



Päijät-Hämeen liikennejärjestelmä- suunnitelma

Saavutettava Päijät-Häme 2040+



Päijät-Hämeen liitto
The Regional Council of Päijät-Häme



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Esipuhe

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinta on aloitettu maaliskuussa 2024. Päijät-Hämeen liiton maakuntahallitus on hyväksynyt suunnitelman 17.3.2025.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu toteuttamaan TEN-T-asetuksen mukaista kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmaa, joka tulee laatia Lahden seudulle vuoden 2027 loppuun mennessä. Suunnitelma on laadittu maakunnallisessa yhteistyössä ja sen laadintaan on osallistettu myös alueen asukkaita ja elinkeinoelämän edustajia kahden kyselyn ja kolmen työpajan keinoin.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman visiona on Saavutettava Päijät-Häme 2040+. Visiota tarkennetaan neljällä maakuntahallituksen 17.12.2024 hyväksymällä tavoitekokonaisuudella:

- Kestävä – Liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet ovat ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti vaikuttavia
- Älykäs – Tieto ja teknologia mahdollistavat liikennejärjestelmän tehokkuuden

- Vetovoimainen – Liikennejärjestelmä mahdollistaa hyvän saavutettavuuden ja alueen elinvoimaisuuden
- Vuorovaikutteinen – Liikennejärjestelmää kehitetään aktiivisella suunnitteluyhteistyöllä

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmaa toteutetaan maakunnallisessa yhteistyössä. Liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on laadittu lyhyen aikajänteen toimenpideohjelma, joka on vaiheistettu siten, että sen toteuttaminen voidaan kytkeä Lahden seudun MAL-sopimisen sekä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksen rytmiiin.

Työtä on ohjannut Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäryhmä, johon ovat kuuluneet:

- Päijät-Hämeen liitosta Niina Ahlfors ja Jenni Nousiainen
- Uudenmaan ELY-keskuksesta Anna Puolamäki ja Seppo Nikkanen
- Hämeen ELY-keskuksesta Anna-Kaisa Ahtiainen

- Kuntaedustajina Sauli Tiensuu ja Ilkka Korhonen Hollolasta, Emilia Lehikoinen Kärkölästä, Aki Tiihonen Asikkalasta, Harri Hoffren Iitistä, Ari Matteenen ja Harri Kuivalainen Heinolasta, Mika Järvinen Sysmästä, Suvi Lehtoranta Orimattilasta, Jaana Martikainen ja Lauri Jokinen Lahden kaupungilta, Petri Jalkanen ja Maria Virtanen Padasjoelta sekä Janne Myntti Hartolasta

- Traficomista Antti Rahiala
- Väylävirastosta Jukka Peura ja Janne Kojo
- Liikenneturvasta Ari-Pekka Elovaara
- Hämeen poliisilaitokselta Jouni Takala
- Hämeen kauppakamarilta Anne Vanhala
- Päijät-Hämeen yrittäjistä Juha Tähkänen ja Heta Vihervirta-Vuontelo

Suunnitelman laatimisesta on vastannut Sitowise Oy. Työn projektipäällikkönä on toiminut Anna-Sofia Hyvönen ja asiantuntijoina Miro Mujunen, Venla Salomaa, Iida-Maria Seppä, Sini Mäkinen ja Mika Savolainen.

Sisällysluettelo

1. Johdanto	<u>s. 4</u>	4. Vaikutusten arviointi	<u>s. 42</u>
1.1. Suunnitelman lähtökohdat	<u>s. 5</u>	4.1. Vaikutukset	<u>s. 43</u>
1.2. Edellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutuneisuuden arviointi ja opit	<u>s. 11</u>	4.2. Vaikuttavuus	<u>s. 47</u>
1.3. Toimintaympäristön muutostekijät ja liikennejärjestelmän kehitysnäkymät	<u>s. 13</u>		
2. Katsaus nykytilaan	<u>s. 15</u>	5. Seuranta	<u>s. 48</u>
2.1. Maakunnan nykytila	<u>s. 16</u>	5.1. Suunnitelman seuranta ja mittarit	<u>s. 49</u>
2.2. Liikennejärjestelmän nykytila	<u>s. 20</u>	5.2. Huomioitavaksi seuraavalla suunnitelmakierroksella	<u>s. 52</u>
3. Saavutettava Päijät-Häme 2040+	<u>s. 25</u>	6. Vuorovaikutuksen keskeiset tulokset	<u>s. 53</u>
3.1. Visio 2040+ ja tavoitteet	<u>s. 26</u>	6.1. Kysely Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän tulevaisuudesta	<u>s. 54</u>
3.2. Toimenpideohjelma	<u>s. 27</u>	6.2. Kysely Päijät-Hämeessä liikkuvien toiminnasta liikennejärjestelmän kehittämisessä	<u>s. 61</u>
		6.3. Nostot työpajojen 1-3 tuloksista	<u>s. 68</u>

1. Johdanto



Päijät-Hämeen liitto
The Regional Council of Päijät-Häme



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

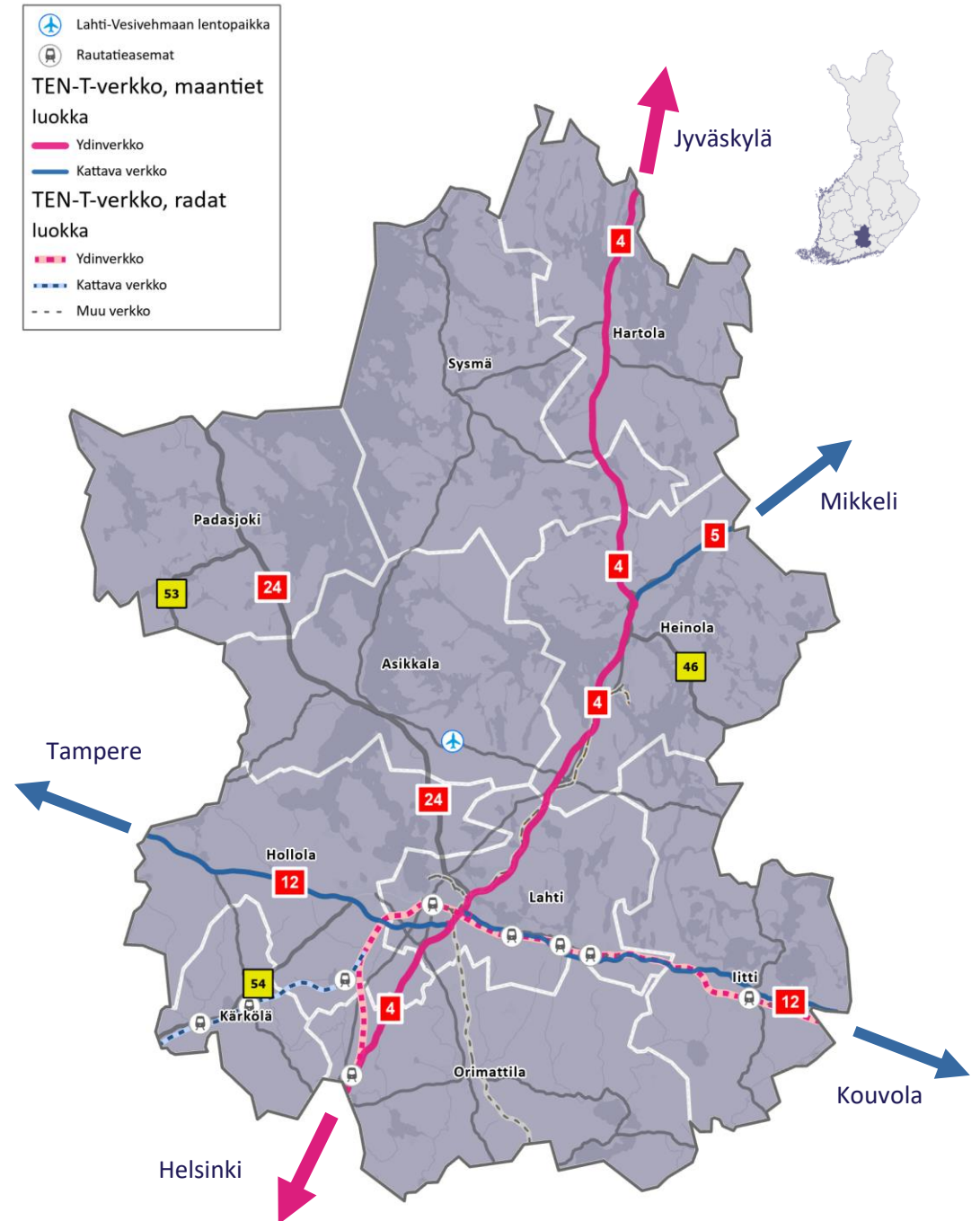
1.1. Suunnitelman lähtökohdat

Kansainväliset lähtökohdat

Kansainvälinen viitekehys tulee Euroopan neuvoston kesäkuussa 2024 hyväksymästä tarkistetusta asetuksesta EU:n suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T-verkon) kehittämiseksi. **TEN-T-asetuksen** tavoitteena on rakentaa luotettava, saumaton ja laadukas liikenneverkko. Asetuksessa määritetään strategisesti merkittävimmät eurooppalaiset liikennekäytävät ja täsmennetään vaatimukset, joita on noudatettava Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuurin kehittämisessä ja toteutuksessa.

Päijät-Hämeessä TEN-T-ydinverkkoon kuuluvat valtatie 4 ja radat Lahdesta Helsingin ja Kouvolan suuntaan sekä kattavalle verkolle kuuluva rata Lahdesta Riihimäelle. Lisäksi Lahden kaupunkiseutu on määritetty kaupunkisolmukohdaksi. Näille TEN-T-verkon osille sekä kaupunkisolmukohdalle on asetuksessa määritetty erilaisia vaatimuksia.

Väylävirasto on selvittänyt vuonna 2024 TEN-T-verkon vaatimusten täyttymistä tie- ja rataverkolla. Moni vaatimuksista täyttyy jo nykyisellään, ja toisaalta usea rataverkon vaatimus ei koske Suomea poikkeavan raidelevyden vuoksi. Jäsenvaltiot voivat hakea vapautusta lukuisten tie- ja rataverkon vaatimusten toteuttamisesta ja tämänhetkisen tiedon mukaan näin valtio tulee toimimaan. Tässä liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelmassa on huomioitu myös sellaisia toimenpiteitä, joiden toteutuksesta valtio todennäköisesti tulee hakemaan vapautusta, sillä toimenpidetarpeet ovat nousseet esiin esimerkiksi työpajoissa.



Kaupunkisolmukohdilla on tärkeä rooli Euroopan laajuudessa liikenneverkossa lähtöpaikkana tai lopullisena määräpaikkana liikkuvien matkustajien ja tavaroiden osalta. Asetuksen mukaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevassa toimintapolitiikassa olisi keskityttävä edistämään saumattomia liikennevirtoja verkon kaupunkisolmukohdista, kaupunkisolmukohtiin ja kaupunkisolmukohtien kautta. Viranomaisien olisi käsiteltävä paikallisia yhteyksiä kaupunkisolmukohdissa erityisesti kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien toimenpiteiden avulla.

TEN-T-asetuksen mukaisesti kaikkien kaupunkisolmukohtien tulee hyväksyä **kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma** (SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan) vuoden 2027 loppuun mennessä. Suomessa kaupunkisolmukohdiksi lukeutuvat MAL (maankäytön, asumisen ja liikenteen) -sopimusseudut.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on pitkän aikavälin kokonaisvaltainen ja integroitu tavara- ja matkustajaliikenteen suunnitelma toiminnalliselle kaupunkiseudulle. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaan voi asetuksen mukaan sisältyä kokonaistavoitteita, indikaattorikohtaisia tavoitteita ja indikaattoreita, jotka tukevat kaupunkiliikennejärjestelmän nykyistä ja tulevaa suorituskykyä. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava

kaupunkiliikennetietojen kerääminen kaupunkisolmukohdittain kestävyuden, turvallisuuden ja saavutettavuuden aloilla, jotta näin voidaan tukea Euroopan laajuisen liikenneverkon nykyistä ja tulevaa suorituskykyä. TEN-T-asetuksessa ei ole vahvistettu, millä indikaattoreilla suorituskykyä tulisi mitata, vaan siitä odotetaan erillistä toimeenpanoasetusta vuonna 2025. Tästä johtuen on todennäköistä, että tämän suunnitelman seurantaosuutta, eli mittareita ja tavoitetasoja, voi joutua päivittämään. Lisäksi on hyvä huomioida, että EU:n edellyttämät seurattavat asiat saattavat aiheuttaa tarpeen tietopohjan kehittämiseksi.

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu TEN-T-asetuksen kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun suuntaviivoja noudattaen. Suunnitelmassa on siten huomioitu:

- Päämäärät ja tavoitteet
- Pitkän aikavälin visio ja lyhyen aikavälin toteutussuunnitelma
- Eri liikennemuotojen integrointi
- TEN-T-liikenneverkon tehokas toiminta
- Osallistava lähestymistapa
- Seuranta ja suorituskykyindikaattorit (indikaattoreja ei ole vahvistettu suunnitelman laadintahetkellä)

Ennen kaikkea kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma vaikuttaa jatkuvaan liikennejärjestelmätyöhön; miten alueella yhteensovitetaan tavoitteita ja toimenpiteitä, ja kuinka vaikuttavia toimenpiteitä toteutetaan yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Kansainvälisiä lähtökohtia liikennejärjestelmäsuunnitelmalle saadaan TEN-T-asetuksen lisäksi myös vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevasta asetuksesta eli **AFIR-asetuksesta**. AFIR-asetuksen vaatimukset on kattavasti huomioitu mm. Lahden seudun MAL-sopimuksessa, joten asetukseen sisältöihin ei sen vuoksi tässä selvityksessä syvennyttä.

Kansalliset lähtökohdat

Keskeisin kansallinen lähtökohta on valmistelussa oleva **valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma** (Liikenne12-suunnitelman lausuntoversio 20.12.2024 VN/18780/2023-LVM-180). Sen tavoitteet 1) toimivuus, 2) turvallisuus ja 3) kestävyys luovat suuntaviivat myös Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmalle. Liikenne12-suunnitelman tavoitteisiin pyritään huomioiden kustannustehokkuus, saavutettavuus ja liikennejärjestelmän kriisinkestävyys.

Liikenne12-suunnitelman toimeenpanossa huomioidaan alueiden erityispiirteitä. Alueelliset painotukset on valmisteltu tukemaan alueellisten erityispiirteiden huomiointia suunnitelman toimeenpanossa. Liikennejärjestelmää kehitetään varmistuen kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus, kansalaisten turvallinen ja sujuva liikkuminen sekä liikenneturvallisuuden parantaminen. Tämä tehdään tietopohjaisesti toimenpideohjelman toimenpiteiden sekä liikennejärjestelmäanalyyseissä havaittujen tarpeiden pohjalta.

Maaseutumaisilla alueilla pääpaino on liikenneverkon ja palveluiden ylläpitämisessä, kun taas kaupunkialueilla ja taajamissa pääpaino on olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisessä huomioiden

kestävää liikennettä ja liikenneturvallisuutta edistävät kustannustehokkaat toimet. Liikenneverkkoja tai -palveluita laajennetaan vain erityisissä tilanteissa. Elinkeinoelämän uusiin investointitarpeisiin liittyviin kehittämistarpeisiin reagoidaan tietopohjaisesti ja joustavasti.

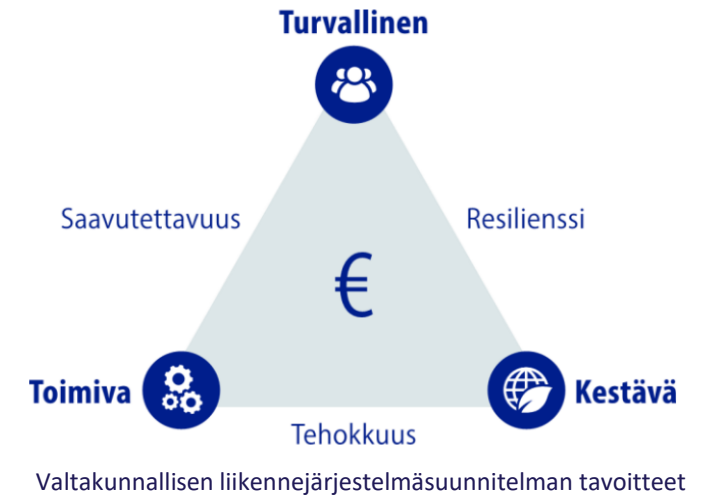
Kansainvälinen saavutettavuus sisältää niin alueiden sisäisen saavutettavuuden kuin alueiden välisen saavutettavuuden yhdistettynä kansainvälisiin toimiviin yhteyksiin.

Päijät-Häme sijoittuu Liikenne12-suunnitelman aluejaottelussa Etelä-Suomeen ja Länsi-Suomeen, minkä lisäksi kaupunkiseuduille on omia painotuksia. Alueelliset painotukset evästävät Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaa siten, että toimivuuden turvaamiseksi kehittämisessä tulisi varmistaa kansainvälisten matka- ja kuljetusketjujen toimivuus ja ennakoitavuus sekä solmupisteiden saavutettavuus, myös seudun sisäisessä liikenteessä. Lisäksi poikittaisen liikenteen tarpeet tulisi huomioida.

Turvallisuudessa alueella tulisi kiinnittää huomiota kansainvälisten kuljetusketjujen huoltovarmuuteen ja häiriöttömyyteen, myös solmupisteissä ja niiden takamaayhteyksillä. Kaupunkiseuduilla tulee parantaa liikenneturvallisuutta ja liikennejärjestelmän häiriöherkkyyttä.

Kestävyystavoitetta tulisi alueella edistää kestävä liikenteen matkaketjuilla ja liikennejärjestelmän ja

yhdyskuntarakenteen tehokkaalla hyödyntämisellä joukkoliikenteessä sekä kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä. Erityisesti kaupunkiseuduilla tulisi kiinnittää huomiota kestäväan liikkumiseen pohjautuvan liikennejärjestelmän ja muun kestäväan yhdyskuntarakenteen kehittämiseen.



Alueelliset strategiat ja suunnitelmat

Päijät-Hämeen maakuntakaava 2060 on parhaillaan valmistelussa. Elokuussa 2024 maakuntahallitus hyväksyi kaavan tavoitteet, jotka liikenteen osalta ovat:

- toimiva joukkoliikenne ja matkaketjut
- kattavat pääpyöräreitit
- saavutettavuutta parantavat turvalliset tieliikenteen väylät
- uudet ja parannetut raideyhteydet
- toimiva tavaraliikenne ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko
- sisävesiliikenteen kasvu
- Lahti-Vesivehmaa lentokenttä

Myös muiden osa-alueiden tavoitteet luovat edellytyksiä toimivalle liikennejärjestelmälle ja toisaalta edellyttävät toteutuakseen toimivaa liikennejärjestelmää. Tällaisia tavoitteita ovat ainakin palvelujen järjestämisen ja saavutettavuuden tukeminen asumisen sijoittumisella, tasapainoinen keskusverkko ja hyvin saavutettavat lähipalvelut, kaupan säilyminen keskuksissa ja tilaa vaativan kaupan tukeutuminen liikenteen solmukohtiin, kestäväillä kulkutavoilla saavutettavat työpaikka-alueet, saavutettava virkistysalueverkosto sekä tulevaisuuden teknologioiden ja energiantuotantomuotojen mahdollistaminen (esim. vety polttoaineena).

Keväällä 2024 hyväksytty **Päijät-Hämeen vihreän siirtymän ohjelma** kokoaa aiemmin laaditut Ilmastotiekartan ja Kiertotalouden tiekartan toimenpiteet laajemmaksi kokonaisuudeksi sekä tarkentaa maakuntastrategiaa ja sen painopisteitä. Liikenteen osalta ohjelmassa kirjattu tavoitteita ovat:

- Kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen, autoilun vähentäminen
- Hyvinvoinnin ja terveyden lisääminen aktiivisilla kulkutavoilla
- Sähköisen liikenteen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien edistäminen

Lahden seudun **MAL-sopimus vuosille 2024–2035** allekirjoitettiin joulukuussa 2024. Lahden seutu saa MAL-sopimuksen myötä yli 100 miljoonaa euroa valtion rahoitusta. Sopimuksella edistetään muun muassa Lahden asemanseudun kehittämistä (seudullisen liityntäpysäköintiratkaisun toteuttaminen), Lahti-Kouvola yhteysvälin parantamista (valtatie 12) sekä pitkän tähtäimen suuria liikennehankkeita, kuten Savon oikoradan suunnittelua (ratakäytäväselvitys Lahti-Heinola-Mikkeli radan linjauksesta). Sopimuksessa kunnat sitoutuvat muun muassa edistämään liikenteen digitalisaatiota ja puhtaiden käyttövoimien jakeluinfran edellytyksiä.

Päijät-Hämeen **kuntien strategioissa** korostuu arvoina ja tavoitteina houkuttelevuus asukkaille ja yrityksille, hyvinvointi, uudistuminen ja vastuullisuus. Vastuullisuutta ja uudistumista edustaa esimerkiksi Lahden, Orimattilan ja Heinolan tavoite hiilineutraalisuudesta (Lahdessa vuoteen 2025, Orimattilassa ja Heinolassa vuoteen 2030 mennessä). Lahden tavoitteena on olla johtava ympäristökaupunki, jossa keskustan elävyyttä ja asuinalueiden viihtyisyyttä parannetaan, ja suurin osa uudesta rakentamisesta sijoitetaan kestäville kaupunkirakenteen vyöhykkeille. Hyvinvoinnin osalta korostetaan liikkumista ja terveyttä. Hollolassa tavoitteena on vahvistaa kuntakeskusta ja kehittyviä kyliä ja Orimattilassa Pasinan, Pennalan ja keskustan kasvua. Lisäksi Orimattilassa halutaan edistää Tuuliharjan elinkeinoalueen kehittämistä. Asikkalassa halutaan joukkoliikenteen kehittämisellä mahdollistaa opiskelu ja työssäkäynti. Iitissä puolestaan korostuu elinvoiman kasvattaminen. Myös Kärkölässä tavoitteena on liikenneyhteyksien kehittäminen ja julkisen liikenteen turvaaminen. Palveluiden kehittämisessä painotetaan mm. kustannustehokkuutta, älykkyyttä ja laadukkuutta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman rinnalla on laadittu **Päijät-Hämeen logistiikkaselvitys**, joka on valmistunut joulukuussa 2024 (Destia Oy). Lisäksi yhtäaikaaisesti liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa on ollut käynnissä **Lahden seudun liikenteen (LSL) joukkoliikennestrategia** ja **Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma**. Jälkimmäisessä työssä Lahden seudun liikenteen toimivalta-alue on rajattu työn ulkopuolelle, mutta Uudeltamaalta ja Kanta-Hämeestä Lahden seudulle ulottuville yhteystarpeille on kuitenkin määritetty palvelutasotavoitteet.

Edellä mainittujen lisäksi suunnitelman yhteensovittaminen etenkin Lahden yleiskaavatyön ja SUMP-suunnittelun (SUMP-suunnitelma = Sustainable Urban Mobility Plan) yhdistävään **Lahden suunta -työhön** on tärkeää, sillä matka- ja kuljetusketjut lähes aina alkavat tai päättyvät kaupunkialueelle. Tällä Lahden suunta -kierroksella Lahden liikkumisen suunnittelun keskiössä ovat kaupunkilogistiikan ja sähköisen liikenteen kokonaisuus, tavoitteellinen joukkoliikennevyöhyke, kävelyn laatureitit sekä pyöräilyn pää- ja aluereittien seutuyhteydet.

Kaupunkilogistiikkaan liittyen työn yhtenä lähtötietona on huomioitu **Viimeinen kilometri Lahti -tavarakuljetuksen selvitys** (2023), jossa on etsitty vaihtoehtoja viimeisen kilometrin jakeluun liittyvien haasteiden ratkaisemiseksi.

Alueelliset strategiat ja suunnitelmat näkyvät etenkin liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteissa. Alueellisista suunnitelmista on huomioitu myös maakunnallisesti merkittäviä toimenpiteitä.



Alueen esittämät kehittämistarpeet

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman suositusten mukaisesti liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisessa on hyödynnetty vuorovaikutteisia menetelmiä alueen kehittämistarpeiden tunnistamiseksi. Suunnitelma on laadittu monivaiheisena prosessina suunnittelun eri osallisten näkemysten integroimiseksi. Prosessi on sisältänyt kuntien ja valtion viranhaltijoista, koostuneen ydinryhmän ja laajemman ohjausryhmän kokouksia, asiantuntijoille, elinkeinoelämän edustajille ja paikallisille luottamushenkilöille suunnattuja työpajoja sekä kaksi erillistä kyselyä Päijät-Hämeen alueella liikkuville.

Suunnitelmassa valittujen toimenpiteiden vaikuttavuuteen, toteutettavuuteen sekä konkretiaan on haluttu kiinnittää huomiota suunnitelman laadinnan alusta saakka. Päijät-Hämeen kuntien edustamat viranhaltijat ja asiantuntijat ovat suunnitelman laadinnan aikana esittäneet monia maakunnan sisäisiä ja ylimaakunnallisia kehittämistarpeita, jotka kytkeytyvät erityisesti maakunnan nykyiseen rooliin pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueena ja logistisena kauttakulkumaakuntana. Lisäksi Päijät-Hämeen kunnianhimoiset kestävän kehityksen tavoitteet ovat näkyneet tarpeena kehittää paikallisia aktiivisen ja päästöttömän liikkumisen, liikenteen ja logistiikan edellytyksiä. Näihin

kehittämistarpeisiin on vastattu suunnitelmassa monipuolisella toimenpidevalikoimalla, jolla sujuvoitetaan kestäviä paikallisia ja ylimaakunnallisia matkaketjuja ja lisätään kestävää työmatkaliikkumista, kehitetään Päijät-Hämeelle keskeisiä raide- ja maantieyhteyksiä ja varmistetaan logistiikan nykyisiä ja tulevaisuuden toimintaedellytyksiä.

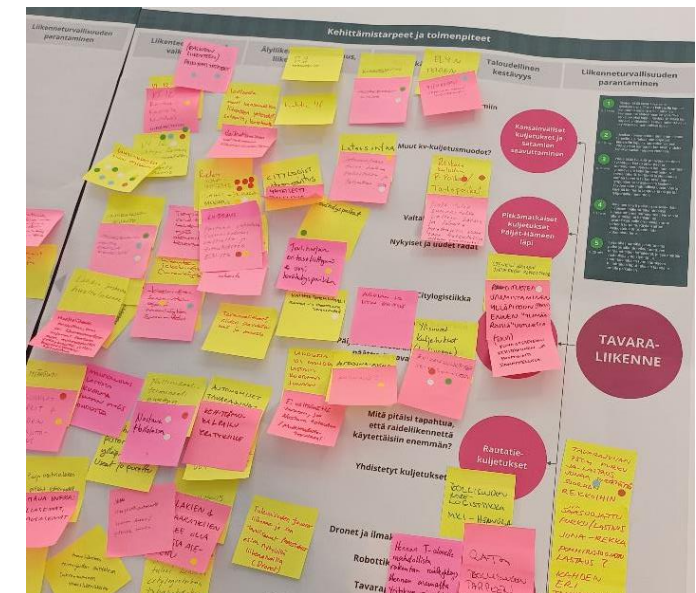
Elinkeinoelämän edustajien näkemyksiä paikallisista kehittämistarpeista on liikennejärjestelmäsuunnitelman ohella koottu Päijät-Hämeen logistiikkaselvitykseen. Elinkeinoelämän eniten painottamat kehittämistoimenpiteet tieverkon kunnosta, raskaan liikenteen taukopaikoista, kansainvälisistä yhteyksistä ja paikallisesta multimodaaliterминаalista näkyvät kaikki liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteissä.

Päijät-Hämeessä asuvien, työssäkäyvien ja satunnaisesti vierailevien kehittämistarpeita on huomioitu kahden kyselyn lisäksi kutsumalla paikallisten yhdistysten edustajia mukaan työpajoihin.

Kyselyissä ja työpajoissa on noussut esiin tarve kehittää liikennejärjestelmää entistä käyttäjälähtoisemmäksi, mikä tarkoittaa esimerkiksi erilaisten alueiden ja liikkujaryhmien tarpeiden huomioimista liikenneympäristön suunnittelussa. Muiden toimenpiteiden ohella tämä näkyy

liikennejärjestelmän visiossa ja tavoitteissa, jotka huomioivat kaikki liikennejärjestelmän käyttäjäryhmät. Liikennejärjestelmän käyttäjälähtöisyyttä edistetään ja erilaisten liikkujien tarpeisiin vastataan erityisesti vuorovaikutteisuuden tavoitekokonaisuudella sekä esimerkiksi liikenneturvallisuutta, liikkumisen tasa-arvoisuutta ja sujuvuutta parantavilla toimenpiteillä.

Lisätietoa työnaikaisesta vuorovaikutuksesta ja sen tuloksista on luvussa 6.



1.2. Edellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutuneisuuden arviointi ja opit

Toteutuneisuuden arviointi

Päijät-Hämeen edellinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on valmistunut vuonna 2019. Toteutuneisuuden arviointi perustuu 12.3.2024 tilanteeseen suunnitelman toimenpiteiden seurannasta. Lisäksi on koottu lyhyt yhteenveto Lahden MAL-sopimuksen kestävä ja vähähiillistä yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää koskevien toimenpiteiden toteutumisesta 2021-2023.

Kestävän liikkumisen edistäminen

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimenpiteitä on edistetty monipuolisesti erityisesti Päijät-Hämeen suuremmissa kunnissa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmat on laadittu tai valmisteilla lähes kaikissa kunnissa. Asenteisiin vaikuttamisessa on vielä monipuolistamisen ja laajentamisen varaa.

Joukkoliikenteessä on toteutettu monipuolisia toimenpiteitä palvelutason ja tarjonnan parantamiseksi, mikä on näkynyt myös konkreettisesti käyttäjämäärien kasvuna. Ainoastaan lähijunaliikenteen kehittäminen ei ole toistaiseksi edennyt. Infrastruktuurin osalta Lahden matkakeskuksen liityntäpysäköintiä on kehitetty ja muuta liityntäpysäköintiä ja solmupysäkkejä on

edistetty Lahden lisäksi maakuntatasoisesti. Toimenpiteitä on edistetty myös matkustajainformaatioon ja lippujärjestelmiin liittyen.

Liikkumisen uusien palveluiden markkinoille tuloa ei ole toistaiseksi pystytty edistämään, mutta sen sijaan on toteutettu monipuolisia selvityksiä, jotka käsittelevät muun muassa ajoneuvoteknologioita ja liikkumisen uusia palveluja. Lisäksi on parannettu yhteiskäyttöautojen sekä kaupunki- ja kyläpyörien toimintamahdollisuuksia osassa Päijät-Hämeen kunnista.

Päijät-Hämeen saavutettavuuden parantaminen

Maantieverkolla valtatiellä 4 on valmistunut Hartola–Oravakivensalmi-rakentamishanke sekä useita selvityksiä ja suunnitelmia valta- ja kantateiden kehittämiseksi. Korjausvelkaa on vähennetty rahoituksen puitteissa.

Riihimäki–Lahti–Kouvola-ratayhteydellä on edistetty selvityksiä, ja Lahden kaupunki on mukana Lentorata-hankeyhtiössä.

Logistiikan toimintaa on tuettu esimerkiksi Nostavan alueen kaavoituksella, mutta logistiikan toimenpiteiden edistämässä on myös

lisämahdollisuuksia. Vesivehmaan lentopaikan kehittämistä on edistetty mm. kaavoituksella, selvityksin ja parantamalla infraa.

