

KANTA-HÄMEEN JATKUVA LIIKENNEJÄRJESTELMÄTYÖ

Liikennejärjestelmätyöryhmän kokous 2/2015

Aika: 23.9.2015 klo 9:30 – 12:00

Paikka: Hämeen liitto, Niittykatu 5, Hämeenlinna

Läsnä:

Työryhmä:	Jäsen	Varajäsen
	Heikki Pusa, Hämeen liitto, pj.	Heimo Toiviainen, Hämeen liitto
	Leena Roppola, Hämeenlinna	Ismo Holstila, Janakkala
	Antti Heinilä, Forssa	Hannu Jalava, Tammela
	Toni Haapakoski, Riihimäki	Ilkka Korhonen, Hausjärvi
	Jukka Peura, Liikennevirasto	Tapani Kajamaa, Liikennevirasto
	Mirja Hyvärinta, Uudenmaan Ely-keskus	Sonja Heikkinen, Uudenmaan Ely-keskus
	Rauno Penttinen, Hämeen Ely-keskus	Liisa-Maija Thompson, Uudenmaan Ely-keskus
	Risto Pekola, Hämeen kauppakamari	
	Anne Pevkur, Hyvinkään - Riihimäen kauppakamari	Pekka Salonen, Hyvinkään - Riihimäen kaup- pakamari
Sihteeri:	Sakari Somerpalo, Linea Konsultit Oy	
Muut:	Anna-Mari Ahonen, Suomen kasvukäytävä -verkosto	

1. Kokouksen avaus ja edellisen kokouksen muistio

Pusa avasi kokouksen.

Hyväksyttiin edellisen kokouksen muistio ja todettiin, että siinä sovittu projektipankin perustaminen Hämeen liiton tai konsultin palvelimelle on vielä tekemättä. Sovittiin, että perustetaan projektipankki konsultin palvelimelle.

2. Ajankohtaiset asiat

Keskusteltiin hallitusohjelman linjauksista ja merkittiin tiedoksi asialistan liitteenä toimitettu Hämeen liiton budjettikannanotto sekä keväällä valmisteltu muistio Kanta-Hämeen ajankohtaisista liikenneasioista.

Käytiin läpi tärkeimpien suunnittelukohteiden tilanne:

Vt 10/12 ja kt 54

Pusa kertoi, että Hämeen liitto on teettänyt tarkastelumuistion teiden mahdollisista toiminnallisen luokan muutoksista. Sen johtopäätöksenä on, että toimenpidetarpeet tiestöllä riippuvat enemmän liikenteen määrästä ja maankäytön tarpeista kuin hallinnollisesta luokasta. Valtatien 10 luokan laskemista kantatieksi ei kuitenkaan nähdä ensisijaisena vaihtoehtona.

Hyvärinta kertoi, että aiheesta on neuvoteltu Liikenneviraston ja LVM:n kanssa. Liikennevirasto on juuri aloittamassa keskeisen päätieverkon toimintalinjausten laatimisen ja siinä on tarkoitus käydä läpi myös tieluokitteluja. LVM:n taholta todettiin, että he voivat tehdä myös erillisen päätöksen ao. teiden luokituksesta. Hyötynä valtatie 10 muuttamisesta kantatieksi olisi se, että

olisi helpommin mahdollista toteuttaa Hämeenlinnan kohta kaupunkimaisemmalla standardilla ja/tai muuttaa Hämeenlinnan kohta kaduksi kuin jos yhteys on osa valtatieverkkoa.

Peura vahvisti, että Liikennevirasto käynnistää keskeisen tieverkon toimintalinjaustyön, jossa pohditaan mm. päätieverkon palvelutasotavoitteita.

Roppola kertoi, että Hämeenlinnan kaupunginhallitus käsitteli asiaa toukokuussa. Esiin nousi huoli luokituksen laskun vaikutuksista.

