

KANTA-HÄMEEN JATKUVA LIIKENNEJÄRJESTELMÄTYÖ

Liikennejärjestelmätyöryhmän kokous 1/2019

Aika: Torstai 28.3.2019 klo 9:30 – 12:00

Paikka: Hämeen liitto, Niittykatu 5, Hämeenlinna

Läsnä:

Työryhmä:	Jäsen	Varajäsen
	Heikki Pusa, Hämeen liitto, pj.	Ismo Holstila, Janakkala
	Tarja Majuri, Hämeenlinna	Hannu Jalava, Tammela
	Antti Heinilä, Forssa	Ilkka Korhonen, Hausjärvi
	Toni Haapakoski, Riihimäki	Tapio Ojanen, Väylävirasto
	Erika Helin, Väylävirasto	Seppo Nikkanen, Uudenmaan Ely-keskus
	Annamari Ruonakoski, Uudenmaan Ely-keskus	
	Mira Linna, Uudenmaan ELY-keskus	
	Rauno Penttinen, Hämeen Ely-keskus	
	Risto Pekola, Hämeen kauppakamari	
	Anne Pevkur, Hyvinkään – Riihimäen kauppakamari	Pekka Salonen, Hyvinkään – Riihimäen kauppakamari
Sihtteri:	Sakari Somerpalo, Linea Konsultit Oy	
Asiantuntijat:	Heimo Toiviainen, Hämeen liitto	
	Kim Venesjärvi, Hämeenlinna	
	Minna Aakkula, Hämeenlinna	
	Niklas Lähteenmäki, Hämeenlinna	
	Sanna Anttila, Janakkala	
	Anne Horila, Suomen kasvukäytävä	
	Markku Uusitalo, Linnan Kehitys	

ASIALISTA

1. Kokouksen avaus, työryhmän kokoonpano ja edellisen kokouksen muistio

Pusa avasi kokouksen. Hyväksyttiin asialista ja edellisen kokouksen muistio.

2. Ajankohtaiset asiat ja tapahtumat edellisen kokouksen 27.9.2018 jälkeen

Mitä maakuntahallinnon valmistelun jälkeen?

Pusa kertoi, että maakuntavalmistelun kaatumisen jälkeen eteenpäin jatketaan nykyisillä hallintorakenteilla. Pitemmällä tähtäimellä asiat ovat auki. Sote-puolella on Kanta-Hämeen kuntien parissa menossa kartoitus, miten sote-asiat olisi parasta järjestää. Liikennepuolella ei tässä vaiheessa ole linjauksia maakunnan suuntautumisesta, vaan katsotaan ensin, miten asiat etenevät mm. uuden hallituksen myötä.

Pusa totesi, että nykyisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja aiesopimuksen viimeinen vuosi on 2019, ensi vuonna on tavoitteena saada valmiiksi uusi suunnitelma. Maakuntavalmistelun tilanne on nyt selkiintynyt niin, että liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksen valmistelu voidaan käynnistää tämän vuoden aikana. Siihen saakka liikennejärjestelmätyössä jatketaan entiseen malliin.

Maakuntakaavaehdotus nähtävillä 14.1. – 17.2.2019

Pusa kertoi maakuntakaavan tilanteesta:

- Käsittelyaikataulu: maakuntahallitus käsittelee muistutukset huhtikuun 8. päivänä ja maakuntakaavan hyväksymiskäsittely maakuntahallituksessa on toukokuun 27. päivänä.
- Maakuntakaavaehdotuksesta jätettiin 281 muistutusta, joista pääosa liittyy kiertotalousalueeseen Tuuloksessa sekä maa-aines- ym. alueisiin)
- Väyläviraston muistutuksen mukaan Forssan seudun raidevaraus ei ole tarpeellinen. Kyse on maakunnan poliittisesta tahtotilasta, varauksesta ei olla luopumassa.
- Väylävirasto esitti myös, että kaavassa ei pitäisi käyttää termiä ”merkittävästi parannettava tie”. Pusan mukaan termistä on kuitenkin sovittu aiemmin ja otettu karttakuvista yksittäiset eritasovaraukset pois, koska termi sisältää ne kaavaselostuksen mukaan.

Liikennehallinnon virastouudistus (liite)

Helin ja Somerpalo esittelivät, esitysaineisto liitteenä.