Liikenneympäristön turvallisuuden parantaminen

Liikenneturvallisuutta on pystytty parantamaan nopeusrajoituksia tarkastamalla ja yhtenäistämällä sekä osassa kunnista myös tienylitysturvallisuutta parantamalla toimenpiteillä. Kunnissa on onnistuttu edistämään aktiivista poikkihallinnollista työtä monipuolisesti.

Toimenpiteiden toteutumisen arviointia tämän suunnitelman yhteydessä heikentää se, että kyseiset toimenpiteet arvioidaan osana jatkuvaa liikenneturvallisuustyötä. Lisäksi monet tämän osa-alueen toimenpiteet eivät ole sisältäneet tarkempia yksityiskohtia, mikä hankaloittaa niiden arviointia.

Kaupunkikeskustojen vetovoiman kehittäminen

Kaupunkikeskustojen liikenneympäristöä on onnistuttu parantamaan Lahden ydinkeskustassa sekä muissa kaupunkimaisissa keskuksissa kestävästi liikkumisen ja liikenteen näkökulmista, minkä lisäksi Lahdessa on tuotettu Citylogistiikkaselvitys vuonna 2022.

MAL-sopimuksen toimenpiteet

Kestävää alue- ja yhdyskuntarakennetta koskevat toimenpiteet sekä kävelyä, pyöräilyä ja liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet ovat edistyneet suunnitellusti. Myös joukkoliikenteen toimenpiteitä on edistetty suunnitellusti pois lukien Lahden matkakeskuksen liityntäpysäköintiratkaisu, jossa on edetty kohtalaisesti maanhankinnan ja asemakaavoituksen myötä.

Liikkumisen uusia palveluja koskevat toimenpiteet ovat muutoin edenneet suunnitellusti, mutta uusien liikennepalvelujen kehittäminen liikennedatan avulla on edistynyt vain kohtalaisesti. Toimenpide matka- ja kuljetusketjujen edistämiseksi ei ole edistynyt liikennepalvelujen yhteen toimivuuden ja tietorajapintojen kehittämisen osalta, mutta matkaketjuja on kehitetty esimerkiksi Kestävät matkaketjut Päijät-Hämeessä -selvityksellä ja suunnittelun edistämällä. Toimenpide liikenteen ja logistiikan digitalisaation ja automaation edistämiseksi ei ole edistynyt, mutta logistiikan teemaa on edistetty esimerkiksi juuri valmistuneen Päijät-Hämeen logistiikkaselvityksen myötä.

Opit edelliseltä suunnitelmakaudelta

Rullaavan liikennejärjestelmäsuunnittelun mukaisesti suunnitteluprosessin alussa on arvioitu edellisellä suunnittelukaudella saatuja oppeja mahdollisuuksien ja riskien tunnistamiseksi sekä toimivien käytäntöjen kehittämiseksi. Rullaavalla

suunnittelutavalla pyritään vahvistamaan yhteistä ymmärrystä pitkäjänteisesti.

Itsearvioinnissa tunnistettuja mahdollisuuksia:

- Päijät-Hämeen liikenneryhmän pitkään jatkunut toiminta laajalla kokoonpanolla, etuina jatkuvuus, vastuunkanto, selkeä toimintatapa ja yhteinen ymmärrys alueen tahtotilasta.
- Elinkeinoelämän tarpeiden huomioiminen.
- Päätöksenteon sitouttaminen, tavoitteiden hyväksyminen maakuntahallituksessa.
- Suunnitelman selkeät toimenpiteet, vastuutaho ja kiireellisyysluokka.

Tunnistettuja riskejä:

- Suunnitelman konkreettinen toteuttaminen haastavassa taloustilanteessa olemassa olevat henkilöstöresurssit huomioiden.
- Tiedonkulun ja suunnitelman vaikuttavuuden varmistaminen eri osapuolten kesken erityisesti suunnitelman laadinnan jälkeen.

Käytäntöjen kehittäminen:

- Aitojen vaikutusmahdollisuuksien varmistaminen suunnittelun eri osapuolille suunnittelun eri vaiheissa.

- Aiemman suunnittelukierroksen vuorovaikutuskäytännöistä ei ollut tietoa, tavoitteena saavuttaa eri ihmisryhmiä.
- Tietoa toimenpiteiden vaikuttavuudesta suhteessa tavoitteisiin.
- Suunnitelman valmistumisen jälkeen tavoitteiden ja toimenpiteiden järjestelmällisen seurannan kehittäminen.

Edellisen suunnitelmakauden oppien evästäjänä tämän suunnitelman laadinnassa on kiinnitetty huomiota muun muassa elinkeinoelämän tarpeiden selvittämiseen ja elinkeinoelämän edustajien kanssa käytävään vuorovaikutukseen. Kuntalaisille on tarjottu kahteen otteeseen vaikutusmahdollisuus kyselyjen avulla, ja työn aikana on vuorovaikutettu myös päättäjien kanssa. Työnaikaisiin työpajoihin on kutsuttu laajasti asiantuntijoita, päättäjiä ja sidosryhmiä. Suunnitelman tavoitteille on haettu maakuntahallituksen hyväksyntä jo suunnitelman laadinnan aikana. Myös toimenpideohjelman vaikuttavuuden arvioinnin ensimmäinen kierros on toteutettu työpajassa jo suunnitelman laadinnan aikana. Riskinä on edelleen tunnistettu rahoituksen riittämättömyys, johon on pyritty reagoimaan toimenpideohjelman ajoituksella. Suunnitelman aikajänne on kuitenkin pitkä, joten myös rahoituksessa on mahdollista tapahtua muutoksia.

Suunnitelman seurantaan on annettu suosituksia luvussa 5.



1.3. Toimintaympäristön muutostekijät ja liikennejärjestelmän kehitysnäkymät

Edellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (2019) valmistumisen jälkeen toimintaympäristö on ehtinyt muuttua merkittävästi esimerkiksi vuosien 2020-2022 koetun maailmanlaajuisen koronapandemian ja Suomen NATO-jäsenyyden vuoksi, jotka ovat vaikuttaneet myös liikkumiseen ja kuljettamiseen.

Tähän lukuun on koottu toimintaympäristön keskeisimpien muutosvoimien vaikutuksia liikennejärjestelmään sekä liikennejärjestelmän kehitysnäkymiä. Muutokset ilmenevät eri tavoin eri käyttäjäryhmille, alueille ja liikennemuodoille.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmalla ja sen toimenpideohjelmalla pyritään vastaamaan toimintaympäristössä tapahtuneisiin muutoksiin ja ennakoituihin kehityssuuntiin, jotta liikenteen toimivuus, turvallisuus ja kestävyys voidaan varmistaa parhaalla mahdollisella tavalla.

Suomen geopoliittinen asema

Venäjän hyökkäyssodan käynnistyminen 2022 on muuttanut liikennevirtojen suuntautumista ja volyyomia. Sodan seurauksena huolto- ja toimintavarmuus ja sotilaallinen liikkuvuus ovat nousseet aiempaa tärkeämmäksi perusteeksi liikennejärjestelmän kehittämisessä Suomessa ja EU:n alueella. Yhteistyö EU:n sisällä on tuonut ja voi

tuoda lisää mahdollisuuksia rahoitukselle ja siten liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Geopoliittiset jännitteet ovat myös lisänneet huolta liikennejärjestelmän kyberturvallisuudesta, mikä voi edellyttää esimerkiksi uudenlaisia investointeja sekä ratkaisuja tiedon turvaamiseksi liikennejärjestelmässä, joka yhä vahvemmin pohjautuu tietoon ja järjestelmiin.

Taloudellinen kestävyysvaje

Liikennejärjestelmän heikko rahoitustaso ja korkea inflaatio nostavat infrastruktuurin rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksia ja lisäävät liikennejärjestelmän kestävyysvajetta, mikä vaikeuttaa infrastruktuurin ylläpitoa ja kehittämistä. Rahoituksen priorisointi voi lisätä alueiden epätasa-arvoa ja siirtää sekä liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden että tärkeiden investointien toteutumisen aikataulua kauemmas tulevaisuuteen.

Puhdas siirtymä ja ilmastotavoitteet

Energiamurroksen aiheuttama siirtymä fossiilisista päästöttömiin energianlähteisiin on lisännyt raskaiden kuljetusten ja suurten erikoiskuljetusten määrää. Liikenteen käyttövoimamuutos vaatii kattavan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin. Kansallisen vetyverkon suunniteltu reitti kulkisi

Päijät-Hämeen eteläpuolelta.

EU:n sekä kansalliset ja alueelliset tavoitteet edellyttävät ilmastomuutoksen hillitsemiseen ja hiilineutraaliuteen tähtääviä päätöksiä ja toimenpiteitä. Liikenteen päästötavoitteita ei todennäköisesti tulla saavuttamaan tämänhetkisellä politiikalla ja toimilla, mikä siirtää tavoitteiden toteutumista tulevaisuuteen. Liikenteen päästökehityksen näkökulmasta tavoitteet edellyttäisivät muun muassa voimakasta liikenteen sähköistymiskehitystä, panostusta joukkoliikenteeseen sekä kestäviä liikkumismuotoja tukevaan yhdyskuntarakenteeseen.

Ilmastomuutokseen sopeutuminen edellyttää lisäpanostuksia liikennejärjestelmään. Esimerkiksi sään ääri-ilmiöiden ja nollan molemmin puolin vaihtelevien lämpötilojen yleistymisen edellyttää muun muassa ennakoivia toimenpiteitä ja suunnitteluratkaisuja sekä tieverkon ylläpitoa, talvihoitoa ja riittävää tilannetietoa kunnossapidosta.

Lisäksi tavoitteet luontokadon pysäyttämistä ja kääntämisestä luontopositiivisuudeksi edellyttävät toimenpiteitä ja toimintamalleja, joita kaikkia ei vielä ole tunnustettu tai vakiinnutettu liikennejärjestelmän kehittämisessä. Luontokadon pysäyttämiseksi tarvitaan toimenpiteitä niin kaikilla suunnittelutasoilla, kuin rakentamisessa ja kunnossapidossa. Myös jo käytössä olevilla ratkaisuilla edistetään luontokadon pysäyttämistä (esimerkiksi vihersiltojen ja tunnelien toteuttaminen, viherrakentaminen ja maisemointi tai niittojen ajoitus).

Teknologinen kehitys

Liikenteen automaation, alustatalouden ja verkkokaupan kasvun, tekoälyn ja koneoppimisen kehitys ovat aiheuttaneet erilaisia muutostarpeita liikennejärjestelmälle. Esimerkiksi alustatalouden myötä ruoan kotiinkuljetuksen kasvu on lisännyt keskusta-alueiden liikennettä, mikä on aiheuttanut painetta jakaa katutilaa ja toteuttaa turvallisia ja toimivia liikennejärjestelyjä tiiviisti rakennetussa ympäristössä.

Katutilaa jakavat myös ruokarobotit, jotka toimittavat kuljetuksia kotiovelle. Sujuvien kuljetusten varmistamiseksi tarvitaan muun muassa esteetöntä ja selkeää liikkumisympäristöä, laadukasta talvikunnossapitoa sekä tietoa liikenneympäristöstä, jotta robotit voivat edetä liikenteessä tekoälyn ja GPS-paikannuksen avulla.

Myös verkkokaupan kuljetukset näkyvät kaupunkialueiden liikennejärjestelmässä. Eri lähteiden mukaan Suomessa tilataan toimitukset

usein esimerkiksi kaupassa sijaitsevaan pakettiautomaattiin tai postiin kotiin toimituksen sijasta. Monessa maassa pakettien kotiinkuljetus on suositumpaa ja voidaankin pitää mahdollisena, että ne yleistyvät voimakkaammin myös Suomessa.

Liikenteen automaation kehityksestä konkreettisimmat näkyvät muutokset Suomessa ovat olleet ruokarobotit, joiden lisäksi eri kaupungeissa on pilotoitu drone-kuljetuksia ja robottibusseja. Yhdysvalloissa on aloitettu robottitaksiliikennettä.

Suomessa useat kaupungit ovat laatineet liikenteen automaation tiekarttoja, joiden mukaan 2030-luvulla Suomessakin nähdään liikenteen automatisaation voimakkaampaa kasvua esimerkiksi robottitaksien ja määritellyillä alueilla toimivien automaattiajoneuvojen (kuten robottibussien) myötä kaupunkialueilla. 2040-luvulla autonomiset ajoneuvot olisivat jo laajemmin käytössä. Raskaan liikenteen automaation ennakoidaan tapahtuvan hitaammin, mahdollisesti vasta 2040-luvulla.

Liikenteen automaatiokehitys voi vaikuttaa ajoneuvojen yhteiskäyttöön ja palvelumalleihin, jotka saattavat osin syrjäyttää perinteisen auton omistamisen joillain alueilla. Automaation odotetaan parantavan liikenteen ympäristöystävällisyyttä alentamalla päästöjä ja parantamalla liikennevirtojen tehokkuutta. Liikenteen automaatio voi muokata esimerkiksi pysäköintipaikkojen, katujen ja muiden liikennejärjestelyjen sekä liikenneturvallisuuden suunnittelua ja liikennetiedon käyttöä.

Muutokset väestössä

Vuonna 2020 alkanut koronapandemia voimisti etätyön yleistymisen lisäksi monipaikkaisuutta, mikä hetkellisesti muutti hyvin voimakkaasti liikkumisen kysyntää. Yhä useammat ovat kuitenkin palaamassa tai palanneet takaisin toimistoille tai tekevät hybridityötä. Lisäksi edelleenkin suuri osa väestöstä ei tee etätyötä. Muutokset ovat vaikuttaneet jonkin verran liikennevirtoihin ja laajentaneet liikenteen palveluiden tarvetta perinteisten työaikojen ulkopuolella.

Väestön ikääntyminen edellyttää esteetöntä infraa ja liikkumisen palveluja. Väestön väheneminen haastaa kuitenkin joukkoliikenteen kustannustehokasta tuottamista taantuvilla alueilla. Moni alue havittelee kasvua kansainvälistymisen ja maahanmuuton kautta, joka on todennäköisempää kaupungeissa tai alueilla, joissa on vahvaa työ- ja/tai opiskelutarjontaa esimerkiksi suuren investoinnin toteutumisen myötä. Kaupungistuminen ja kasvun keskittyminen voivat eriarvoistaa erilaisilla alueilla asuvia.

Väestössä tapahtuvat muutokset moninaistavat liikennejärjestelmän käyttäjien tarpeita sekä liikkumisympäristöille että liikenteen palveluille. Ne myös edellyttävät uusia palvelumalleja esimerkiksi joukkoliikenteessä, sen järjestelmissä ja tiedottamisessa, jotta palvelut ovat kaikkien saavutettavissa.

2. Katsaus nykytilaan



Päijät-Hämeen liitto
The Regional Council of Päijät-Häme



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

2.1. Maakunnan nykytila

Suunnittelualueet

Lahden kaupunkiseudulla on maankäytön, asumisen ja liikenteen seudullinen MAL-sopimus valtion kanssa. Sopimuksen piiriin kuuluvat Asikkala, Heinola, Hollola, Iitti, Kärkölä, Lahti ja Orimattila.

MAL-sopimus velvoittaa laatimaan alueelle kaupunkiseutusuunnitelman. Suunnitelma osoittaa yhdyskuntarakenteen kasvusuunnat ja yhteensovittaa seudun kestävästä yhdyskuntarakenteesta, vähähiilisen liikennejärjestelmän ja monimuotoisen viherrakenteen suunnittelua pitkälle tulevaisuuteen. Rakennemalli linjaa samat asiat koko Päijät-Hämeessä ja sen aluerakenteessa. Kumpikin suunnitelma on hyväksytty vuonna 2023.

Parhailaan laadittava Päijät-Hämeen maakuntakaava 2060 koskee koko maakunnan aluetta.

Väestö, asuminen ja työpaikat

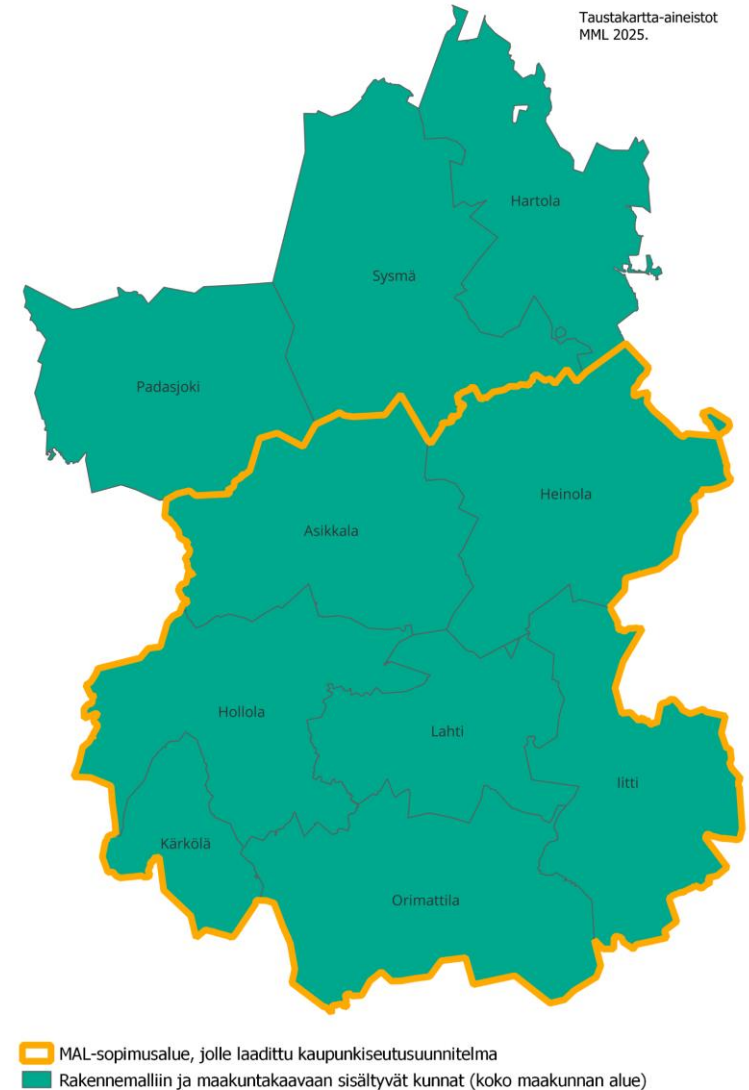
Päijät-Hämeen asukasmäärä oli 204 479 vuonna 2023. Väestötiheys, 35,8 asukasta/km², on maakunnista neljänneksi korkein. Maakunnan asukkaista 60 % (120 693) asuu Lahdessa, joka on väestötiheydeltään, 262,6 asukasta/km², Suomen kahdeksanneksi tiheimmin asuttu kunta.

Päijät-Hämeessä oli vuonna 2020 noin 67 500 työpaikkaa*. Suurin osa työpaikoista sijaitsee Lahden ja sen naapurikuntien keskustaajamissa. Vuonna 2022 Päijät-Hämeessä työskenteli 70 460 henkilöä, joista noin 91 % asui Päijät-Hämeessä ja 9 % maakunnan ulkopuolella.

Maakuntakaavan 2060 tavoitteena on, että maakunnan asukasmäärä olisi 226 000 asukasta (+21 000 uutta asukasta) ja työpaikkojen määrä 88 000 (+15 000 uutta työpaikkaa) vuonna 2060.

Lähteet: Maakuntakaava 2060, Lahden kaupunkiseutusuunnitelma ja Päijät-Hämeen rakennemalli 2023.

*Tiedot on laskettu YKR-aineistosta, jossa ei ole mukana työpaikkoja, joille ei voi määrittää sijaintia. Luku poikkeaa siksi hieman Tilastokeskuksen kunnittaisesta työssäkäyntitilastosta.



Vuonna 2023 Päijät-Hämeen asukkaiden keski-ikä oli 46,8 vuotta (koko maassa 43,8 v.). Maakunnan asukkaista 13,5 % oli alle 15-vuotiaita, 58,2 % 15–64-vuotiaita ja 28,3 % yli 64-vuotiaita. Alueittaiset erot ovat suuria. Lahdessa, Hollolassa ja Orimattilassa väestö on keski-ikänsä hieman maakunnan keskiarvoa nuorempaa, kun taas Sysmässä, Hartolassa ja Padasjoella selvästi maakunnan keskiarvoa vanhempaa (55,2–57,5 v.). Viereisessä kartassa on kuvattu yli 64-vuotiaiden osuutta maakunnan eri osissa.

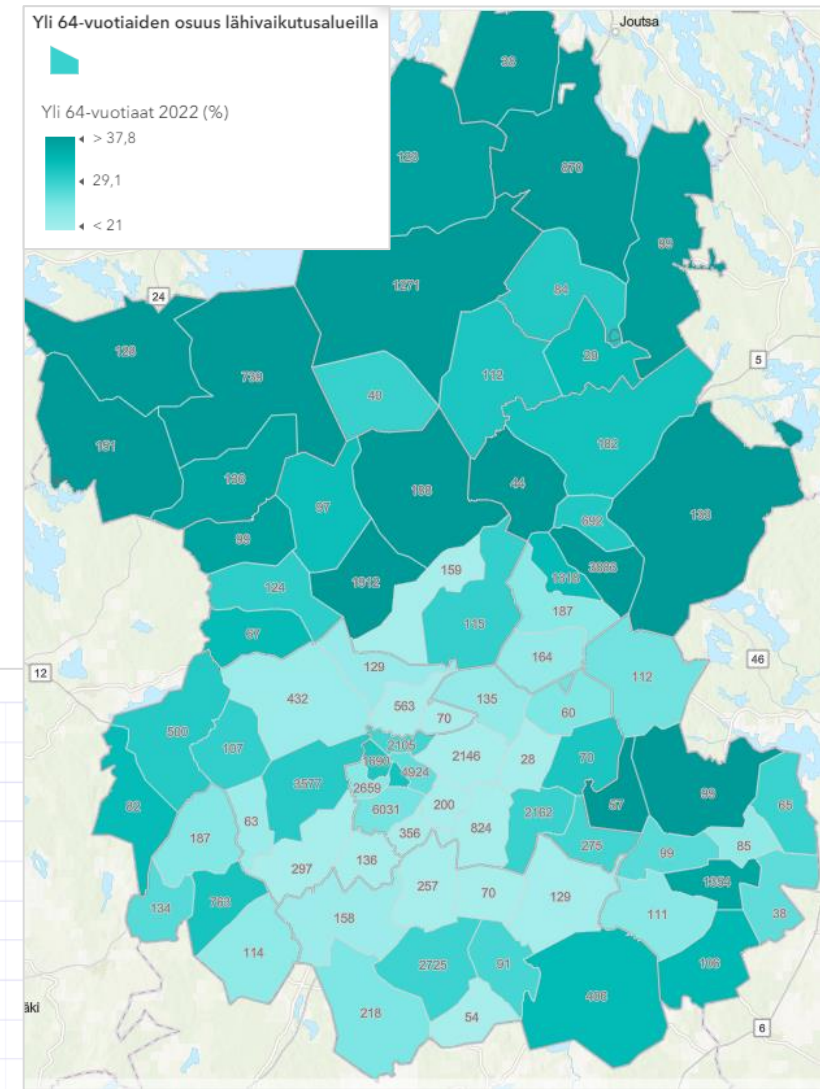
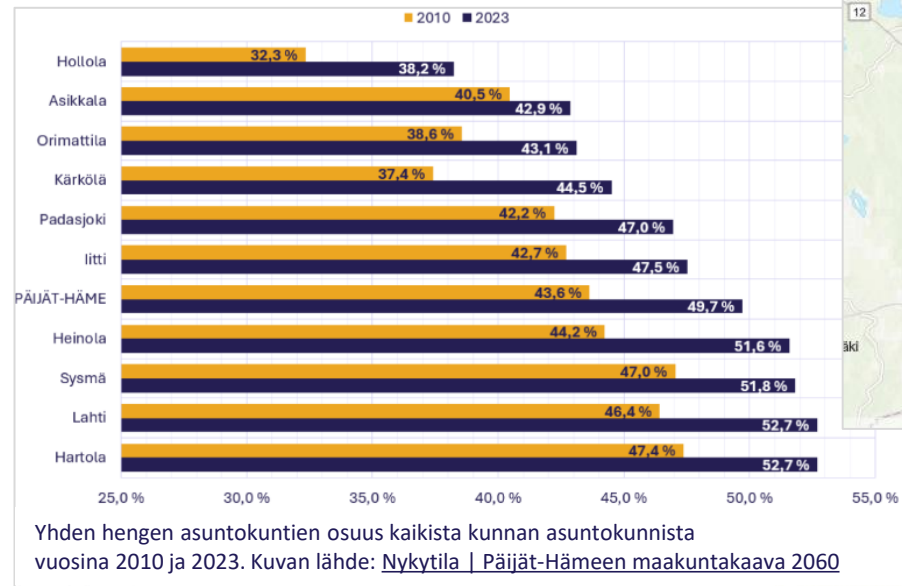
Päijät-Hämeen väestömäärä väheni vuosina 2015–2023 yli 4 000 asukkaalla, mutta laskusuunta on tasaantunut. Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan Päijät-Hämeen väestön arvioidaan vähenevän 2 %:lla (noin 4 000 asukkaalla) vuodesta 2023 vuoteen 2040 mennessä. Ainoa kasvava kunta on ennusteen mukaan Lahti, jonka väestömäärän arvioidaan kasvavan 2 %:lla (noin 2 300 asukkaalla). Väestön vähenemisen arvioidaan olevan suhteellisesti pienintä Orimattilassa, Hollolassa ja Asikkalassa. Tilastokeskuksen väestöennuste on ns. demografinen trendilaskelma, jossa lasketaan, mikä olisi alueen tuleva väestö, jos viime vuosien väestönkehitys jatkuisi samanlaisena. Ennusteessa on huomioitu luonnollinen väestönmuutos (syntyvät ja kuolleet) sekä muuttoliike.

Päijät-Hämeessä oli 123 067 asuntoa vuonna 2023. Näistä Lahteen sijoittuu lähes 60 % (73 223 asuntoa). Päijät-Hämeen asunnoista noin puolet on

kerrostaloasuntoja. Kerrostaloasuntojen osuus on suurin Lahdessa (68 %) ja Heinolassa (47 %). Muut kunnat ovat omakotitalovaltaisia.

Päijät-Hämeen asuntokuntien keskokoko vuonna 2022 oli 1,8 henkeä, ja puolet kaikista asuntokunnista oli yhden hengen talouksia. Yhden hengen asuntokuntien osuus on kasvanut ja lapsiperheiden osuus vähentynyt maakunnan kaikissa kunnissa vuosina 2010–2023.

Päijät-Häme on merkittävä vapaa-ajan asuntojen maakunta (23 661 vapaa-ajan asuntoa vuonna 2023). Hartolassa, Padasjoella ja Sysmässä oli enemmän vapaa-ajan asuntoja kuin vakituksia asuntoja.



Yli 64-vuotiaiden osuus alueittain. Kartan lähde: [Nykytila | Päijät-Hämeen maakuntakaava 2060](#)

Lähteet: Maakuntakaava 2060 ja Tilastokeskus

Elinkeinorakenne ja palvelujen saavutettavuus

Koko maakunnan suurimmat toimialat ovat sosiaali- ja terveystalot (25 %), teollisuus (23 %) sekä kauppa, majoitus ja ravitsemistoiminta (19 %).

Palvelualan työpaikat keskittyvät taajamiin.

Teollisuuden työpaikoista erottuu Vierumäki ja sen ympäristö. Lisäksi Lahden kaupunkialueen ympärillä on teollisuusvyöhyke, joka ulottuu Nastolasta Orimattilan ja Hollolan kautta Kärkölään.

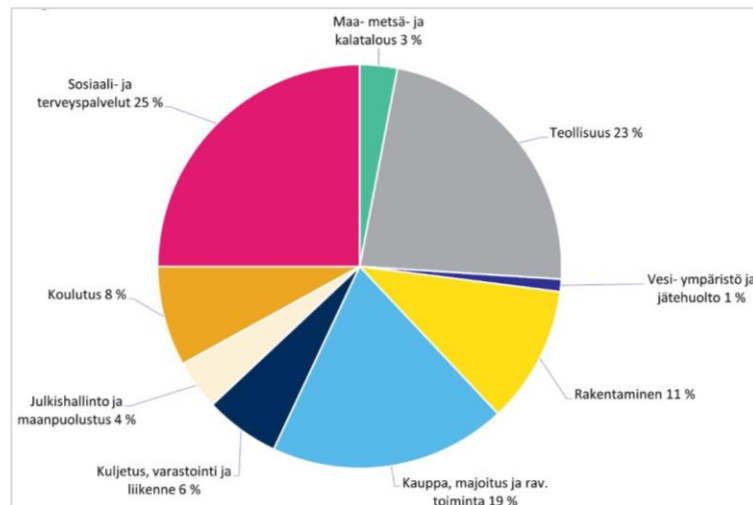
Palvelujen saavutettavuus

Palvelujen kestävä saavutettavuus on melko hyvä Päijät-Hämeessä, vaikka alueellisia eroja löytyy. Lahden kaupungissa saavutettavuus on luonnollisestikin paras, koska rakenne on tiiviimpi.

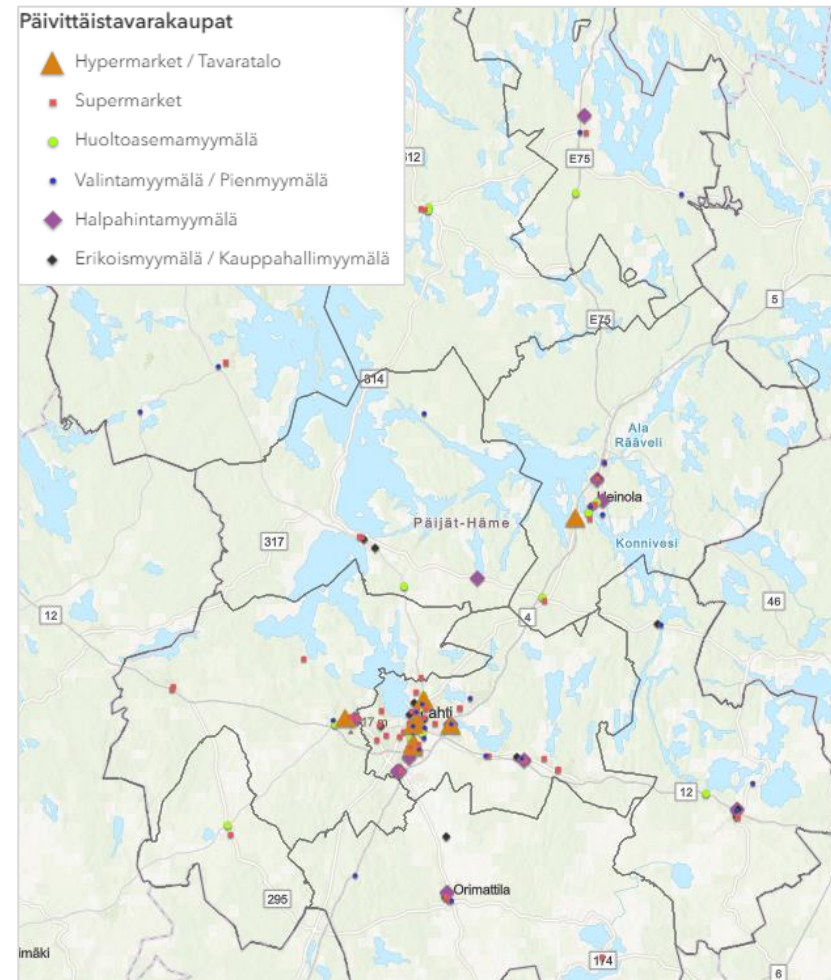
Päijät-Hämeen asukkaista 69 % asui alle 15 minuutin kävelymatkan päässä lähimmästä päivittäistavaramyymälästä vuonna 2020. Alle 15 minuutin pyörämatkan päässä asui 88 % ja alle 15 minuutin automatkan päässä 98 % asukkaista. Tarkastelussa on huomioitu myös Päijät-Hämeen naapurikuntien päivittäistavaramyymälät, vaikka ne eivät näy kartalla (ks. viereinen kartta).