Käydyssä keskustelussa todettiin, että luokituksesta riippumatta kantakaupungin kohdan kysymys on tärkeä ja siihen pitää löytää ratkaisu. Esitetyjä näkemyksiä:

- Mitä mahdollinen luokituksen lasku vaikuttaisi tien ”brändiin”?
- Kaupunkimaista ratkaisu on ainoa realistinen vaihtoehto.
- Tietä on tärkeää kehittää ottaen huomioon maankäytön tarpeet, mutta myös elinkeinoelämän yhteydet (mm. Rautaruukki).
- Toiveena kaupunkimainen väylä, joka kuitenkin turvaa pitempimatkaisten ja Hämeenlinnasta lähtevän liikenteen edellytykset.
- Tiellä paljon paikallista liikennettä, mikä pitää ottaa huomioon.
- Ongelmia on myös joukkoliikenteellä, mm. pääsy Viipurintien liittymästä valtatielle.
- Keskusteltiin liikennevalojen ja kiertoliittymien hyvydestä kuljetusten näkökulmasta.

Vt 2

Todettiin, että maakuntaliittojen ja ELY-keskusten johdolla on tehty työohjelmaluonnos Helsinki-Forssa-Pori-yhteysvälin palvelutaso/kehittämisselvityksen laatimisesta. ELY-keskus on esittänyt Liikennevirastolle selvityksen sisällyttämistä ja rahoitusta vuosien 2016-17 esisuunniteluohjelmaan. Liikenneviraston esisuunniteluohjelma laaditaan lokakuussa.

Päärata

Pasila-Riihimäki-välin välityskyvyn parantamisen 1.vaiheen rakentaminen on käynnistynyt. Hankkeeseen sisältyy mm. Riihimäen ratapihan vaihde- ja raiteistomuutoksia ja asemalaitureiden korottaminen. Hankkeen 2. vaiheesta on menossa yleissuunnitelman laatiminen. Riihimäen kolmioraitteen rakentaminen aloitetaan vuoden 2016 alussa. Helsingin ratapihan uudistaminen alkaa vuonna 2016.

Pekola kertoi, että ns. lentoradan edistäminen noussut vahvemmin esille Helsingin seudun yrityselämän piirissä. Peura totesi, että sen aikajänne on kuitenkin selvästi pitemmällä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman seurantataulukko

Heikkinen täydensi seurantataulukkoa viisaan liikkumisen ajankohtaisilla toimilla, mm. Riihimäen ja Hämeenlinnan seutujen pääpyöräilyverkkosuunnitelmilla.

Todettiin, että valtatiellä 3 Viralan liittymäalueen suunnittelu etenee, tiesuunnitelma on käynnistymässä lokakuussa. Hankkeessa rakennetaan linja-autopysäkit, liityntäpysäköintialue ja pohjavesisuojaukset.

Päivitetty seurantataulukko on kokousaineistossa. Sovittiin, että päivitetään taulukko myös Hämeenlinnan ja Riihimäen joukkoliikenneasioiden osalta.

Pusa esitteli Kanta-Hämeen maakuntakaavan kokonaisuudistamisen tilannetta. Esittelykalvot ovat kokousaineistossa.

Hyvärinta kertoi, että Uudenmaan ELY-keskuksen liikennevastuualue tekee parhaillaan sen omaa toimintaa ohjaavaa strategiatyötä. Sen jatkona on tarkoitus käynnistää ELYn alueen päätieverkon palvelutasoselvitystä, joka on hyvä kytkeä maakuntakaavatyöhön ja jonka osana tai pilottina voidaan tarkastella myös Kanta-Hämeen alueen liikenneverkon palvelutasoa.

3. Suomen kasvukäytävä -projektin kuulumiset

Anna-Mari Ahonen esitteli Suomen kasvukäytävä -verkoston toiminta ja hankkeen ajankohtaisia kuulumisia. Esittelykalvot ovat kokousaineistossa. Lisää aineistoa löytyy osoitteesta Suomen kasvukäytävä.fi.

