

Riihimäen kaupunkiseudun liikenteen ja maankäytön kehittämisselvitys Vaihe II

Liikkumisen palvelutaso ja liikennejärjestelmän kehittäminen

30.06.2016

trafix

**RATKAISUJA LIIKENNE-
SUUNNITTELUN HAASTEISIIN**

Trafix Oy
Y214151-5
Hevosenkä 3
02600 Espoo

SISÄLLYSLUETTELO

1	Johdanto	3
2	Seudun liikennejärjestelmän kehittämisen yleiset tavoitteet	5
2.1	Tavoitteenasettelun lähtökohdat	5
2.2	Seudun liikennejärjestelmän kehittämisen yhteiset tavoitteet	6
3	Matkojen ja kuljetusten palvelutasotavoitteet	7
3.1	Merkittävimmät matkat ja kuljetukset alueilla ja yhteysväleillä	7
3.2	Matka- ja kuljetusryhmien palvelutasotekijät	9
3.3	Palvelutasotavoitteet	10
4	Palvelutason nykytilan arviointi	13
4.1	Maaseutumaisten kuntien palvelukeskusten vaikutusalueen sisäisen liikkumisen tavoitteet	13
4.2	Riihimäen keskustan vaikutusalueen sisäisen liikkumisen tavoitteet	13
4.3	Hyvinkään keskustan vaikutusalueen sisäisen liikkumisen tavoitteet	15
4.4	Palvelukeskusten välinen liikkuminen	16
4.5	Tavaraliikenteen nykytila	17
4.6	Pitkämatkaisen liikenteen nykytila	19
5	Kehittämisohjelma	20
5.1	Kehittämisohjelman laatiminen	20
5.2	Liikennejärjestelmän kehittämisen kärkihankkeet	20
5.3	Maankäytön kehittymisen myötä ajankohtaiset hankkeet	21
5.4	Myöhemmin mahdollisesti ajankohtaiset hankkeet	22
6	Kehittämisohjelman vaikutukset ajoneuvoliikenteen sujuvuuteen	23
6.1	Vaikutusten arviointi	23
6.2	Kärkihankkeiden vaikutukset ajoneuvoliikenteen sujuvuuteen	25
6.3	Kärkihankkeiden ja 2. hankekorin toimenpiteiden vaikutukset ajoneuvoliikenteen sujuvuuteen	26
7	Loppusanat	27

Liite 1: Palvelutasotavoitteet

Liite 2: Nykytilan arviointi

Liite 3: Toimenpidekortit

1 JOHDANTO

Riihimäen kaupunkiseudun liikenteen ja maankäytön suunnitelma on laadittu kahdessa osavaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa kerättiin tietoa liikennejärjestelmästä ja maankäytön kehittymisestä, tuotettiin palvelutasotavoitteisiin perustuvan työskentelyn pohjamateriaalia ja kuvattiin kuntien tavoitteistoa. Toisessa vaiheessa määritettiin palvelutasotavoitteet ja niistä johdetut kehittämistarpeet seudun kannalta merkittävimmille matkoille ja kuljetuksille.

Toisen vaiheen tavoitteena oli:

- asettaa seudun liikennejärjestelmän kehitystä ohjaavat yleistavoitteet,
- asettaa yleistavoitteita näitä tukevat tarkemmat palvelutasotavoitteet kaupunkiseudun liikkumiselle ja kuljetuksille,
- selvittää nykyiset palvelutasopuutteet suhteessa tavoitteisiin ja
- löytää tarkoituksenmukaiset toimenpiteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Suunnitelman laadinnassa hyödynnettiin uuden liikennepolitiikan mukaisesti palvelutasolähtöistä ajattelua ja menettelytapaa, jossa henkilö- ja tavaraliikenteen tarpeita tarkastellaan laajasti kaikkien kulkumuotojen näkökulmasta ja monipuolista keinovalikoimaan hyödyntäen. Tarkoituksena menettelytavan soveltamisessa on pyrkiä kohti tehokkaampaa ja paremmin käyttäjien tarpeet huomioivaa toimenpiteiden valintaa.

Työn ohjausryhmänä toimi kuntien edustajista koostuva ryhmä, joka kokoontui työn aikana neljä kertaa. Ohjausryhmän muodostivat:

Heikki Pusa	Hämeen liitto, (pj)
Heimo Toiviainen	Hämeen liitto
Toni Haapakoski	Riihimäen kaupunki
Jouko Lehtonen	Riihimäen kaupunki
Aili Tuppurainen	Riihimäen kaupunki
Seppo Itkonen	Riihimäen kaupunki
Liisa-Maija Thompson	Uudenmaan ELY-keskus
Mirja Hyvärinta	Uudenmaan ELY-keskus
Seppo Nikkanen	Uudenmaan ELY-keskus
Rauno Penttinen	Hämeen ELY-keskus
Ilkka Korhonen	Hausjärven kunta
Pekka Säteri	Lopen kunta
Ismo Holstila	Janakkalan kunta
Kimmo Kiuru	Hyvinkään kaupunki

Työn tilaaja oli Riihimäen kaupunki, jossa projektipäällikkönä toimi katupäällikkö Toni Haapakoski. Työn rahoittamiseen ja ohjausryhmätyöskentelyyn osallistuivat myös Hämeen liitto, Uudenmaan ELY-keskus, Lopen kunta, Hyvinkään kaupunki, Janakkalan kunta ja Hausjärven kunta.

Työssä toimi konsulttina Trafix Oy, jossa työstä vastasivat Markus Holm ja Atte Supponen. Alikonsultteina työssä toimivat liikennejärjestelmäsuunnittelun asiantuntijana Linea Konsultit Oy:n Sakari Somerpalo sekä raskaan liikenteen ja kuljetusten asiantuntijana AHN Consulting OY:n Ari Niemelä.

Tässä muistiossa käsitellään työn toisen vaiheen tuloksia ja kuvataan tiiviisti työn pääkohdat. Tämän muistion lisäksi suunnitelman laatimisen aikana syntyi lisäksi suuri määrä materiaalia palvelutasotavoitteiden, nykytilan arvioinnin sekä toimenpiteiden kuvauksista. Tämä materiaali on esitetty pääosin muistion liitteenä.

2 SEUDUN LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISEN YLEISET TAVOITTEET

Liikennejärjestelmän kehittämiseksi asetetut tavoitteet kuvattiin suunnitelmassa kahdessa vaiheessa. Ensin määriteltiin seudun liikennejärjestelmän kehitystä kuvaavat yhteiset yleistavoitteet ja tämän jälkeen näitä tavoitteita tarkennettiin liikkumisen ja kuljettamisen tavoitetilaa kuvaavilla tarkemmilla palvelutasotavoitteilla. Seuraavassa on kuvattu seudun liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavat yleistavoitteet.

2.1 TAVOITTEENASETELUN LÄHTÖKOHDAT

Seudun liikennejärjestelmän yhteisten yleistavoitteiden laatimisen lähtökohtana toimivat kuntien omat tavoitteet sekä maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet. Lisäksi merkittävänä lähtökohtana toimivat pitkämatkaisen liikenteen sekä liikennekäytävien tavoitteet, jotka on huomioitava kaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehityksessä.

Seuraavat lähtökohdat ohjasivat tavoitteiston laatimista:

- Edellytysten luominen elinkeinoelämälle ja asukkaiden sujuvan arjen varmistaminen ohjaavat Uudenmaan ELY-keskuksen liikennestrategiaa. Kehittämislinjaukset kohdistuvat kustannustehokkaisiin kuljetusketjuihin sekä kestävään yhdyskuntarakenteeseen ja liikkumisratkaisuihin.
- Lopella ja Hausjärvellä painotetaan tieverkon toimivuuden merkitystä. Tieverkon luotettavuus heijastuu myös elinkeinoelämän kilpailukykyyn. Joukkoliikenteen palveluita tulee kehittää.
- Hyvinkää ja Riihimäki tavoittelevat monipuolisempaa liikkumisvalikoimaa, joka on ympäristöystävällinen, terveellinen ja turvallinen. Erityisesti kävelyä ja pyöräilyä halutaan edistää kaupungeissa.
- Tervakosken taajamaa tulee kehittää kävelyn ja pyöräilyn osalta sekä keskustaa yhtenäistää. Eteläisen Janakkalan kehittyvien työpaikka-alueiden raskaan liikenteen sujuvuus tulee varmistaa.

Liikennekäytävien ja pitkämatkaisen liikenteen tavoitteet

Riihimäen seudun läpi kulkee kaksi valtakunnallisesti merkittävää liikennekäytävää, joilla kulkee myös paljon pitkämatkaista henkilöliikennettä sekä tavarakuljetuksia. Näiden liikennekäytävien ja pitkämatkaisen liikenteen tavoitteet ovat kaupunkiseudullista näkökulmaa laajempia tavoitteita ja reunaehtoja. Tässä työssä ei niitä määritelty erikseen vaan ne huomioidaan sellaisinaan. Pitkän matkan liikenteen tavoitteet koskevat tällä suunnittelualueella valtatieä 3 (HHT) ja kantatieä 54.

HHT -liikennekäytävän (valtatie 3 ja päärata) palvelutasotavoitteet¹:

- Joukkoliikenteen palvelutaso tarjoaa henkilöauton kanssa matka-ajaltaan, ennakoitavuudeltaan ja helpoudeltaan kilpailukykyiset työ-, opiskelu, ja asiointimatkat pääkaupunkiseudulle, Helsinki-Vantaalle ja Tampereen suuntaan
- Liikennejärjestelmä mahdollistaa rautatiekuljetusten kulkumuoto-osuuden kasvattamisen.
- Teollisuuden ja tukkukaupan kuljetusten kustannustehokkuus ja täsmällisyys paranevat.

Kantatien 54 palvelutasotavoitteet²:

- Turvallisuus korkeimmalle tasolle kaikilla kulkumuodoille.
- Ennakoitavuus ja hallittavuus korkeimmalle tasolle kuljetusten osalta.
- Muut matkojen ja kuljetusten palvelusotekijät toiseksi korkeimmalla tasolla.

¹ Hämeen liitto. 2014. Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma.

² Uudenmaan ELY-keskus. 2014. Valtatien 10/12 ja kantatien 54 roolit Liikennejärjestelmässä. Raportteja 61/2014.