Vuonna 2020 Päijät-Hämeen 7-14-vuotiaista 89 % asui alle viiden kilometrin päässä kuntansa peruskoulusta jalankulun ja pyöräilyn reittejä pitkin laskettuna.

Noin 40 % päijäthämäläisistä asui vartin kävelymatkan ja 80 % vartin pyörämatkan päässä kirjastosta vuonna 2020. Autovyöhykkeellä asui 92 % väestöstä.



Maakunnan työpaikkojen toimialajakauma vuonna 2020. Kuvan lähde: [Nykytila | Päijät-Hämeen maakuntakaava 2060](#)



Päivittäistavara-kaupan sijoittuminen Päijät-Hämeessä vuonna 2023. Kartan lähde: [Nykytila | Päijät-Hämeen maakuntakaava 2060](#)

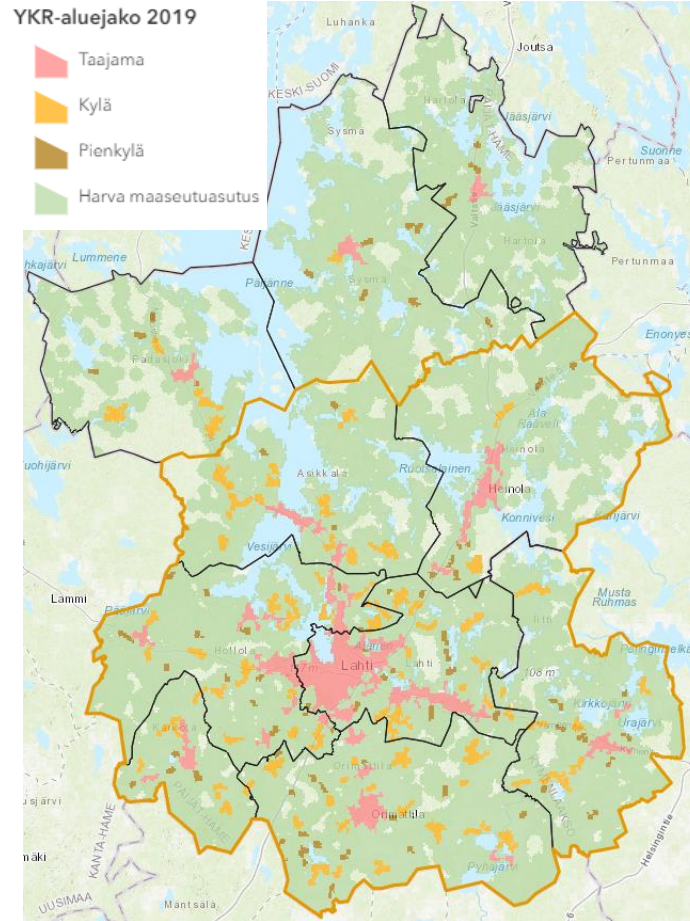
Lähteet: Maakuntakaava 2060, Lahden kaupunkiseutusuunnitelma, Päijät-Hämeen rakennemalli 2023 ja Tilastokeskus

Aluerakenne

Lähes kaikki Päijät-Hämeen taajama-alueet ovat laajentuneet vuosien 1990–2019 välillä ainakin jonkin verran. Lahdessa taajama-alue on kasvanut esimerkiksi Kolavan ja Viuhan alueille sekä Renkomäen suunnalla. Hollolassa keskustaajama on laajentunut etelään ja länteen, ja kirkonkylän alue on muuttunut kylästä taajamaksi. Lisäksi Lahden pohjoispuolella valtatie 24 varrella taajamanauha on laajentunut pidemmälle pohjoiseen, laajentuen myös Asikkalan puolella Vesivehmaalla ja keskustaajamassa.

Lahden eteläpuolella taajamarakenne on kasvanut seututien 167 varrella Orimattilassa. Kärkölässä taajama on kasvanut ulottumaan yhtenäisen nauhana myös kirkonkylään, ja myös litissä kirkonkylä on kasvanut taajamaksi.

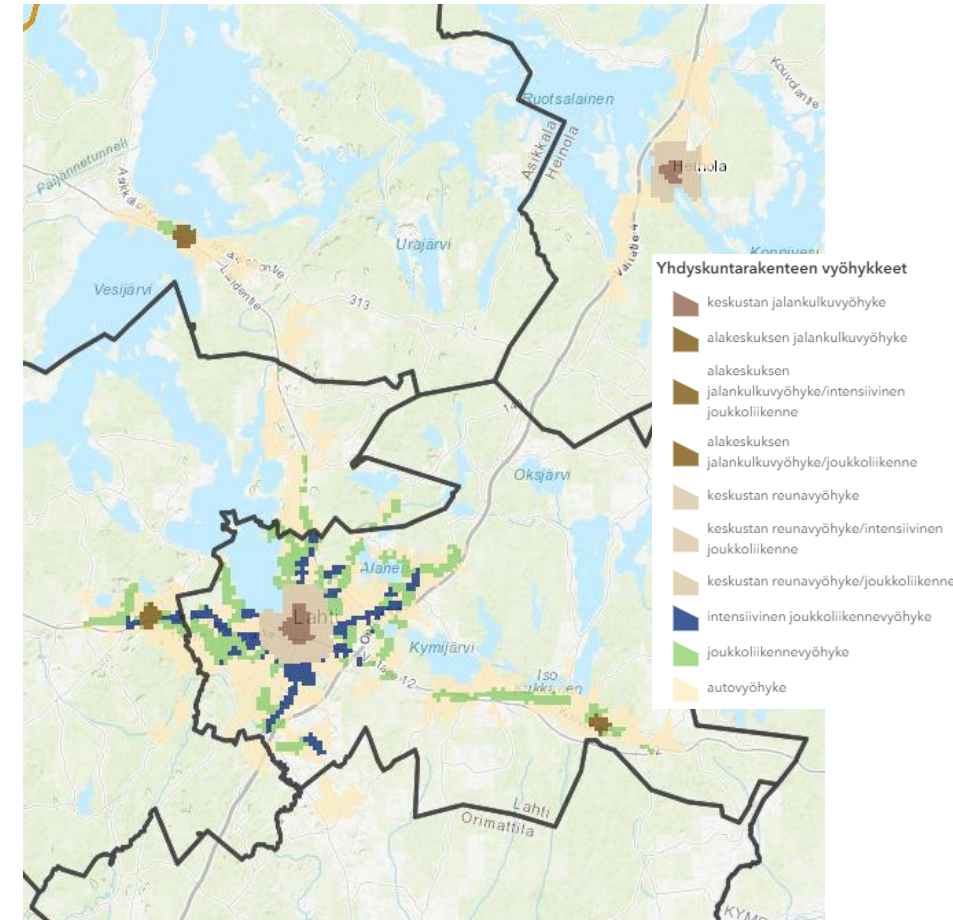
Taajamarakenteen sisällä väestö lisääntyi vuosina 2010–2020 sekä autovyöhykkeellä että keskustan jalankulku- ja reunavyöhykkeillä. Joukkoliikennevyöhykkeillä väestö sen sijaan väheni. Työpaikat lisääntyivät joukkoliikenne- ja autovyöhykkeellä ja vähenivät kaikkialla muualla. Kaupunkiseudun taajamien yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet on esitetty oikeanpuoleisessa kartassa. Vyöhykkeet on muodostettu muun muassa keskustaetäisyyden ja joukkoliikenteen palvelutason perusteella.



Taajamat ja muut YKR-aluejaon mukaiset alueet* Päijät-Hämeessä vuonna 2019. Kuvan lähde: [Nykytila | Lahden kaupunkiseutusuunnitelma ja Päijät-Hämeen rakennemalli](#)

* Yhdyskuntarakenteen seuranta varten kehitetyssä YKR-aluejaossa alueet jaetaan neljään luokkaan niiden ominaispiirteiden perusteella. Lisätietoa Sykeltä: [YKR-aluejaot](#).

** Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet kuvaavat taajaman sisäistä yhdyskuntarakennetta ja sen muutoksia. Tässä esitetyt vyöhykkeet kuvaavat vuoden 2017 tilannetta taajamarajauksen osalta ja vuoden 2019 alun tilannetta joukkoliikenneaikataulujen osalta. Lisätietoa Sykeltä: [Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet](#).
Lähteet: Lahden kaupunkiseutusuunnitelma ja Päijät-Hämeen rakennemalli 2023.



Yhdyskuntarakenteen vyöhykejako Lahden kaupunkiseudulla 2017/2019**. Kuvan lähde: [Nykytila | Lahden kaupunkiseutusuunnitelma ja Päijät-Hämeen rakennemalli](#)

2.2. Liikennejärjestelmän nykytila

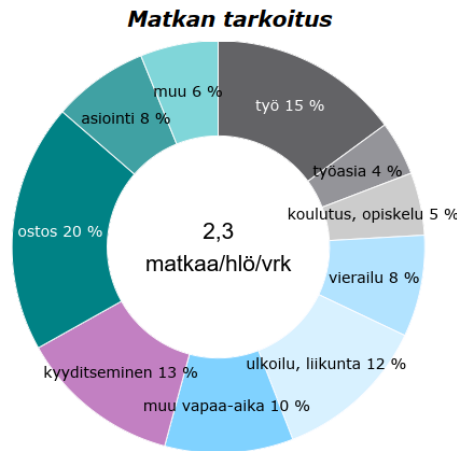
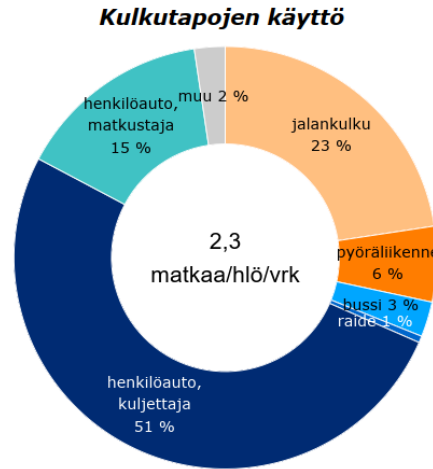
Kulutapaosuudet

Vuoden 2021 henkilöliikennetutkimuksen mukaan Päijät-Hämeen asukkaat tekivät vuorokaudessa keskimäärin 2,3 matkaa ja niiden keskimääräinen yhteispituus oli 35 kilometriä. Pääosa seudun asukkaiden matkoista oli erilaisia vapaa-ajan matkoja. Työhön, koulunkäyntiin tai opiskeluun liittyviä matkoja oli 24 %.

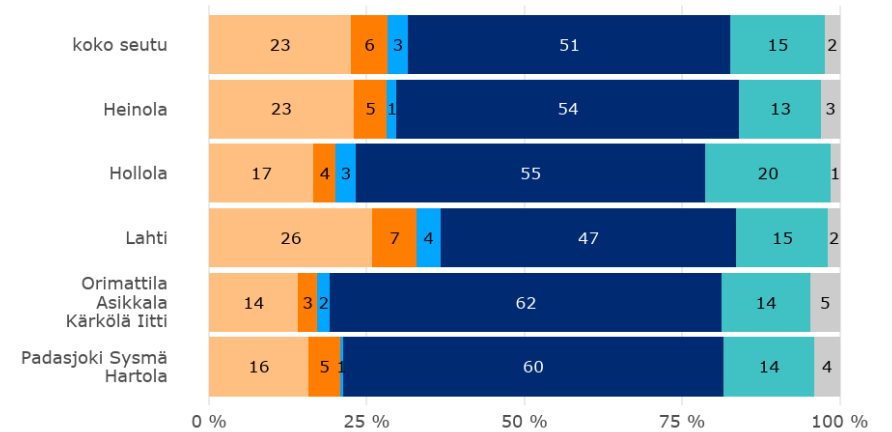
Kestävien liikkumismuotojen, eli jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen, kulutapaosuus maakunnassa oli 32 %, mikä oli noin neljä prosenttiyksikköä (3,0 matkaa/vrk/hlö) vähemmän kuin vuonna 2016. 2021 oli vielä koronavuosi, mikä on voinut vaikuttaa tuloksiin.

Liikkumisessa on alueellisia eroja: Lahdessa tiiviimmän yhdyskuntarakenteen alueella kestävien liikkumismuotojen osuus oli 37 %, kun taas Orimattilassa, Asikkalassa, Kärkölässä ja litissä vastaava luku oli 19 %.

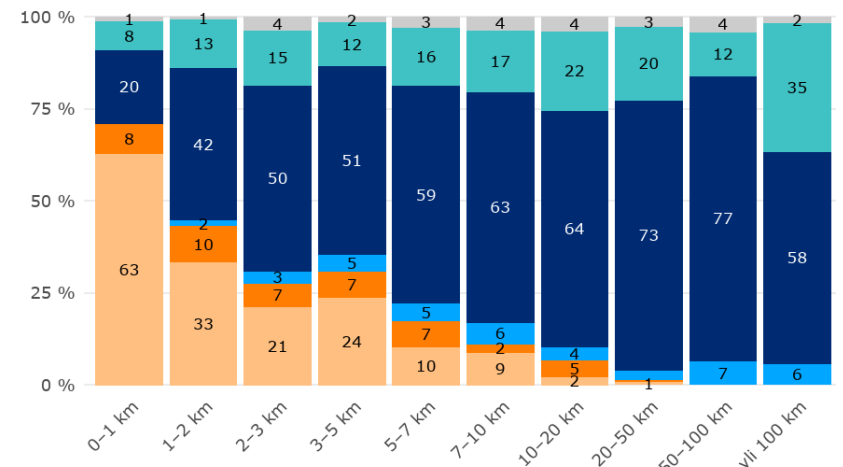
Jalankulku oli suosituinta alle kahden kilometrin matkoilla ja pyöräily alle 7 kilometrin matkoilla. Joukkoliikennettä käytettiin eniten 3-10 kilometrin sekä yli 50 kilometrin pituisilla matkoilla.



Kulutusajakauma asuinalueen mukaan (prosenttia alueen asukkaiden matkoista)



Kulutusajakaumat matkan pituuden mukaan (prosenttia pituusluokan matkoista)



Jalankulku ja pyöräliikenne

Henkilöliikennetutkimuksen (2021) mukaan Päijät-Hämeessä jalankulun ja pyöräliikenteen kulkutapaosuus vuonna 2021 oli 29 %.

Jalankulku ja pyöräliikenne olivat vuonna 2021 maakunnassa osittain toisilleen vaihtoehtoisia kulkutapoja. Talvikuukausina jalankulku korvasi pyörällä tehtyjä matkoja. Muina vuodenaikoina jalankulun osuus taas pieneni ja pyöräliikenteen osuus kasvoi.

Merkittävin osa jalankulkumatkoista on kotoa alkavia ja kotiin päättyviä lenkkejä, jotka tilastojen mukaan yleistyivät koronapandemian aikana. Pyörämatkat jakautuivat tasaisemmin eri matkakohteiden ja matkan tarkoitusten välillä.

Arkipyöräilyä lisäksi pyörämatkailu on vahvistunut viime vuosina. EuroVelo-reitit muodostavat Euroopan laajuisen pyörämatkailureittien verkoston. EuroVelo 11-pyöräilyreitti Helsingistä Karigasniemelle kulkee myös Päijät-Hämeen halki. Eurovelo-reittien kehittäminen on valtakunnallisesti kesken, esimerkiksi reittejä ei juuri missään ole vielä viitoitettu. Reitti tarjoaa mahdollisuuksia myös kestävä matkailun edistämiseksi Päijät-Hämeessä.

Maakunnan alueella kulkee lisäksi useita maasto- ja retkeilypyöräilyreittejä. Pyörämatkailun kehittämisen koordinoinnista vastaa valtakunnallisesti Pyörämatkailukeskus.

Joukkoliikenne

Henkilöliikennetutkimuksen mukaan vuonna 2021 joukkoliikenteen kulkutapaosuus Päijät-Hämeessä oli 4 %, josta bussiliikenteen osuus 3 % ja raideliikenteen 1 %. Joukkoliikenteen käyttö oli yleistä ns. arkimatkoilla eli työ-, koulu- ja opiskelumatkoilla. Tavallisin matkaketju oli yksi joukkoliikennematka, jonka liityntämatkat tehtiin kävellen (75 % matkaketjuista).

Joukkoliikenteellä tehdyn matkan keskimääräinen matka-aika (min/matka) on Päijät-Hämeessä yli kaikkien kulkutapojen matka-ajan keskiarvon (sitä vastoin henkilöauton keskimääräinen matka-aika on alle kulkutapojen keskiarvon).

Lahden seudun liikenne (LSL) on Päijät-Hämeen joukkoliikenteen viranomainen. Sen toiminnassa on mukana kaikki Päijät-Hämeen kunnat, mutta se liikennöi Lahdessa, Hollolassa, Heinolassa, Orimattilassa, Asikkalassa ja Padasjoella. Uudenmaan ELY-keskus järjestää kuntarajat ylittävää linja-autoliikennettä, minkä lisäksi Päijät-Hämettä palvelee raideliikenteen ja markkinaehtoisen linja-autoliikenteen tarjonta.

LSL:n joukkoliikenteessä tarjotaan korkeinta palvelutasoa Lahdessa noin viiden kilometrin säteellä keskustasta, jossa myös suurin kysyntä sijaitsee. Nastolan, Heinolan ja Orimattilan suunnilla, joissa kysyntä on luonnollisesti Lahden kaupunkia pienempää, tarjotaan arkiliikkumisen matkat mahdollistavaa hyvää joukkoliikenteen palvelutasoa.

Bussiliikenteen matkustajamäärät ovat Lahden

seudun liikenteessä kasvaneet viime vuosina vuosien 2020–2021 pandemiaa lukuun ottamatta. Matkustajamäärät ovat kasvaneet vuodesta 2015 vuoteen 2023 noin 16 %, ja vuonna 2023 tehtiin noin 7,8 miljoonaa matkaa. Kasvu on ollut maltillisempaa, mikäli vertaa verrokkikuntiin: alueen joukkoliikennematkojen määrä vuodessa per asukas on jäänyt hieman jälkeen muiden keskisuurten joukkoliikennealueiden luvuista. Toimenpiteenä tarvitaan palvelutason parannuksia, jotka edellyttävät muun muassa nykytoiminnan tehostamista ja resurssien lisäämistä. Tilanne on haastava, koska kustannusten kasvu koskettaa myös joukkoliikenteen järjestämistä. Valtion ilmastoperusteisen valtionavun poistuminen on lähes puolittanut valtion joukkoliikenteen tuen LSL:lle, minkä lisäksi arvonlisäveron korotus alentaa lipputuloja. (LSL joukkoliikennestrategian luonnos 3.9.2024, WSP).

Tunnistettuja joukkoliikennejärjestelmän kehittämistarpeita LSL-alueella ovat liikennöintiaikojen laajentaminen, luotettavuuden ja vaihto-/liityntämahdollisuuksien kehittäminen (etenkin junista) sekä linjaston alueellisen kattavuuden laajentaminen. Kehitystä toivotaan myös markkinointiin ja joukkoliikenteen imagoon (LSL joukkoliikennestrategian luonnos 3.9.2024).

Maakunnan henkilöliikenteelle merkittävä raideyhteys on Lahden oikorata. Päijät-Hämeessä sijaitsee yhdeksän henkilöjunaliikenteen liikennepaikkaa. Ne sijaitsevat rataväleillä Lahti-Kerava, Lahti-Kouvola ja Lahti-Riihimäki. Lahden matkakeskuksessa pysähtyy VR:n lähi- ja kaukojunat sekä eri toimijoiden bussit. Muilla liikennepaikoilla pysähtyvät lähijunat.

Väyläviraston tietojen mukaan vuonna 2023 Lahti-Kerava-rataosuudella tehtiin yhteensä 2,3 miljoonaa kaukoliikenteen matkaa ja Lahti-Kouvola-rataosalla yhteensä 2,2 miljoonaa matkaa (ks. viereinen kartta). Vuonna 2023 henkilöliikennettä oli eniten Lahden ja Keravan välisellä rataosuudella ja vähiten Lahden ja Riihimäen välillä. Myös kaukoliikenteen matkamäärien kasvu vuosien 2015-2023 välillä on ollut suurin Lahti-Kerava-rataosuudella.

Pendelöinti

Suurin työmatkaliikkumisen kysyntä on maakunnan sisällä kaupunkialueilla. Maakunnan sisällä Lahden lähikunnista pendelöidään erityisesti Lahden työpaikka-alueille, ja maakunnan ulkopuolelle on pendelöintiä erityisesti pääkaupunkiseudulle. (Maakuntakaava 2060)

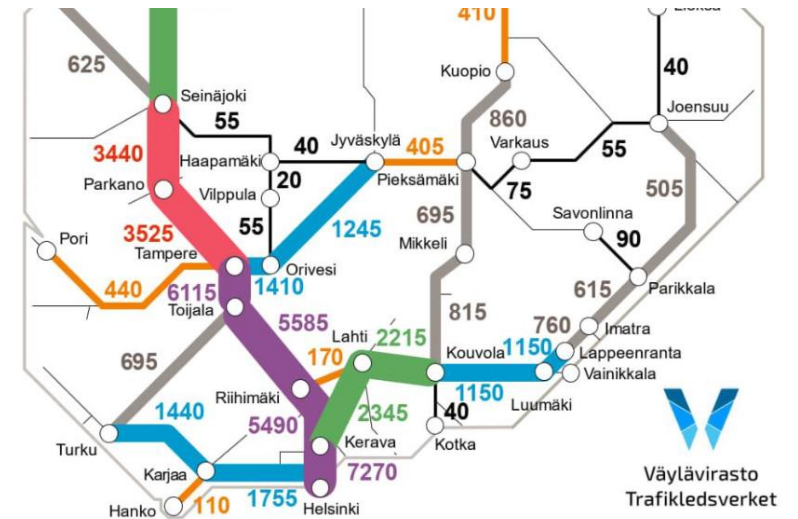
Suurin osa Päijät-Hämeestä tehtävistä työmatkoista (11 178) suuntautuu pääkaupunkiseudulle. Muita merkittäviä työmatkojen kohteita ovat pääväylien varrella sijaitsevat ja raideyhteyksin saavutettavissa olevat Kouvola, Mäntsälä, Järvenpää ja Riihimäki

sekä Hämeenlinna ja Tampere.

Suurin osa maakuntaan saapuvista työmatkoista (6 618) alkoi pääkaupunkiseudulta, mutta selkeästi suurin yksittäinen kaupunki oli Kouvola. Eniten maakunnan ulkopuolelta työssä käydään litissä, jossa joka kolmas työssäkäyvä asuu maakunnan ulkopuolella, yleisimmin Kouvolassa.

Päijät-Hämeen ulkopuolelta suuntautuvan työmatkaliikenteen osalta etenkin itäiseltä Uudeltamaalta on tunnistettu työpaikkojen sijaintien perusteella pendelöintipotentialia eteläiseen Päijät-Hämeeseen, kuten Lahteen, Hollolaan ja Orimattilaan (Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasoselvitys 2024).

Pendelöintiä voidaan tukea esimerkiksi kehittämällä joukkoliikennettä, matkaketjuja ja liityntäpysäköintiä ja yhdistämällä nämä aiempaa paremmin työpaikkakeskittyymiin.



Henkilöjunaliikenteen matkamäärät rataosittain 2023 (Väylävirasto 2023).

Tieliikenne

Päijät-Hämeessä päätieverkon ja tieliikenteen runkoverkon muodostavat valtatiet 4, 5, 12 ja 24. Lahden eteläinen kehätie avattiin liikenteelle 2020.

Tärkeimmät tieyhteydet ovat etelä-pohjoissuunnassa TEN-T-verkkoon kuuluva valtatie 4 Helsingistä Lahden, Jyväskylän ja Oulun kautta Utsjoelle sekä itä-länsisuuntainen valtatie 12 Kouvola Lahden ja Tampereen kautta Raumalle. Suurimmat vuorokautiset liikennemäärät ovat valtatiellä 4 (Fintraffic Oy 2024, Päijät-Hämeen logistiikkaselvitys 2024, Destia).

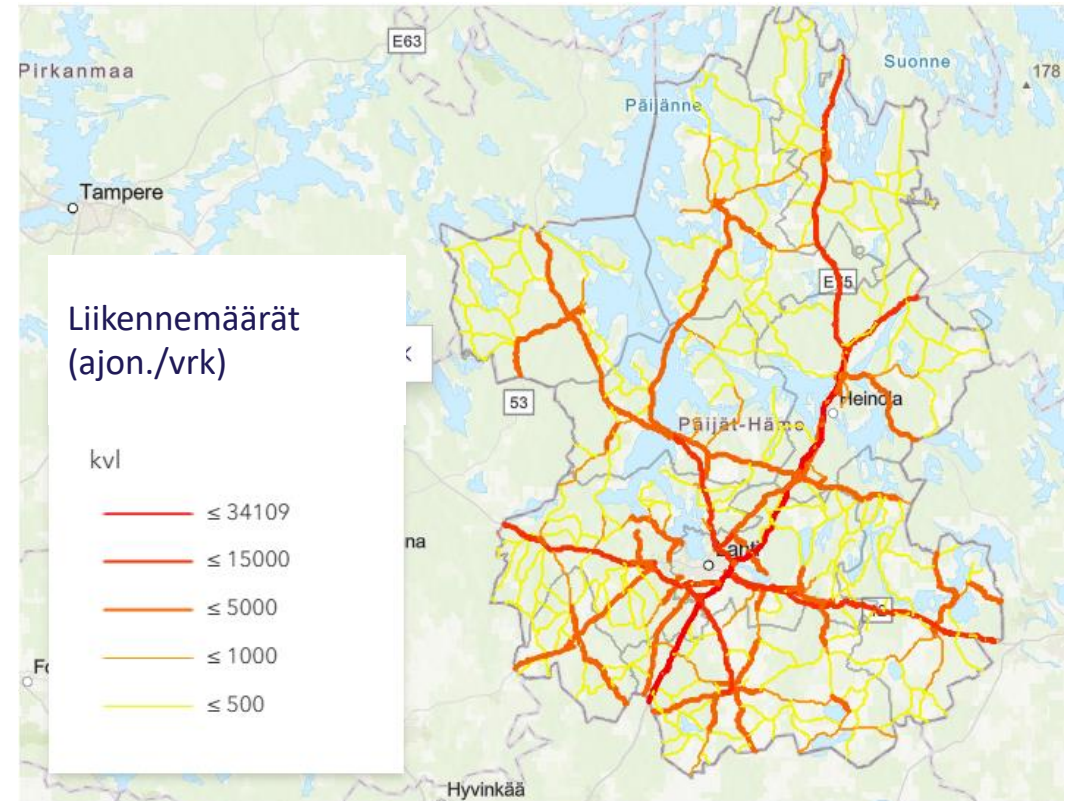
Maakunnan pääväyläverkkoa koskevia palvelutasopuutteita ja sujuvuusongelmia on tunnistettu valtatiellä 12 Lahden kohdalla ja Lahti-Kouvola-yhteysväliillä (Traficom 2023: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/maan-teiden-paavaylien-palvelutaso-ja-palvelutasopuutteet>).

Päijät-Hämeen tieverkosta merkittävä osa kuuluu palvelutasoltaan hyvään tai tyydyttävään luokkaan. Selkeimpiä ongelmakohtia ovat valtatie 24 Lahden ja Vääksyn välillä, valtatie 4 Lusista pohjoiseen ja jotkin osuudet valtatiestä

12 Lahden itäpuolella (Päijät-Hämeen logistiikkaselvitys 2024, Destia).

Päijät-Hämeen logistiikkaselvityksen (Destia 2024) mukaan maantieliikenteessä Päijät-Hämeen selvästi merkittävin raskaan liikenteen väylä on valtatie 4 Helsingistä Lahden kautta Jyväskylään ja edelleen pohjoiseen. Tiellä on myös mitattu Päijät-Hämeen korkein raskaan liikenteen määrä yksittäisellä tieosuudella – noin 3 000 ajon./vrk. Toinen merkittävä väylä on valtatie 12, jolla raskaan liikenteen määrä ylittää myös paikoin 1 000 ajon./vrk. Raskaan liikenteen osuus liikennevirrasta vaihtelee Päijät-Hämeessä merkittävästi eri teiden välillä ja myös saman tien eri jaksoilla.

Liikenne-ennusteiden perusteella raskaan maantieliikenteen määrien oletetaan palaavan lähelle vuoden 2019 tasoa viimeistään vuonna 2030, jonka jälkeen kasvu jatkuu tasaisesti. Päijät-Hämeen alueella kulkevien rautatieliikenteen tavaravirtojen kokonaisuutena arvioitu pienenevän (Päijät-Hämeen logistiikkaselvitys 2024, Destia).



Keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät vuodessa (kvl) Päijät-Hämeessä 2023. Lähde: Fintraffic Oy, Väylävirasto.

3. Saavutettava Päijät-Häme 2040+



Päijät-Hämeen liitto
The Regional Council of Päijät-Häme



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

3.1. Visio 2040+ ja tavoitteet

Liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040-luvulle tähtäävänä visiona on **Saavutettava Päijät-Häme – sujuvinta ja kestäväntä liikennettä kaikille käyttäjärhyhmille.**

Visiota kohti edetään neljän tavoitekokonaisuuden ja niitä tarkentavien toimintalinjausten avulla.

KESTÄVÄ – Liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet ovat ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti vaikuttavia

- Kävelen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen osuus ja määrät kasvavat ympärivuotisesti
- Liikenneympäristöt ja -palvelut lisäävät aktiivista liikkumista ja ovat yhdenvertaisia erilaisille käyttäjärhyhmille
- Kaikki toimenpiteet tukevat liikenneturvallisuuden nollavision saavuttamista
- Kaavoitus mahdollistaa vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran sekä henkilö- että tavaraliikenteelle
- Liikenneympäristö kannustaa vähäpäästöiseen liikkumiseen ja logistiikkaan keskusta-alueilla

ÄLYKÄS – Tieto ja teknologia mahdollistavat liikennejärjestelmän tehokkuuden

- Ennakoiva suunnittelu parantaa liikennejärjestelmän kustannustehokkuutta
- Joukkoliikenteen matkaketjut ovat helppokäyttöisiä ja käyttäjäystävällisiä
- Liikennejärjestelmän resilienssi ja häiriöttömyys paranevat jatkuvasti
- Liikenteen eri osa-alueiden tietopohja vahvistuu ja mahdollistaa palveluiden kehittämisen ja uudet innovaatiot

VETOVOIMAINEN – Liikennejärjestelmä mahdollistaa hyvän saavutettavuuden ja alueen elinvoimaisuuden

- Liikennemuotojen yhdistäminen on saumatonta tavaraliikenteen terminaaleissa ja henkilöliikenteen solmukohtissa
- Keskusta-alueet ja keskeiset työpaikka-alueet ovat saavutettavissa kestävästi
- Erilaisiin liikkumistarpeisiin on tarjolla laadukkaita ja monipuolisia liikenteen palveluita

- Liikennejärjestelmä mahdollistaa uusien investointien, logistiikka-alueiden ja yritystoiminnan sijoittumisen Päijät-Hämeeseen

VUOROVAIKUTTEINEN – Liikennejärjestelmää kehitetään aktiivisella suunnitteluyhteistyöllä

- Maankäytön ja liikenteen yhteistyö on tiivistä ja mahdollistaa kestävä yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän
- Vuoropuhelu tulevaisuuden kehittämistarpeista on aktiivista elinkeinoelämän ja muiden sidosryhmien kanssa
- Eri osapuolten toteuttama vuorovaikutus liikenteen ja maankäytön suunnittelussa on ohjelmoitu tukemaan alueen muita suunnitteluprosesseja
- Toimenpideohjelman vaikuttavuuden arviointi on jatkuvaa ja riittävästi resursoitua, ja se ohjaa tiiviisti poliittiseen päätöksentekoon liitettyä toimenpideohjelman päivitystä

3.2. Toimenpideohjelma

Lyhyen aikajänteen toimenpideohjelma on laadittu 12 vuodelle. Ohjelma sisältää liikennejärjestelmän kehittämisen periaatteet, kärkitoimenpiteet ja toimenpidelistauksen.