Maakuntien suuntaan Väylävirasto ja ELY-keskukset edustavat valtiota väyläverkkojen näkökulmasta. Traficomilla vastuulla on mm. joukkoliikenne ja valtakunnallinen liikennejärjestelmätyö, mutta Traficomin yhteistoiminta alueiden kanssa on vielä epäselvä. Sekä Traficom että Väylävirasto ovat mukana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisessa, jota johtaa liikenne- ja viestintäministeriö. Kuntien kanssa käytävissä kaavaneuvotteluissa on neuvottelemassa yleensä ELY-keskus, rata-asioissa Väylävirasto.

Mm. liikennevalot ja liikennekeskukset siirtyivät yhtiölle nimeltä Intelligent Traffic Management Finland Oy. Ainakin toistaiseksi ELY-keskukset kuitenkin edelleen käytännössä hoitavat liikennevaloasointia, vaikka valojen rahat ovatkin uudella yhtiöllä.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu ja aikataulu (liite)

Somerpalo ja Helin esittelivät valtakunnallisen Ij-suunnitelman senhetkisen valmistelutilanteen ja aikataulun. LVM johtaa valmistelua ja tilanne elää jatkuvasti. Muistion liitteenä on Väyläviraston diasarja, jossa uusin näkemys aikataulusta. Aikatauluun vaikuttaa oleellisesti se, miten pian uusi hallitus ja suunnitelman poliittinen seurantaryhmä saadaan kokoon.

Keskustelussa todettiin, että tärkeää on se, miten yhteistyö ja kaksisuuntainen vuorovaikutus alueiden suuntaan järjestetään ja järjestyy. Ensimmäiset vuorovaikutustilaisuudet alueiden suuntaan järjestetään todennäköisesti kesän jälkeen. Todettiin myös, että tarvitaan yhteistä valtakunnallista näkemystä siitä, miten liikennejärjestelmää kehitetään, ei saisi olla vain kilpalaulantaa omien hankkeiden rahoituksesta.

Maakuntien yhteisen liikennejärjestelmäsuunnitelmien valmistelu

Pusa kertoi, että kuusi läntisen Suomen maakuntaliittoa Kanta-Häme mukaan lukien on pyytänyt tarjouksia esiselvityksestä, jossa tarkastellaan maakuntien yhteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen edellytyksiä, tarvetta ja sisältöä. Esiselvityksessä ovat mukana Kanta-Hämeen, Pirkanmaan, Keski-Suomen, Satakunnan, Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan maakunnat. Valmistelussa ollaan yhteyksissä myös Uudenmaan, Päijät-Hämeen ja Varsinais-Suomen suuntiin.

Mahdollisen yhteisen suunnitelman ei ole tarkoitus korvata maakuntien omia liikennejärjestelmäsuunnitelmia. Kanta-Hämeessä arvioidaan esiselvityksen pohjalta, edetäänkö aikataullisesti ensin yhteisen suunnitelman laatimiseen ja sen jälkeen maakunnan omaan suunni-

telmaan ja mitä kumpikin sisältää. Kanta-Hämeen Ijs-päivitys olisi hyvä saada valmiiksi vuoden 2020 juhannukseen mennessä, jolloin se olisi synkronissa valtakunnallisen Ijs:n valmisteluajataulun kanssa.

Keskustelussa mm.:

- todettiin, että Kanta-Hämeelle ovat tärkeitä myös rajapinnat muihin suuntiin, erityisesti Uudellemaalle ja Päijät-Hämeeseen.
- sovittiin, että Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäryhmä kokoontuu syyskuun lopussa käsittelemään esiselvityksen tuloksia ja linjaamaan jatkoa.

Asetus pääväylistä ja niiden palvelutasoista hyväksytty (ks. <https://www.lvm.fi/-/uusi-asetus-maarittelee-paavaylien-palvelutason-maanteilla-ja-rautateilla-987621>)

Todettiin, että Kanta-Hämeessä maanteiden pääväyläverkkoon kuuluvat vt 2, vt 3, vt 9 ja vt 12 ja rautateiden pääväyläverkkoon päärata (henkilö- ja tavaraliikenteen päärata) ja Riihimäki-Lahti (tavaraliikenteen päärata).

Keskustelussa todettiin mm., että

- Pääväyläverkon palvelutasovaatimukset ovat kohtuullisen vaatimattomat, varsinkin ratapuolella. Maanteiden osalta luokitus vaikuttaa mm. liittymäpolitiikkaan.
- On vaarana, että jos väylänpidossa on vähän rahaa, se priorisoituu pääväylille, vaikka on vakuuteltu, että pääväyläluokitus ei ohjaa rahankäyttöä.
- Hämeenlinna pitäisi saada näkyviin tämäntyyppisissä karttaesityksissä.