2.2 SEUDUN LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISEN YHTEISET TAVOITTEET

Liikennejärjestelmän kehittämisen yhteisiksi tavoitteiksi määriteltiin:

1. Arjen matkat pyritään turvaamaan kaupunkikeskuksissa, palvelukeskuksissa ja haja-asutusalueilla. Ensisijaisesti kehitetään keskuksien vaikutusalueiden ja merkittävien yhteysvälien liikkumista.
2. Henkilöliikenteessä pyritään aktiivisesti vaikuttamaan kestävien kulkutapojen suosioon kaupunkikeskusten ja maaseutumaisten kuntien taajamien vaikutusalueella.
 - Liikenneverkon ja yhdyskuntarakenteen kehittyminen mahdollistavat kävellen ja pyöräillen tehtävät matkat valtaosalle kaupunkikeskusten asukkaista.
 - Kaupunkikeskusten vaikutusalueilla priorisoidaan kävellen ja pyöräillen tehtäviä matkoja.
 - Maaseutumaisten kuntien taajamien vaikutusalueella mahdollistetaan turvallinen liikkuminen kävellen ja pyörällä.
 - Kaupunkikeskusten vaikutusalueella ja merkittävimmillä seudullisilla yhteysväleillä tarjotaan riittävät joukkoliikenteen yhteydet.
3. Kaupunkialueiden vetovoimaa ja viihtyisyyttä pyritään parantamaan liikennesuunnittelun keinoin.
4. Edistetään erillisten matkatarpeiden yhdistämistä matkaketjuiksi, millä pienennetään liikkumisesta aiheutuvaa vaivaa sekä liikennejärjestelmään kohdistuvaa rasitusta.
 - Huolehditaan toimintojen sijoittumisesta (liikennejärjestelmän solmukohtiin) sekä solmukohtien kävely-ympäristöstä (joukkoliikenteen matkaketjut).
5. Elinkeinoelämän tehokkaat kuljetukset turvataan kehittyvillä tavaraliikenteen alueilla.
6. Seudulla pyritään vahvistamaan rautatiekuljetuksiin perustuvien liiketoimintojen kehittymistä.

3 MATKOJEN JA KULJETUSTEN PALVELUTASOTAVOITTEET

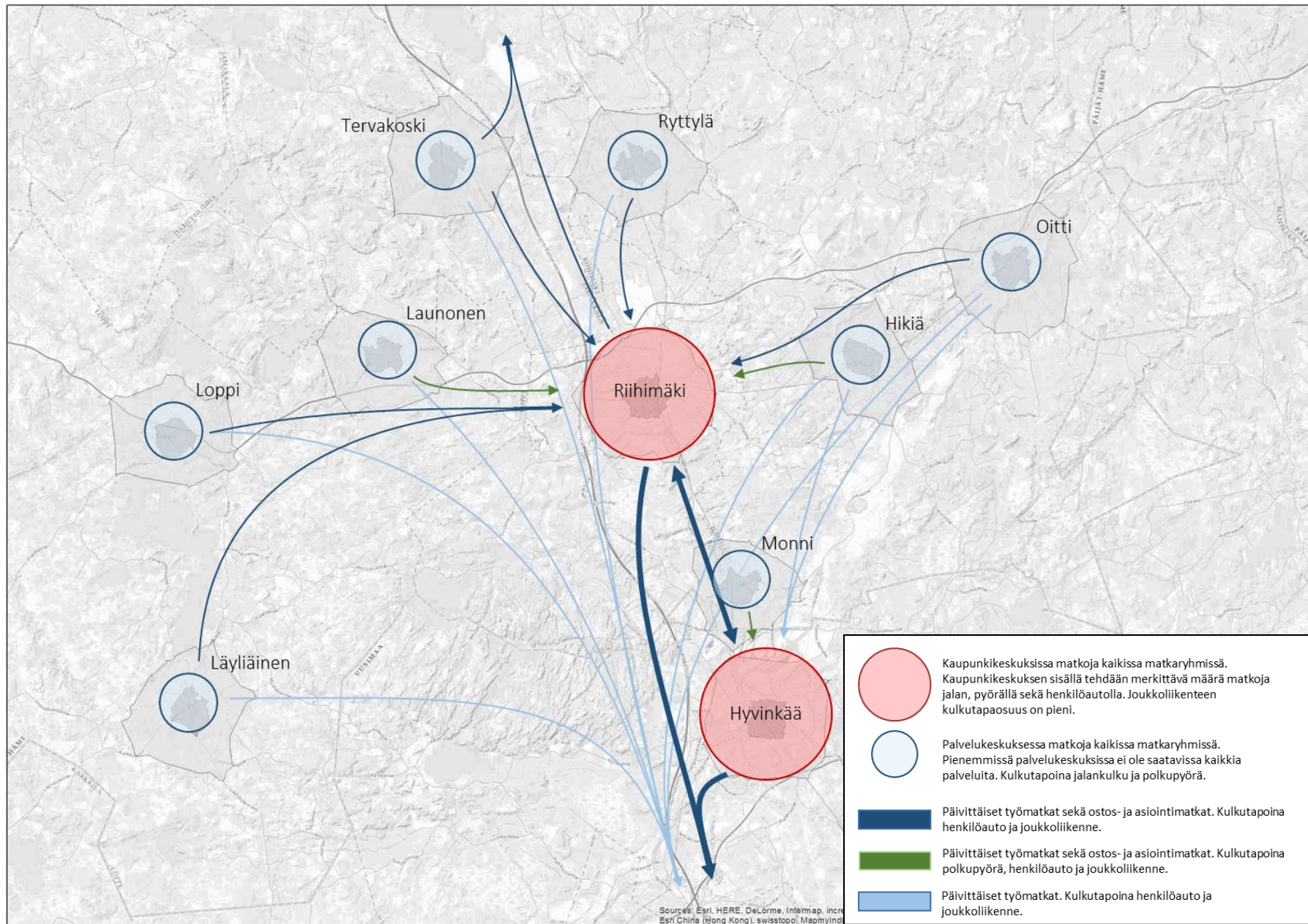
Palvelutasotavoitteiden laadinnassa on pyritty muodostamaan käyttäjälähtöisesti liikennejärjestelmän toimintaa kuvaavat tavoitteet. Käytännössä käyttäjälähtöisen tavoitteenasettelun pohjaksi kuvattiin seudun liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta merkittävimmät matka- ja kuljetusryhmät, joiden tarpeet liikennejärjestelmän palvelutasolle poikkeavat toisistaan. Näiden matka- ja kuljetusryhmien, tunnistettujen merkittävimpien palvelusotekijöiden ja edellä esitettyjen yleistavoitteiden pohjalta johdettiin liikkumisen ja kuljettamisen tavoitetilaa kuvaavat palvelutasotavoitteet.

3.1 MERKITTÄVIMMÄT MATKAT JA KULJETUKSET ALUEILLA JA YHTEYSVÄLEILLÄ

Palvelutasotavoitteiden asettamisen pohjaksi tunnistettiin liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta merkittävimmät matkat ja kuljetukset. Merkittäviä matkoja kuvattiin perustuen maankäyttötietoihin, liikkumistutkimusaineistoon, työssäkäyntitilastoon sekä osittain asiantuntijatietona. Tavaraliikenteen osalta arvio perustuu maankäyttötietoihin sekä asiantuntija-arvioihin.

Liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta merkittävimmiksi matkoiksi ja kuljetuksiksi tunnistettiin:

- kaupunkikeskusten sisäinen liikkuminen kaikissa matkaryhmissä kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä,
- maaseutumaisten taajamien sisäinen liikkuminen kaikissa matkaryhmissä kävellen ja pyörällä,
- maaseutumaisten taajamien sekä kaupunkikeskusten välinen liikkuminen työmatkoilla sekä ostos- ja asiointimatkoilla henkilöautolla sekä joukkoliikenteellä,
- kaupunkikeskuksista sekä maaseutumaisten kuntien taajamista lähtevät työmatkat pääkaupunkiseudulle joukkoliikenteellä ja henkilöautolla,
- Riihimäeltä ja Hyvinkäältä pääkaupunkiseudulle ja Tampereelle suuntautuvat ostos- ja asiointi sekä vapaa-ajan matkat joukkoliikenteellä ja autolla,
- tavaraliikenteen tiekuljetukset HHT-käytävässä sekä Kantatiellä 54 ja
- tavaraliikenteen kuljetukset rautatiellä sekä siirto tieliikenteeseen.



Kuva 1. Kaupunkiseudun merkittävimmät henkilöliikenteen matkat eri alueilla ja yhteysväleillä (viivan paksuus ilmaisee kysynnän suuruusluokan)

3.2 MATKA- JA KULJETUSRYHMIEN PALVELUTASOTEKIJÄT

Liikennejärjestelmän käyttäjien tarpeet poikkeavat toisistaan ja liikennejärjestelmän tavoitetilä saattaa olla huomattavan erilainen riippuen siitä, mikä käyttäjäryhmä on kyseessä. Seuraavassa on kuvattu erilaisille matkaryhmille sekä kuljetuksille merkittäviä palvelutasotekijöitä. Henkilöliikenteen osalta arviot perustuvat aiempiin palvelutasoselvityksiin sekä liikkumistutkimusaineistojen perusteella tehtyihin johtopäätöksiin. Tavaraliikenteen kohdalla merkittävien palvelutasotekijöiden määrittelyssä hyödynnettiin elinkeinoelämän toimijoiden haastatteluita ja keskustelutilaisuutta.

Työmatkat

- Työmatkojen näkökulmasta ennakoitavuus ja hallittavuus ovat merkittävimpiä tekijöitä, koska matkojen määränpää ja aikataulu ovat tyypillisesti joustamattomia. Ennakoitavuus jaetaan häiriöihin ja matka-ajan hajontaan (ruuhkista johtuen). Hallittavuus tarkoittaa riittävää hallittavuuden tunnetta informaation kautta.
- Päivittäisillä matkoilla matkan hinnan ja matka-ajan (joukkoliikenteessä myös yhteyksien määrä) tulisi olla kohtuullisia, koska käytettävissä on vain rajallisesti aikaa ja resursseja.
- Työmatkojen kannalta huipputuntien yhteyksien toimivuus on erityisen merkittävä, koska työmatkat tehdään pääosin ruuhkatuntien aikana.
- Henkilöauto on käytettävissä noin 90 prosentilla matkoista "aina tai melkein aina" (HSL liikkumistutkimus 07-08).

Koulu- ja opiskelumatkat

- Koulu- ja opiskelumatkoilla mahdollisuus matkustaa ilman henkilöautoa kriittinen tekijä, sillä autoa ei usein ole käytettävissä. Noin puolet matkoista on sellaisia, joilla henkilöauto on käytettävissä "silloin tällöin", "hyvin harvoin" tai "ei ollenkaan" (HSL liikkumistutkimus 07-08).
- Liikenneturvallisuus vaikuttaa siihen, voidaanko matka tehdä ilman autokyytiä ja siksi tekijän merkitys korostuu koulumatkoilla.
- Työmatkojen tavoin ennakoitavuus ja hallittavuus ovat puolestaan merkittäviä tekijöitä, koska matkojen määränpää ja aikataulu ovat tyypillisesti joustamattomia. Perillä on oltava ennalta määrättyä kellonaikana.
- Päivittäisillä matkoilla matkan hinnan ja matka-ajan (joukkoliikenteessä myös yhteyksien määrä) tulisi olla kohtuullisia.
- Huipputuntien yhteyksien ja iltapäivän liikenteen toimivuus (suurin osa päivittäin tehtävistä opiskeluliikenteestä ajoittuu arkipäivien aamu- ja iltaruuhkatunneille eli noin klo 7–10 ja klo 14–17).