Kehittämisperiaatteet ovat toimintaa läpileikkaavia teemoja, joihin alue on sitoutunut liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Toimenpiteet on esitelty seuraavien sivujen taulukoissa. Toimenpideohjelmaan on valittu toimenpiteitä, joilla on maakunnallista merkittävyyttä. Kaikista toimenpiteistä tärkeimpinä pidetyt on priorisoitu kärkitoimenpiteiksi.

Alueellisesti ja/tai yksityiskohdiltaan tarkemmat toimenpiteet löytyvät alueen lukuisista muista selvityksistä ja suunnitelmista.

Toimenpiteet on ajoitettu neljän vuoden sykleihin (2025-2028, 2029-2032 ja 2033-2036), jotta ohjelma tukee alueen valmistautumista Lahden seudun MAL-sopimuksen sekä Liikenne12-suunnitelman seuraaviin päivityskierroksiin. Lisäksi mukana on jatkuvasti toteutettavia toimenpiteitä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa toteutetaan alueellisena yhteistyönä ja siksi toimenpiteille on tunnistettu vastuutaho(t). Toimenpiteiden toteutukseen liittyy kuitenkin yleensä useita osallistujatahoja, joilla on yhtäläillä merkittävä vastuurooli toimenpiteen toteutuksessa.

Tavoitteena on, että toimenpideohjelmaa ja kärkitoimenpiteitä ja vastuutahoja päivitetään säännöllisesti tukeutuen suunnitelman seurannan tuloksiin. Päivitysten yhteydessä tulee ottaa huomioon myös organisaatiomuutokset ja niiden vaikutukset vastuutahoihin (esim. aluehallintouudistus vuoden 2026 alusta).

Kehittämisperiaatteet

- Mahdollistamme liikenneturvallisuuden nollavision toteutumisen
- Vahvistamme liikennejärjestelmän toimintavarmuutta kaikissa tilanteissa
- Kehitämme liikennejärjestelmää, joka mahdollistaa elinvoiman, kasvun ja uudet investoinnit Päijät-Hämeeseen
- Kehitämme liikenneympäristöjä kaikille liikkujille ja heikoimman käyttäjän näkökulmasta
- Pyrimme toiminnallamme hiilineutraaliuteen ja luontokadon pysäyttämiseen
- Kaavoitamme toiminnot tukemaan kestävää ja aktiivista liikkumista

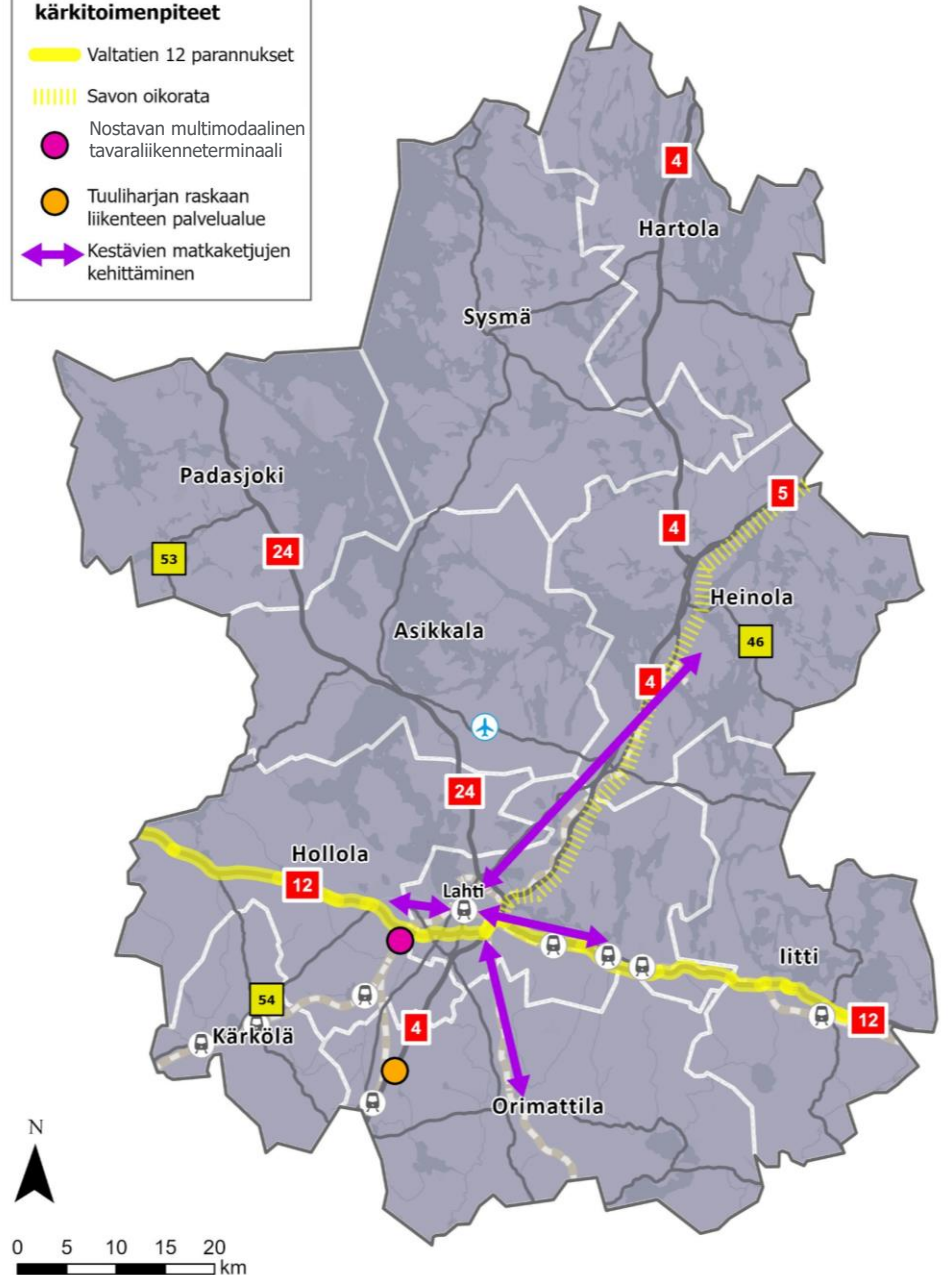
Kärkitoimenpiteet ovat maakunnallisesti merkittäviä toimenpiteitä, joiden edistämistä alue pitää tärkeimpinä. Ne vastaavat kriittisimpiin liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin ja toteuttavat liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita.

Kärkitoimenpiteiksi on valittu seuraavat toimenpiteet (satunnainen järjestys, tarkemmat kuvaukset toimenpidetaulukoissa):

- Valtatie 12 korkealuokkaiseksi ja laatutasoltaan yhtenäiseksi teollisuuden kuljetusten ja sotilaallisen liikkuvuuden valtaväyläksi
- Tuuliharjan raskaan liikenteen palvelualue HCT-kuljetusten tarpeita vastaavaksi
- Savon oikorata matka-aikojen nopeuttamiseksi ja kestävän saavutettavuuden mahdollistamiseksi
- Nostavan multimodaalinen tavaraliikenneterminaali TEN-T-vaatimusten ja elinkeinoelämän tarpeiden täyttämiseksi
- Kestävät matkaketjut Nastolasta, Salpakankaalta, Orimattilasta, Heinolasta, Riihimäeltä ja pääkaupunkiseudulta Lahteen

Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040+ kärkitoimenpiteet

- Valtatien 12 parannukset
- Savon oikorata
- Nostavan multimodaalinen tavaraliikenneterminaali
- Tuuliharjan raskaan liikenteen palvelualue
- Kestävien matkaketjujen kehittäminen



Jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämisen toimenpiteet (1/2)

Toimenpide	Ajoitus	Vastuutaho, (osallistuvat tahot)	Tavoite
<p>Toteutetaan esteetöntä liikkumisympäristöä erityisesti esteettömyyden erikoistason alueilla, keskusten jalankulun ja pyöräliikenteen vyöhykkeillä ja joukkoliikenteen pysäkeillä ja niille johtavilla yhteyksillä</p> <ul style="list-style-type: none"> Määritetään esteettömyyden erikoistason alueet Laaditaan ohjeet esteettömän infrastruktuurin toteuttamiseksi sekä kunnossapitoon Laaditaan esteettömyyskartoituksia ja suunnitelmien esteettömyysauditointeja 	<p>2025-2028</p> <p>2025-2028</p> <p>Jatkuvaa</p>	Kunnat, (ELY-keskus)	Kestävä
<p>Toteutetaan Päijät-Hämeen pääpyörätieverkkoselvityksessä määritetyt maakunnallisesti tärkeät toimenpiteet pääreiteillä Lahti–Nastola, Lahti–Orimattila, Lahti–Salpakangas, Lahti–Kalliola (pidemmän aikavälin tavoitteena Vääksy) ja Heinolasta Vierumäelle ja kirkonkylälle:</p> <ul style="list-style-type: none"> Pääreittien tiemerkinnot ja liikennemerkkien uusiminen uuden lainsäädännön mukaiseksi Pääreittien tarkempi kunto- ja turvallisuuskartoituksen laadinta Liittymien pienten turvallisuustoimenpiteiden toteutus 	2025-2028	Kunnat, ELY-keskus	Kestävä

Päijät-Hämeen LJS 2040+ jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämisen toimenpiteet kartalla



Jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämisen toimenpiteet (2/2)

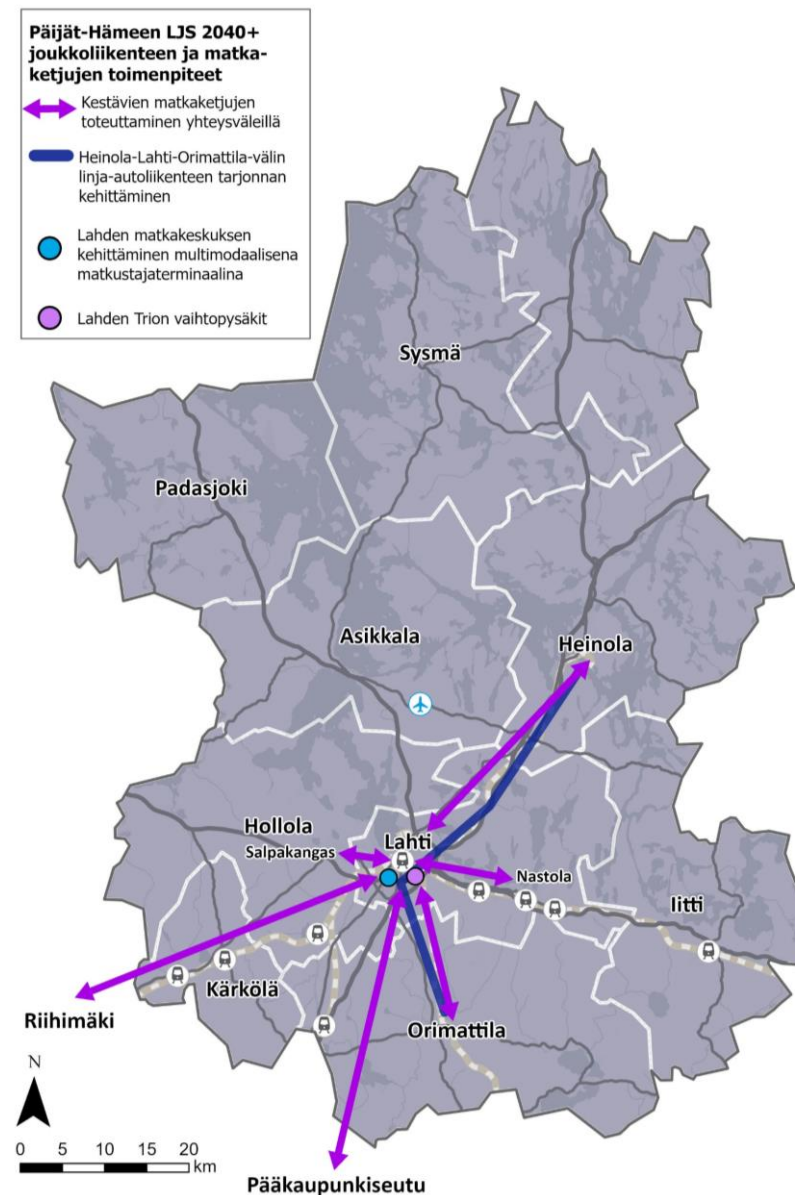
Toimenpide	Ajoitus	Vastuutaho, (osallistuvat tahot)	Tavoite
<p>Tuetaan pyörämatkailua kehittämällä Eurovelo 11 – reittiä Päijät-Hämeessä (st 140–Lahti–Vierumäki–Vääksy–Pulkkilanharju–Sysmä–Jyväskylä):</p> <ul style="list-style-type: none"> Suunnitellaan Eurovelo-reitin tarkempi linjaus Päijät-Hämeessä Suunnitellaan Eurovelo-reitin opastus Toteutetaan reitin opastus Edistetään Päijät-Hämeen profiloitumista pyörämatkailun maakuntana 	<p>2025-2028</p> <p>2025-2028</p> <p>2025-2028</p> <p>Jatkuvaa</p>	<p>Liitto</p> <p>Liitto, kunnat, (ELY-keskus)</p> <p>ELY-keskus</p> <p>Liitto</p>	Kestävä
Luodaan selkeät vastuunjaot ja yhteistyömallit eri toimijoiden välillä ympärivuotisen kunnossapidon laadun ja jatkuvuuden parantamiseksi jalankulun ja pyöräilyn välillä (yhtenäiset laatukriteerit ja laadunvalvonta)	2025-2028	ELY-keskus, kunnat	Kestävä
Haetaan vuosittain kävelyn ja pyöräliikenteen investointiohjelmasta valtionavustusta infrastruktuurin parantamiseen	Jatkuvaa	Kunnat	Kestävä, Älykäs
Järjestetään eri liikkujaryhmille kohdennettuja kampanjoita kestävän ja turvallisen liikkumisen lisäämiseksi	Jatkuvaa	Kunnat, ELY-keskus	Kestävä

Päijät-Hämeen LJS 2040+ jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämisen toimenpiteet kartalla



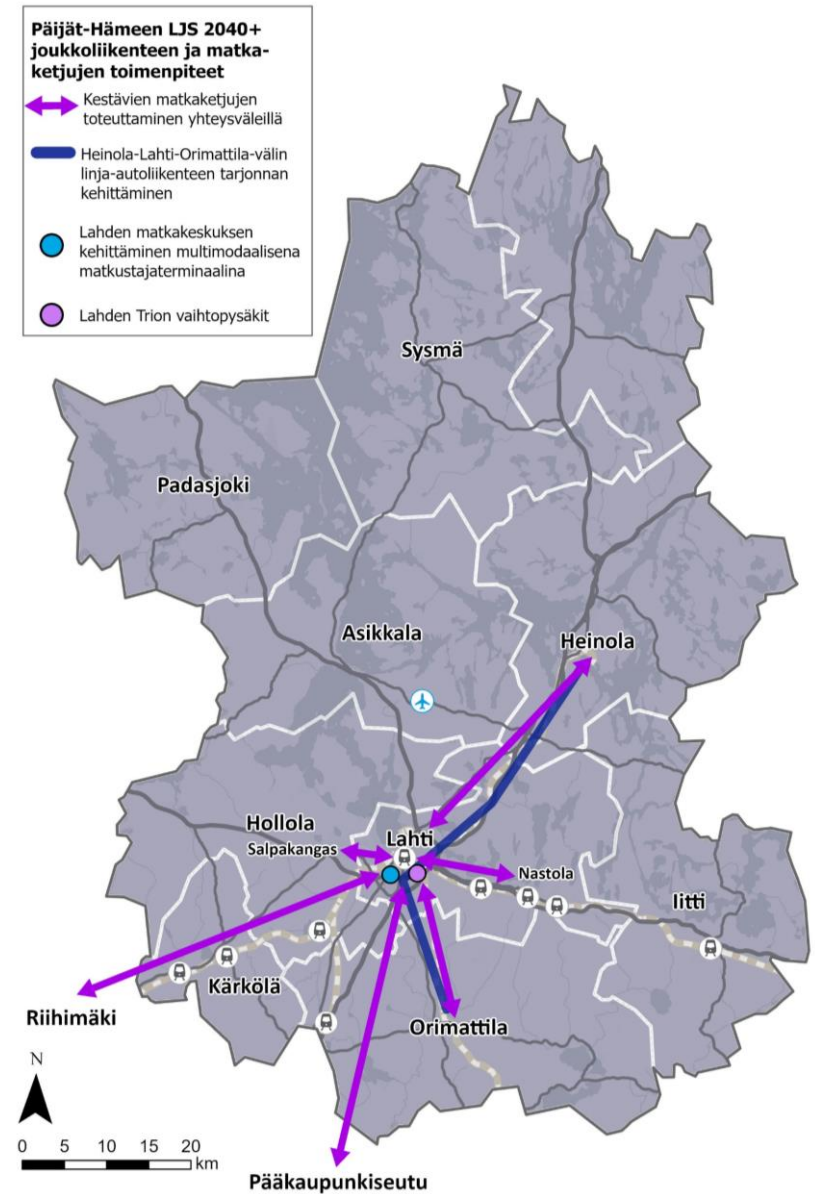
Joukkoliikenteen ja matkaketjujen toimenpiteet (1/3)

Toimenpide	Ajoitus	Vastuutaho, (osallistuvat tahot)	Tavoite
<p>Toteutetaan kestävät matkaketjut maakunnallisesti tärkeillä matkaketjuilla Nastola–Lahti, Salpakangas–Lahti, Orimattila–Lahti, Heinola–Lahti, Riihimäki–Lahti ja pääkaupunkiseutu–Lahti Kestävät matkaketjut Päijät-Hämeessä -selvityksen mukaisesti</p> <ul style="list-style-type: none"> Selvitetään Järvelän rautatieasemalla jalankulun ylikulkusillan toteutusta ja tulosten perusteella edetään kohti tarkempaa suunnittelua Toteutetaan Päijät-Hämeen liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelman priorisoidut toimenpiteet vuoteen 2031 autojen ja pyörien liityntäpysäköinnin kehittämiseksi Tunnistetaan Lahden matkakeskuksesta lähtevien ja sinne saapuvien matkaketjujen kehittämisen toimenpiteet ja laaditaan niitä tarkentavat selvitykset ja suunnitelmat mm. joukkoliikennepysäkkien sekä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksien kehittämiseksi Toteutetaan matkaketjujen liikkumistarpeita vastaavat linja-auto- ja junayhteydet 	<p>2025-2028</p> <p>2025-2032</p> <p>2025-2028</p> <p>2025-</p>	<p>Kunta, Väylävirasto</p> <p>Kunta, ELY-keskus, Väylävirasto</p> <p>Lahden kaupunki</p> <p>LSL, Traficom</p>	<p>Kestävä</p>
<p>Parannetaan joukkoliikenteen palvelutasoa ja nopeutta erityisesti niillä alueilla ja yhteysväleillä, joissa on suurin kysyntäpotentiaali ja paljon pendelöintiä, erityisesti Päijät-Hämeen keskuksissa ja keskuksiin sekä joukkoliikenteen solmukohtiin ja Lahti–Helsinki-yhteysväleillä</p>	<p>Jatkuvaa</p>	<p>LSL, Traficom (VR, HSL, kunnat)</p>	<p>Veto-voimainen</p>



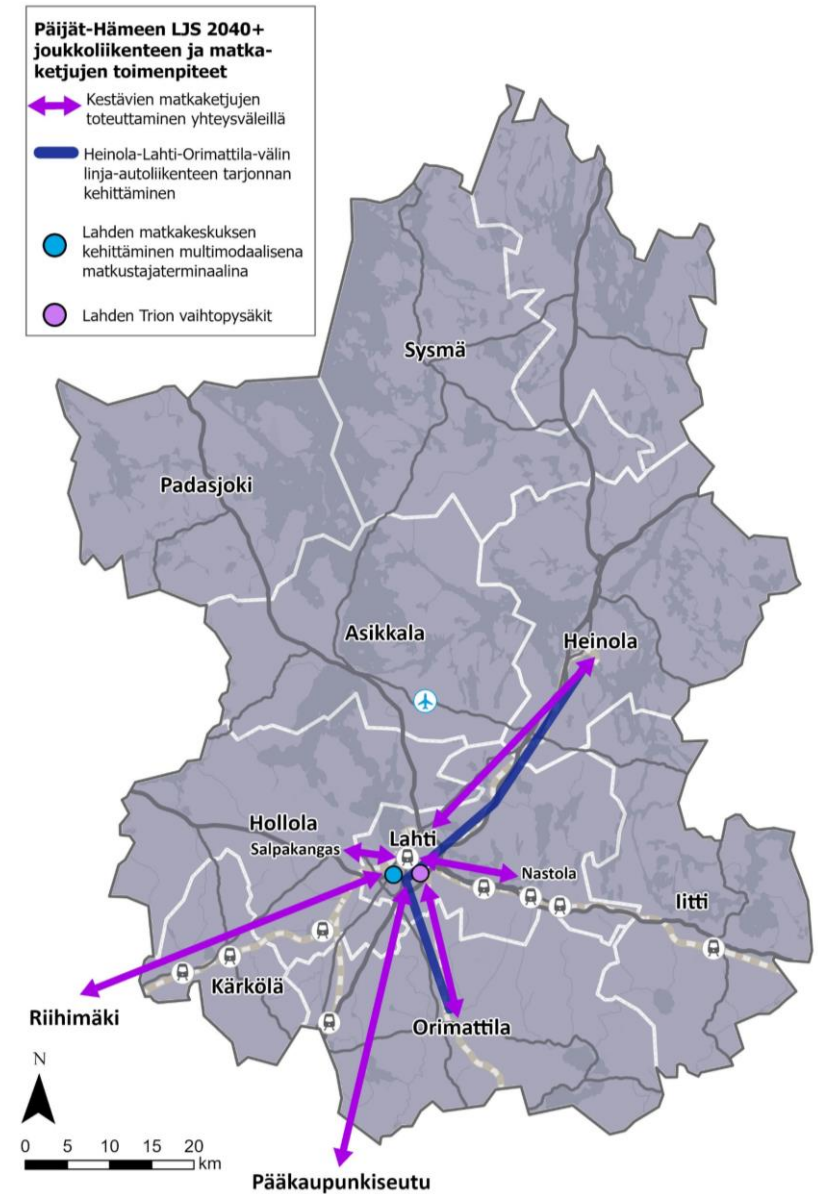
Joukkoliikenteen ja matkaketjujen toimenpiteet (2/3)

Toimenpide	Ajoitus	Vastuutaho, (osallistuvat tahot)	Tavoite
Kehitetään Heinola–Lahti–Orimattila-välin linja-autoliikenteen tarjontaa	2025-2028	LSL	Vetovoimainen
Edellytetään joukko- ja henkilöliikenteen kilpailutuksissa esteetöntä ja puhdasta kalustoa	Jatkuvaa	LSL, kunnat, Traficom	Kestävä
Kehitetään asiakaslähtöisesti joukkoliikenteen lipputuotteita ja -järjestelmiä mahdollistamaan joukkoliikennematkan, liikkumispalvelujen ja liityntäpysäköinnin sujuva maksaminen esimerkiksi yhdellä lipputuotteella tai lähimaksulla	2025-2028	LSL, Traficom, (operaattorit, HSL, kunnat, järjestelmätoimittajat)	Älykäs
Kehitetään asiakasinformaatiota matkaketjun kaikista eri vaiheista parantamalla tiedon saavutettavuutta, reaaliaikaisuutta ja laatua eri asiakasryhmille, myös häiriötilanteissa	2025-2028	LSL (Traficom, Fintraffic, operaattorit)	Älykäs



Joukkoliikenteen ja matkaketjujen toimenpiteet (3/3)

Toimenpide	Ajoitus	Vastuutaho, (osallistuvat tahot)	Tavoite
Laaditaan Päijät-Hämeen linja-auto- ja junaliikenteen, asiointi- ja palveluliikenteen ja henkilökuljetuspalvelujen yhteinen kehittämissuunnitelma, jolla parannetaan palvelujen järjestämisen kustannustehokkuutta ja edistetään kutsu-/kyytipalvelujen toteutumista	2025-2028	Liitto (Traficom, LSL, kunnat, hyvinvointialue, operaattorit)	Älykäs
Kehitetään Lahden matkakeskusta TEN-T-asetuksen edellyttämänä multimodaalisena matkustajaliikenneterminaalina <ul style="list-style-type: none"> Toteutetaan Lahden matkakeskuksen seudullinen liityntäpysäköintiratkaisu Mahdollistetaan linja-autoille vähintään yksi latausasema Mahdollistetaan matkakeskuksen saavutettavuus koko maakunnan alueelta 	2025-2028	Lahti, Väylävirasto Lahti LSL, Traficom	Kestävä
Toteutetaan Lahdessa Trion vaihtopysäkit joukkoliikenteen matka-aikojen lyhentämiseksi	2029-2032	Lahden kaupunki	Kestävä
Kehitetään turvallista pyörä- ja autoliikenteen liityntäpysäköintiä mikroliikkuminen huomioiden toteuttamalla Päijät-Hämeen liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelmaa	2025-	Kunnat	Kestävä



Pysäköinnin ja yhteiskäyttöpalvelujen toimenpiteet

Toimenpide	Ajoitus	Vastuutaho, (osallistuvat tahot)	Tavoite
Houkutellaan yhteiskäyttöautopalvelujen laajentumista alueelle huomioimalla palvelujen toimintamahdollisuus pysäköintiohjelmissa ja liittämällä palvelut osaksi liikkumispalveluja	2025-2028	Kunnat, (Lahti LAB)	Älykäs
Päivitetään pysäköintiperiaatteet/-normit siten, että ne tukevat kestävien kulkumuotojen käyttöä erityisesti joukkoliikenteen hyvän palvelutason alueilla	2025-2028	Kunnat	Kestävä
Kehitetään pysäköinnin digitaalista ohjausta yhteistyössä toimijoiden ja yritysten kanssa	2029-2032	Kunnat, (Lahti LAB)	Älykäs
Kehitetään pysäköintipaikkojen (pysäköintialueet, kadunvarsipysäköinti) latausinfra edellytyksiä ja toimintamalleja	2029-2032	Kunnat, (operaattorit)	Kestävä

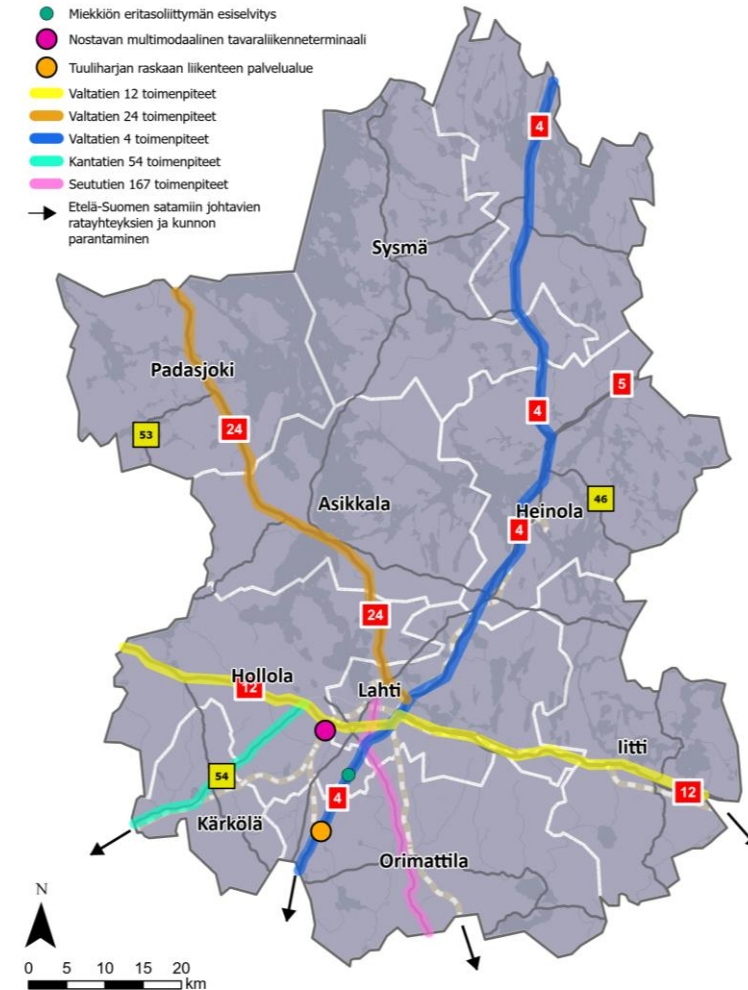
Liikenneturvallisuuden toimenpiteet

Toimenpide	Ajoitus	Vastuutaho, (osallistuvat tahot)	Tavoite
Varmistetaan ja resursoidaan kuntien liikenneturvallisuustyön tuki pitkäjänteisesti (toimijahanke)	Jatkuvaa	Kunnat, ELY-keskus	Kestävä
Lisätään automaattista liikenteenvalvontaa kriittisissä kohteissa, myös katuverkolla	Jatkuvaa	ELY-keskus, kunnat, Poliisi, Fintraffic, Väylävirasto	Kestävä
Hillitään keskusta- ja asuinalueiden läpiajoliikennettä ja rauhoitetaan tiiviisti rakennettuja ympäristöjä autoliikenteeltä (mm. katu- ja liikennetilän uudelleenjärjestelyt, nopeusrajoitusten tarkistukset, raskaan liikenteen ohjaaminen pois keskusta-alueilta)	Jatkuvaa	Kunnat, (ELY-keskus)	Kestävä

Tieverkkoa ja tieliikennettä koskevat toimenpiteet (1/3)

Toimenpide	Ajoitus	Vastuutaho, (osallistuvat tahot)	Tavoite
Parannetaan valtatietä 12 korkealuokkaiseksi ja laatutasoltaan yhtenäiseksi teollisuuden kuljetusten ja sotilaallisen liikkuvuuden valtaväyläksi			
<ul style="list-style-type: none"> Uusikylä–Tillola: Toteutetaan Uusikylä–Mankala-hanke jatkona jo päätetylle Mankala–Tillola-hankkeelle. Rakennetaan keskikaiteellista ohituskaistatietä (2+1 kaistaa) Uusikylä–Tillola sekä Hiisiöön, Jokueen, Kausalaan ja Tillolaan eritasoliittymät. Toteutetaan raskaan liikenteen valvontapaikka, rinnakkaistie ja sillä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet sekä joukkoliikenteen pysäkit. 	2025-2028	ELY-keskus, Väylävirasto, kunnat	Veto-voimainen, Kestävä
<ul style="list-style-type: none"> Joutjärvi–Uusikylä: Toteutetaan arviolta vuonna 2026 valmistuvan tiesuunnitelman mukaiset toimenpiteet. Rakennetaan Joutjärvi–Nastola nelikaistaiseksi keskikaiteelliseksi tieksi, Nastola–Uusikylä keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi sekä uudet Kolavan ja Veljeskylän eritasoliittymät ja parannukset nykyisiin Joutjärven, Villähteen ja Nastolan eritasoliittymiin. 	2029-2032		
<ul style="list-style-type: none"> Lahti–Tampere: Laaditaan tarpeelliset suunnitelmat ja selvitykset kehittämisselvityksen tavoitetilan toteuttamiseksi sekä Sairakkalan levähdysalueen kehittämiseksi. 	2029-2032		
<ul style="list-style-type: none"> Lahti–Tampere: Toteutetaan ensimmäisen vaiheen toimenpiteitä, kuten liittymäjärjestelyjä, rinnakkaistieyhteyksiä ja ohituskaistaosuuksia, sekä toteutetaan Sairakkalan levähdysalueen pidentäminen ja liittymäjärjestelyt raskaan liikenteen valvontapaikan kehittämiseksi 	2033-2036		