Maanteiden toiminnallisten luokkien muutosselvitys

Helin kertoi, että Väylävirastossa on tekeillä selvitys maanteiden toiminnallisten luokkien muutostarpeista. Siinä on tarkasteltu tieluokkien merkitystä eri asioihin sekä pohdittu toiminnallisten luokkien määrittämisperusteita. Väylävirastossa ei tehdä asiaan liittyviä päätöksiä, vaan selvitys palvelee LVM:n toimesta jatkossa tapahtuvaa asetuksen valmistelua, jonka puitteissa tulee myös vuorovaikutusta alueiden kanssa.

Keskustelussa todettiin mm., että

- Kanta-Hämeessä keskeinen pohdittava kysymys on valtatie 10 ja kantatie 54 luokittelu. Maakunnan näkemyksenä on valtatie 10 säilyttäminen valtatieluokkaisena valtatielle 3 saakka ja kantatie 54 luokan korottaminen.
- jo selvitysvaiheessa kaivattaisiin enemmän julkisuutta ja avointa keskustelua, nyt työstä liikkuu huhuja ja on pelkoja, että se vaikuttaa mm. tiestön hoitoluokkiin. Sovittiin, että pyritään saamaan selvityksen esittely työryhmän seuraavaan kokoukseen.
- Valtakunnalliset liikenteen solmut -työ on valmistunut ja löytyy lähteestä <https://www.doria.fi/handle/10024/167708>.

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma: seudun hakemukset, hyväksytyt hankkeet (ks. <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/kavelyn-ja-pyorailyn-investointitukea-myonnettiin-15-kunnalle>) ja tulevat haut

Todettiin, että ensimmäisellä hakukierroksella viime vuoden puolella Kanta-Hämeestä valtionapua sai Hämeenlinna pyöräpysäköinnin kehittämiseen. Somerpalo kertoi, että Traficomista saatujen alustavien tietojen mukaan valtionapukierrokselle olisi tulossa jatkoa ja uusi haku olisi jo keväällä. Todennäköisesti kriteerit ovat entisen kaltaisia: edellytyksenä poliittisesti hyväksytty kävelyn/pyöräilyn edistämishjelma tms. sekä hankkeen riittävä suunnitteluvalmius, valintakriteerinä hankkeen vaikuttavuus/kustannustehokkuus.

Alueellisen liikennetutkimuksen tekeminen seuraavan valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen yhteydessä 2021 (vastaukset Traficomille 31.5.2019 mennessä)

Keskusteltiin aiheesta ja todettiin, että kaupunkiseudut voivat miettiä osallistumistaan (aiheesta aiheesta lähetetty asialistan liitteenä).

(Kauko)bussiliikenteen tilanne

Pekola kertoi kaukobussiliikenteen tilanteesta ja siinä tapahtuneista muutoksista. Kaukobussipuolella ei juuri ole ollut yrityksiä, jotka tekisivät voittoa. Pohjolan Liikenne luopui kokonaan pikavuoroliikenteestä. Koiviston Auto osti Onnibussin ja järjesti uudelleen liikennettä ja liikennekonsepteja, minkä myötä syntyi valtakunnallinen iso toimija, jolla on mm. oma lippujärjestelmä. Tulevaisuuteen liittyy monia kysymyksiä:

- Keskittyykö liikenne parille isolle toimijalle? Kilpailuvirasto on tiukkana yritysten väliselle yhteistyölle, mutta markkinat eivät synnytä riittävä kokonaisuutta kuin harvoilla yhteyksillä.
- Pitkien seutuliikennevuorojen ja kaukoliikenteen poikittaisvuorojen markkinoilla tilanne on sellainen, että vuorotarjonta vähenee.
- Minkälainen asemaverkko säilyy?
- Mikä on Matkahuollon tulevaisuus?
- Äly ei enää ole matkakortilla vaan pilvessä (ID-pohjainen tunnistus). Kuka investoi uusiin järjestelmiin, onko enää yhteistä toimijaa jatkossa, sopivatko liput yhteen? Suljetuilla lippujärjestelmillä voidaan rajata muut ulos, tämä on ajankohtainen kysymys.
- Joukkoliikenteessä valmistauduttiin maakuntahallintoon. Mitä nyt seuraa, jäävätkö Kanta-Hämeen seutukunnat väliinputoaja-alueeksi? Miten joukkoliikenne on mukana uudessa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa?