Ostos- ja asiointimatkat

- Ostos- ja asiointimatkoja tehdään usein osana matkaketjua (työpaikalta, muilta asiointimatkoilta tai harrastuspaikasta lähtiessä), mikä vähentää tarvetta tehdä erillisiä matkoja ja sitä kautta liikkumisen aiheuttamaa vaivaa.
- Osana matkaketjua (lähtöpaikkana on muu kuin koti) tehdään päivittäistavaroiden ostomatkoista 30 %, muista ostosmatkoista 45 % ja asiointimatkoista 35 % (HSL liikkumistutkimus 07-08). Matkaketjujen edistämisessä tärkeää on huolehtia toimintojen sijoittumisesta (liikennejärjestelmän solmukohtiin) sekä solmukohtien kävely-ympäristöstä (joukkoliikenteen matkaketjut).
- Yhteyksien tulee toimia koko päivän ajan, myös ruuhkatuntien ulkopuolella. Suurin osa asiointiliikenteestä ajoittuu aamu- ja iltapäiviin, arkipäiville ja lauantaille kauppojen ja palveluiden aukioloaikoihin.

- Matka-ajan ennakoitavuus ei ole yhtä merkittävä tekijä kuin työ- ja opiskelumatkoilla. Ostos- ja asiointimatkat ovat tyypillisesti ajankohdan ja määränpään suhteen joustavampia kuin työ- ja opiskelumatkat. Matkan kohde ja ajankohta voidaan valita yhteyksien mukaan.
- Henkilöauto on käytettävissä, noin 80 prosentilla matkoista ”aina tai melkein aina” (HSL liikkumistutkimus 07-08)

Vapaa-ajan matkat

- Vapaa-ajan matkoilla matkustus ei ole yhtä säännöllistä kuin työ- ja opiskelumatkoilla ja kohteet voivat vaihtua. Vapaa-ajan matkat eivät toistu tyypillisesti päivittäin samanlaisina, mutta toistuvat esimerkiksi viikoittain.
- Osassa vapaa-ajan matkoja joustavuus matkustusajankohdan ja kohteen suhteen on suurempi kuin työmatkoissa ja työasiamatkoissa. Osassa matkoista kohde ja ajankohta voidaan valita yhteyksien mukaan. Osa vapaa-ajan matkoista on taas tiukasti aikatauluun sidottuja (esimerkiksi harjoitus- ja pelimatkat).
- Vapaa-ajan matkoilla matka-aika ei useimmiten ole kriittinen tekijä ja matka-ajan pelivara on tavallisesti suurempi. Epäsäännöllisillä matkoilla opastuksen merkitys korostuu. Henkilöauto on käytettävissä, noin 75 prosentilla matkoista ”aina tai melkein aina” (HSL liikkumistutkimus 07-08).

Tavaraliikenne ja kuljetukset

Haastatteluiden ja keskustelutilaisuuden kautta nousi esille lukuisia puutteita ja kehittämisehdotuksia, jotka liittyvät pääasiassa sujuvaan liittymiseen päätieverkolle sekä rautatiekuljetusten hyödyntämiseen. Tavaraliikenteen kannalta merkittävimmiksi palvelutasotekijöiksi nähtiin työssä turvallisuus sekä ennakoitavuus ja sujuvuus.

- Turvallisuutta tarkastellaan sekä raskaan liikenteen liikennöitsijöiden, että muiden tielläliikkujien kannalta.
- Ennakoitavuus ja sujuvuus ovat avainasemassa kuljetusten suunnittelun ja kustannustehokkuuden kannalta. Liikennöitsijöiden näkökulmasta kuljetusten tulisi saapua luotettavasti perille halutussa aikataulussa. Toisaalta turhien pysähdysten välttäminen on tärkeää polttoaineen säästämisen kannalta.

3.3 PALVELUTASOTAVOITTEET

Edellä on esitetty, että merkittävimmät matkat ja kuljetukset vaihtelevat eri alueilla ja yhteysväleillä, joten myös palvelutasotavoitteet on jaoteltu alueittain ja yhteysväleittäin. Tavoitteiden asettelussa on huomioitu matkaryhmäkohtaiset painotukset sekä toisessa luvussa kuvatut liikennejärjestelmän kehittämisen yleistavoitteet.

Maaseutumaisten kuntien palvelukeskusten vaikutusalueen sisäisen liikkumisen tavoitteet

Maaseutumaisten kuntien palvelukeskuksiksi on luokiteltu Launonen, Loppi, Läyliäinen, Hikiä, Monni, Oitti, Ryttylä sekä Tervakoski (kuva 1). Näiden alueiden sisäisessä liikkumisessa painottuvat tärkeinä kaikki matkaryhmät. Kulikutavoista kävelyllä, pyöräilyllä sekä henkilöautolla on merkittävä rooli. Yleistavoitteissa tavoitteissa määritetään, että liikkumisessa pyritään vaikuttamaan kävelyn ja pyöräilyn suosioon.

Maaseutumaisten kuntien sisäisen liikkumisen palvelutasotavoitteena on:

- 1) Liikkuminen palvelukeskuksen vaikutusalueella on turvallista kaikilla kulkutavoilla.

Kaupunkikeskusten vaikutusalueen sisäisen liikkumisen tavoitteet

Kaupunkikeskuksiksi luokitellaan tässä Riihimäen ja Hyvinkään kaupunkialueet (kuva 1). Kaupunkikeskusten sisäisessä liikkumisessa painottuvat tärkeinä kaikki matkaryhmät. Kulkutavoista kysynnältään merkittävimmät ovat kävely, pyöräily sekä henkilöauto. Yleistavoitteissa määritetään, että liikkumisessa pyritään vaikuttamaan kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen suosioon, joten palvelutasotavoitteissa painotetaan näitä kulkutapoja. Lisäksi tavoitteena on kaupunkialueiden vetovoiman ja viihtyisyyden parantaminen.

Kaupunkikeskusten sisäisen liikkumisen palvelutasotavoitteet:

- 1) Liikkuminen kaupunkialueella on turvallista ja viihtyisää jalankulun ja pyöräilyn näkökulmasta.
- 2) Matka-ajat ovat ennakoitavissa kaikilla kulkutavoilla ja matkan tekijällä on käytettävissä riittävästi tietoa matkan suunnitteluun ennen matkaa ja matkan aikana.
- 3) Paikallisliikenne on hinnaltaan kilpailukykyinen autoilun kanssa.
- 4) Joukkoliikenteen matka-ajat ja vuorotarjonta mahdollistavat työmatkat merkittävimmille työssäkäyntialueille.

Kaupunkikeskusten ja palvelukeskusten välinen liikkuminen

Kaupunkikeskusten ja palvelukeskusten välisessä liikkumisessa on tunnistettavissa kysynnältään suurimpia yhteysvälejä, joille määritetään erikseen palvelutasotavoitteet (kuva 1). Tarkastelussa on mukana lisäksi myös tärkeimmät alueen ulkopuolelle suuntautuvien matkojen yhteysvälit. Kaupunkikeskusten ja palvelukeskusten välisessä liikkumisessa painottuvat työmatkat ja ostos- ja asiointimatkat. Pääasiallisena kulkutapana on henkilöauto sekä jossain määrin myös joukkoliikenne. Yleistavoitteissa on määritelty, että seudullisessa liikkumisessa tulisi tarjota riittävät joukkoliikenteen yhteydet.

Palvelukeskusten välisen liikkumisen palvelutasotavoitteet:

- 1) Matka-ajat ja joukkoliikenteen vuorotarjonta mahdollistavat päivittäiset työ-, ostos- ja asiointimatkat maaseutumaisten taajamien sekä Riihimäen ja Hyvinkään kaupunkikeskusten välillä.
- 2) Matka-ajat, joukkoliikenteen vuorotarjonta, liityntäpysäköinti- ja syöttöliikennejärjestelyt rautatieasemilla mahdollistavat työssäkäynnin pääkaupunkiseudulla sekä Tampereella maaseutumaisten kuntien taajamista sekä kaupunkikeskuksista.
- 3) Matka-ajat, joukkoliikenteen vuorotarjonta, liityntäpysäköinti- ja syöttöliikennejärjestelyt rautatieasemilla mahdollistavat Riihimäen ja Hyvinkään kaupunkikeskuksista tehtävät ostos- ja asiointimatkat sekä vapaa-ajan matkat pääkaupunkiseudulle.
- 4) Kaikilla merkittävillä yhteyksillä matka-ajat ovat ennakoitavissa ja matkan tekijällä on käytettävissä riittävästi tietoa matkan suunnitteluun ennen matkaa ja matkan aikana.
- 5) Liikkuminen tieverkolla on turvallista kaikilla kulkutavoilla.
- 6) Seudun joukkoliikenne on hinnaltaan kilpailukykyinen auton kanssa.

Tavaraliikenteen tavoitteet

Tavaraliikenteen palvelutasotavoitteiden avulla pyritään turvaamaan kuljetusten turvallisuus, ennakoitavuus sekä sujuvuus siirryttäessä kaupunkiseudun merkittäviltä logistiikka- ja työpaikka-alueilta tieverkolle sekä rautatieliikenteestä tiekuljetuksiin.

Tavaraliikenteen palvelutasotavoitteet:

- 1) Merkittävien tavaraliikenteen kohteiden yhteydet päätieverkkoon ja rataverkkoon ovat turvallisia sekä raskaan liikenteen liikennöijille, että muille tielläliikkujille.
- 2) Ruuhkien aiheuttama matka-ajan hajonta ei aiheuta yritystoiminnalle merkittävää tai ennakoimatonta haittaa.
- 3) Liikenteen häiriötilanteista saadaan tietoa ajoissa.

4 PALVELUTASON NYKYTILAN ARVIOINTI

Tässä luvussa on arvioitu liikennejärjestelmän tarjoaman palvelutason nykytilaa sekä ennakoitu muutos-
suuntia ilman kehittämistoimenpiteitä. Arvioinnin pohjaksi palvelutasotavoitteet pyrittiin edelleen tarken-
tamaan mitattaviksi ja arvioitaviksi. Seuraavassa on esitetty yleiskuvaus nykytilan ongelmakohdista sekä
kehittämistarpeista. Tarkennetut tavoitteet sekä nykytilanteen arviointi on esitetty kokonaisuudessaan liit-
teessä 2.