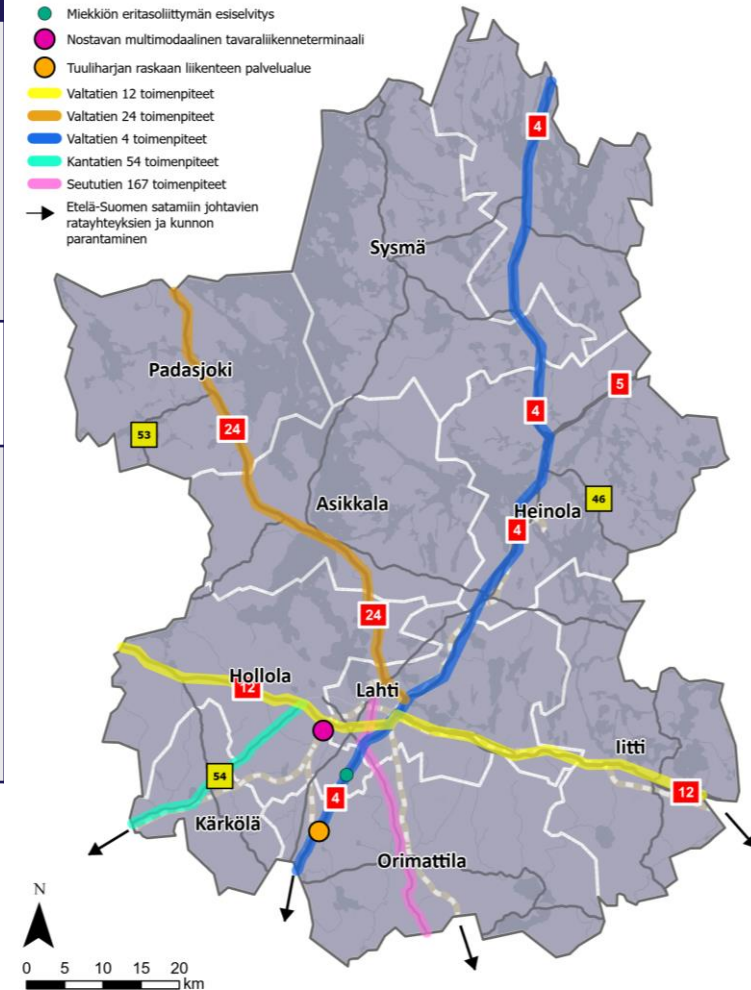
Päijät-Hämeen LJS 2040+ tieverkon ja tieliikenteen toimenpiteet



Tieverkkoa ja tieliikennettä koskevat toimenpiteet (2/3)

Toimenpide	Ajoitus	Vastuutaho, (osallistuvat tahot)	Tavoite
<p>Parannetaan valtatie 24 toimivuutta ja turvallisuutta</p> <ul style="list-style-type: none"> Laaditaan tarvittavat tie- ja toimenpidesuunnitelmat Pidennetään olemassa olevia valvontapaikkoja (Maakeski) HCT - yhdistelmille sopiviksi sekä vähennetään liittymiä, parannetaan tasoliittymiä ja toteutetaan puuttuvat jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet (Lahti–Vääksy) Levennetään tie nelikaistaiseksi ja toteutetaan uudet rinnakkaisyhteydet (Lahti–Kalliola) 	<p>2025-2028 2029-2032</p> <p>2033-2036</p>	<p>ELY-keskus, Väylävirasto, kunnat</p>	<p>Veto-voimainen, Kestävä</p>
<p>Toteutetaan valtatiellä 4 Lahden ja Jyväskylän välisellä osuudella jatkuva keskikaiteellinen ohituskaistatie eritasoliittymillä sekä jatkuva rinnakkaistie liikenneturvallisuuden parantamiseksi</p>	2033-2036	ELY-keskus, Väylävirasto (kunnat)	Veto-voimainen, Kestävä
<p>Edistetään Tuuliharjan raskaan liikenteen korkeatasoisen palvelualueen kehittämistä HCT-kuljetuksille sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluun</p> <ul style="list-style-type: none"> Laaditaan esisuunnitelma Tuuliharjan palveluliittymän muuttamisesta eritasoliittymäksi ja uudesta tieyhteydestä valtatie 4 ja seututie 140 välille mahdollistamaan Tuuliharja–Henna-alueen kehittyminen Laaditaan tiesuunnitelma ja rakentamissuunnitelma eritasoliittymän sekä valtatie 4 ja seututie 140 välisen uuden tieyhteyden toteuttamisvalmiuden parantamiseksi, ja toteutetaan eritasoliittymä ja uusi tieyhteys valtatie 4 ja seututie 140 välille 	<p>2025-2028</p> <p>2029-2032</p>	<p>Orimattila, ELY-keskus</p> <p>(määrityt esisuunnitelman avulla)</p>	<p>Kestävä, Älykäs, Veto-voimainen</p>

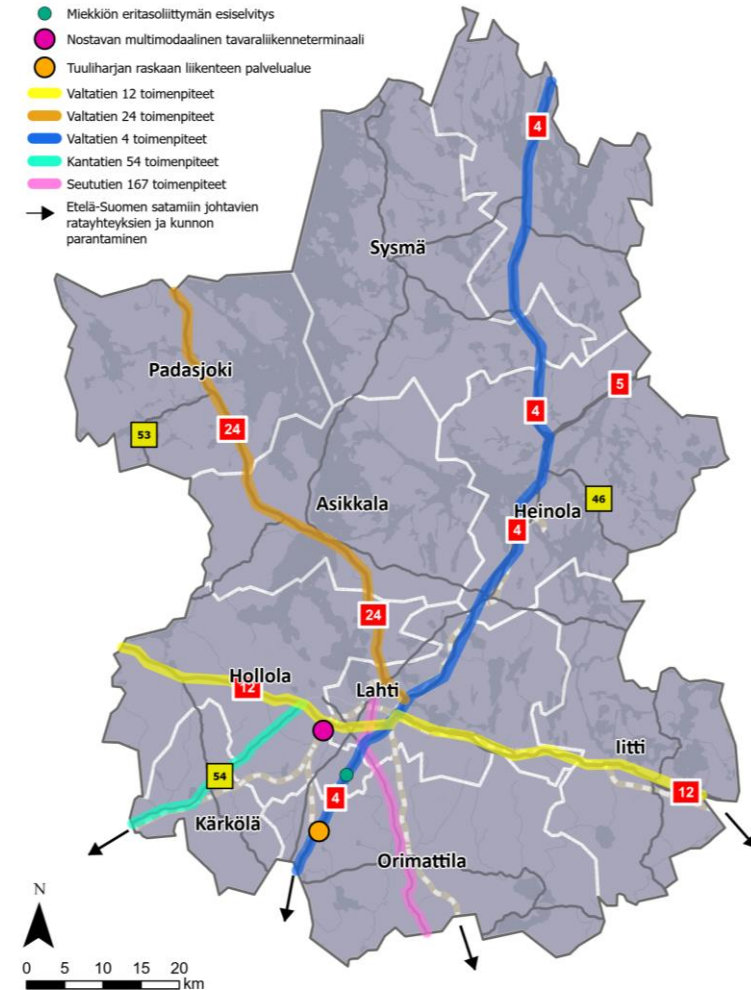
Päijät-Hämeen LJS 2040+
tieverkon ja tieliikenteen toimenpiteet



Tieverkkoa ja tieliikennettä koskevat toimenpiteet (3/3)

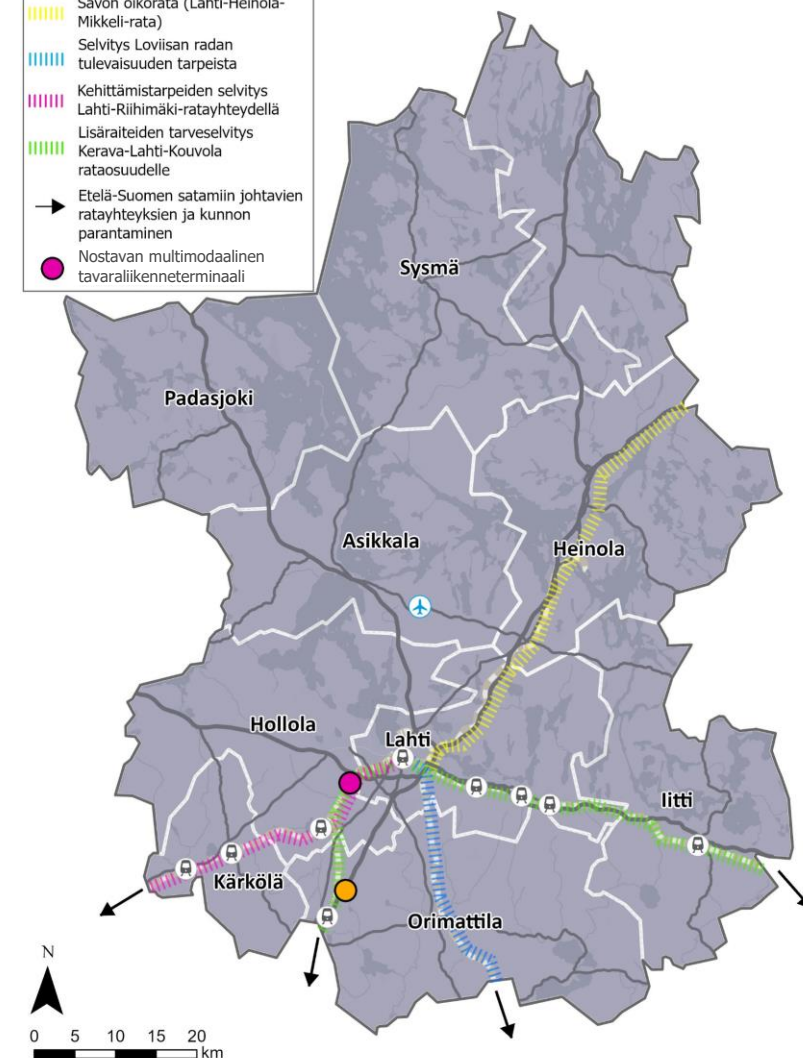
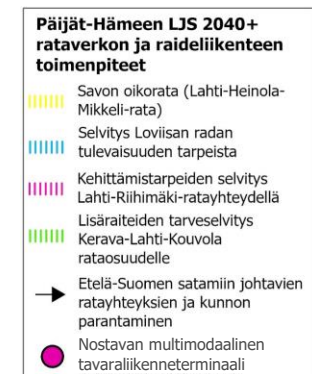
Toimenpide	Ajoitus	Vastuutaho, (osallistuvat tahot)	Tavoite
Laaditaan esiselvitys Miekkion eritasoliittymän tarpeellisuudesta Miekkion ja Pennalan työpaikka-alueiden kehittämiseksi.	2025-2028	Liitto, kunnat	Veto-voimainen
Toteutetaan kantatien 54 kehittämisselvityksen mukaisia toimenpiteitä liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantamiseksi	2025-2032	ELY-keskus, Väylävirasto, kunnat	Veto-voimainen, Kestävä
<ul style="list-style-type: none"> Laaditaan kaavat ja tarkemmat suunnitelmat 	2025-2032		
<ul style="list-style-type: none"> Suunnitellaan ja vaiheistetaan maankäytön ja liikennemäärien kehityksestä riippuvalaiset isommat pitkän aikajänteen toimenpiteet Toteutetaan liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta jo nyt tarpeellisia ja toteuttamiskustannuksiltaan pienempiä toimenpiteitä, kuten riista-aitoja, leveitä keskimerkintöjä, liittymä- ja kaistajärjestelyjä ja liikennevaloja Pidennetään Hähkäniemen levähdysaluetta ja kehitetään liittymäjärjestelyjä mahdollistamaan raskaan liikenteen valvontapaikka myös HCT-yhdistelmille. 	2029-2032		
Toteutetaan yhteysväliselvitys seututielle 167 Lahti–Orimattila–Loviisa	2025-2028	ELY-keskus (kunnat, liitto)	Veto-voimainen
Parannetaan liittymiä, joiden on havaittu olevan ongelmallisia HCT-kuljetusten kääntymisen kannalta (esimerkiksi litti, Kausala)	2025-	ELY-keskus	Veto-voimainen
Edunvalvonnassa priorisoidaan olemassa olevan väyläinfrastruktuurin kehittäminen ja ylläpito investointien sijaan (korjausvelan vähentäminen), ja varmistetaan perusväylänpidon rahoitustason noston toteutuminen	Jatkuvaa	Liitto	Älykäs

Päijät-Hämeen LJS 2040+ tieverkon ja tieliikenteen toimenpiteet



Rataverkkoa ja raideliikennettä koskevat toimenpiteet

Toimenpide	Ajoitus	Vastuutaho, (osallistuvat tahot)	Tavoite
Edistetään Lentoradan suunnittelua <ul style="list-style-type: none"> Toteutetaan edunvalvontaa Lentoradan edistämiseksi Osallistutaan Lentoradan hankeyhtiöön 	2025-	Liitto, (kunnat) Lahden kaupunki	Veto-voimainen
Edistetään Lahti–Heinola–Mikkeli-radan eli Savon oikoradan suunnittelua ja toteutumista matka-aikojen nopeuttamiseksi ja kestävän saavutettavuuden mahdollistamiseksi <ul style="list-style-type: none"> Laaditaan Lahti–Heinola–Mikkeli-radan linjauksesta ratakäytäväselvitys maakuntakaavoitusta varten Selvitetään olemassa olevan Lahti–Heinola-rataosan kunto ja kunnostustarpeet ja mahdollisuudet radan sähköistämiseksi Laaditaan selvitys henkilöjunaliikenteen kysyntäpotentiaalista Lahti–Heinola–Mikkeli-välillä Edistetään tarkempaa toteutukseen tähtäävää suunnittelua Rakennetaan Savon oikorata 	2025-2028 2025-2028 2025-2028 2029-2032 2032-	Liitto, (Väylävirasto, kunnat) Väylävirasto, (liitto, kunnat) Liitto, (kunnat) Väylävirasto, (liitto, kunnat) Väylävirasto	Veto-voimainen
Laaditaan Kerava–Lahti–Kouvola-rataosuudelle lisäraiteiden tarveselvitys	2025-2028	Väylävirasto, kunnat, liitto	Veto-voimainen
Laaditaan selvitys Loviisan radan tulevaisuuden tarpeista	2029-2032	Väylävirasto, kunnat, liitto	Veto-voimainen
Selvitetään Lahti–Riihimäki-poikittaisraideyhteyden kehittämistarpeet	2029-2032	Väylävirasto, kunnat, liitto	Veto-voimainen





Vesiväyliä ja satamia koskevat toimenpiteet

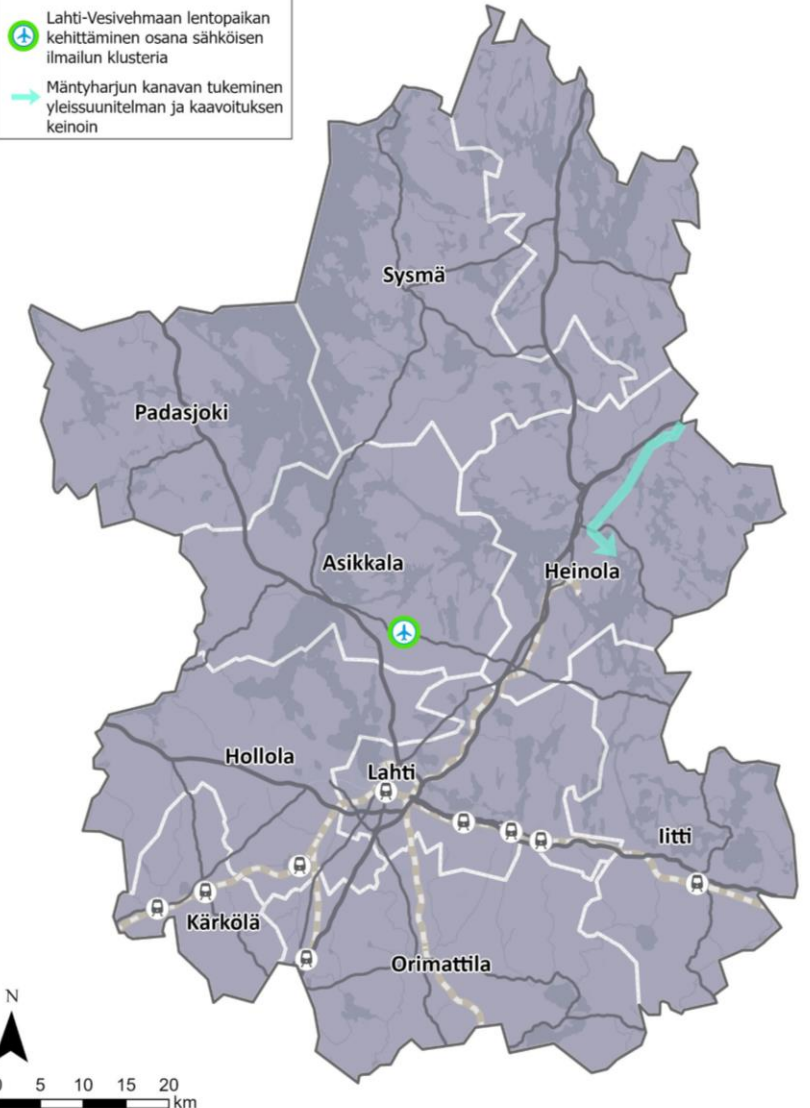
Toimenpide	Ajoitus	Vastuutaho, (osallistuvat tahot)	Tavoite
Tuetaan sisävesikuljetusten hyödyntämistä päivittämällä Mäntyharjun kanavan yleissuunnitelma sekä säilyttämällä kanavaa koskevat merkinnät ja määräykset kaavoissa	2025-2028	Liitto	Veto-voimainen
Kehitetään suurten järvien sisävesisatamaverkkoa:			
• Selvitetään ja mahdollistetaan sähköisen liikenteen latausverkoston sekä raskaan kaluston tilantarve	2029-2032	Liitto	Veto-voimainen
• Varmistetaan vesireiteillä riittävät alikulkukorkeudet	2029-2032	Väylävirasto	
Parannetaan Etelä-Suomen satamiin johtavien tie- ja ratayhteyksien kuntoa ja palvelutasoa	2029-2032	ELY-keskus, Väylävirasto	Veto-voimainen

Lentopaikkoja koskevat toimenpiteet

Toimenpide	Ajoitus	Vastuutaho, (osallistuvat tahot)	Tavoite
Kehitetään Lahti-Vesivehmaan lentopaikkaa osana sähköisen ilmailun klusteria	2029-2032	Liitto, (kunnat)	Veto-voimainen

Päijät-Hämeen LJS 2040+ lentoliikenteen ja vesiväylien toimenpiteet

 Lahti-Vesivehmaan lentopaikan kehittäminen osana sähköisen ilmailun klusteria
 Mäntyharjun kanavan tukeminen yleissuunnitelman ja kaavoituksen keinoin



Liikenteen ja kaavoituksen yhteistyönä toteutuvat toimenpiteet

Toimenpide	Ajoitus	Vastuutaho, (osallistuvat tahot)	Tavoite
<p>Toteutetaan Nostavalle TEN-T-asetuksen edellyttämä multimodaalinen tavaraliikenneterminaali</p> <ul style="list-style-type: none"> • Laaditaan osayleiskaava ja siihen liittyvät selvitykset • Laaditaan terminaalin markkina- ja liiketoimintakonsepti • Laaditaan suunnitelmat tarvittaville yhteyksille ja alueen infrastruktuurin kehittämiseksi, joilla alue kytketään olemassa olevaan tie- ja rataverkkoon • Rakennetaan alue ja sen yhteydet 	<p>2025-2028</p> <p>2025-2028</p> <p>2029-2032</p> <p>2032-</p>	<p>Hollola</p> <p>Hollola, (toimijat)</p> <p>Hollola, (ELY-keskus, Väylävirasto)</p> <p>Hollola, (ELY-keskus, Väylävirasto)</p>	<p>Vetovoimainen</p>
<p>Kaavoitetaan palveluja sekä uusi asuin- ja työpaikkarakentaminen kaupunkiseutus suunnitelman ja rakennemallin sekä MAL-sopimuksen mukaisesti keskuksiin ja tukemaan kestävästä liikkumisesta joukkoliikenneväylyhykkeelle, keskeisiin solmukohtiin ja raideliikenteen asemien läheisyyteen</p>	<p>Jatkuvaa</p>	<p>Kunnat (LSL)</p>	<p>Kestävä, Vuoro-vaikutteinen</p>
<p>Mahdollistetaan maankäytön suunnittelulla ja tilavaroituksilla logistiikan tehokkuus ja kestävyys</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suunnitellaan optimaaliset sijainnit raskaan liikenteen palvelualueille sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien (sähkö, vety ja biokaasu) jakelulle liikenteen solmukohtissa niin, että ne palvelevat pitkämatkaista liikennettä, raskaan liikenteen kuljetuksia sekä alueellista jakelu-, joukko- ja henkilöliikennettä vähintään EU:n asetusten mukaisesti • Varataan tehokkaan kaupunki- ja alueellisen logistiikan tarvitsemat ja sijainniltaan optimaaliset alueet olemassa oleviin yhteyksiin tukeutuen 	<p>Jatkuvaa</p>	<p>Kunnat</p>	<p>Kestävä, Vetovoimainen</p>
<p>Varmistetaan kaavoituksessa sekä liikenteen ja katutilojen suunnittelussa, että tieliikenteen digitalisaatio ja automaation mahdollistamat uudet, kestäviin käyttövoimiin perustuvat liikkumis- ja kuljetustavat otetaan huomioon MAL-sopimuksen mukaisesti</p>	<p>Jatkuvaa</p>	<p>Kunnat</p>	<p>Älykäs, Kestävä</p>
<p>Laaditaan selvitys alueista ja liikkujaryhmistä, jotka kokevat liikenneköyhyyttä ja tunnistetaan tarpeelliset toimenpiteet liikenneköyhyyden vähentämiseksi, resursoidaan toteutus</p>	<p>2025-2028</p>	<p>Liitto, (kunnat, Traficom)</p>	<p>Kestävä, Vuoro-vaikutteinen</p>
<p>Laaditaan selvitys keinoista ja alueista, joilla liikenteen päästö- ja meluhaittoja vähennetään nykyisillä ja uusilla kaupunkialueilla ja taajamissa, resursoidaan selvityksen toteutus</p>	<p>2025-2028</p>	<p>Liitto (kunnat, ELY-keskus)</p>	<p>Kestävä, Vuoro-vaikutteinen</p>

Osallisuuden ja tietopohjan kehittämistoimenpiteet

Toimenpide	Ajoitus	Vastuutaho, (osallistuvat tahot)	Tavoite
<p>Edistetään liikennejärjestelmäryhmässä liikenteen ajantasaisen tilannekuvan muodostamista ja sen ylläpitoa MAL-sopimuksen mukaisesti:</p> <ul style="list-style-type: none"> Sovitaan toimintamalli liikennejärjestelmän tilannekuvatiedon kokoamiseksi ja ylläpitämiseksi Sovitaan toimintamalli, miten eri osapuolien suunnittelutarpeet sekä käynnistyvät ja valmistuneet selvitykset ja suunnitelmat saadaan osaksi tilannekuvaa Kootaan tiedot ja varmistetaan tiedon käytettävyys myös tilanteissa, joilla voidaan luoda edellytyksiä uusille liikenteen palveluille (mm. ennakoiva tieto liikennejärjestelmän kehittämistarpeista, tieverkon kunnosta) 	<p>2025-2028</p> <p>2025-2028</p> <p>Jatkuvaa</p>	<p>Liikennejärjestelmäryhmä, (kunnat)</p>	<p>Älykäs, Vuorovaikutteinen</p>
<p>Sovitaan liikennejärjestelmäryhmässä toimintamalli liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelman seurantaan, vaikuttavuuden arviointiin ja ohjelman päivittämiseen, ja resursoidaan toiminta</p>	2025-2028	Liitto (lj-ryhmä, kaavoittajat)	Vuorovaikutteinen
<p>Selvitetään, miten Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän kehittämisen eri osa-alueilla ja eri osapuolten toimesta varmistetaan luontokadon pysäyttäminen</p>	2025-2028	Liitto (lj-ryhmä, kaavoittajat)	Kestävä, Vuorovaikutteinen
<p>Vahvistetaan liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikuttavaa vuorovaikutteista suunnittelua</p> <ul style="list-style-type: none"> Yhteensovitetään suunnittelun ja selvitysten aikatauluja ja niissä toteutettavia vuorovaikutustilaisuuksia Arvioidaan toteutetun vuorovaikutuksen vaikuttavuutta lopputuloksiin ja viestitään osallistumisen vaikutuksista Toteutetaan säännöllinen vuoropuhelu elinkeinoelämän kanssa liikennejärjestelmän kehittämistarpeista sekä sijoittumistarpeista hyödyntäen valmiita verkostoja ja ryhmiä Toteutetaan vuosittain kuntalaiskysely liikennejärjestelmän kehittämisestä 	Jatkuvaa	<p>Lj-ryhmä, suunnittelun osapuolet</p> <p>Suunnittelun osapuolet</p> <p>Liitto</p> <p>Liitto, (kunnat)</p>	Vuorovaikutteinen

4. Vaikutusten arviointi



Päijät-Hämeen liitto
The Regional Council of Päijät-Häme



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

4.1. Vaikutukset

Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi on laadittu soveltaen opasta alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arviointiin (Traficom 2/2023). Oppaan vaikutusalueet (viereinen kuva) ovat yhteneväisiä Liikenne 12 -vaikutusalueiden kanssa.

Suunnitelman vaikutusten arviointi on liikennejärjestelmätasosta strategisen suunnittelutason arviointia, ja tarkkuudeltaan maakunnalliselle suunnitelmalle tyypilliseen tapaan yleispiirteistä, laadullista ja kuvailevaa.

Seuraavilla sivuilla on kuvattu Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman saavutettavuusvaikutukset, taloudelliset vaikutukset, ympäristövaikutukset ja sosiaaliset vaikutukset, sekä koottu vaikutuksista yhteenveto.



Arvioitavat vaikutusalueet ja vaikutuslajit (Traficom 2/2023).

Saavutettavuusvaikutukset

Toimintojen saavutettavuus ja vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen: Seudun tuoreessa MAL-sopimuksessa sekä kaupunkiseutusuunnitelmassa ja rakennemallissa on sitouduttu sijoittamaan asuin- ja työpaikkarakentamista tehokkaasti olemassa olevaan rakenteeseen ja kestävästi liikuttamiseen näkökulmasta saavutettaviin sijainteihin, mikä parantaa toimintojen saavutettavuutta olemassa olevilla yhteyksillä. Toimenpideohjelma parantaa saavutettavuutta valtateiden varsilla olevien keskusten välillä matka-aikavaikutusten ollessa joiain minuutteja. Myös radanvarsikuntien/-alueiden saavutettavuus paranee. Valtateiden kehittäminen voi myös hajauttaa yhdyskuntarakennetta.

Saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla: Toimenpideohjelmissa on lukuisia sekä infrastruktuuria että palveluja koskevia toimenpiteitä, joilla parannetaan saavutettavuutta kestäväillä kulkumuodoilla niin kuntien sisäisessä, Päijät-Hämeen sisäisessä kuin maakuntarajat ylittävässä liikkumisessa. Kestävien kulkumuotojen saavutettavuudessa voidaan odottaa positiivisia vaikutuksia jo lyhyellä aikajänteellä mm. joukkoliikennetarjonnan ja jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksien kehittyessä.

Kansainvälinen ja kansallinen saavutettavuus sekä vaikutukset aluerakenteisiin: Raideliikenteen toimenpiteet (erityisesti Lentorata), satamiin johtavien yhteyksien kehittäminen ja Nostavan multimodaaliterminaali kytkevät Päijät-Hämeen entistä vahvemmin kansainväliseen

liikenneverkkoon. Lahden matkakeskuksen kehittäminen multimodaalisena henkilöliikenteen terminaalina varmistaa, että Lahti ei ole motissa henkilöliikenteessä. Kansallinen saavutettavuus kehittyy positiivisesti tie- ja rataverkon toimenpiteiden ja joukkoliikennetyhteyksien kehittämisen myötä, mikä vaikuttaa myös työssäkäyntialueisiin ja työmatkayhteyksiin esimerkiksi pääkaupunkiseudulle.

Tavaraliikenteen saavutettavuus: Päijät-Hämeen tavaraliikenteen saavutettavuus on jo nykyisellään hyvä erityisesti tieverkolla. Väyläverkkoon sekä terminaaleihin kohdistuvien toimenpiteiden ansiosta saavutettavuuteen, sen ennakoitavuuteen ja luotettavuuteen saadaan kuitenkin huomattavia parannuksia sekä pohjois-etelä-suuntaisilla että itä-länsi-suuntaisilla yhteyksillä. Lisäksi esimerkiksi vuorovaikutus elinkeinoelämän edustajien kanssa liikennejärjestelmän kehittämistarpeista, kuljetusten varareittien kehittäminen sekä raskaan liikenteen ohjaaminen pois keskustoista parantavat tavaraliikenteen saavutettavuutta.

Taloudelliset vaikutukset

Julkistaloudelliset vaikutukset: Infrastruktuurin kehittämis- ja parantamistoimenpiteistä aiheutuu satojen miljoonien kustannukset. Suurimmat kustannukset aiheutuvat valtateille ja rataverkolle esitetyistä toimenpiteistä. Tämänhetkisen tiedon mukaan valtion rahoituksessa tullaan priorisoimaan perusväylänpito ja kehittämiseen rahoitusta on varattu niukasti. Pääministeri Orpon hallituksen talousarvioesityksessä vuodelle 2025 on varattu uusien liikennehankkeiden käynnistämiseksi

yhteensä neljä miljardia euroa. Hallitusohjelman mukaiseen investointiohjelmaan sisältyy rahoitusta valtatielle 12. Investoinneilla voidaan kuitenkin saavuttaa kasvua alueelle, joka tuottaa positiivisia julkistaloudellisia vaikutuksia.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelmissa on mukana myös esimerkiksi julkisen liikenteen palvelutasoa parantavia toimenpiteitä, jotka nostavat julkisen liikenteen vuosittaista rahoitustarvetta. Pitkällä aikajänteellä voidaan myös odottaa, että yhdyskuntarakenteen tehokkuus ja kestävyys pienentävät esimerkiksi autoriippuvaisesta yhdyskuntarakenteesta ja liikkumattomuudesta aiheutuvia kustannuksia.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteen taloudelliseen tehokkuuteen: Kasvun ohjaaminen olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen parantaa yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän tehokkuutta ja luo esimerkiksi joukkoliikenteen kustannustehokkaalle järjestämiselle tai markkinaehtoisesti toimiville liikenteen palveluille kannattavammat olosuhteet. Vaikutukset ovat suuria, mutta toteutuvat tyypillisesti pitkällä aikajänteellä. Nopeampaa kehitystä on mahdollista saavuttaa digitalisaation myötä, jossa liikenteen automatisaation ja järjestelmäkehityksen avulla voidaan saada taloudellista hyötyä esimerkiksi tavarakuljetuksiin sekä joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten järjestämiseen. Toisaalta henkilöliikenteessä voidaan ottaa oikeansuuntaisia askelia jo pelkästään tehostamalla yhteistyötä liikenteen suunnittelussa ja hankinnassa alueen eri hankintayksiköiden välillä. Infrastruktuurihankkeiden hyötykustannuslaskelmat tehdään myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.