Kanta-Hämeen liikenneturvallisuusfoorumin 20.3.2019 kuulumiset

Liikenneturvallisuusfoorumissa vuoden liikenneturvallisuustekona palkittiin Antti Heinilä kumppaneineen mopoiluun turvallisuustoiminnasta, jossa he kiertävät moottoripyörällä kertomassa kasiluokkalaisilla liikenneturvallisuudesta. Todettiin myös, että liikenneturvallisuustyössä on paljon kyse kuntien arkipäivän työstä, esimerkkinä koulujen saattoliikenne.

ELY:n, Väyläviraston ja kuntien ajankohtaisia asioita

Linna kertoi, että ELY-keskuksissa on alkamassa Pirkanmaan ELYn vetämänä Ilmastomuutos ja ELY -työ. Myös maakuntaliitossa ollut esillä se, miten liitto voi vaikuttaa ilmastonmuutoksen torjuntaan ja muutokseen sopeutumiseen ja liitto on mielellään kuulolla ELYjen työstä. Todettiin, että olisi hyvä, jos liitto koordinoisi jollain tavalla koko maakunnan ilmastotyötä. Kunnissa ilmastotyötä tehdään vaihtelevasti. Esimerkiksi Hämeenlinnassa on käynnistynyt hiilineutraalin kaupungin valmistelu, jossa yksi ryhmä pohtii liikennettä. Sen ja ELYn työn välillä kannattaa tehdä yhteistyötä.

3. Tilannekatsaus raiteilta (30 min)

Alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihankkeet valittu (ks. <https://www.lvm.fi/-/kolme-hanketta-alueellisen-junaliikenteen-pilottien-jatkosuunnitteluun-996013>)

Todettiin, että liikenne- ja viestintäministeriö on valinnut alueellisen junaliikenteen pilottien jatkosuunnitteluun Kymenlaakson, Etelä-Pohjanmaan ja Pirkanmaan hankkeet. Pirkanmaan hankkeella voi olla vaikutusta myös Kanta-Hämeen junatarjontaan (paikallisjunaliikenne Tampereelta etelän suuntaan). Jatkosuunnittelu tapahtuu ministeriön ja ko. alueiden yhteis-

työnä. Tarkoitus on, että pilotit voitaisiin käynnistää vuoden 2019 lopulla ministeriön ostaja- ja velvoiteliikennekokonaisuuksien puitteissa.

Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen kilpailutus, tilannekatsaus

Kilpailutuksen valmistelu on käynnissä ministeriön toimesta, tavoitteena on kilpailutetun liikenteen aloitus vuonna 2022.

Todettiin, että Riihimäki-Lahti-taajamajunaliikenteen nykyiset velvoiteliikennesopimukset ovat voimassa tämän vuoden joulukuuhun. Sopimuksen jatko on tärkeää varmistaa. Pohdittiin, mikä on tilanne kilpailutuksen jälkeen vuonna 2022, ajetaanko enää velvoiteliikennettä? Kilpailutettavan liikenteen sisältöön olisi tärkeää päästä vaikuttamaan ajoissa.

Väyläviraston valtakunnallinen näkemys varautumisesta maankäytössä rautateiden kehittämiseen (kuva liitteenä)

Helin kertoi, että kyseessä on Väyläviraston koonti ja näkemys esitetyistä ratatarpeista, joihin on tarpeen varautua ja ottaa huomioon mm. kaavavarauksissa. Sen mukaan Kanta-Hämeen alueella pääradalla varaudutaan neljään raiteeseen ja Turku-Toijala-radalla kahteen raiteeseen. Lisäksi monilla radoilla puhutaan matka-aikojen merkittävistä lyhentämisistä, mikä saattaa vaatia oikaisuja ja uusia linjauksia, jotka eivät kaikilta osin näy kuvassa.