4.1 MAASEUTUMAISTEN KUNTIEN PALVELUKESKUSTEN VAIKUTUSALUEEN SISÄISEN LIKKUMISEN TAVOITTEET

Liikkuminen palvelukeskuksen vaikutusalueella on turvallista kaikilla kulkutavoilla

Tavoitetta on tarkennettu koskemaan jalankulku- ja pyöräverkon kattavuutta sekä autoliikenteen määriä
palvelukeskusten vaikutusalueella. Merkittävin osa matkoista tulisi olla tehtävissä jalankulku- ja pyöräilyä
pitkin. Toisaalta autoliikenteen kasvun ei tulisi lisätä liikkumisen turvattomuutta nykyisestä.

Hausjärvellä, Lopella sekä Janakkalassa (Tervakoskella) liikkuminen on pääosin turvallista kaikkien kulkuta-
pojen näkökulmasta. Kävelyn ja pyöräilyn verkko on palvelukeskusten alueella pääosin kunnossa, mutta pai-
kallisia puutteita esiintyy verkon jatkuvuudessa. Liittymäjärjestelyissä on myös paikallisia puutteita.

- Hausjärvellä puutteita paikoitellen kävely- ja pyöräverkon jatkuvuudessa. Puutteita esiintyy Hikiän, Ryttylän ja Oitin keskustoissa.
- Janakkalassa Tervakoskella merkittävien teiden varsilla on yhdistetyt kävely- ja pyörätiet. Taajaman läpi kulkevalla tiellä kuitenkin sattuu liikenneonnettomuuksia ja liikenteen lisääntyminen saattaa kasvattaa tien estevaikutusta.
- Lopella on kattava kävely- ja pyöräverkko palvelukeskusten alueella. Seudullisilla yhteyksillä tar-
vetta on Sajatien kävely- ja pyörätielle sekä liittymäjärjestelyille Kantatien 54 liittymissä erityisesti Lopen taajaman kohdalla.

Palvelukeskuksista Monni kehittyä tulevaisuudessa voimakkaimmin. Monnin kävely- ja pyöräverkko vaatii
laajaa kehittämistä. Hyvinkään puolella yhteydet on jo järjestetty ja Pohjoisella kehätiellä on alikulku Mon-
nin taajaman kohdalla.

4.2 RIIHIMÄEN KESKUSTAN VAIKUTUSALUEEN SISÄISEN LIKKUMISEN TAVOITTEET

Liikkuminen kaupunkialueella on turvallista ja viihtyisää jalankulun ja pyöräilyn näkökulmasta

Tavoite on tarkennettu koskemaan jalankulku- ja pyöräverkon kattavuutta sekä autoliikenteen määriä kau-
punkikeskustassa. Merkittävin osa matkoista tulisi olla tehtävissä jalankulku- ja pyöräilyä pitkin. Toisaalta
autoliikenteen kasvun ei tulisi lisätä liikkumisen turvattomuutta nykyisestä.

Riihimäen kävelyn ja pyöräilyn verkko on pääosin kattava. Merkittävimmät yhteyspuutteet on tunnistettu
seudullisen pyöräverkon määrittelyssä. Valtaosa kevyen liikenteen onnettomuuksista tapahtuu kaupungin
keskustan ja sen pohjoispuoleisten asuinalueiden ympäristössä. Näistä suurimmassa osassa on osallisena
polkupyöräilijöitä.

Merkittäviä muutossuuntia:

- Ennusteiden mukaan pyöräilyn määrä kasvaa keskustassa. Ilman kehittämistoimenpiteitä ongelmat lisääntyvät. Erityisesti keskustassa ahtaamassa katutilassa kävelyn ja pyöräilyn konfliktit tulevat lisääntymään pyöräilyn kasvaessa.
- Autoliikenteen määrän ennustetaan kasvavan erityisesti kantatien 54 läheisyydessä sekä keskustan sisääntuloväylillä, mikä saattaa aiheuttaa tarpeita huomioida tämä jalankulun ja pyöräilyn näkökulmasta.
- Kävely- ja pyöräverkon kannalta kaupunkialueen reunoille syntyvät uudet asuin- ja työpaikka-alueet aiheuttavat tarpeen uusille yhteyksille.

Matka-ajat ovat ennakoitavissa kaikilla kulkutavoilla ja matkan tekijällä on käytettävissä riittävästi tietoa matkan suunnitteluun ennen matkaa ja matkan aikana

Tavoite on tarkennettu koskemaan jalankulku- ja pyöräilyliikenteen kunnossapitoa, ruuhkien aiheuttamaa matka-ajan hajontaa sekä paikallisliikenteen linjaston hahmotettavuutta ja häiriöttömyyttä.

- Riihimäen kaupunkialueella jalankulku- ja pyöräilyliikenteen kunnossapito on pääsääntöisesti kunnossa.
- Liikenteen ruuhkautuminen ei ole kaupunkialueella ongelma. Yksittäisissä liittymissä saattaa syntyä viiveitä, mutta liikennemäärät ja liittymäjärjestelyt aiheuttavat pääasiassa ongelmia liikenneturvallisuudessa.
- Paikallisliikenteen reitit on optimoitu koulumatkoille ja junaliikenteeseen. Reiteille osuu suuri osa merkittävimmistä työpaikka-alueista sekä keskusta, mutta vuoroväli on harva. Reittien jakaantuminen yksisuuntaisiin osuuksiin vaikeuttaa käytettävyyttä.

Paikallisliikenne on hinnaltaan kilpailukykyinen autoilun kanssa

Tarkennettuna tavoite tarkoittaa, että paikallisliikenteen lipun hinnan ei tulisi ylittää autoilun kustannuksia. Nykytilanteessa tavoite toteutuu hyvin säännöllisillä käyttäjillä. Kuukauden kaupunkilippu maksaa 45,60 € eli hinnaltaan murto-osa autoilun kustannuksista. Sen sijaan kertalipun kustannus 3,30 € ylittää autoilun marginaalikustannuksen. Erityisesti ilmainen pysäköinti tekee autolla asioinnin edulliseksi.

Joukkoliikenteen matka-ajat ja vuorotarjonta mahdollistavat työmatkat merkittävimmille työssäkäyntialueille

Tavoitetta on tarkennettu siten, että paikallisliikenteen verkko kattaa merkittävät työssäkäyntialueet ja ruuhka-aikoina vuorotarjontaa on vähintään yksi vuoro tunnissa. Nykyisin linja-autoliikenne toimii kaupungeissa syöttöliikenteenä rautatieliikenteelle eli aikataulut on pyritty laatimaan niin, että linja-autoliikenne palvelee junalla kulkevia. Paikallisliikenteen tarjonta on työmatkustamisen kannalta houkuttelevaa rajallisilla alueilla. Vuoroväli on tiheimmillään 60 minuuttia ja reitit osin hankalia hahmottaa yksisuuntaisten osuuksien ja variaatioiden vuoksi.

Tulevaisuudessa kehittyvien alueiden kuten Kalmun ja Varuskunta-Kokko alueen osalta tarvitaan uutta vuorotarjontaa. Myös autoton työssäkäynti merkittävillä uusilla työpaikka-alueilla on turvattava. Joukkoliikenteen kehittämisessä on huomattava, että kaupunkialue on tiivis ja suuri osa matkoista tehdään kävelävillä ja pyöräiltävillä etäisyyksillä. Siksi paikallisliikenteen tarjonnan avulla on todennäköisesti hankalaa merkittävästi kasvattaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta.

4.3 HYVINKÄÄN KESKUSTAN VAIKUTUSALUEEN SISÄISEN LIIKKUMISEN TAVOITTEET

Liikkuminen kaupunkialueella on turvallista ja viihtyisää jalankulun ja pyöräilyn näkökulmasta

Tavoite on tarkennettu koskemaan jalankulku- ja pyöräverkon kattavuutta sekä autoliikenteen määriä kaupunkikeskustassa. Merkittävin osa matkoista tulisi olla tehtävissä jalankulku- ja pyöräilyä pitkin. Toisaalta autoliikenteen kasvun ei tulisi lisätä liikkumisen turvattomuutta nykyisestä.

- Nykytilanteessa Hyvinkään keskustan vaikutusalueella on kattava ja korkeatasoinen kävely- ja pyörätieverkko.
- Ajoneuvoliikenteen määrä aiheuttaa turvallisuusongelmia pistekohtaisesti (esimerkiksi liittymät). Keskustan läheisyydessä autoliikenne varaa paikoitellen suuren osan katutilasta. Osittain tämä johtuu katuverkon hierarkiasta ja osittain suuresta kadunvarsipaikkojen määrästä. Leveät kaistat luovat turvatonta kävely-ympäristöä.

On kuitenkin huomattava, että keskustakehän suunnitelman myötä keskusta voi kehittyä entistä vetovoimaisemmaksi alueeksi, millä olisi laaja positiivinen vaikutus liikkumiseen.

Matka-ajat ovat ennakoitavissa kaikilla kulkutavoilla ja matkan tekijällä on käytettävissä riittävästi tietoa matkan suunnitteluun ennen matkaa ja matkan aikana

Tavoite on tarkennettu koskemaan jalankulku- ja pyöräilyliikenteen kunnossapitoa, ruuhkien aiheuttamaa matka-ajan hajontaa sekä paikallisliikenteen linjaston hahmotettavuutta ja häiriöttömyyttä.

- Jalankulku- ja pyöräilyliikenteen kunnossapito on järjestetty hyvin. Katujen kunnossapito on priorisoitu katu- ja pyöräilyliikenteen kiireellisyysjärjestykseen. Keskustaa ja tärkeitä työmatkareittejä priorisoidaan.
- Linjastorakenne ei ole täysin selkeä matkustajalle, koska reiteillä on paljon yksisuuntaisia osuuksia ja päästäkseen keskustaan, pitää matkustajan nousta ”väärään” suuntaan kyytiin. Lisäksi paikallisliikenteen reaaliaikaisessa informaatiossa puutteita.
- Hyvinkäällä on otettu käyttöön mobiilimaksaminen joukkoliikenteessä, mikä helpottaa satunnaismatkustajien maksamista.

Paikallisliikenne on hinnaltaan kilpailukykyinen autoilun kanssa

Tarkennettuna tavoite tarkoittaa, että paikallisliikenteen lipun hinnan ei tulisi ylittää autoilun kustannuksia. Tavoite toteutuu hyvin säännöllisillä käyttäjillä. Kuukauden kaupunkilippu maksaa 47,00 € eli hinnaltaan murto-osa autoilun kustannuksista. Kertalipun kustannus 2,50 € on kohtuullinen, mutta ylittää autoilun marginaalikustannuksen. Erityisesti ilmainen pysäköinti tekee autolla asioinnin keskustassa edulliseksi.