Päijät-Hämeen kehitysedellytykset:

Liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtana on ollut nähdä liikennejärjestelmä alueen elinvoimaisuuden ja kasvun mahdollistajana. Toimenpideohjelman myötä Päijät-Hämeen kehitysedellytykset paranevat. Liikenneverkon sujuvuuden kehittäminen sekä liikennejärjestelmän kehittäminen ennakoitujen mahdollistamaan uudet investoinnit parantaa selvästi esimerkiksi Päijät-Hämeen vetovoimaa, kilpailukykyä ja työllisyysmahdollisuuksia. Vaikutukset heijastuvat sekä alueen sisäisiin kehitysedellytyksiin että kansalliseen ja kansainväliseen liikenteeseen, kuten työasiamatkustukseen ja kauppaan.

Ympäristövaikutukset

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt: Suunnitelmassa on useita liikennenympäristön, kaavoituksen ja eri liikennemuotoja koskevia toimenpiteitä, joilla voidaan vaikuttaa siihen, että kestävien kulkutapojen käyttö lisääntyy, henkilöautoilumatkat vähenevät ja keskuksissa autoton elämäntapa on mahdollista. Vaikutukset päästöihin ovat kuitenkin maltillisia kestävästi liikuttamisen toimenpiteillä. Henkilö- ja tavaraliikenteen päästöttömyyteen, sekä pitkällä matkoilla että maakunnan sisällä ja keskuksissa, tähdätään mahdollistamalla vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrana laajentuminen. Suunnitelmassa on pieni määrä toimenpiteitä, joissa rakennetaan uutta infrastruktuuria, mutta rakentamisesta aiheutuvat kasvihuonekaasupäästöt ovat kuitenkin suuret.

Ilmastomuutokseen sopeutuminen:

Ilmastomuutokseen sopeutuminen on osa

liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteiden toteuttamiseen liittyvää tarkempaa suunnittelua. Suunnitelman periaatteet ja useat toimenpiteet tukevat ilmastomuutokseen sopeutumista, vaikka erillisiä sopeutumiseen tähtäviä toimenpiteitä ei ole esitetty.

Vaikutukset rakennettuun ja luonnonympäristöön:

Suunnitelman toimenpiteillä kehitetään infrastruktuuria, mutta useat toimenpiteet kohdistuvat olemassa olevaan infrastruktuuriin kehittämiseen. Esimerkiksi jalankulun ja pyöräliikenteen infran erottelulla tai Lahden matkakeskuksen alueen toimenpiteillä selkeytetään samalla rakennettua ympäristöä. Asuin- ja työpaikkarakentamisen kasvun sijoittelu jo olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen vaikuttaa pitkällä aikajänteellä rakennettuun ympäristöön, esimerkiksi sen ilmeeseen, näkymiin ja elävyyteen. Suuremmat infrastruktuurin toimenpiteet, kuten Lahti–Heinola–Mikkeli-radon uudella osuudella olisi suurempia vaikutuksia ympäristöön. Vaikutukset tarkentuvat jatkosuunnittelun edetessä.

Sosiaaliset vaikutukset

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen: Väyläverkkoon kohdistuvat hankkeet, valvontaa parantavat toimenpiteet, liikenneturvallisuustyö ja useat muut toimenpiteet mahdollistavat liikenneturvallisuuden parantamisen ja tähtäävät nollavision saavuttamiseen. Useat valtateihin kohdistuvat toimenpiteet sekä automaattisen liikennevalvonnan kehittäminen vaikuttaisivat selvästi turvallisuuteen. Rahoitus kuitenkin vaikuttaa merkittävästi vaikutusten laajuuteen.

Vaikutukset ihmisten terveyteen: Aktiivista liikkumista ja esteetöntä liikkumisympäristöä edistävillä toimenpiteillä on hyviä kansanterveydellisiä vaikutuksia, mikäli liikkujat valitsevat aktiiviset kulkutavat. Kaavoitus kestävästi liikuttamisen vyöhykkeille luo olosuhteet terveydelle positiivisiin vaikutuksiin, mutta vaikutukset toteutuvat erittäin hitaasti. Liikenteen päästöjen pienentyessä ja meluhaittojen vähentämisen myötä ainakin kaupunkialueilla voidaan odottaa, päästö- ja meluhaittoille altistuvien määrä laskee.

Vaikutukset eri väestöryhmien liikkumisen mahdollisuuksiin: Liikkumisympäristöjä ja -palveluja (mm. joukkoliikenteen tarjonta, järjestelmät ja informaatio sekä liikkumisen esteettömyys) parantamalla parannetaan eri väestöryhmien liikkumisen mahdollisuuksia Päijät-Hämeessä. Myös vähäpäästöistä ja päästötöntä henkilöautoilua tuetaan, mikä on maaseutumaisemmissa alueilla tärkeä kulkumuoto. Suurimmat vaikutukset nähdään keskuksissa ja taajamissa, sillä esimerkiksi joukkoliikenteen kustannustehokas järjestäminen vaatii rahoituksen lisäksi riittävän kysyntäpotentiaalin.

Yhteenveto vaikutuksista

Saavutettavuusvaikutukset

Toimintojen saavutettavuus paranee kaikilla väylillä ja vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ovat kaavoituksen myötä positiiviset. Tieverkon sujuvuuden paraneminen lisää myös henkilöautoilun sujuvuutta.

Saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla kehittyy positiivisesti sekä infrastruktuurin että palvelujen kehittämistoimenpiteillä.

Kansainvälinen ja kansallinen saavutettavuus paranee väyläverkon ja solmukohtien toimenpiteiden avulla, alue kytkeytyy vahvemmin myös kansainvälisiin liikenneverkkoihin. Saavutettavuus vahvistaa mm. työssäkäyntialueita.

Tavaraliikenteen saavutettavuus on jo nykyisellään hyvä ja toimenpiteiden ansiosta saavutettavuuteen saadaan huomattavia parannuksia sekä pohjois-etelä-suuntaisilla että itä-länsi-suuntaisilla yhteyksillä.

Taloudelliset vaikutukset

Infrastruktuurin toimenpiteistä aiheutuu huomattavia kustannuksia, myös palvelujen rahoitustarve kasvaa. Investoinnit tuovat kasvua, ja mm. liikkumattomuudesta aiheutuvat kustannukset voivat laskea.

Kasvun ohjaaminen olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen parantaa yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän tehokkuutta. Automatisaation ja järjestelmien avulla voidaan saada taloudellista hyötyä.

Päijät-Hämeen kehitysedellytykset paranevat. Uusien investointien mahdollistaminen parantavat selvästi mm. vetovoimaa, kilpailukykyä ja työllisyysmahdollisuuksia.

Ympäristövaikutukset

Vaikutukset liikenteen päästöihin ovat maltillisia kestäväällä liikkumisella. Toimenpiteillä mahdollisesta päästötön ja vähäpäästöinen henkilö- ja tavaraliikenne. Rakentamisen kasvihuonekaasupäästöt ovat suuret.

Suunnitelman periaatteet ja useat toimenpiteet tukevat ilmastonmuutokseen sopeutumista ja luontokadon pysäyttämistä, vaikka erillisiä ko. tavoitteisiin tähtäviä toimenpiteitä ei ole esitetty.

Keskuksissa tapahtuvilla toimenpiteillä mm. selkeytetään ympäristöä ja vaikutetaan näkymiin. Suuremmilla toimenpiteillä (esim. rata) on vaikutuksia ympäristöön. Vaikutukset tarkentuvat jatkosuunnittelun edetessä.

Sosiaaliset vaikutukset

Toimenpiteet mahdollistavat liikenneturvallisuuden parantamisen ja tähtäävät nollavision saavuttamiseen. Useat valtateihin kohdistuvat toimenpiteet vaikuttaisivat hyvin positiivisesti turvallisuuteen.

Aktiivista liikkumista ja esteetöntä liikkumisympäristöä edistävillä toimenpiteillä on hyviä kansanterveydellisiä vaikutuksia. Kaupunkialueilla päästö- ja meluhaitoille altistuvien määrä laskee.

Liikkumisympäristöjä ja -palveluja parantamalla parannetaan eri väestöryhmien liikkumisen mahdollisuuksia. Suurimmat vaikutukset nähdään keskuksissa ja taajamissa.

4.2. Vaikuttavuus

Vaikuttavuuden arvioinnin tehtävänä on kuvata, ovatko liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelman sisältämät toimenpiteet oikeansuuntaisia suhteessa suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin.

Vaikuttavuuden arvioinnin ensimmäinen kierros toteutettiin työnaikana järjestetyssä työpajassa, jonka jälkeen toimenpideohjelmaan tehtiin muutoksia ennen tässä esitetyn arvioinnin tuloksia.

Tavoitteen toteutumista on arvioitu kolmiportaisesti:

★★★★ toteutuu erittäin hyvin

★★★☆☆ toteutuu hyvin

★★☆☆☆ toteutuu melko hyvin

Vaikuttavuuden arviointia voi tarkentaa hyödyntämällä esimerkiksi alueen liikennemallia.

KESTÄVÄ – Liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet ovat ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti vaikuttavia

- Tavoite voidaan saavuttaa hyvin. ★★★★★
- Suurin merkitys tavoitteen saavuttamisessa on kaavoituksella sekä toimenpiteillä, jotka kehittävät jalankulun, pyöräliikenteen ja esteetöntä liikkumisympäristöä, joukkoliikennettä ja matkaketjua sekä vähäpäästöisempää liikennettä.
- Liikkumistapoihin vaikuttaminen on hidasta ja vaikutukset ilmenevät ajan saatossa. Toimenpiteillä voi olla negatiivisia vaikutuksia ympäristöön.

ÄLYKÄS – Tieto ja teknologia mahdollistavat liikennejärjestelmän tehokkuuden

- Tavoite voidaan saavuttaa melko hyvin. ★★★☆☆
- Suurin merkitys tavoitteen saavuttamisessa on matkaketjuja ja siihen liittyviä palveluja parantavilla, liikennejärjestelmän tietopohjaa vahvistavilla, yhdyskuntarakennetta tehostavilla sekä pullonkauloja poistavilla toimenpiteillä.
- Heikko rahoitus ja hidas järjestelmäkehitys voivat hidastaa tavoitteen saavuttamista, minkä lisäksi osa toimenpiteistä on riippuvaisia mm. operaattoreista.

VETOVOIMAINEN – Liikennejärjestelmä mahdollistaa hyvän saavutettavuuden ja alueen elinvoimaisuuden

- Tavoite voidaan saavuttaa hyvin. ★★★★★
- Suurin merkitys tavoitteen saavuttamisessa on väyläverkon, terminaalien ja solmukohtien kehittämisellä, kestävästä liikkumisesta edistävillä toimenpiteillä ja sitä tukevalla kaavoituksella.
- Liikennejärjestelmän rahoitustason näkymät ovat heikot, joten infrastruktuurin kehittäminen voi olla puutteellista ja hidastaa tavoitteen saavuttamista.

VUOROVAIKUTTEINEN – Liikennejärjestelmää kehitetään aktiivisella suunnitteluyhteistyöllä

- Tavoite voidaan saavuttaa erittäin hyvin. ★★★★★
- Suurin merkitys tavoitteen saavuttamisessa on alueen sisäistä ja monialaista yhteistyötä sekä osallistamista vahvistavilla toimenpiteillä, joihin alueella on hyvät valmiudet.
- Päätöksenteon tulisi tukea toimenpideohjelman arvioinnin tulosten myötä tehtävää toimenpideohjelman päivitystä.

5. Seuranta



Päijät-Hämeen liitto
The Regional Council of Päijät-Häme



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

5.1. Suunnitelman seuranta ja mittarit

Seurannan toteutus

Liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelman seurannalla varmistetaan, että suunnitellut toimenpiteet toteutetaan tehokkaasti, ja arvioidaan toimenpiteiden vaikuttavuutta. Seurannan tärkeä tehtävä on arvioida, mitkä toimenpiteet ovat toteutuneet, miten suunnitellut toimenpiteet etenevät suhteessa määritettyihin tavoitteisiin, tavoitetasoihin ja aikatauluun, ja onko toimenpiteiden vaikuttavuus odotetun mukainen.

Toimenpideohjelman seuranta kootaan lähtökohtaisesti Päijät-Hämeen liiton toimesta ja se raportoidaan vuosittain liikennejärjestelmäryhmälle (jatkossa harvemmin myös EU:n komissiolle). Alueella on kuitenkin hyvä sopia työnjako huomioiden, mitä tietoja esimerkiksi Lahden kaupunki tai Lahden seudun liikenne kokoavat osana omaa toimintaansa.

Tarkoituksena on, että seurannan tulosten myötä toimenpideohjelmasta tarvittaessa mukautetaan, mikäli toimenpiteiden edistämiseksi tunnistetaan esteitä, olosuhteet tai toimintaympäristö on muuttunut tai havaitaan, että toimenpiteet eivät

johdakaan kohti toivotunlaista kehitystä.

On kuitenkin hyvä huomioida, että jotkut toimenpiteet vaikuttavat hitaasti ja niiden vaikutukset näkyvät jopa vuosien saatossa. Siksi on tärkeää, että seuranta suunnitelmakaudelta toiseen on aktiivista. Tavoitteena on, että seurannan avulla saadaan ylläpidettyä ajantasaista tietopohjaa liikennejärjestelmän tilasta ja kehityksen suunnista. Tätä tietopohjaa hyödynnetään seuraavilla suunnitelmakerroksilla, jotta suunnittelu on luonteeltaan jatkuvaa ja rullaavaa.

Suunnitelman toteutumisen mittaaminen

Liikennejärjestelmän kehitystä ja siinä asetettujen tavoitteiden saavuttamista seurataan seuraavan sivun taulukossa esitetyjen mittarien avulla.

Mittareilla kuvataan muun muassa liikennejärjestelmän kestävyttä, turvallisuutta ja suorituskykyä. Niiden laadinnassa ja tavoitetasojen määrittämisessä on hyödynnetty muun muassa Lahden seudun MAL-sopimusta sekä TEN-T-asetusta sekä suunnitelman laadintahetkellä käytössä olleita alustavia tietoja aiheista, joita

kaupunkisolvumukohdissa tulevaisuudessa tulisi seurata.

Suunnitelman toteutumisen analyysi tarvitsee liikennejärjestelmäsuunnitelman mittareiden lisäksi alueen perustietojen ylläpitoa (esimerkiksi väestöä, pendelöintiä ja liikennemääriä koskevat tiedot).

Päivitykset seurantaan

Komissio tulee hyväksymään viimeistään 19.7.2025 täytäntöönpanoasetuksen, jossa määritellään rajattu joukko indikaattoreita sekä menetelmät, joita käytetään kaupunkisolvumukohdientien kaupunkiliikenteen suunnitelmien toteutumisen seurantaan.

Seuranta tulee koskemaan kestävyiden, turvallisuuden ja saavutettavuuden aloja. Tiedot tulee ensimmäisen kerran kerätä ja välittää komissiolle viimeistään vuoden 2027 loppuun mennessä, jonka jälkeen tiedonkeruu toteutetaan 3-5 vuoden välein.

Täytäntöönpanosäädös voi todennäköisesti edellyttää päivityksiä tässä esitettyihin mittareihin.

Mittari	Kestävä	Älykäs	Vetovoimainen	Vuorovaikutteinen	Tavoitetaso
Kestävien kulkutapojen osuus kaupunkiseudun sisäisissä matkoissa	x		x		Kasvu 32 % -> 40 %
Jalankulun ja pyöräilymäärät pyöräliikenteen laatu- ja pääreiteillä eri vuodenaikoina	x				Kehittyminen vuosittain
Esteetön infrastruktuuri (km) ja liikenteen palvelut (pysäkit, kalusto, informaatio)	x	x			Kehittyminen vuosittain
Erotellun pyöräliikenteen verkoston laajuus (km) rakennetussa ympäristössä	x				Kehittyminen vuosittain
Joukkoliikenteen matkamäärät ja lipputulot LSL:n liikenteessä	x		x		+50 % v. 2023 -> v. 2035
Liikenteen sujuvuus ruuhka-aikana ja hiljaisena aikana eri liikennemuodoilla: kuntakeskusten ja keskeiset kohteiden saavutettavuus ja keskustan läpäisevyys matka-ajassa mitattuna 3 ja 7 kilometrin matkalla		x	x		Matka-aika ei kasva, kestävät liikkumistavat nopeutuvat
Puhtaiden ajoneuvojen määrä ja osuus joukkoliikenteen kalustosta	x				Vähintään lain mukainen
Asiakastytyväisyyden kehitys liikennejärjestelmään	x		x		Tyytyväisyys kasvaa
Autojen ja pyörien liityntäpysäköintikapasiteetti ja käyttöaste	x	x			Kasvu vuosittain
Mikroliikkumispalvelujen tarjonnan ja asemapaikkojen määrä					Tarjonta kattaa keskeiset alueet
Uusien asemakaavojen asumisen kerrosalan sijoittuminen keskustoihin ja kestävän liikkumisen vyöhykkeelle (kaupunkiseutusuunnitelman mukaisesti)	x		x	x	80 % uusien asemakaavojen kerrosalasta
Liikenteen päästöjen ja melutasojen kehitys (alueet) ja haitoille altistuva väestö (lkm, %)	x			x	Määrä laskee tai ei nouse
Vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkausinfrastruktuurin määrä ja kattavuus	x			x	Vähintään AFIR-asetuksen mukainen
Henkilövahinko-onnettomuudet, loukkaantuneiden ja kuolleiden määrä	x				Nollavisio
Pääväyläverkon palvelutasopuutteet ja maantieverkon kunto		x	x		Palvelutasopuutteet vähenevät
Ruuhkautuminen liittymissä ja tieosuuksilla: huipputuntien liikennemäärän suhde kaistakapasiteettiin ja ruuhka-ajan nopeuden suhde vapaaseen nopeuteen		x	x		Ruuhkat vähenevät
Väyläverkon rahoitustason sekä hoito- ja ylläpitokustannusten kehitys		x	x		Rahoitustason kasvu Kustannusten lasku
Vuorovaikutustilaisuuksien määrä ja vaikuttavuus (tehdyt muutokset)				x	Kaikissa suunnitelmissa

Viestintä

Liikennejärjestelmäsuunnitelman seurannan tuloksista, eli toimenpiteiden toteutumisen ja vaikuttavuuden arvioinnista, on suositeltavaa viestiä vuosittain asiantuntijoille ja päättäjille. Vuosittainen viestintä toteutuu luontevasti osana jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä. Viestinnällä helpotetaan esimerkiksi kuntia budjetoimaan investoinnit tuleville vuosille ja pidetään päättäjät tietoisina päätösten vaikutuksista.

Asiantuntija- ja päättjäviestinnän lisäksi on tärkeää viestiä liikennejärjestelmän kehittämisestä ulkoisesti kuntalaisille ja sidosryhmille. Ulkoisessa viestinnässä kannattaa painottaa vuorovaikutuksen vaikuttavuutta kuvaamalla esimerkiksi sitä, miten osallistuminen kyselyihin on vaikuttanut siihen, mitä toimenpiteitä on toteutettu tai miten tietoa on hyödynnetty toimenpiteiden suunnittelussa. Ulkoisessa viestinnässä kannattaa pyrkiä vahvistamaan positiivista kierrettä huomioimalla myös vaikuttaminen liikkumistapoihin. Tällöin voidaan kertoa esimerkiksi toimenpiteistä, joilla onnistuttu kasvattamaan vaikkapa joukkoliikenteen matkustajamääriä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistumisen jälkeen on tärkeä viestiä ulkoisesti suunnitelman valmistumisesta ja sen keskeisistä sisällöistä, miten suunnitelmaa toteutetaan sekä kuvata, miten suunnitteluprosessissa toteutettu vuorovaikutus on

vaikuttanut suunnitelmaan. Vuorovaikutuksen vaikuttavuudesta viestiminen vahvistaa osallistumisen positiivista kierrettä.

Osana säännöllistä suunnitelman etenemisestä kertovaa viestintää kannattaa muistuttaa keinoista, joilla sidosryhmät ja asukkaat voivat tuottaa tietoa liikennejärjestelmän tilasta, havaituista ongelmakohdista tai kertoa toiveista, miten liikennejärjestelmää ja -ympäristöjä tulisi kehittää. Tämä vahvistaa liikennejärjestelmän tietopohjaa, josta on hyötyä seuraavalla suunnittelukierroksella sekä toimenpiteitä toteutettaessa. Työnaikaisessa kyselyssä kuntalaiset toivoivat, että he voivat osallistua liikennejärjestelmän kehittämiseen nettikyselyn avulla; kerran vuodessa toteuttavan kyselyn kautta tai esimerkiksi kunnan nettisivuilla jatkuvasti avoimen (karttapohjaisen) kyselyn kautta.

5.2. Huomioitavaksi seuraavalla suunnitelmakierroksella

Liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnan aikana on tunnistettu asioita, joita seuraavalla liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityskierroksella voi olla tarpeen pohtia enemmän.

Suunnitteluteemojen osalta on arvioitu, että vaihtoehtoiset käyttövoimat tulevat voimakkaammin valtavirtaistumaan ja siten näkymään konkreettisemmin toimenpiteissä.

Kaupunkilogistiikan uudet muodot, kuten drone-kuljetukset, tulevat todennäköisesti näkymään vahvemmin jatkossa. Lahden kaupungissa vuosina 2022-2023 toteutetussa Viimeinen kilometri Lahti -hankkeessa on suunniteltu ja kuvattu tavarakuljetusten toimintamalli Lahteen, määritetty jakeluratkaisuja ja niiden tarvitsemia kaupunki-infraan liittyviä vaatimuksia. TEN-T-asetuksen vaatimus kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmasta koskee myös kaupunkilogistiikkaa, joten seuraavalla suunnitelmakierroksella logistiikan suunnittelu osana liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on paikallaan.

Edunvalvonnallisesti Päijänne ja vesiliikenteen rooli tulevat nousemaan aiempaa vahvemmin esiin, ja

myös sähköinen lentoliikenne ja siten Lahti-Vesivehmaa lentopaikan rooli selkiytynee.

Lahden kaupunkiseutu on yksi uusista maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL-) sopimuseuduista. MAL-työ on muuttanut Päijät-Hämeen liikennejärjestelmätyötä; maakuntaliitto toimii kokoavana tahona aktiiviselle ja tiiviillä ryhmällä toteutetulle liikennejärjestelmätyölle. Aluehallintouudistuksen myötä vuodesta 2026 alkaen liikennejärjestelmätyön osapuolena on Kaakkois-Suomen elinvoimakeskus nykyisen Uudenmaan ELY-keskuksen sijasta.

Liikennejärjestelmätyön jatkuva rahoitus takaa liikennejärjestelmän ja liikennejärjestelmätyön kehittämisen, vahvan tietopohjan sekä hyvän tiedonkulun alueella.

Liikennejärjestelmästä on yhä paremmin saatavissa tietoa. Alueella on tunnistettu, että olemassa olevan tiedon sekä alueen liikennemallin tietojen syvempi analysointi MAL-toimenpiteiden tunnistamiseksi olisi jatkossa eduksi.

Alueen vahva ja ajantasainen liikennejärjestelmän

tietopohja sekä aktiivinen liikennejärjestelmätyö todennäköisesti mahdollistavat seuraavalla suunnittelukierroksella sen, että liikennejärjestelmän nykytilakuvaus ja toimenpiteiden toteutuneisuus ovat jo valmiina, jolloin liikennejärjestelmäsuunnitelmalle mahdollisesti riittää vain päivitys toimenpideohjelmaan ja tarvittaessa tavoitteisiin.

Vahva liikennejärjestelmän ja kaavoituksen yhteistyö mahdollistaa TEN-T-asetuksen mukaiset tavoitteet kaupunkisolmukohtien (kuten Lahden seudun) kestävän kaupunkiliikennesuunnitelmille, jonka mukaan esimerkiksi liikenteestä syntyviä haitallisia vaikutuksia tulee vähentää kaupunkialueella. Tässä suunnitelmassa on tunnistettu toimenpiteitä yhteistyön tiivistämiseksi, mutta jatkossa Päijät-Hämeen ja Lahden kaupungin liikennejärjestelmien suunnittelun välisiä suhteita joutunee kirkastamaan. Lisäksi maankäytön ja kaavoituksen vahvempi yhteenkytkentä osaksi liikennejärjestelmäsuunnittelua voi olla paikallaan tavoiteltujen vaikutusten varmistamiseksi.



6. Vuorovaikutuksen keskeiset tulokset



Päijät-Hämeen liitto
The Regional Council of Päijät-Häme



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

6.1. Kysely Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän tulevaisuudesta

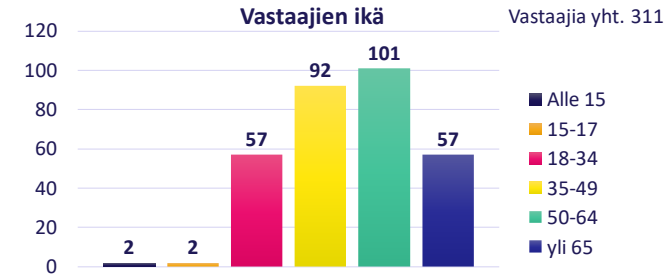
Kestävän kaupunkiliikennesuunnittelun mukaisesti suunnitteluprosessissa on toteutettu vuorovaikutusta asukkaiden kanssa. Keväällä 2024 järjestettiin karttapohjainen kysely Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän tulevaisuudesta.

Kyselyyn vastasi yhteensä 311 henkilöä, joista 202 vastasi koko kyselyyn.

Asikkalan ja Kärkölän osalta vastaajien osuus väkilukuun verrattuna oli huomattavasti suurempi kuin maakunnassa keskimäärin. Myös Hartolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän osuudet vastaajista olivat hieman maakuntaosuutta suuremmat.

Lahdesta, Heinolasta ja Hollolasta vastaajia tavoitettiin selvästi niiden maakuntaosuutta pienempi määrä. Iitin vastaajien osuus oli myös pienempi kuin väestön osuus maakunnassa.

Vastaajista 64 % oli 34-64-vuotiaita. Kyselyllä tavoitettiin saman verran, 18 %, nuoria aikuisia sekä yli 65-vuotiaita. Alle 18-vuotiaita ei tässä kyselyssä tavoitettu lähes ollenkaan.

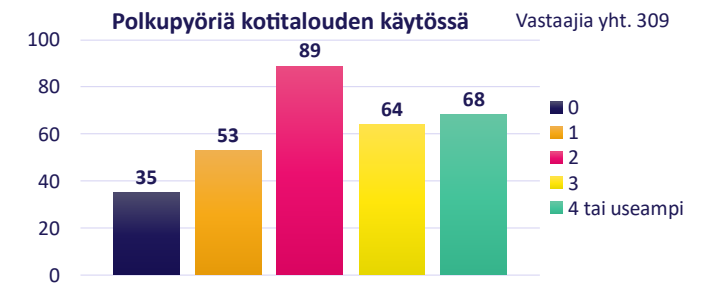
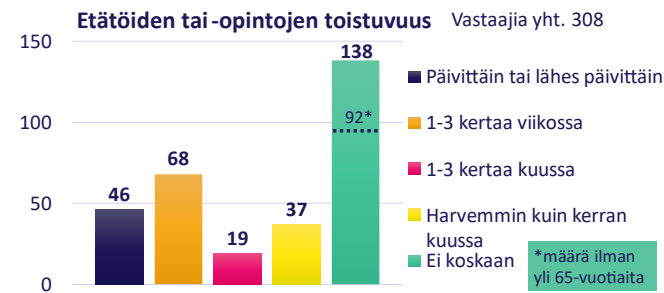
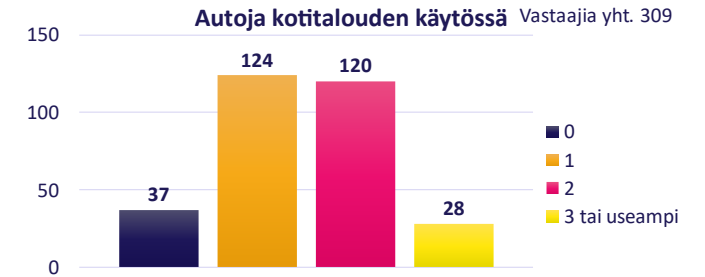
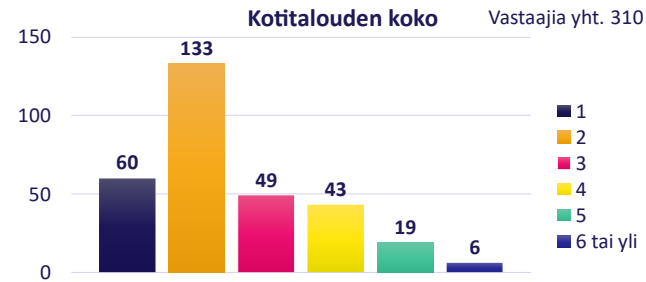


Kunta	Vastaajien määrä	Osuus vastaajista (286)	Osuus Päijät-Hämeen väestöstä
Asikkala	38	13 %	4 %
Hartola	7	2 %	1 %
Heinola	11	4 %	9 %
Hollola	18	6 %	11 %
Iitti	3	1 %	3 %
Kärkölä	49	17 %	2 %
Lahti	113	40 %	59 %
Orimattila	26	9 %	8 %
Padasjoki	9	3 %	1 %
Sysmä	12	4 %	2 %

Kahden hengen talouksia oli kyselyyn vastanneista 43 %. Toiseksi suurin joukko, 19 %, oli yhden hengen talouksia. Yli viiden hengen talouksia oli vastaajista 8 %.

Vastaajista alle 12 % oli autottomia, 40 %:lla oli käytössään yksi auto ja 39 %:lla kaksi autoa. Yhdeksällä prosentilla kotitalouksista oli kolme tai useampi auto. Polkupyörien osalta hajonta oli suurempaa. Noin 11 % ilmoitti, ettei kotitaloudessa ole yhtään polkupyörää. 17 %:lla oli käytössään yksi polkupyörä ja 29 %:lla kaksi. Yli kaksi polkupyörää oli lähes 43 %:lla vastaajista.

Etätöitä tai -opintoja teki päivittäin noin 11 % vastaajista, ja 1–3 kertaa viikossa noin 16 %. Sitä harvemmin etätöitä tai -opintoja teki 18 % vastaajista. Alle 65-vuotiaista ei etätöitä tai -opintoja tehneitä oli lähes 30 %.



