

KANTA-HÄMEEN JATKUVA LIIKENNEJÄRJESTELMÄTYÖ

Liikennejärjestelmätyöryhmän kokous 2/2019

Aika: Tiistai 24.9.2019 klo 12:30 – 15:00

Paikka: Hämeen kesäyliopiston koulutustilat Verkatehtaalla: Radiotalo, Viipurintie 4, Hml
(sisäänkäynti Verkatehtaankuja 8, ylin. kerros)

Läsnä:

Työryhmä	Jäsen	Varajäsen
	Heikki Pusa, Hämeen liitto, pj.	Juuso Helander, Hämeen liitto
	Tarja Majuri, Hämeenlinna	Ismo Holstila / Piia Tuokko, Janakkala
	Antti Heinilä, Forssa	Hannu Jalava, Tammela
	Toni Haapakoski, Riihimäki,	Paavo Vuori, Hausjärvi
	sijalla Maria Vasko, Riihimäki	
	Erika Helin, Väylävirasto	Tapio Ojanen, Väylävirasto
	Krista Kumanto-Kooni Uudenmaan Ely-keskus	Seppo Nikkanen, Uudenmaan Ely-keskus
	Rauno Penttinen, Hämeen Ely-keskus	
	Risto Pekola, Hämeen kauppakamari	
	Marja Heinimäki, Hyvinkään – Riihimäen	Pekka Salonen, Hyvinkään – Riihimäen
	kauppakamari	kauppakamari
Sihteeri	Sakari Somerpalo, Linea Konsultit Oy	
Asiantuntijat	Kim Venesjärvi, Hämeenlinna	
	Minna Aakkula, Hämeenlinna	
	Niklas Lähteenmäki, Hämeenlinna	
	Sanna Anttila, Janakkala	
	Anne Horila, Suomen kasvukäytävä	

ASIALISTA

1. Kokouksen avaus, muutokset työryhmän kokoonpanossa ja edellisen kokouksen muistio

Pusa avasi kokouksen. Todettiin muutokset työryhmän kokoonpanossa:

- Juuso Helander on Hämeen liiton uusi liikenneasiantuntija, on jatkossa liiton toinen edustaja työryhmässä.
- Krista Kumanto-Kooni on Uudenmaan ELY-keskuksen uusi edustaja, toisena ELYn edustajana jatkaa Seppo Nikkanen.
- Marja Heinimäki uusi Hyvinkään - Riihimäen kauppakamarin uusi toimitusjohtaja, tulee työryhmään Anne Pevkurin tilalle.

Hyväksyttiin edellisen kokouksen muistio.

2. Ajankohtaiset asiat ja tapahtumat edellisen kokouksen 28.3.2019 jälkeen (20 min)

- Tiedoksi: Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman haku 2019 avoinna syyskuun loppuun, ks. <https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/hae-kavelyn-ja-pyorailyn-investointiohjelman-valtionavustusta>

Somerpalo kertoi, että kuntien kävely- ja pyöräilyinvestointeihin on mahdollista hakea valtionavustusta. Tämän vuoden hakuaika päättyy 30.9. Tarkoitus on, että valtionapu jatkuu tulevina vuosina. Edellytykset ja valintakriteerit löytyvät em. Traficom sivuilta.

- Tiedoksi: Traficom saavutettavuusselvitys julkaistu Traficom sivuilla: https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Saavutettavuusselvitys_Traficom_tutkimuksia_ja_selvityksi%C3%A4_16_2019.pdf, Väyläviraston saavutettavuusselvitys maakuntakeskusten välisistä yhteyksistä valmistumassa