Joukkoliikenteen matka-ajat ja vuorotarjonta mahdollistavat työmatkat merkittävimmille työssäkäyntialueille

Tavoitetta on tarkennettu siten, että paikallisliikenteen verkko kattaa merkittävät työssäkäyntialueet ja ruuhka-aikoina vuorotarjontaa on vähintään yksi vuoro tunnissa. Vuorotarjonta on tärkeimmillä linjoilla melko hyvää (30 min vuoroväli) ja voi houkutella myös muitakin käyttäjäryhmiä. Eräänä puutteena Pohjoisen Hyvinkään merkittävällä Sahanmäen työpaikka-alueen bussitarjonnassa on kehittämisen mahdollisuuksia.

4.4 PALVELUKESKUSTEN VÄLINEN LIIKKUMINEN

Matka-ajat ja joukkoliikenteen vuorotarjonta mahdollistavat päivittäiset työ-, ostos- ja asiointimatkat maaseutumaisten taajamien sekä Riihimäen ja Hyvinkään kaupunkikeskusten välillä

Henkilöautolla matka-ajassa ei ole merkittäviä ongelmia. Joukkoliikenteellä matka-ajat toteutuvat myös pääsääntöisesti hyvin palvelukeskusten ja kaupunkikeskusten välillä.

Vuoromäärissä Hyvinkään ja Riihimäen välisillä yhteyksillä hyvä palvelutaso. Muilla yhteyksillä palvelutaso 3-5 vuoroa päivässä (luokka VI tai VII). Junavuorojen harvennuksesta johtuen Oittiin ja Hikiälle palvelutassossa puutteita työmatka-aikoina, mikä vaikuttaa myös liityntäliikenteeseen pääkaupunkiseudulle.

Palvelukeskusten kasvu on tulevaisuudessa maltillista, joten keskusten välisen joukkoliikenteen asiakaspohja ei kasva merkittävästi nykyisestä. Poikkeuksena tähän on Monnin alueen voimakas maankäytön kehittyminen. Monnista on kysyntää tulevaisuudessa joukkoliikenteen vuoroille Riihimäen ja Hyvinkään suuntaan.

Joukkoliikenteen vuorotarjonnassa on suuri merkitys junavuoroilla, joiden tarjonta ei ole seudullisten toimijoiden päätettävissä. Kymmenen vuoden aikajänteellä junaliikenne toiminee markkinaehtoisesti, mikä vaikuttaa merkittävästi Hikiän, Ryttylän ja Oitin yhteyksiin.

Matka-ajat, joukkoliikenteen vuorotarjonta, liityntäpysäköinti- ja syöttöliikennejärjestelyt rautatieasemilla mahdollistavat työssäkäynnin pääkaupunkiseudulla sekä Tampereella maaseutumaisten kuntien taajamista sekä kaupunkikeskuksista

Tavoitetta on tarkennettu siten, että matka-aikojen puolesta pääkaupunkiseudulle ja Tampereelle tulisi olla noin tunnin matka-aika henkilöautolla ja joukkoliikenteellä. Lisäksi työssäkäyntiaikana junatarjonnan kaupunkikeskuksista tulisi olla vähintään kaksia vuoroa tunnissa ja asemilla tulisi olla riittävät liityntäpysäköinti- ja järjestelyt autoille ja polkupyörille.

Nykyisellään matka-ajat ovat kohtuullisia Helsinkiin ja Tampereelle henkilöautolla sekä joukkoliikenteellä. Yhteystarjonta toteutuu joukkoliikenteellä pääosin hyvin. Pääradalla sekä valtatiellä 3 on hyvä yhteystarjonta. Kuitenkin viimeaikaisista junavuorojen lakkauttamisista johtuen Hikiän ja Oitin suunnasta yhteystarjonnassa on kuitenkin työmatka-aikoina puutteita.

Autojen liityntäpysäköintipaikkoja on tarjolla riittävästi rautatieasemilla. Sen sijaan bussiliityntäpaikoilla Valtatien 3 varressa on puutteita paikkamäärissä Riihimäen eteläisessä liittymässä sekä Tervakosken kohdalla. Polkupyörien liityntäpysäköinnissä on puutteita Oitissa ja Ryttylässä, joissa paikkoja polkupyörille ei ole järjestetty.

Yhteystarjonta kaupunkikeskustoista Helsinkiin parantunee lähitulevaisuudessa, kun Pasila–Riihimäki-rataosuuden parantamisen 2. vaiheen myötä (lähiliikenteen tarjonta voidaan kasvattaa nykyisestä kahdesta vuorosta tunnissa kolmeen). On kuitenkin huomattava, että vuorotarjonnassa on suuri merkitys junavuoroilla, joiden tarjonta ei ole seudullisten toimijoiden päätettävissä. Kymmenen vuoden aikajänteellä junaliikenne toiminee markkinaehtoisesti, mikä saattaa vaikuttaa Riihimäen yhteyksiin Helsinkiin ja Tampereelle.

Matka-ajat, joukkoliikenteen vuorotarjonta, liityntäpysäköinti- ja syöttöliikennejärjestelyt rautatieasemilla mahdollistavat Riihimäen ja Hyvinkään kaupunkikeskuksista tehtävät ostos- ja asiointimatkat sekä vapaa-ajan matkat pääkaupunkiseudulle

Tavoitetta on tarkennettu siten, että joukkoliikenteen vuorotarjonnan pääkaupunkiseudulle tulisi olla ruuhka-aikojen ulkopuolella vähintään yksi vuoro tunnissa kaupunkikeskuksista. Tavoite toteutuu nykyisellään hyvin.

Kaikilla merkittävillä yhteyksillä matka-ajat ovat ennakoitavissa ja matkan tekijällä on käytettävissä riittävästi tietoa matkan suunnitteluun ennen matkaa ja matkan aikana

Tavoite on tarkennettu koskemaan väylien kunnossapitoa, ruuhkien aiheuttamaa matka-ajan hajontaa sekä joukkoliikennelinjaston häiriöttömyyttä:

- Tieverkon osalta tarjotaan rajallisesti reaaliaikaista tietoa liikenteen tilanteesta. Katuverkolta tietoa ei tarjota.
- Ruuhkat eivät aiheuta ongelmia matka-aikojen ennakoitavuudessa. Liikenne on pääosin sujuvaa ja pienet toimivuusongelmat keskittyvät yksittäisiin risteysiin.
- Joukkoliikenteen täsmällisyyttä ja peruutettuja vuoroja ei nykyisellään seurata.

Liikkuminen tieverkolla on turvallista kaikilla kulkutavoilla

Tavoite on tarkennettu koskemaan jalankulku- ja pyöräverkon kattavuutta sekä tieverkon onnettomuusmääriä:

- Keskusten välisillä matkoilla parannettavia kohteita Kantatie 54 varren käytävä (Kormu – Riihimäki sekä Oitti – Hikiä), Karhintie (Hikiä – Riihimäki) ja Sajatie (Sajaniemi – Jokiniemi).
- Ajoneuvoliikenteen turvallisuuden osalta puutteita on paikallisissa tie- ja katuverkon liittymäjärjestelyissä. Liikenneturvallisuudessa on parannettavaa ennen kaikkea Kantatiellä 54 Riihimäen kohdalla sekä Hausjärven ja Lopen taajamien kohdalla.

Seudun joukkoliikenne on hinnaltaan kilpailukykyinen auton kanssa

Tarkennettuna tavoite tarkoittaa, että joukkoliikenteen lipun hinnan ei tulisi ylittää autoilun kustannuksia. Nykyisin joukkoliikenteen lipunhinnat ovat hyvin kilpailukykyisiä auton käytön kanssa. Suunnittelualueen seutulipun hinta on 30 päivän osalta 63-70 euroa. Työmatkalippu, 44 matkan sarjalippu pääkaupunkiseudulle 206,10 €. Koko suunnittelualueella on käytössä Riihimäen seutulippu. Hyvinkäällä on käytössä erillinen liityntälippu pääkaupunkiseudulle. Riihimäki on lopettanut pääkaupunkiseudun liityntälipun tukemisen, mikä hankaloittaa työmatkoja pääkaupunkiseudulle.