Pääradan suunnittelu-, hanke- ja rahoitustilanne, mm.:

- o pääradan operointiselvitys
- o Pasila-Riihimäki ym. hankkeiden tilanne
- o 1 M€ pääradan suunnitteluun
- o ratahankeyhtiöt
- o maakuntien yhteistyö

Tilannetiedotusta:

- Hallitus osoitti pääradan suunnitteluun miljoona euroa suunnittelurahaa. Sen käyttöä ei ole tarkemmin päätetty.
- Helsingin seudun hankkeisiin on otettu kantaa uudessa Helsingin seudun MAL-suunnitelmassa. Sen liikenneinvestointiohjelmassa Espoon kaupunkiradan, Pisararadan ja Pasila-Riihimäki 2. vaiheen toteuttaminen on ajoitettu vuosille 2020-2023.
- Helsingin ja Tampereen välisen radan peruskorjauksen rahoitustarve on Väyläviraston selvitysten mukaan 770 M€. Peruskorjaus ja radan kehittämistoimet olisi järkevää ja kustannustehokasta kytkeä yhteen.
- Jotta pääradan kehittämiseen voitaisiin saada EU-rahaa, se pitää saada mukaan TEN-T-ydinverkkokäytävään, jota EU rahoittaa ensisijaisesti. Komission esityksen mukaan koko päärata Haapamäen kautta Ruotsin puolelle olisi tulossa mukaan TEN-T-ydinverkkokäytävään. Rahoituksen saamiseksi myös Suomen valtion pitää olla hankkeeseen sitoutunut ja pitää olla riittävä suunnitteluvalmius.
- Mahdollisia radan uusia linjausvaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia ei ole selvitetty, ei myöskään nykyradan kehittämistarpeita. On vain tunnin matka-aikatavoite Tampereen ja Helsingin välillä, pitää lähteä selvittämään ja arvioimaan vaihtoehtoja.
- Suomen Kasvukäytävä on hallitusohjelmaehdotuksessaan (liite) esittänyt mahdollisimman nopea yhteyden suunnittelua Tampereelta pääkaupunkiseudulle niin, että huomioidaan myös välialue. Taloudellisten vaikutusten selvityksen mukaan isoimmat vaikutukset tulevat siitä, että rata palvelee myös välialueen työssäkäyviä.

4. Kanta-Hämeen liikennejärjestelmän kehittäminen

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteiden seuranta ja edistäminen (liite)

Somerpalo esitteli keskeisten toimenpiteiden edistymistilannetta ja edistämistarpeita (diagrammi liitteenä). Tarkempi kuvaus on asialistan liitteenä olleessa toimenpiteiden seurantataulukossa.

Maakunnan tärkeimmät edunvalvontakohteet mm. hallitusohjelmaan ja valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan

Pusa kuvasi Hämeen liiton hallitusohjelmavoitteita ja toivoi samalla osallistujilta tietoa liiton suuntaan liikenteen kehittämistarpeista:

- Suomi käyttää aktiivisesti EU-rahoitusta
- perusväylänpidon rahoitustaso nostetaan riittävälle tasolle
- päärata: suunnittelurahaa ja peruskorjauksen kytkeminen kehittämiseen
- vt 2: tiesuunnitelman vielä toteuttamattomat toimenpiteet
- liittymien kehittämissuunnitelma: vt 3 Rastikangas ja Virala
- teemakorit mm. pohjavesisuojaus ja kohtamisonnettomuuksien vähentämiseen

Horila kertoi, että Suomen kasvukäytävän on tehnyt hallitusohjelmaesityksen, jossa korostetaan erityisesti pääradan parantamisen tärkeyttä (liitteenä).

Liitto on tavannut Väylän ja ELYn edustajat, asialistalla olivat mm. päärata, kantatien 54 suunnittelu (kehittämisselvitys Loppi-Riihimäki-Hausjärvi, mm. liittymäkysymykset), valtiolla 10 vastaavat tarpeet Forssan kohdalla, Moreeni-Rastikangas, HCT-palvelualue, Viralan pikavuoropysäkki (onko jotenkin toteutettavissa ilman kalliita pohjavesisuojauskohteita).

ELYllä on tarkoitus järjestää ennen kesää kuntaryhmätapaamiset.

5. Jatkotoimenpiteet

Työryhmän seuraava kokous on tiistaina 24.9. klo 12.30-15.00 Hämeen liitossa. Aiheina mm.:

- uuden hallituksen linjaukset ja valtakunnallisen lji-suunnitelman tilanne
- läntisten maakuntien yhteisen lji-suunnitelman esiselvityksen tulokset
- Kanta-Hämeen lji-suunnitelman päivityksen valmistelu
- maanteiden toiminnallisten luokkien muutosselvityksen esittely

6. Muut asiat

Ei muita asioita.

7. Kokouksen päättäminen

Pusa päätti kokouksen noin klo 12.00.