Saavutettavuusaiheesta käydyssä keskustelussa todettiin, että erityisenä ongelmana on seutukuntien välinen liikenne sekä poikittainen kaukoliikenne, joka ei ole osa Helsinkiin suuntautuvaa liikennettä. Markkinaehtoisesti ei tahdo syntyä riittävää palvelua. Myös kermankuorintaa vain kysytyimpiin päiviin keskittyvien vuorojen muodossa esiintyy, nykylainsäädäntö ei sitä estä. Ongelmana on myös se, että toimivaltaisten viranomaisten aluerajat ylittävien yhteyksien palvelutason turvaamiselle ei tahdo löytyä vastuutahoa eikä maksajia. Olisi hyvä nostaa keskusteluun, kuka huolehtii välialueista ja mitä palvelutasoa halutaan ja voidaan luvata. ELY-keskuksen mukaan sen vastuualueella mennään ELYn palvelusomääritysten mukaan ja kunnat osallistuvat kaikkien ELYn liikennehankintojen kustannuksiin. Todettiin, että joukkoliikenteen organisointia ja toimivaltakysymyksiä olisi tarpeen käsitellä seuraavassa Ij-suunnitelman päivityksessä.

- Maanteiden toiminnallisten luokkien muutosselvitys (Väylä/ELY)

ELY-keskuksen mukaan aiheesta ei tällä hetkellä ole paljoa sanottavaa. Tarve ja kriteerit toiminnallisten luokkien muutosten tarkasteluun on Ivm:ssä pohdittavana ja tulee sieltä mahdollisesti ulos jossain vaiheessa.

Hämeen liiton näkemys toiminnallisten luokkien mahdollisista muutoksista Kanta-Hämeessä on se, että kt 54 tulisi nostaa valtatie luokkaan ja vt 10 on säilytettävä valtatie luokkaisena Turusta Hämeenlinnaan vt 3 liittymään saakka.

Keskusteltiin siitä, mitä tien kuulumisen eri toiminnallisiin luokkiin (valtatie, kantatie, jne.) tai vuoden 2019 alussa voimaan tulleen uuden asetuksen mukaiseen pääväyläverkkoon merkitsee tien parantamisratkaisujen suunnittelun tai tienvarren maankäytön osalta. Mitä edellytetään ja sallitaan ja mitä ei? Tai mitä maakuntakaavan määritykset (esim. kaupunkimainen taajamaväylä) tarkoittavat ja vaikuttavat? Todettiin, että näitä kysymyksiä olisi hyvä käsitellä jatkossa Ij-työryhmässä asiantuntijavoimin.

- Maakuntakaavatilanne (Pusa)

Pusa esitteli, esittelydiat muistion liitteenä liiton diojen osana. Maakuntahallitus päätti 26.8. kokouksessaan, että maakuntavaltuuston toukokuussa yksimielisesti hyväksymä maakuntakaava 2040 astuu voimaan. Maakuntavaltuuston päätöksestä jätettiin Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen neljä valitusta. Maakuntahallitus kuitenkin voi maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti määrätä maakuntakaavan tulevan voimaan, ennen kuin se on saanut lainvoiman.

Pusan mukaan uuden maakuntakaavan merkittävimpiä liikennevarauksia ja -merkintöjä ovat:

- Helsinki-Tampere-pääradan parantaminen ja lisäraiteet nykyisessä ratakäytävässä, yhteensä 4 raidetta
- Forssan seudun raideyhteydet yhteystarpeena

- Varautuminen maankäytöllisesti tulevaisuudessa lisäkaistoihin valtatiellä 3, osin myös valtatiellä 2 (taustalla esim. automaation mukanaan tarpeet, kuten omat kaistat rekkaletkoille)
- Valtatien 10 kehittäminen kaupunkimaisena taajamaväylänä HML:n kantakaupungin alueella
- Kaksi valtakunnallisesti merkittävää logistiikka-aluetta: Humpppilaan ja Riihimäelle
- Kantatien 54 nosto valtatieluokkaan.

3. Katsaus liikenteen ja liikkumisen kehitykseen, Somerpalo (15 min)

Somerpalo esitteli, päivitetty diasarja muistion liitteenä. Keskustelussa todettiin, että liikkumistottumukset eivät ole muuttuneet tavoiteltuun kestävämpään suuntaan ja että asiaa pitää käsitellä tulevassa Ij-päivityksessä.