4.5 TAVARALIIKENTEEN NYKYTILA

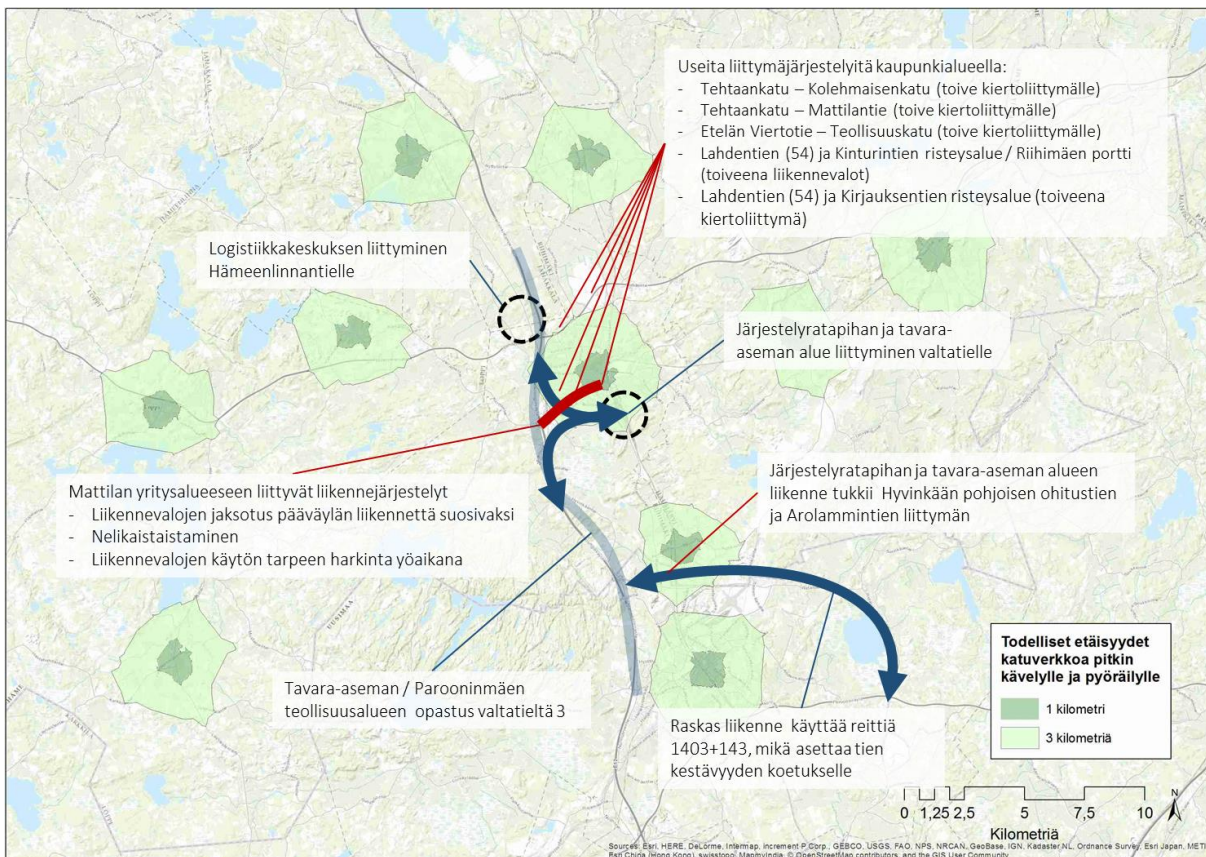
Turvallisuus

Tavoitetta on tarkennettu siten, että merkittävien tavaraliikenteen kohteiden yhteydet päätieverkkoon ja rataverkkoon tulisi olla turvallisia sekä raskaan liikenteen liikennöijille, että muille tielläliikkuville. Nykytilanteessa raskaan liikenteen suuri määrä heikentää liikenneturvallisuutta ja viihtyisyyttä keskustojen vaikutusalueella. Useissa valo-ohjaamattomissa katu- ja tieliittymissä raskaalla liikenteellä on vaikeuksia liittyä turvallisesti ja hallitusti päätielle. Haastatteluissa alueen toimijat toivovat järjestelyjä, joissa pääsuunnan sujuvuus sekä sivusuunnan liittyminen saadaan turvattua.

Raskaan liikenteen uudet alueet syntyvät tyypillisesti kaupunkialueen laitamille. Turvallisuuden kannalta erityisen ongelmallisia ovat alueet, jotka aiheuttavat liikennettä kaupunkialueen sisällä. Uusista maankäyttöalueista Railport -hankkeen toteutuminen vaikuttaa merkittävästi Riihimäen Mattilantien ja Hyvinkään Pohjoisen Kehätien raskaan liikenteen määrään ja sitä kautta turvallisuuteen.

Ennakoitavuus ja sujuvuus

Tavoitetta on tarkennettu siten, että ruuhkien aiheuttaman matka-ajan hajonnan ei tulisi aiheuttaa yritystoiminnalle merkittävää tai ennakoimatonta haittaa ja liikenteen häiriötilanteista tulisi saada tietoa ajoissa. Nykytilanteessa liikenteen sujuvuus on pääosin hyvää. Liikenneverkon ruuhkautuminen keskittyy tiettyihin risteyskohtiin. Liikennemäärä valo-ohjaamattomissa liittymissä vaikeuttaa turvallista liittymistä pääsuunnalle, mutta varsinaista ruuhkautumista ei esiinny. Toimijat näkevät liikennevalo-ohjattujen liittymien aiheuttavan kuljetuksille tarpeettomia pysähdyksiä kaupunkialueella.



Kuva 2. Tavaraliikenteen toimijoiden keskustelutilaisuudessa esille nousseita ongelmia ja parantamishetkiä.

4.6 PITKÄMATKAISEN LIIKENTEEEN NYKYTILA

Kantatien 54 palvelutasotavoitteet

Kantatiellä 54 ongelmat liittyvät siihen, että maankäytön aiheuttamaa liikennettä sovitetaan pitkämatkaiseen liikenteeseen. Nykytilanteessa kantatien toiminnan kannalta keskeisiä ongelmia ovat:

- Tammela – Riihimäki sekä Riihimäki – Hollola tiejaksoilla puutteita matkojen ja kuljetusten turvallisuudessa.
- Forssa – Riihimäki jaksolla puutteita joukkoliikenteen matka-ajassa ja yhteyksissä (vuorotarjonta).
- Tammela – Riihimäki jaksolla puutteita kuljetusten ennakoitavuudessa.
- Erityisen ongelmallinen kohta (useita palvelutasopuutteita samalla jaksolla) on kantatien jakso välillä Riihimäki – Loppi.

HHT -käytävän palvelutasotavoitteet

Yhteydet Tampereen ja pääkaupunkiseudun suuntaan on käsitelty kaupunki- ja palvelukeskusten välistä liikumista käsittelevässä kohdassa.

5 KEHITTÄMISOHJELMA

5.1 KEHITTÄMISOHJELMAN LAATIMINEN

Seudulla on aiemmin laadittu paljon erilaisia kehittämissuunnitelmia, joita on pyritty tässä työssä arvioimaan kokonaisuutena sekä priorisoimaan keskenään, ottaen huomioon koko seudun liikkujien ja elinkeinoelämän toimijoiden tarpeet. Toimenpiteiden priorisoinnin pohjana toimii käsitys kaupunkiseudun merkittävimmistä matka- ja kuljetusryhmistä, niiden palvelutasotavoitteista sekä nykytilanteessa nähtävissä ja ilman kehittämistoimia syntyvistä puutteista.

Esitetyt kehittämisohjelman toimenpiteet ovat peräisin pääsääntöisesti aiemmista suunnitelmista, jotka tukevat määriteltyjä tavoitteita ja vastaavat tunnistettuihin puutteisiin. Hankkeiden suunnitteluvalmius on hyvin erilaisella tasolla ja siksi toimenpiteiden osalta on pyritty arvioimaan seuraavaa työvaihetta. Toimenpiteiden tarkempi sisältö ja kuvaus löytyvät liitteen 3 toimenpidekortteista.

Toimenpiteet priorisoitiin kolmeen kategoriaan eli hankekoriin niiden kiireellisyyden ja ajankohtaisuuden perusteella. Kategorian sisällä toimenpiteillä ei ole keskinäistä tärkeysjärjestystä. Kärkihankkeet nähdään välittömästi ajankohtaisina ja hyödyllisinä toimenpiteinä. Niitä kannattaa edistää mahdollisuuksien mukaan. Muut hankkeet tulevat mahdollisesti ajankohtaisiksi maankäytön kehittymisen myötä. Maankäytön kehittyminen siis ratkaisee, mitkä toimenpiteet nousevat jatkossa kärkihankekoriin. Toimenpiteet on listattu ja kuvattu taulukoihin otsikkotasolla.

5.2 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISEN KÄRKIHANKKEET

Kärkihankkeet ovat ajankohtaisia ja hyödylliseksi arvioituja toimenpiteitä. Niiden toteutumista on kannattavaa edistää vastuutahojen osalta.

Taulukko 1. kehittämisohjelman kärkihankkeet

	Toimenpidekokonaisuus	Kortti nro	Vastuutaho
Kärkihankkeet (aikajänne 0–5 vuotta)	Turvallisen liikenneympäristön kehittäminen Hausjärven taajamissa	1	Hausjärven kunta, Uudenmaan ELY-keskus
	Turvallisen liikenneympäristön kehittäminen Lopen taajamissa	5	Loppi, Uudenmaan ELY-keskus
	Kantatien 54 liittymien parantaminen ja rinnakkaiskatujärjestelyt Riihimäenportin työpaikka-alueen kohdalla	7	Riihimäki, Uudenmaan ELY-keskus
	Kevyen liikenteen yhteydet Riihimäenportin ja Silmänkannon työpaikka-alueille	10	Riihimäen kaupunki, Uudenmaan ELY-keskus
	Riihimäen kaupunkialueen jalankulun ja pyöräilyn verkon kehittämistoimenpiteet	15	Riihimäen kaupunki
	Riihimäen keskustan liikennejärjestelyiden kehittäminen	16	Riihimäki
	Riihimäen Mattilantien kehittäminen henkilöliikenteen näkökulmasta	17	Riihimäen kaupunki
	Turvallisen liikenneympäristön kehittäminen Tervakosken keskustassa	21	Janakkalan kunta, Uudenmaan ELY-keskus
	Liityntäliikenteen kehittäminen Riihimäen seudulla	22	Seudun kunnat, Uudenmaan ELY-keskus
	Liikkumisen ohjaus	23	Seudun kunnat, Uudenmaan ELY

5.3 MAANKÄYTÖN KEHITTÄMISEN MYÖTÄ AJANKOHTAISET HANKKEET

Toisen korin hankkeet ovat liikennejärjestelmän toiminnan ja uuden maankäytön rakentamisen edellytyksiä, mutta ne tulevat ajankohtaisiksi vasta maankäytön kehityshankkeiden lähtiessä käyntiin. Näiden maankäyttöhankkeiden tarkkaa ajankohtaa ei tässä työssä ole määritelty. Vastuutahojen tulee seurata jatkuvasti tilanteen kehittymistä sekä varautua hankkeiden toteutukseen maankäytön kehittyessä.

Taulukko 2. Maankäytön kehittämisen myötä ajankohtaiseksi tulevat hankkeet eli 2. kori

	Toimenpidekokonaisuus	Kortti nro	Vastuutaho
<i>Maankäytön kehittämisen myötä ajankohtaiset hankkeet (aikajänne 5–15 vuotta)</i>	Turvallisen liikennenympäristön rakentaminen Monnin taajamaan (Hausjärvi)	2	Hausjärvi, Hyvinkää, Riihimäki
	Kantatien 54 liittymien parantaminen Hausjärven taajamien kohdalla	4	Hausjärvi, Uudenmaan ELY-keskus
	Kantatien 54 liittymien parantaminen Lopen taajamien kohdalla	6	Loppi, Uudenmaan ELY-keskus
	Kantatien 54 liittymien parantaminen Silmänkannon työpaikka-alueen kohdalla	8	Loppi, Uudenmaan ELY-keskus
	Kantatien 54 liittymien parantaminen ja rinnakkaistiejärjestelyt Haapahuhdan ja Ekokemin kohdalla	9	Riihimäki, Uudenmaan ELY-keskus,
	Kevyen liikenteen yhteydet Haapahuhdan ja Ekokemin työpaikka-alueille	11	Riihimäki, Uudenmaan ELY-keskus
	Arolammin orsi - Riihimäen kehätien 1. toteutusvaihe	13	Hausjärvi, Riihimäki, Uudenmaan ELY-keskus,
	Riihimäen Mattilan ja Peltosaaren yhteyksien kehittäminen tavaraliikenteen näkökulmasta	18	Riihimäki, Uudenmaan ELY-keskus
	Riihimäen kaupunkialueen joukkoliikennetarjonnan laajentaminen uusille asuinalueille	19	Riihimäen kaupunki

5.4 MYÖHEMMIN MAHDOLLISESTI AJANKOHTAISET HANKKEET

Osaa hankkeista ei ole arvioitu vielä ajankohtaisiksi tai hyödyllisiksi. Kahdessa ylemmässä korissa olevat hankkeet ovat nykyisen tietämyksen perusteella tärkeämpiä. Tämän 3. korin hankkeet halutaan silti säilyttää jatkossa mahdollisina hankkeina ja varauksina.