Kyselyn yhteenveto

311

Vastaajaa, joista

170

pitkiä säännöllisiä
matkoja tekeviä

136

jalankulkijaa

140

pyöräilijää

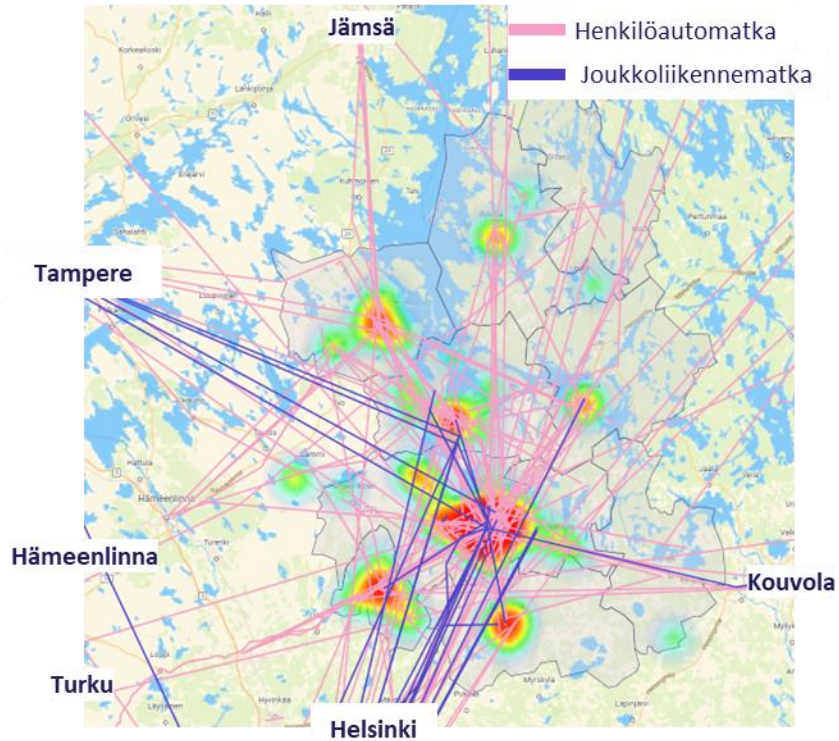
125

joukkoliikenteen
käyttäjää

170

autoilijaa

Vastaajien kotipaikat ja säännölliset yli 30 minuuttia kestävät matkat



Kyselyn TOP 2 toivotuimmat kehityskohtat kulkumuodoittain:



1. Laadukas talvikunnossapito (97 %)

2. Jalankulun turvallinen liikkumisympäristö (90 %)



1. Pyöräilyn reittien jatkuvuus, suoruus, yhdistyvyys (87 %)

2. Pyöräilyn selkeä erottelu jalankulusta ja autoliikenteestä (84 %)



1. Joukkoliikenteen reittien kattavuus (96,7 %)



2. Joukkoliikenteen aikataulujen monipuolisuus (96,6 %)



1. Teiden kunnan parantaminen (94 %)



2. Tieliikenneturvallisuuden panostaminen (70 %)

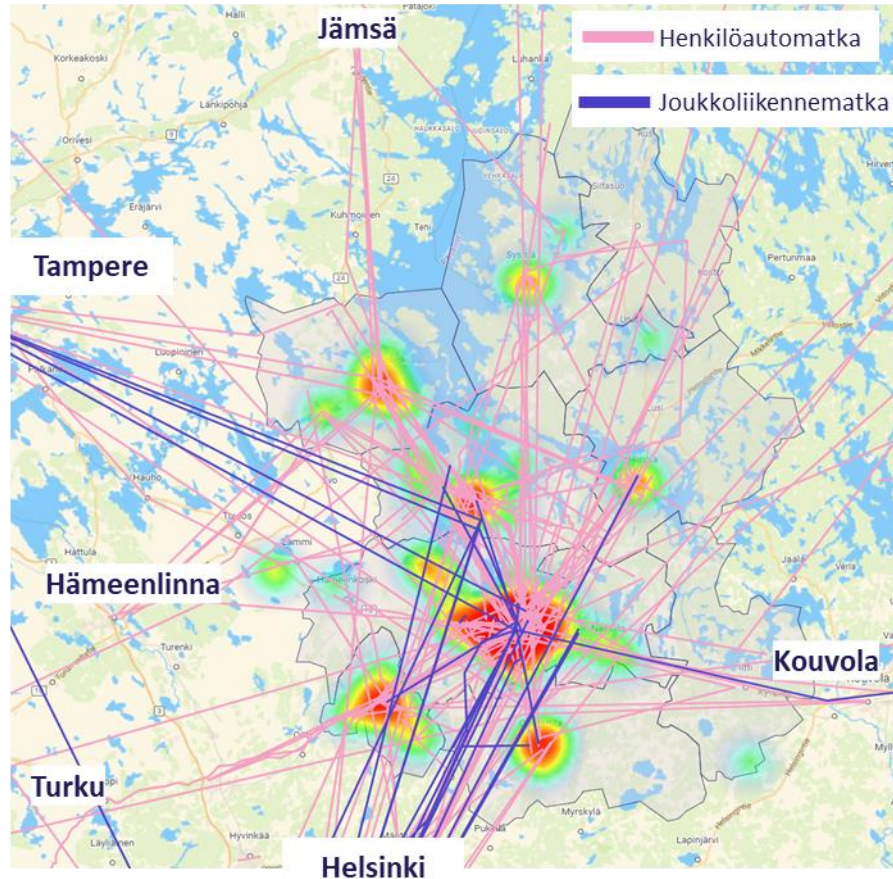


Päijät-Hämeen liitto
The Regional Council of Päijät-Häme



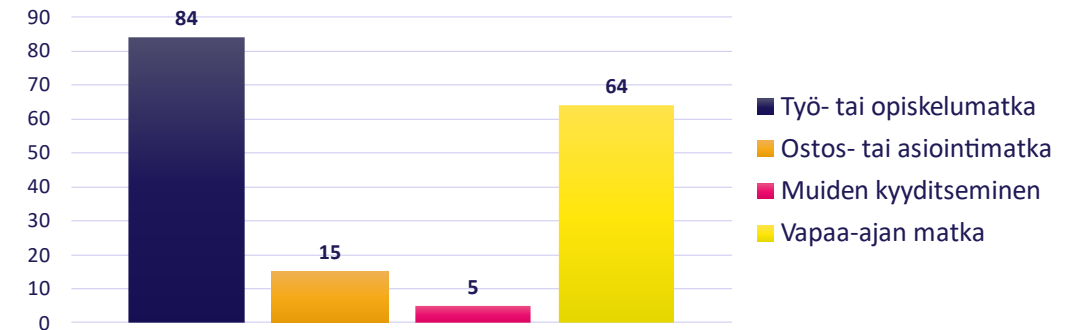
Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Säännölliset pitkät matkat



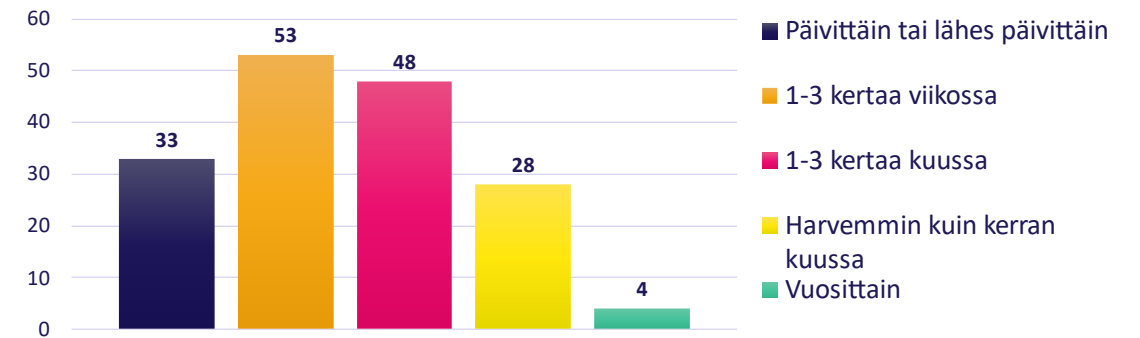
Matkan pääasiallinen tarkoitus

Vastaajia yht. 168



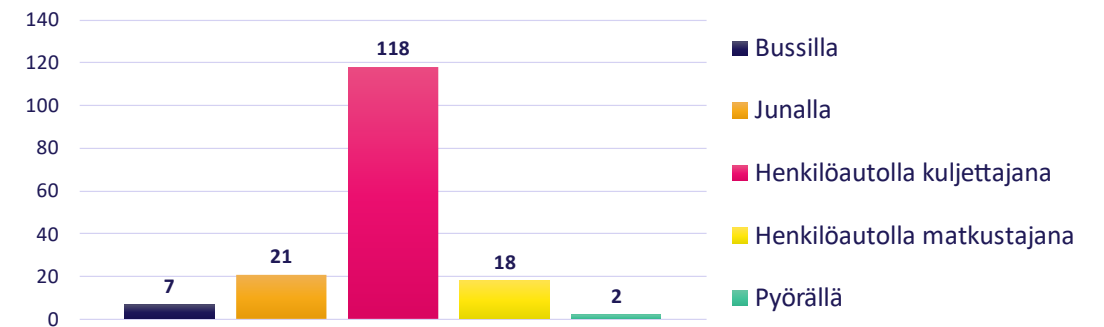
Matkustustiheys – kuinka usein matka tehdään

Vastaajia yht. 166



Pääasiallinen kulkutapa

Vastaajia yht. 166



Erillistarkastelu henkilöistä, joilla on liikkumiseen vaikuttavia tekijöitä tai ovat kokeneet liikkumisen estyneeksi taloudellisista syistä

- **Kyselyllä saavutettiin 35 henkilöä**, joilla on jokin liikkumiseen vaikuttava tekijä. Sen sijaan kyselyllä ei saavutettu montaa vastaajaa, joiden liikkuminen olisi suoranaisesti estynyt johonkin kohteeseen taloudellisista syistä.
- **Verrattuna koko kyselyyn** 18-34 ja yli 65-vuotiaiden osuus oli suurempi, 1-2 henkilön talouksia oli enemmän, autottomia kotitalouksia 10 % enemmän. Tässä monimuotoisessa ryhmässä jalankulun ja joukkoliikenteen käyttäjien osuudet olivat suuremmat verrattuna koko kyselyyn vastanneisiin. Vastaavasti autoa ja pyörää käytettiin vähemmän.
- **Jalankulun kehittämisessä** koettiin tärkeäksi helppous liikkua apuvälineillä ja lastenrattaiden kanssa, talvikunnossapito, jalankulun erottaminen muista liikennemuodoista, levähdyspaikat reiteillä, autoliikenteen vähentäminen ja hidasteet, reittien valaistus.
- **Joukkoliikenteen kehittämisessä** kulkuneuvojen esteettömyys, yhteystarpeet keskustoihin, joustavat aikataulut ja lisävuorot viikonlopuille, käyttäjäystävälliset teknologiaratkaisut, edullisemmat hinnat. Kyselyssä tavoitettiin lisäksi henkilöitä, joiden liikkuminen riippui täysin joukkoliikenteestä ja sen aikatauluista. Osalla

asuinalueista autoilu kerrottiin ainoaksi mahdolliseksi liikkumismuodoksi.

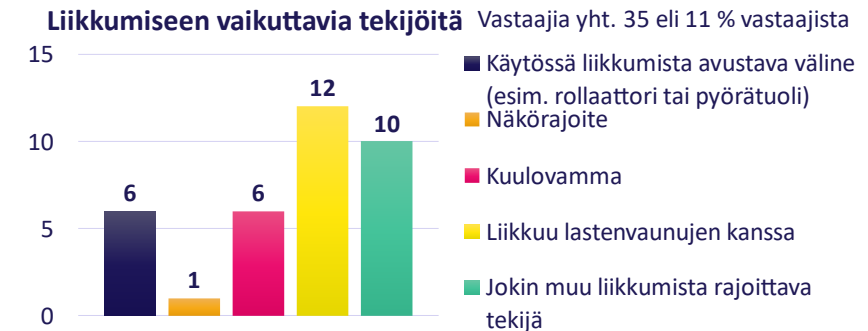
- **Tulevaisuuden huolia olivat mm.** mahdollisen joukkoliikenteen kattavuuden laskun vaikutukset omiin liikkumismahdollisuuksiin, ajoluvan menettäminen vanhuuden vuoksi syrjäseudulla, henkilö- ja raskaan liikenteen lisääntyminen ja vaikutukset liikenneturvallisuuteen, pyöräilyn korostaminen liikennemuotona muiden liikkumismuotojen kustannuksella

Kyselyssä nousseita tulevaisuuden huolia:

- **Liikkumisen turvallisuus:** Erityisesti pyöräilyn ja jalankulkijoiden turvallisuuden parantaminen.
- **Liikenteen päästöt ja kestävyys:** Huoli liikenteen ympäristövaikutuksista ja tarve siirtyä kestävämpiin liikkumismuotoihin. Ilmastomuutoksen vaikutukset kaupunkiympäristöön ja ilmastoon.
- **Julkisen liikenteen saavutettavuus:** Julkisen liikenteen tarjonnan heikkeneminen ja sen vaikutukset erityisesti haja-asutusalueilla.
- **Tiestön kunto ja ylläpito:** Kasvava huoli teiden rapautumisesta ja korjausvelan kasvamisesta.
- **Maaseudun ja haja-asutusalueiden tarpeet:** Huoli siitä, että syrjäseutujen liikkumisaratkaisut jäävät vähemmälle huomiolle.

- **Yhdyskuntasuunnittelu ja esteettömyys:** Tarve suunnitella kestäviä, esteettömiä ja viihtyisiä kaupunkiympäristöjä.

Vastaajat toivovat myös, että liikennesuunnittelussa otetaan paremmin huomioon iäkkäät ja liikuntarajoitteiset, joiden liikkumismahdollisuudet ovat usein rajalliset.

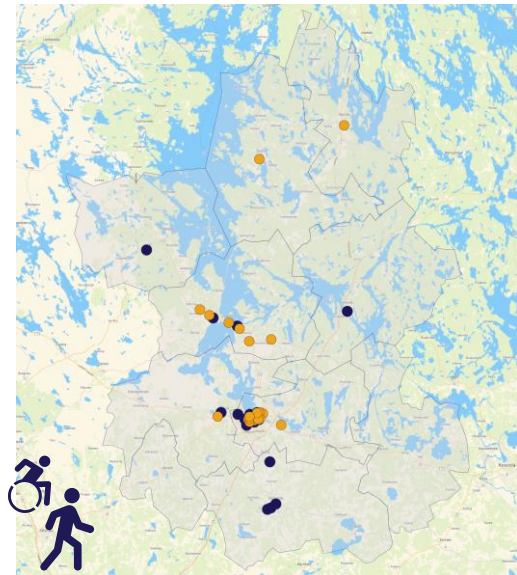


	Liikkumiseen vaikuttavatekijä (35)	Kaikki (311)
Jalankulku	60 %	44 %
Pyöräliikenne	34 %	45 %
Joukkoliikenne	46 %	40 %
Autoliikenne	40 %	55 %

Tiivistelmä kartalle merkityistä vastauksista kulkumuodoittain

+ Mielenkiintoisia reittejä ja reittikokonaisuuksia
+ Kauniita maisemia, reittien vehreys ja monipuolisuus

- Erilaiset turvallisuuspuutteet liikkumisympäristöissä
- Talvikunnossapidon puutteet
- Vähän paikkoja pysähtyä



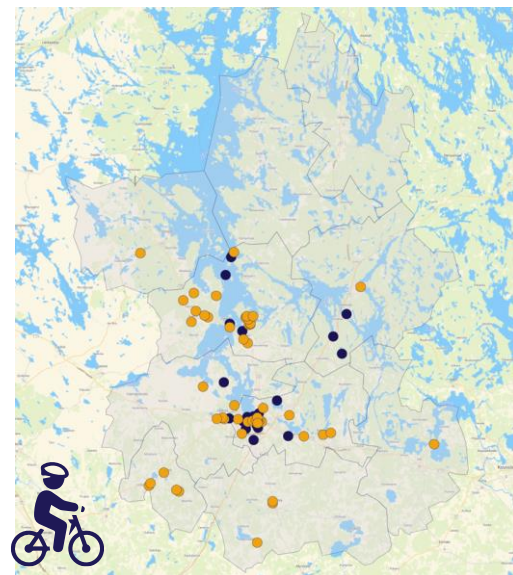
Kokemus merkityistä jalankulun kohteista



■ Positiivinen ■ Negatiivinen Vastaajia yht. 49

+ Hyviä virkistys- ja metsäreittejä
+ Uusia turvallisia ja toimivia reittejä

- Vaarallisiksi koettuja reittejä mm. maanteiden pientareet
- Puutteellinen pyöräpysäköinti
- Reittien jatkuvuus, epäjohdonmukaisuus
- Talvikunnossapidon puutteet



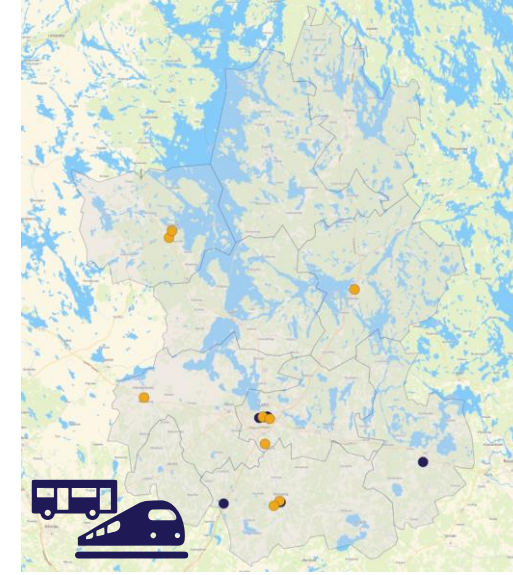
Kokemus merkityistä pyöräliikenteen kohteista



■ Positiivinen ■ Negatiivinen Vastaajia yht. 87

+ Matkakeskus
+ Liityntäpysäköinti
+ Kaupunkipyörät osana matkaketjua

- Tarjonnan vähäisyys, puutteet reiteissä ja yhteyksissä, aikataulut
- Vähäinen tai olematon liityntäpysäköinti liikenteen solmuissa
- Pysäkkien huono varustus ja epäselvä informaatio



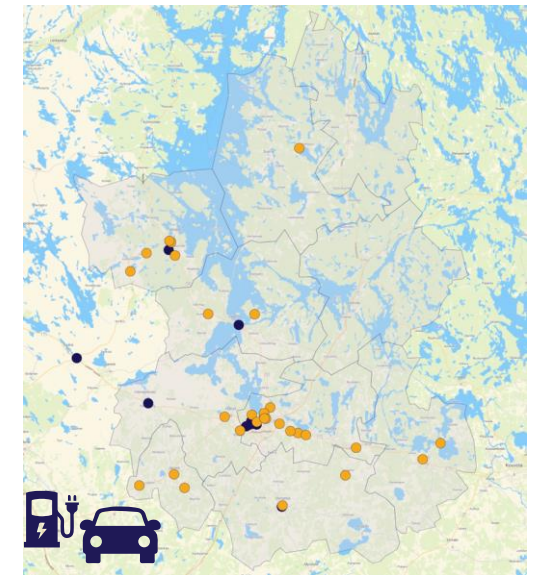
Kokemus merkityistä joukkoliikenteen kohteista



■ Positiivinen ■ Negatiivinen Vastaajia yht. 18

+ Riittävästi pysäköintimahdollisuuksia
+ Liikenteen riittävä sujuvuus yleisesti

- Teiden huono kunto
- Liikenneturvallisuus (ajokäyttäytyminen, teiden kapeus ja mutkaisuus, korkeat nopeudet, ei hidasteita, näköesteet)
- Liikenteenohjaus



Kokemus merkityistä autoliikenteen kohteista



■ Positiivinen ■ Negatiivinen Vastaajia yht. 46

Kestäviin kulkumuotoihin kannustaminen – mikä muutos liikkumisympäristössä voisi kannustaa kulkemaan useammin kestävillä kulkumuodoilla?



Kannustaisi jalankulkuun (56):

- Turvallisuus (kävelyreittien erottelu muista liikenne-
muodoista, suojateiden lisääminen, liikenteen rauhoittaminen)
- Talvikunnossapito (lumen auraus, liukkauden esto)
- Valaistusolosuhteet (erit. talvella, koettu turva)
- Viihtyisyys ja vehreys (puistot, hiljaisuus)
- Jalkakäytävien ja reittien laatu (leveys, selkeys, turvallisuus,
esteettömyys)



Kannustaisi pyöräilemään (76):

- Turvallisuus (reittien selkeys, riittävä tila ajoväylien vieressä,
turvalliset tienylitykset)
- Yhtenevät jk+pp reitit (yhtenäisiä väyliä erityisesti maaseudulle ja
taajamien ulkopuolelle)
- Talvikunnossapito (lumien auraus ja hiekoitus)
- Turvallinen pyöräpysäköinti
- Reittien kunto ja selkeys (laadukas päällyste, johdonmukaisuus,
hyvät opasteet)



Kannustaisi joukkoliikenteen käyttöön (75):

- Useampia ja paremmin ajoitettuja vuoroja
- Suoremmat ja nopeammat yhteydet (vaihdottomia reittejä, ei
kiertelyä, parempi yhteensopivuus kaukoliikenteen kanssa)
- Paremmat liityntäyhteydet ja liityntäpysäköinti
- Hinta ja maksujärjestelmät
- Palvelun luotettavuus ja mukavuus



Kannustaisi vähentämään henkilöautoilua (91):

- Parempi julkinen liikenne (saatavuus, kattavuus, toimivuus erit.
haja-asutusalueilla)
- Joukkoliikenteen sujuvuus ja aikataulut
- Pyöräilyn ja jalankulun olosuhteiden parantaminen
- Kimppakyytien ja yhteiskäyttöautojen mahdollistaminen ja
hinnoittelu
- Liityntäpysäköinti ja sujuvat jatkoyhteydet

6.2. Kysely Päijät-Hämeessä liikkuvien toiminnasta liikennejärjestelmän kehittämisessä

Joulukuun 2024 ja tammikuun 2025 aikana tehtiin toinen kysely, joka suunnattiin Päijät-Hämeessä liikkujille. Kyselyssä selvitettiin liikkujien suhtautumista liikennejärjestelmän erilaisiin toimenpiteisiin. Kyselyyn vastasi yhteensä 329 henkilöä. Viereisessä taulukossa on esitetty kyselyyn vastanneiden osuudet kunnittain sekä maakunnan kuntakohtaiset osuudet väkiluvusta.

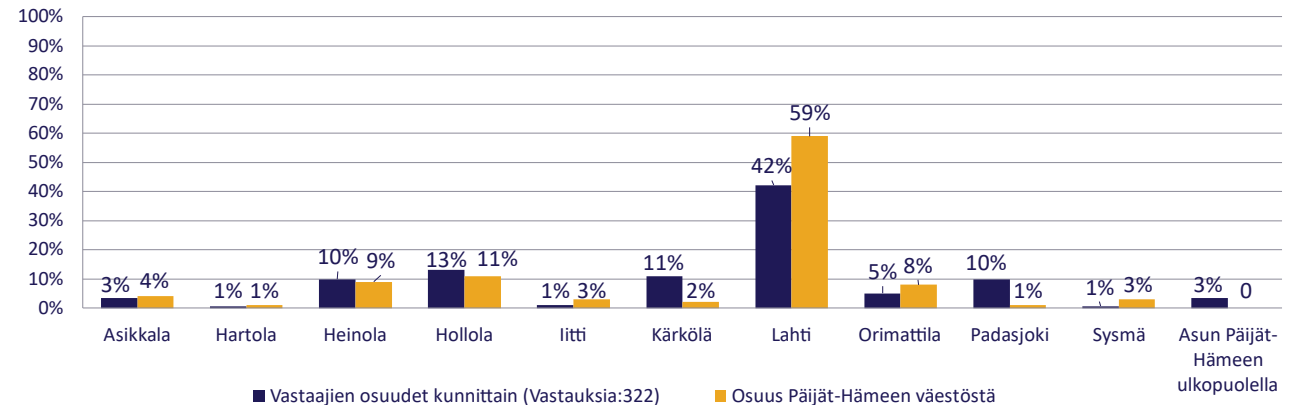
Vastaajista 71 % kertoi asuvansa suunnilleen alle viiden kilometrin päässä kaupungin keskustasta, kuntakeskuksesta tai vastaavasta palvelukeskittymästä. Kyselyyn vastanneista 85 % kertoi, että heillä on henkilöauto käytössään.

Taustatietojen ohella kysely sisälsi strukturoituja kysymyksiä, joissa oli vastausvaihtoehtoja. Strukturoitujen kysymysten lisäksi kyselyssä pyydettiin avointa palautetta liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun. Avoimia vastauksia saatiin yhteensä yli sata kappaletta.

Avoimissa vastauksissa annettiin näkemyksiä esimerkiksi pysäköintimaksuihin, talvikunnossapitoon, joukkoliikenteen

yhteystarpeisiin, sähköpotkulautoihin, jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteisiin sekä liikenneturvallisuuteen liittyen. Erytisen paljon puhuttivat keskustataajamien ulkopuoliset joukkoliikenneyhteydet, kävelyn ja pyöräilyn puutteelliset yhteysvälit sekä henkilöautoilun pysäköintimaksut. Lisäksi toivottiin, että erilaisten liikkujien tarpeet otettaisiin monimuotoisemmin huomioon.

Kyselyyn vastanneiden osuudet kunnittain ja kuntien väkiluvun osuus maakunnan väestöstä



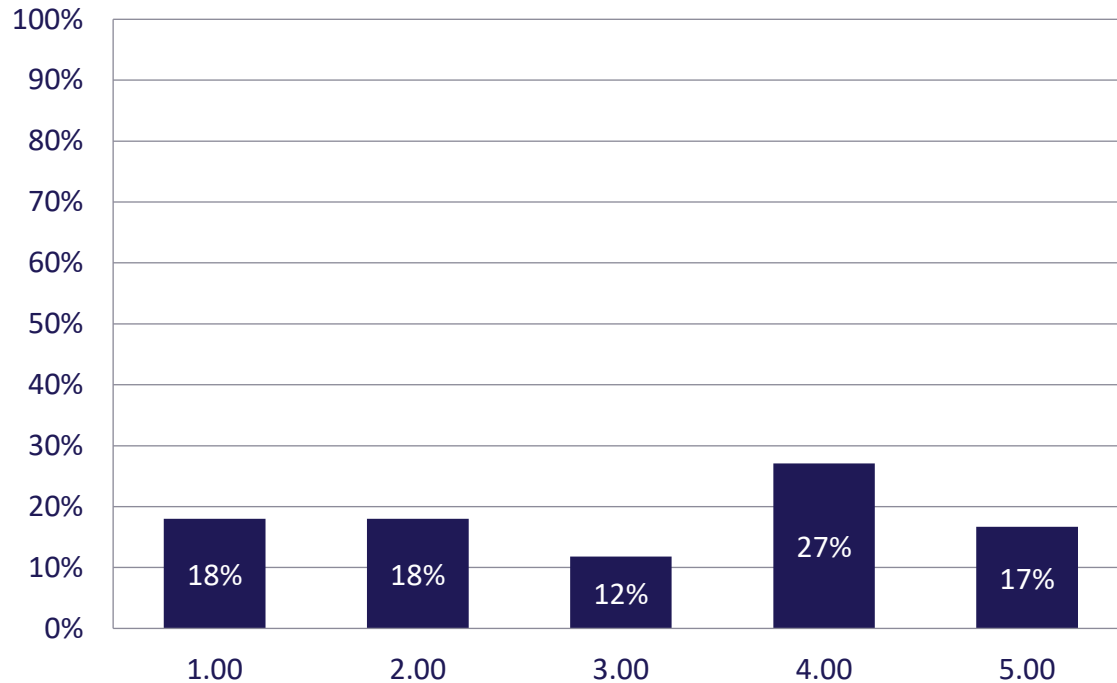
Yhteenveto vastausten keskiarvoista



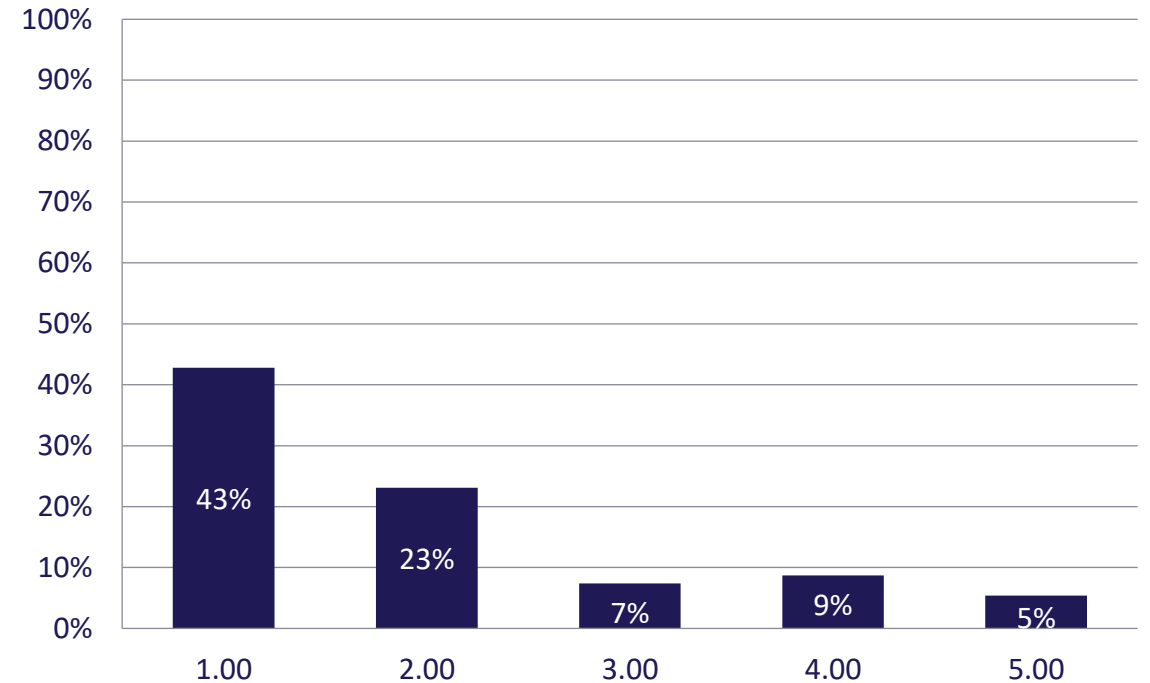
Tavoite 1 – KESTÄVÄ

1 = Täysin eri mieltä
5 = Täysin samaa mieltä

Liikkuisin useammin pyörällä, jos väylät olisivat laadukkaampia.

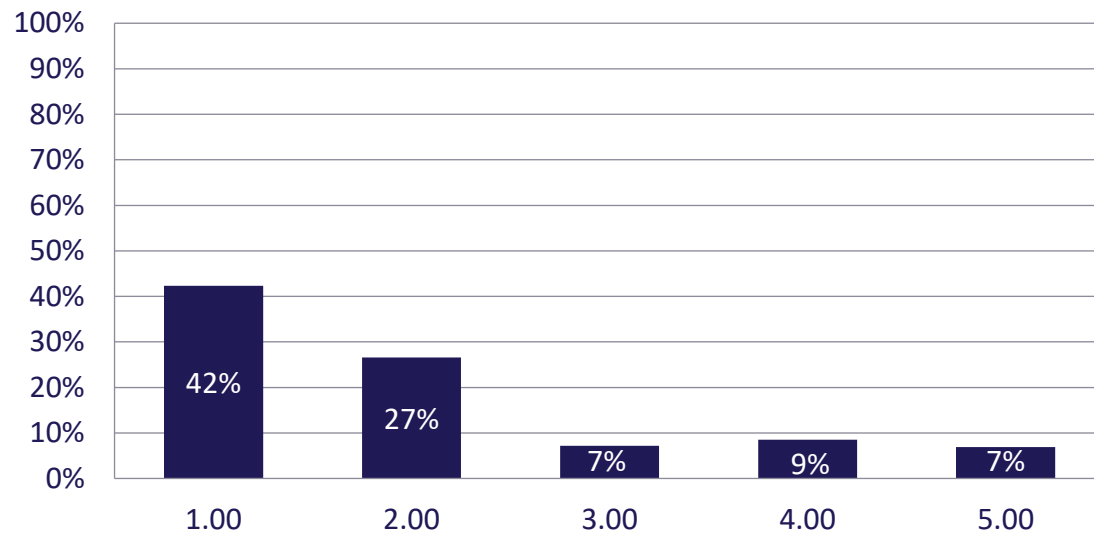


Vaihtaisin auton sähköautoon, jos julkisia latauspisteitä olisi enemmän.