Poimintoja esityksestä:

- Aluerakenteen kehityksessä on keskeistä vahvojen työmarkkina-alueiden muodostuminen, siinä HHT-akseli ykköspotentiaalia.
- Menossa on kuntien roolien uudelleen määrittely, jossa on nähtävissä siirtymä palvelutehtaista elinvoimageneraattoreiksi.
- HHT-vyöhykkeelle on tekeillä oma kasvusopimus työ- ja elinkeinoministeriön johdolla.
- Liikenteen digitalisaatio muuttaa liikennepalveluja. HHT-vyöhyke toimii mm. MaaS-konseptien (Liikkuminen palveluna) kokeilualustana: datan avaaminen ja palvelujen avoimien rajapintojen luominen, uusien liikkumisen operaattoreiden luominen, yhteisöllisyys, muiden toimijoiden ja palveluntarjoajien mukaantulo ja kytkennät. Jatkossa mielenkiinnon kohteena ovat mm. optimaaliset logistiset ketjut.
- Kehitys kulkee kohti esineiden internetiä: toisiinsa yhteydessä olevia esineitä ja koneita sekä pilvipalvelujen läpi seikkailevia, erilaisiin laitteisiin (mm. auto) sisällytettyjä "tietokoneita".

Käydyssä keskustelussa Pekola totesi, että MaaS-kehittämisessä tulisi avata ja pohtia eri toimijoiden ansaintalogiikoita. Kun järjestelmät pirstaloituvat, haasteiksi nousevat raa'an työn tekeminen ja rahoittaminen sekä kokonaisuuksien ylläpito. Myös tiedon avaaminen vaatii yritysten näkökulmasta taloudellista intressiä.

Keskusteltiin siitä, että nyt linja-autoliikenne on vapautunut kilpailuun, mutta taksiliikenne ja junaliikenne eivät vielä. Taksien osalta kokeilulaki oli jo valmiina ennen vaaleja, mutta nyt tehdään kokonaislakiuudistusta. Joka tapauksessa nykyiseen taksijärjestelmään tulee muutoksia, mikä mm. avaa yhteiskunnan tukemat henkilökuljetusmarkkinat erilaisille toimijoille. Todettiin, että käytännön kokeilut ovat erittäin tärkeitä eteenpäin pääsemiseksi.

4. Liikennejärjestelmän tilan ja liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden seuranta

Somerpalo esitteli liikennejärjestelmän kehitystä ja liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumista niitä kuvaavien seurantaindikaattoreiden avulla. Kokousaineistossa on kokousta varten täydennetty kalvosarja indikaattoreista ja niihin perustuvista johtopäätöksistä.

Keskustelussa todettiin mm. seuraavaa.

- Rautatieasemien matkustajamäärien kehityksestä olisi hyvä saada aikasarjatietoa. (Kokouksen jälkeen asiaa on selvitetty ja saatu Liikennevirastosta tieto, että kaukoliikennematkojen tilastojen julkisuuden osalta on ollut sellainen käytäntö, että yksityiskohtaisin

julkinen tieto on ollut rataosakohtainen matkustajamääräkartta. Sen sijaan asemakohtaisia matkustajamääriä ei VR julkaise kuin poikkeustapauksissa eikä aikasarjatietoja liene julkaistu lainkaan.)

- Hämeen liitto julkaisee vuodenvaihteen tuntumassa maakunnan tilan seurantatietoja. Aineistoon pyritään sisällyttämään myös liikennejärjestelmän tilaa kuvaavaa aineistoa.

5. Muut asiat

Katsaus muiden maakuntien liikennejärjestelmätyön organisointiin siirrettiin myöhemmin pidettäväksi.

6. Jatkotoimenpiteet

Työryhmän seuraava, liikenneturvallisuus- ja joukkoliikenneaiheinen teemakokous on tiistaina 6.10.2015 klo 9.30-12.00 Hämeen liitossa.

Työryhmän kevään kokous on perjantaina 8.4.2016 klo 9.30-12.00 Hämeen liitossa.

7. Kokouksen päättäminen

Pusa päätti kokouksen klo 12.

Kokouksen sihteeri

Sakari Somerpalo
Linea Konsultit Oy