Taulukko 3. Hankkeet, jotka voivat muodostua myöhemmin ajankohtaiseksi

	Toimenpidekokonaisuus	Kortti nro	Vastuutaho
<i>Myöhemmin mahdollisesti ajankohtaiset (säilytetään varauksena)</i>	Kevyen liikenteen yhteydet Hikiän ja Oitin välillä Kantatien 54 käytävässä	3	Hausjärvi, Uudenmaan ELY-keskus
	Kantatie 54 – joukkoliikennepysäkkien kehittäminen välillä Loppi – Riihimäki – Oitti	12	Hausjärvi, Loppi, Riihimäki, Uudenmaan ELY-keskus
	Itäinen kehätie – Riihimäen kehätien 2. toteutusvaihe	14	Riihimäen kaupunki
	Riihimäen kaupunkialueen joukkoliikennetarjonnan kehittäminen	20	Riihimäen kaupunki
	Kantatien 54 linjaosuuksien parantaminen	24	Hausjärvi, Loppi, Riihimäki, Uudenmaan ELY-keskus
	Tieyhteys Arolammin eritasoliittymästä Kantatielle 54 Launoson kohdalle	25	Loppi, Riihimäki, Uudenmaan ELY-keskus

6 KEHITTÄMISOHJELMAN VAIKUTUKSET AJONEUVOLIIKENTEN SUJUVUUTEEN

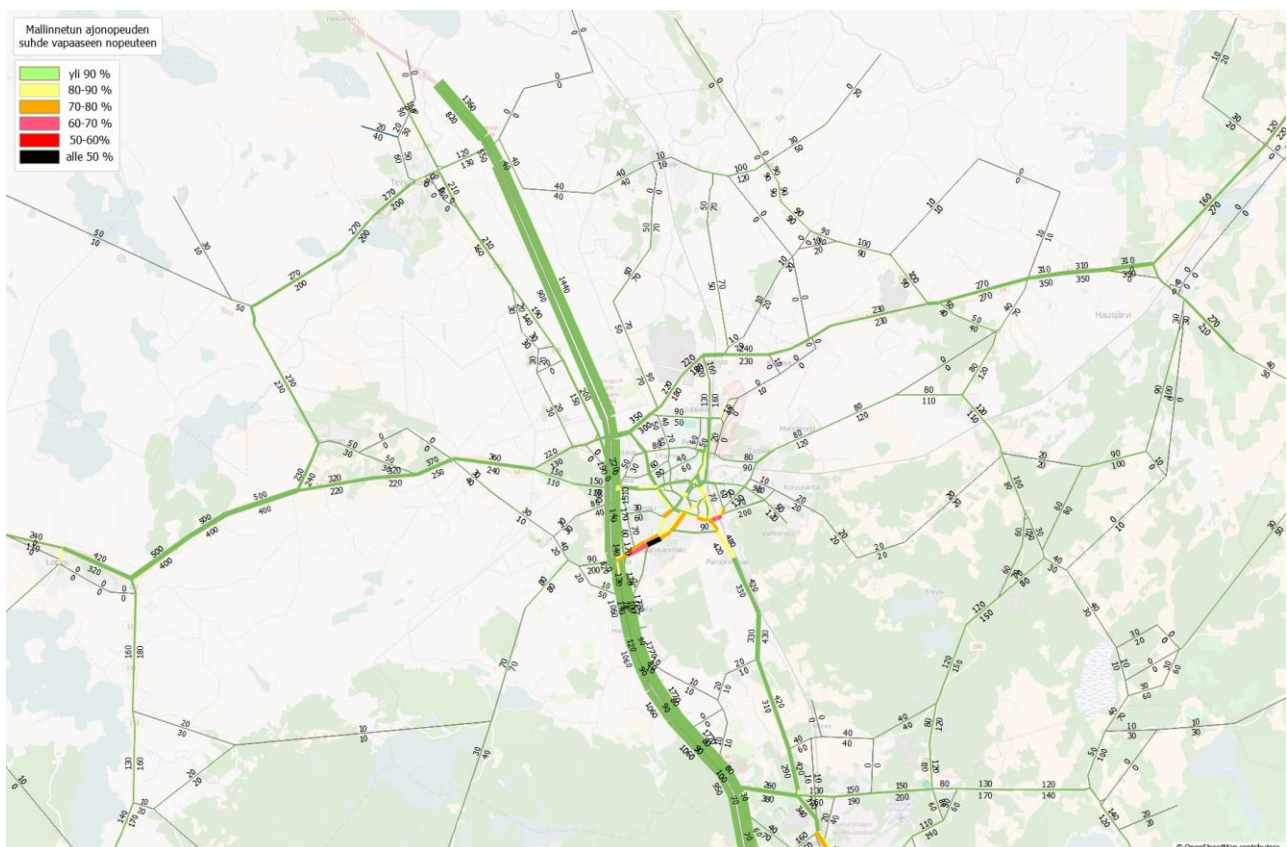
6.1 VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Työssä on kerätty kehittämisohjelmaan useita toimenpidekokonaisuuksia, jotka koostuvat useista toimenpiteistä. Listattujen toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksia suhteessa työn tavoitteisiin on arvioitu toimenpidekorttien yhteydessä. Tässä kappaleessa arvioidaan niiden verkollisia vaikutuksia ajoneuvoliikenteen sujuvuuteen.

Kehittämisohjelman priorisointi on tehty pääsääntöisesti sen perusteella, onko hanke tällä hetkellä ajankohtainen vai tuleeko se ajankohtaiseksi jonkin toteutuvan maankäytön kehittymiskohteen kautta. Koska maankäytön kehittymisen arviointi perustuu kuntien näkemykseen maankäytön kehittämisestä tavoitevuoteen 2035 mennessä, oletetaan vaikutusten arvioinnissa kahden ylimmän korin toimenpiteiden toteutuvan.

Toimenpideohjelman toteutumisen vaikutuksia arvioitiin kehittämiskorikohtaisina kokonaisuuksina 1. korin ja 2.korin osalta. Arvioinnin apuna käytettiin liikennemallia, jolla havainnollistetaan konkreettisia sujuvuusvaikutuksia.

Liikenneverkon sujuvuutta havainnollistetaan ruuhkatunnin aikaisen nopeuden suhteena ruuhkattoman tilanteen nopeuteen, jolloin ajoneuvot pääsevät vapaasti määrittämään oman nopeutensa. Vertailun vuoksi nykytilanteen sujuvuusennuste on esitetty kuvassa 2.



Kuva 3 nykytilanteessa liikenneverkolla esiintyy sujuvuusongelmia iltapäivän huipputuntina eteläisen Riihimäen alueella. Sujuvuutta kuvaa liikennemallin ennustama nopeuden alenema suhteessa ruuhkattoman liikenteen nopeuteen (vapaa nopeus).

Maankäytön ennustetaan kasvavan maltillisesti vuoteen 2035. Myös seudun ulkopuolinen pitkän matkan liikenne kasvaa, mikä on huomioitu liikenne-ennusteessa. Liikennemäärän muutosennuste iltapäivän huipputunnin liikennemääriin on esitetty kuvassa 3. Kasvun taustalla olevat yksityiskohdat ja liikennemallin muodostaminen on esitetty työn I-vaiheen raportissa.

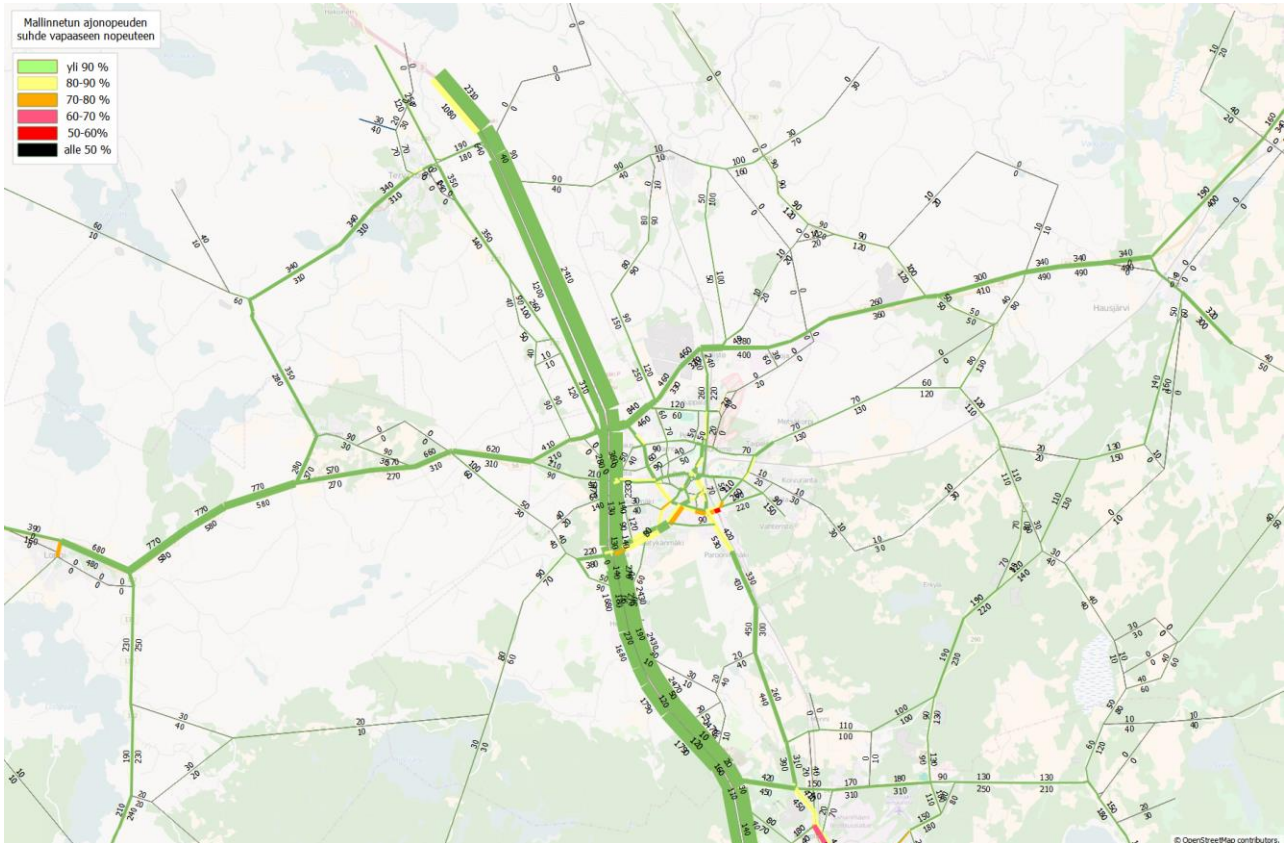


Kuva 4 Maankäytön muutosten vaikutus iltapäivän huipputunnin liikennemääriin vuoteen 2035 mennessä

6.2 KÄRKIHANKKEIDEN VAIKUTUKSET AJONEUVOLIIKENTEEEN SUJUVUUTEEN

Kärkihankkeet edistävät monin tavoin seudun tavoitteita. Hankkeet muun muassa edistävät kestävien kulkumotojen suosiota sekä liikenneturvallisuutta. Vaikutuksia on arvioitu toimenpidekortissa yksittäisten toimenpidekokonaisuuksien osalta. Kuvassa 4 havainnollistetaan, kuinka sujuvaa ajoneuvoliikenteen ennustetaan olevan iltapäivän huipputuntina vuoden 2035 tilanteessa kun kärkihankkeet on toteutettu.