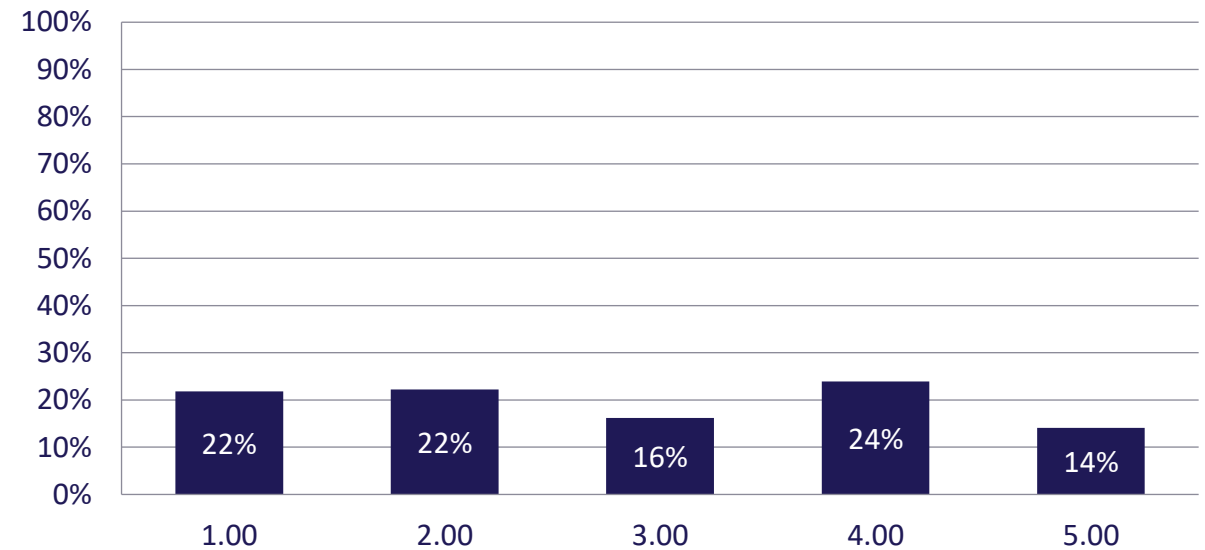
Tavoite 1 – KESTÄVÄ

Olisin valmis maksamaan pysäköinnistä tai esimerkiksi henkilöautoilusta Lahden kaupunkialueella, jos saisin siitä vastineeksi laadukkaampaa ympäristöä kuten enemmän viihtyisiä kävelykatuja keskustoissa.



1 = Täysin eri mieltä
5 = Täysin samaa mieltä

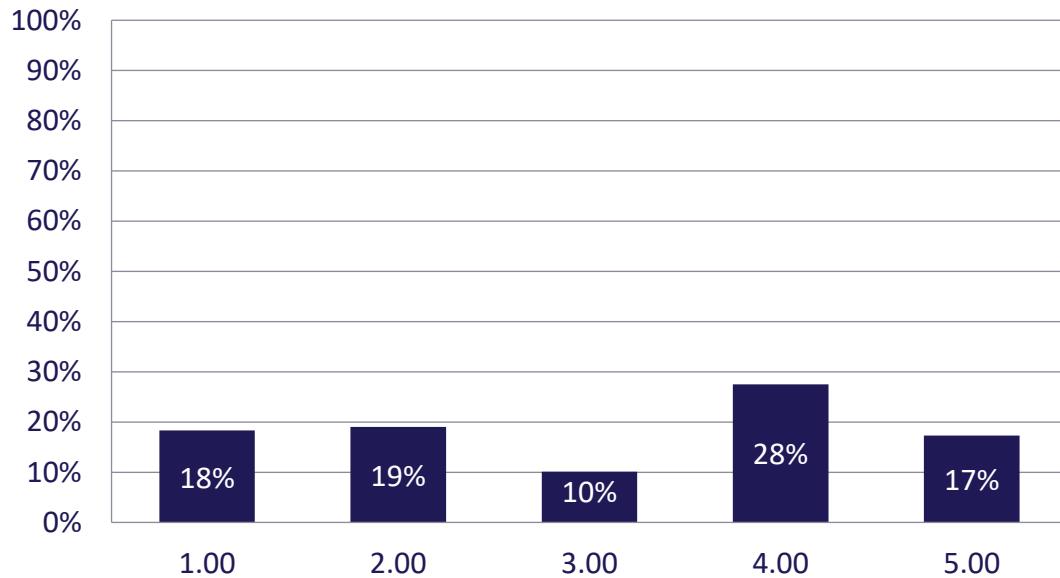
Nopeusrajoituksia tulee mielestäni alentaa liikenneturvallisuuden parantamiseksi



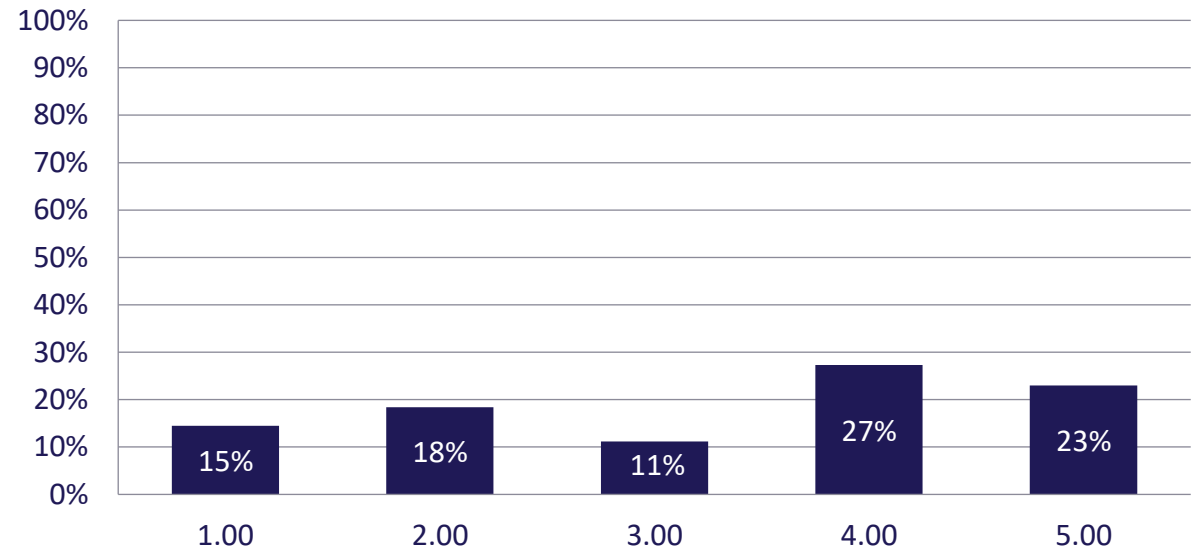
Tavoite 2 – ÄLYKÄS

1 = Täysin eri mieltä
5 = Täysin samaa mieltä

**Matkustaisin useammin joukkoliikenteellä,
jos voisin maksaa samalla matkalipulla
myös vaihtomatkan (vaihtomatka on esim.
bussista bussiin tai bussista junaan)**



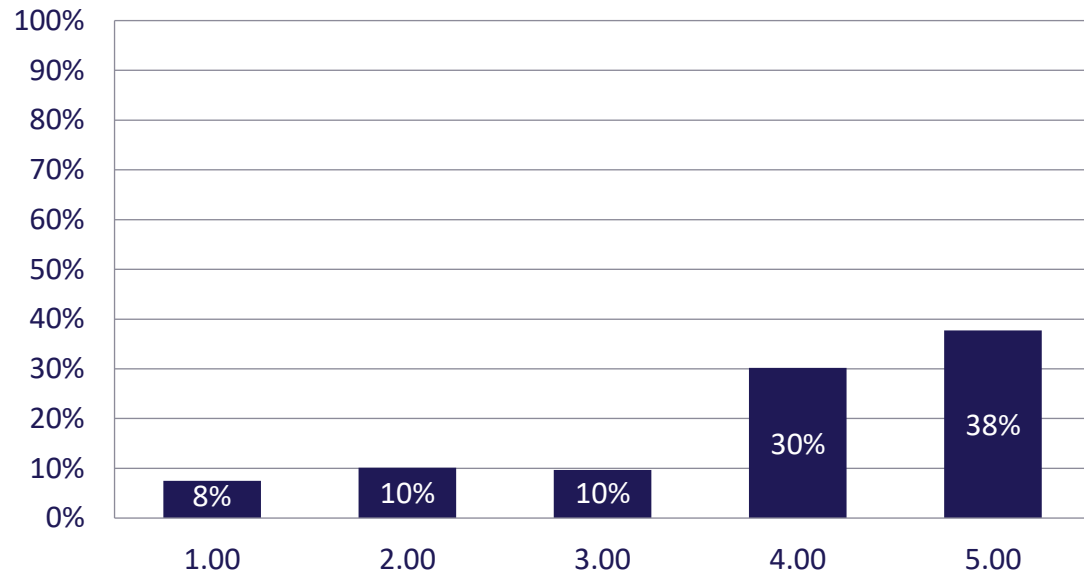
**Matkustaisin useammin joukkoliikenteellä, jos saisin
yhden sovelluksen tai nettisivun kautta ajantasaisen
tiedon kaikista matkan vaiheista (esim. bussin
saapumispysäkki, reitti bussipysäkiltä junalaiturille
sekä junan lähtöaika ja –laituri, johon vaihdan)**



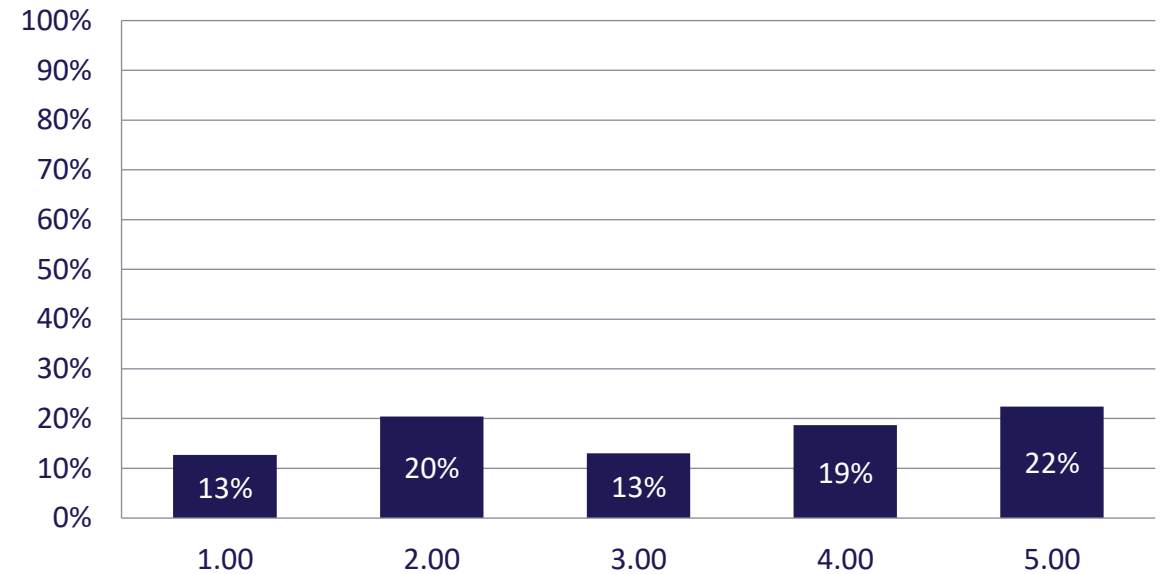
Tavoite 3 – VETOVOIMAINEN

1 = Täysin eri mieltä
5 = Täysin samaa mieltä

Matkustaisin useammin joukkoliikenteellä, jos joukkoliikenneyhteydet Päijät-Hämeessä olisivat nopeampia tai vuorotarjonta vastaisi paremmin tarpeitani.

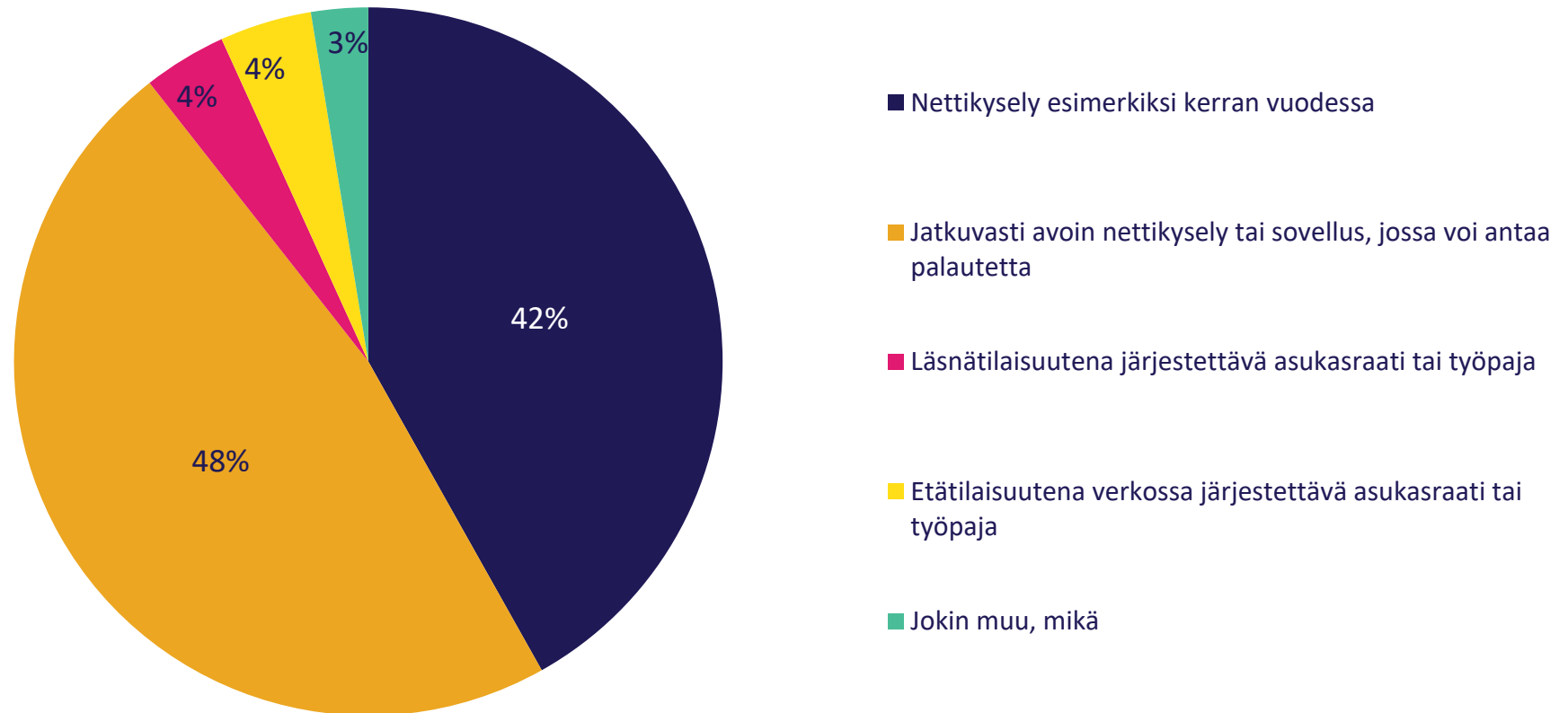


Matkustaisin useammin töihin/opiskelemaan pääkaupunkiseudulle tai muualle Päijät-Hämeen ulkopuolelle, jos joukkoliikenteen (bussi/juna) yhteydet olisivat nopeampia.



Tavoite 4 - VUOROVAIKUTTEINEN

Mikä olisi sinulle mieluisin tapa kertoa liikenteeseen liittyvistä kehittämistarpeista ja osallistua liikennejärjestelmätyöhön?



6.3. Nostot työpajojen 1-3 tuloksista

Työpaja 1 toteutettiin yhteistyössä Päijät-Hämeen logistiikkaselvityksen kanssa 6.6.2024 Lahdessa.

Tavoitteena oli tunnistaa Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän ja logistiikan näkökulmista **oleellisimpia kehittämistarpeita ja toimenpiteitä.**

Työpajaan osallistui Päijät-Hämeen liiton ja Uudenmaan ELY-keskuksen lisäksi muita valtion virkamiehiä, Päijät-Hämeen kuntien viranhaltijoita sekä elinkeinoelämän edustajia.

Työskentelyssä hyödynnettiin tunnistettuja muutosvoimia, megatrendejä ja kyselyn 1 tuloksia. Työpajan lopuksi osallistujat saivat priorisoida tunnistettuja toimenpiteitä.

Viisi tärkeimmäksi priorisoitua kehityskohdetta:

1. Valtatien 12 kehittäminen
2. Tieverkon kehittäminen ja kunnossapito yleisesti
3. Savon oikorata eli Lahti–Heinola–Mikkeli ratayhteys
4. Eri toimijoiden yhteistyön tärkeys
5. Raskaan liikenteen ohjaaminen pois keskuksista

Joukkoliikenne ja liikkumisen palvelut:

- Toimivat matkaketjut (mm. Helsinki-Vantaa, työmatkat)
- Sujuvat liityntäyhteydet ja viimeisen kilometrin ratkaisut, kutsuliikenne ja kyytien jakaminen
- Yhteislippujärjestelmät ja yhteistyö eri toimijoiden (VR, LSL, lentoyhtiöt...) kesken
- Pitkäjänteinen rahoitus ja uusien rahoittajien mukaan saaminen

Kestävä liikkuminen

- Pyöräliikenne: verkostojen yhdistyvyys, laatuikäytävät
- Jalankulku: esteettömyys ja viihtyisyys
- Liityntäpysäköinti joukkoliikenteen pysäkkien läheisyydessä ja sähköpyörän latausinfra kehittäminen
- Laadukas ja oikea-aikainen talvikunnossapito sekä yhtenäinen kunnossapidon kriteeristö
- Viestintä ja liikennekasvatus

Liikenneturvallisuus:

- Nollavisio päätavoitteeksi
- Riskialttiiden väyläosuuksien ja liittymien tunnistaminen ja parantamistoimet
- Liikenteen digitaaliset palvelut ja reaaliaikaisen liikennetiedon hyödyntäminen
- Liikenneturvallisuusyhteistyö kuntien ja kaupunkien välillä

Logistiikka:

- Valtakunnallisesti merkittävien läpikulkureittien ja keskeisen verkon kunnossapito
- Vesikuljetusten mahdollisuuksien selvittäminen Päijänteellä (Lahti–Jyväskylä)
- Raskaan liikenteen taukopaikat ja käyttövoimien saatavuus ja erikoiskuljetusreitit
- Multimodaaliterminaalin kehittäminen (esim. Nostava), yhdistetyt kuljetukset ja ratayhteyksien sähköistäminen
- Logistiikkavyöhykkeen laajeneminen Päijät-Hämeeseen pk-seudun tilanahtauden vuoksi

Työpaja 2 järjestettiin 24.9.2024 Lahdessa.

Tavoitteena oli ideoida liikennejärjestelmän visiota ja tavoitteita.

Työpajaan osallistui Päijät-Hämeen liiton ja Uudenmaan ELY-keskuksen lisäksi muita valtion virkamiehiä, Päijät-Hämeen kuntien viranhaltijoita ja luottamushenkilöitä sekä elinkeinoelämän edustajia.

Työskentelyssä hyödynnettiin muiden liikennejärjestelmäsuunnitelman näkökulmasta oleellisten strategioiden ja suunnitelmien antamia lähtökohtia sekä työpajan 1 ja kyselyn 1 tuloksia.

Työpajan alussa osallistujat käänivät ajatukset tulevaisuuteen ideoimalla uutisotsikoita, joita he halusivat lukea tulevaisuudessa Päijät-Hämeen liikennejärjestelmästä (viereinen kuva). Uutisotsikoissa nousi esiin esimerkiksi elinkeinoelämä ja investoinnit mahdollistava liikennejärjestelmä, autoton elämäntapa sekä sujuvat raide- ja linja-autoyhteydet.

Työskentelyosuudessa ideoitiin tavoitteita kunnan sisäisille, maakunnan sisäisille ja maakuntarajat ylittävälle asioille neljästä näkökulmasta: ekologinen kestävyys, taloudellinen kestävyys, sosiaalinen kestävyys ja saavutettavuus.

Seuraavalla sivulla on nostoja tavoiteideoista.

TYÖPAJA 2 - KOONTI

Millaisia uutisotsikoita toivoisit näkeväsi Päijät-Hämeen liikennejärjestelmän kehityksestä tulevaisuudessa?

Elinkeinoelämän edustajat kiittävät: parantuneet yhteydet ohjasivat investoinnin sijoittumista

Päijät-Häme on elinvoimainen maakunta

pyöräilijät mahtuvat hienosti muun liikenteen sekaan!

Nyt on twistiä: Päijät-Hämeen joukkoliikenne mahtavassa kasvussa.

Päijät-Hämeessä Suomen sujuvimmat matkaketjut erityisesti kaupunkialueilla!

Päijät-Häme on Suomen paras pyöräilymaakunta

Lentorata on lisännyt pendelöintiä Lahden ja Helsingin seudun välillä

Nolla liikennekuolemaa Päijät-Hämeessä.

Kerava-Lahti-Kouvolan lisäraiteet lisänneet henkilö- ja tavaraliikennettä

Päijät-Hämeessä ihmisten arki sujuu päästöttömästi.

Lahti-Tampere väli uusittu, bussiyhteydet parantuneet

Jalat alle auton renkaiden sijaan - Päijät-Häme onnistui yhdistämään arkiliikunnan ja arjen matkat.

Lahti - sähköisen liikenteen mallikaupunki

Jötti-investointi Päijät-Hömeeseen - "Liikenneyhteydet ratkaisivat"

Päijät-Hämeessä arjen liikkuminen sujuvaa kaikilla kulkumuodoilla ympäri vuoden

Savon oikorata siirtyy toteutusvaiheeseen - liikennöinti alkaa vuonna 2045.

Palvelutaso paranee maakunnan haja-asutusalueella - matkaketjut käyttöön

Päijät-Hämeessä on helppo elää ilman autoa

Nostavan multimodaaliterminaali on Suomen suurin tavaraliikenteen keskus.

Tuuliharjan raskaan liikenteen palvelualue laajentaa!

Päijät-Häme houkuttaa kestäväää yritystoimintaa - puolitetut liikenteen päästöt poikivat uusia yritysinvestointeja

Nostavalle Hollolaan on avattu uusi henkilöliikenneasema

Maa- ja metsätalouden kuljetukset sujuvia ja turvallisia

EKOLOGINEN KESTÄVYYS

Kunnan sisäinen liikenne

- Aktiivisen liikkumisen kulkutapaosuudet nousevat
- Liikenteen meluhaittoja vähennetään taajamissa
- Keskitetään autoliikennettä pääverkolle ☒ vähennetään haittoja ja suojaustarvetta
- MAAS ja yhteiskäyttö ratkaisut vähentävät yksityisautoilua
- Liityntäpysäköinnin kehittäminen

Maakunnan sisäinen liikenne

- Turvataan ekologiset käytävät
- Joukkoliikenteessä ovat käytössä puhtaat käyttövoimat
- Keskitytään olevan infran kehittämiseen ja uudelleen järjestelyyn
- Liikenteen estevaikutusten vähentäminen

Maakuntarajat ylittävä liikenne

- Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko palvelee sekä valtakunnallista, että Päijät-Hämeen sisäistä liikennettä
- Vähennetään passiivista liikkumista ja lisätään aktiivista liikkumista
- Riittävä jakeluinfra vaihtoehtoisille polttoaineille

TALOUDELLINEN KESTÄVYYS

Kunnan sisäinen liikenne

- Parannetaan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita, jolloin vähennetään tarvetta kalliisiin infrainvestointeihin
- Lasten ja nuorten liikkuminen tapahtuu kestäväillä kulkutavoilla
- Matkaketjujen kehittäminen – laaja näkökulma eri toimijoiden välillä, hinta, SHL-VPL-liikenne, asiointiliikenne ja syöttö joukkoliikenneverkko
- Terveysvaikutukset arvioidaan osana liikennesuunnittelua

Maakunnan sisäinen liikenne

- Toteutetaan joukkoliikenteen sujuvuutta parantavia investointeja
- Infra- ja palveluverkkoa sekä maankäyttöä kehitetään yhdessä suunnitelmallisesti
- Tärkeimmillä elinkeinoalueilla on toimiva joukkoliikenne ja hyvä palvelutaso
- Lippujärjestelmien kehittäminen laajemmiksi kokonaisuuksiksi

Maakuntarajat ylittävä liikenne

- Satamien saavutettavuutta parannetaan
- Nostavan multimodaaliterminaali palvelee Etelä-Suomea
- Toteutettavat liikenneinvestoinnit valitaan vaikuttavuuden perusteella, myös aluetaloudelliset vaikutukset huomioidaan
- Suurten liikennehankkeiden tietoon ja kustannusvaikutuksiin perustuva päätöksenteko
- Infran kunto ja kunnossapito

SOSIAALINEN KESTÄVYYS

Kunnan sisäinen liikenne

- Palvelut saavutetaan eri kulkumuodoilla ja esteettömästi
- Liikkuminen on kaikille liikkujaryhmille turvallista ja helppoa ympäri vuoden
- Hyvät ja kattavat jalankulku ja pyöräily-yhteydet terveyden edistämiseksi

Maakunnan sisäinen liikenne

- Bussiliikenteen hinnoittelu kannustaa joukkoliikenteen nykyistä suurempaan käyttöön
- Liikkumisen kohtuuhintaisuus ja tasavertaisuus kaikille liikkujaryhmille
- Joukkoliikenne hyödynnettävissä keskusten välillä ja kuntarajojen yli

Maakuntarajat ylittävä liikenne

- Liikkumisen mahdollisuudet Päijät-Hämeestä muualle Suomeen ovat kohtuuhintaiset
- Liikkumisen kohtuuhintaisuus ja tasavertaisuus kaikille liikkujaryhmille
- Oikeudenmukainen hinnoittelu alueelliset erot huomioitava

SAAVUTETTAVUUS

Kunnan sisäinen liikenne

- Teiden ja katujen kunnossapidolla varmistetaan turvallinen liikkuminen keskuksiin
- Palvelut keskittyvät sinne missä ihmiset asuvat
- Aktiiviset liikkumismuodot lisääntyvät

Maakunnan sisäinen liikenne

- Toimivat matkaketjut edistävät palveluiden saavutettavuutta
- Riittävä rinnakkaistieverkko turvaa huoltovarmuuden
- Joukkoliikenne toimii seudun keskustan välillä, lähijunaliikenne toimii Orimattila-Heinola välillä
- Liityntäpysäköinti on helppoa ja sujuvaa, kulkutapaosuudet

Maakuntarajat ylittävä liikenne

- Yhteydet pääkaupunkiseudun ja Päijät-Hämeen välillä ovat sujuvia ja nopeita
- Vähintään nykyisen palvelutason säilyttäminen pk-seutu-Lahti
- Uusien raideyhteyksien toteuttaminen / edunvalvonta, lentorata ja Savon oikorata

Työpaja 3 toteutettiin 28.11.2024 Teamsissa.

Tavoitteena oli arvioida Päijät-Hämeen liikennejärjestelmälle määritettyjen toimenpiteiden vaikuttavuutta suhteessa asetettuihin tavoitteisiin. Arviointia tehtiin tarvittavien muutosten mahdollistamiseksi toimenpideohjelmassa.

Työpajaan osallistui Päijät-Hämeen liiton ja Uudenmaan ELY-keskuksen lisäksi muita valtion virkamiehiä, Päijät-Hämeen kuntien viranhaltijoita ja luottamushenkilöitä sekä elinkeinoelämän edustajia.

Työpajan vaikuttavuuden arvioinnissa todettiin, että suurin osa tavoitteista voidaan saavuttaa luonnosvaiheessa esitetyillä toimenpiteillä täysin tai lähes täysin. Toimenpiteitä pyrittiin lisäksi muokkaamaan ja lisäämään niiltä osin, kun muutostarpeita ilmeni. Vieressä on kaksi esimerkkipäivästä tehdystä vaikutusten arvioinnista.

Seuraavassa on tiivistetysti kuvattu, millaisia muutoksia työpajassa esitettiin toimenpideohjelmaan, jotta neljän tavoitekokonaisuuden tavoitteet toteutuisivat ehdotettua paremmin.

Kestävä

- Jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtävien matkojen lisäämiseksi sekä liikenneturvallisuuden nollavision saavuttamiseksi tunnistettiin tarve muokata toimenpidelistaa vaikuttavammaksi.

Älykäs

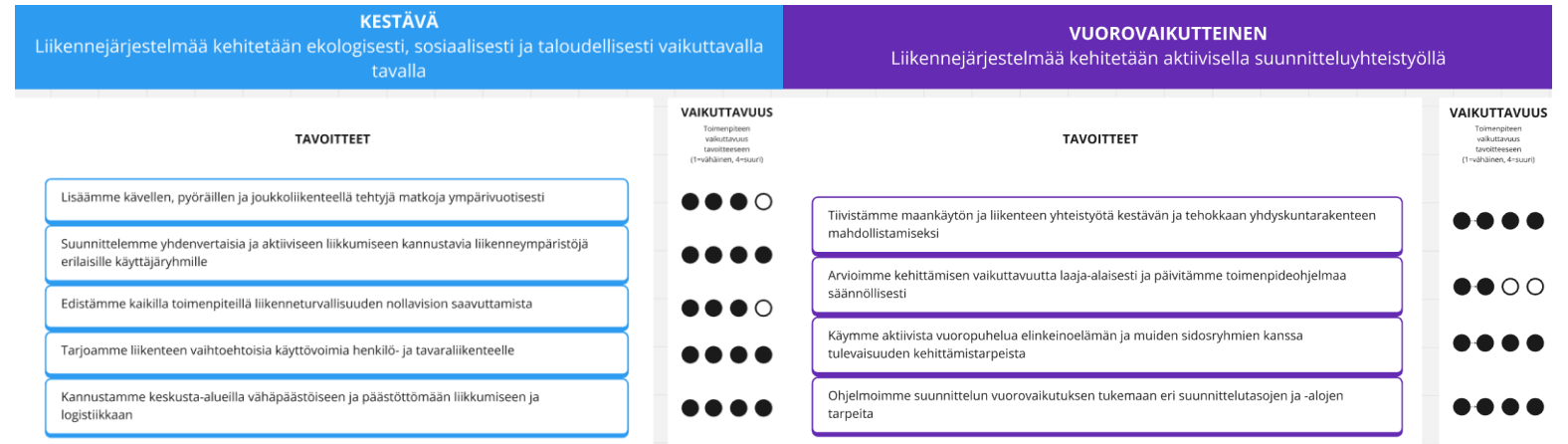
- Toimenpiteiden vaikuttavuuden tunnistettiin toteutuvan, mikäli toimenpiteet saavat riittävän rahoituksen toteutuakseen.
- Toimenpiteitä koettiin tarpeelliseksi tarkentaa joiltain osin.

Vetovoimainen

- Tunnistettiin hyväksi käytännöksi erotella sellaiset toimenpiteet, jotka voidaan toteuttaa ilman merkittävää resurssien ohjaamista.
- Työpajassa tunnistettiin tarpeelliseksi lisätä ilmastonmuutokseen sopeutumiseen liittyviä toimenpiteitä.

Vuorovaikutteinen

- Työpajassa tunnistettiin esimerkiksi, että kehittämisen vaikuttavuuden laaja-alaiseksi arvioimiseksi ja toimenpideohjelman säännölliseksi päivittämiseksi tarvittiin lisää toimenpiteitä.





Päijät-Hämeen liitto

The Regional Council of Päijät-Häme



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus