työryhmä jatkaa seurantavaiheessa. Kaikkien kolmen kaupunkiseudun kunnat ovat siihen nimenneet edustajansa, joiden lisäksi työryhmässä on Liikenneviraston ja ELY:n edustus, Työryhmä osallistuu suunnitelman päivitykseen ja aiesopimuksen seurantaan sekä valmistele seurantaryhmän kokoukset. Molempien ryhmien kokoonkutsujana toimii Hämeen liitto.

Seurantavaiheessa laaditaan vuosittain yhteenveto sopimuksen toteutumisesta ja liikennejärjestelmän tilan kehityksestä. Siinä käsitellään jo toteutetut toimenpiteet, käynnissä ja käynnistämättä olevat hankkeet sekä asetetaan tavoitteet seuraavan vuoden toiminnalle.

Vuosittain järjestettävässä seurantakokouksessa Hämeen liiton johdolla sovitetaan väyläviranomaisten suunnitelmat yhteen maakuntaohjelman ja erityisesti sen toteuttamissuunnitelman kanssa. Kokousaikataulu sovitetaan siten, että neuvottelu palvelee maakuntaohjelmien toteuttamissuunnitelmien laatimista.

Maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on käsitelty maakunnallisesti ja seudullisesti merkittäviä linjauksia ja toimenpiteitä. Paikallisia toimenpidetarpeita tuleekin tarkentaa kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmia päivitettäessä.