Kuvan 3 perusteella liikennemäärä on kasvanut merkittävästi nykytilanteesta. Ajoneuvoliikenteen sujuvuus seudulla säilyy hyvällä tasolla kärkihankkeiden ansiosta. Maankäyttöön sidottuja hankkeita eli 2. hankekorja ei tässä tarkastelussa ole toteutettu.



Kuva 5 Ajoneuvoliikenteen sujuvuus vuonna 2035 kun kärkihankkeet on toteutettu. Sujuvuutta kuvaa liikennemallin ennustama alenema suhteessa ruuhkattoman liikenteen nopeuteen (vapaa nopeus).

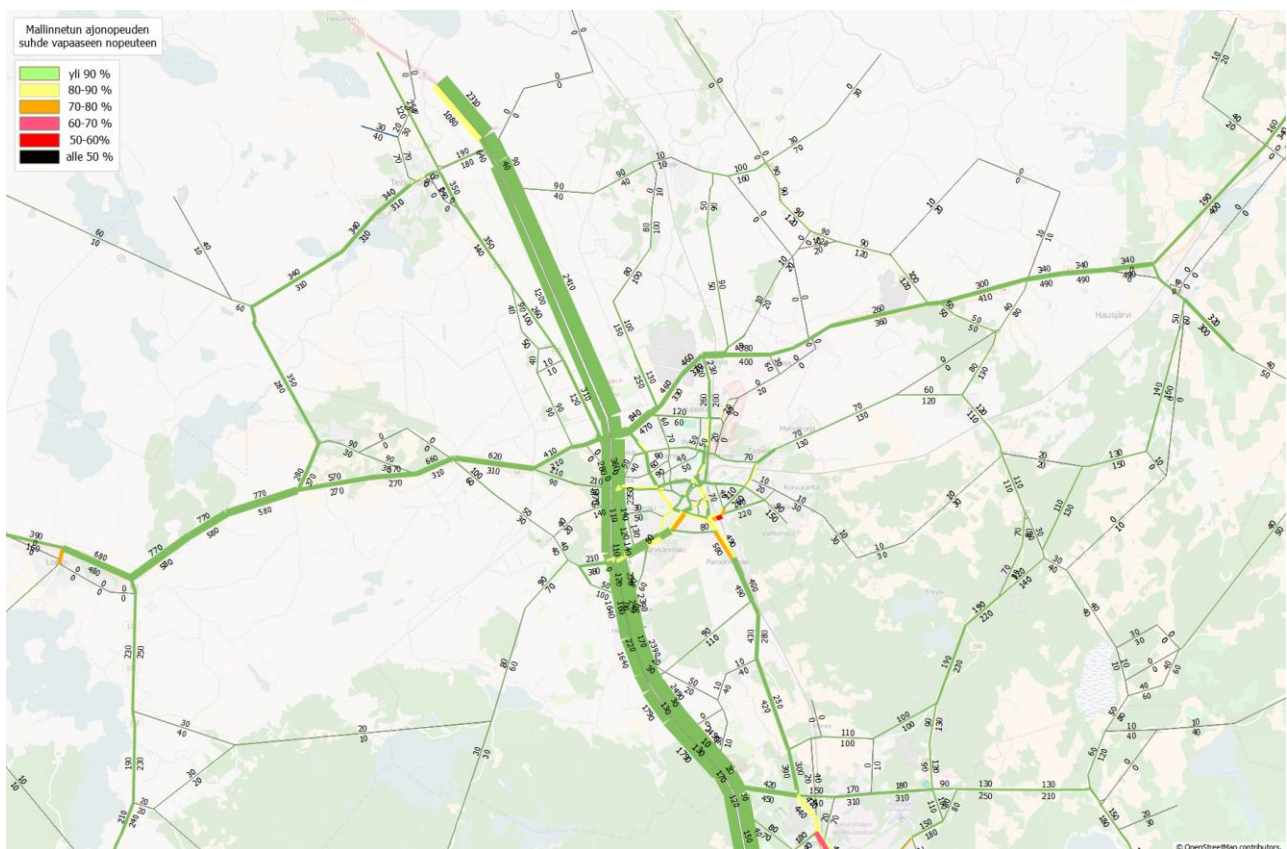
6.3 KÄRKIHANKKEIDEN JA 2. HANKEKORIN TOIMENPITEIDEN VAIKUTUKSET

AJONEUVOLIIKENTEEN SUJUVUUTEEN

Maankäytön kehityksen myötä useat kehittämistoimenpiteet ja hankkeet nousevat ajankohtaiseksi jo ennen tavoitevuotta 2035. Kyseiset toimenpiteet on listattu 2. hankekoriin. Vastuutahojen tehtävänä on seurata 2. korin toimenpiteiden tarpeellisuutta.

Liikenneverkon sujuvuus on hyvä ja kokonaisuutena parempi kuin nykytilanteessa kun kärkihankkeet ja 2. korin kehittämishankkeet toteutetaan. Joitain yksittäisiä sujuvuusongelmia verkolla edelleen esiintyy, mutta ne kohdistuvat pääsääntöisesti Riihimäelle ja ovat ratkaistavissa paikallisilla toimenpiteillä tarkemman mittakaavan suunnittelussa.

Kuvassa 5 on esitetty ennuste liikenneverkon sujuvuudesta, kun toimenpideohjelmaan listatut kärkihankkeet sekä 2. hankekorin toimenpiteet on toteutettu.



Kuva 6 Ajoneuvoliikenteen sujuvuus vuonna 2035 kun sekä kärkihankkeet että 2. korin hankkeet on toteutettu. Sujuvuutta kuvaa liikennemallin ennustama nopeuden alenema suhteessa ruuhkattoman liikenteen nopeuteen (vapaa nopeus).

7 LOPPUSANAT

Liikenteen ja maankäytön kehittämissuunnitelman laatimisessa on muodostettu seudun liikennejärjestelmästä vastaavien tahojen yhteinen näkemys liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteista, nykytilasta, enustetusta kehittämisestä sekä maankäytön kasvun vaatimista toimenpiteistä. Suunnitelman on tarkoitus toimia pohjana seudulliselle yhteistyölle, että toimenpiteiden tarkemman tason kehittämiseksi.

Tavoitteenasettelussa ja ongelmien arvioinnissa on hyödynnetty palvelutasolähtöistä ajattelu- ja menettelytapaa, jossa pyritään lähtemään liikkeelle käyttäjien tarpeista ja muodostamaan liikennejärjestelmän kehittämistä sitovasti kuvaavat palvelutasotavoitteet. Palvelutasotavoitteilla kuvataan liikkumisen ja kuljettamisen palvelutasoa käyttäjän näkökulmasta monipuolisesti ja huomioiden kaikki erilaiset kulkumuodot. Palvelutasotavoitteiden asettaminen ja siihen kuuluva matka- ja kuljetusketjujen analyysi luo vahvan pohjan toimenpiteiden arvioinnille.

Toimenpideohjelma on laadittu vastaamaan määriteltyihin tavoitteisiin ja sen toimenpiteet on priorisoitu kolmeen kategoriaan. Kärkihankkeiksi tunnistetut toimenpiteet ovat jo nyt ajankohtaisia ja niitä on kannattavaa edistää välittömästi. Toisen korin hankkeet ovat liikennejärjestelmän toiminnan ja uuden maankäytön rakentamisen edellytyksiä, mutta ne tulevat ajankohtaisiksi vasta maankäytön kehityshankkeiden lähtiessä käyntiin. Tämän korin hankkeissa on yksilöity eri maankäytön hankkeiden vaatimia toimenpiteitä eikä niinkään otettu kantaa itse toteutumisuuteen.

Kehittämisohjelman toteutuminen ja hankkeiden edistäminen vaativat jatkosuunnittelua nimettyjen vastuutahojen toimesta. Nykyisellään kaikki suunnitelmat eivät ole valmiita tai riittävällä tarkkuudella suunniteltuja, joten niissä esitetyjä toimenpiteitä tulee arvioida ja tarkentaa jatkosuunnittelussa. Erityisesti kärkihankkeiden ja maankäytön kehittämiseen liittyvien hankkeiden osalta on syytä olla tietoisia myös hankkeiden arvioiduista kustannuksista.

Suunnitelman laatimisesta vastanneen seudullisen liikenteen ja maankäytön työryhmän toiminnan jatkuminen nähdään tärkeäksi. Suunnitelman laatiminen on vahvistanut entisestään käsitystä siitä, että liikenteen ja maankäytön kehittämiseen liittyvät kysymykset vaativat useiden kuntien ja ELY-keskuksen yhteistyötä. Konkreettisesti tämä käy ilmi toimenpiteistä, joista lähes kaikki ovat usean kunnan ja ELY-keskuksen vastuulla. Erityisesti maantieverkon ja katuverkon kehittämisen tulee tapahtua kuntien ja ELY-keskusten tiiviissä yhteistyössä.

Tämän suunnitelman laatimisessa on koottu tämänhetkinen tietämys kaupunkiseudun liikennejärjestelmän sekä maankäytön tilanteesta ja muodostettu tämän tietämyksen pohjalta liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavat tavoitteet. Liikenteen ja maankäytön nykytila ja kehityssuunnat voivat kuitenkin muuttua jatkossa, jolloin tavoitteita ja toimenpideohjelmaa on syytä päivittää. Suunnittelua on syytä edistää edelleen yksittäisistä projekteista kohti jatkuvaa seudullista prosessia. Suunnitelman laatiminen tulisi nähdä liikennejärjestelmän kehittämiseen tähtäävää prosessia ajoittain kokoavana projektina, jonka yhteydessä päivitetään kehittämistavoitteet ja linjaukset.