4. Liikennejärjestelmäsuunnittelutilanne (30 min)

- Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelutilanne (Väylä/ELY)

Helin esitteli, esittelydiat liitteenä. Tämänhetkisen aikataulun mukaan lausuntokierros suunnitelman valmistelua ja vaikutusten arviointia koskevasta suunnitelmasta on syys-lokakuussa 2019, suunnitelmaluonnoksen lausuntokerros marras-joulukuussa 2020 ja suunnitelma valmistuu keväällä 2021. Suunnitelman yhteistyöryhmän ja parlamentaarisen ohjausryhmän nimeäminen on parhaillaan käynnissä. (Aikataulu tarkemmin ks.

https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0ca36bc-e740-4ac4-accd-c244746849d5/86e5c7d8-739f-4b3e-85e1-3eef8767e3b6/PAATOS_20190913125147.pdf).

- Läntisten maakuntien yhteisen liikennestrategian esiselvitys valmistumassa (Pusa)

Pusa esitteli, esittelydiat muistion liitteenä liiton diojen osana. Esiselvityksen ehdotuksena on liikennestrategian laatimisen käynnistys vuoden 2019 aikana, valmis se olisi syksyllä 2020. Pusa totesi, että yhteisen liikennestrategian laatiminen se ei korvaa maakunnan oman liikennejärjestelmäsuunnitelman tarvetta, yhteisessä strategiassa lentokorkeus on korkeampi ja haetaan yhteisiä edunvalvonta-asioita sekä yhteistyötä kaikille yhteisten haasteiden käsittelyyn.

(Hämeen maakuntahallitus päätti 7.10.2019, että Hämeen liitto osallistuu yhteisen liikennestrategian laatimiseen, <https://www.hameenliitto.fi/fi/ajankohtaista/hameen-liitto-osallistuu-ylimaakunnalliseen-liikennejarjestelmasuunnitteluun.>)

Käydyssä keskustelussa kannettiin huolta siitä, miten poikittaisten liikenneyhteyksien käy, huolehtiiiko niistä kukaan, kun huomio on Helsinkiin johtavien pääyhteyksien kehittämisessä? Valtakunnan ja maakuntien tasolla pitää miettiä myös muita yhteystarpeita.

- Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksen valmistelu (Pusa)

Pusa kertoi, että tarkoitus ei ole tehdä nykyisen suunnitelman päivitystä vaan kokonaan uusi suunnitelma. Aiesopimuksen tarve pitää miettiä myöhemmin. Tavoitteena on syksyn 2019 aikana suunnitteluohjelman laatiminen liitossa ja konsultin kilpailuttaminen, suunnitelman tekeminen pyritään käynnistämään ensi vuoden alkupuolella. KytKentä kuuden maakunnan yhteisen suunnitelman laatimiseen.

Pusan mukaan maakunnan suunnitelmaan tarvitaan sellainen lentokorkeus, että se auttaa myös kaupunkiseutuja ja kuntia, Kanta-Hämeessä ei ole näköpiirissä, että kaupunki-

seuduilla tehtäisiin omia Ij-suunnitelmia. Tärkeää on miettiä, mihin kysymyksiin haetaan vastauksia. Nikkanen kertoi, että Päijät-Hämeen uudessa Ij-suunnitelmassa valittiin strategisia kärkiä, joita aletaan avaamaan tarkemmin jatkoselvityksillä.

5. Katsaus Kanta-Hämeen liikennejärjestelmän kehittämistoimien etenemiseen (60 min)

- Pääradan ja junaliikenteen suunnittelu- ja valmistelutilanne
- Hallitusohjelman, 2019 toisen lisäbudjetin ja vuoden 2020 budjetin liikenneasiat, mm. perusväylänpidon rahoituksen tasokorotus ja sen käyttö
- Väyläviraston ja Uudenmaan ELY-keskuksen vireillä/valmisteilla olevat toimenpiteet ja hankkeet Kanta-Hämeessä

Helin esitteli valtion rahoituspäätöksiä ja pääradan suunnittelutilannetta, diat liitteenä.

Kanta-Hämeessä on parhaillaan käynnissä Riihimäen henkilöratapihan parantaminen (mm. asemalaiturien korostu) osana Helsinki-Riihimäki 1. vaiheen hanketta.

Vuoden 2019 toisessa lisätalousarviossa hallitus osoitti 11 miljoonaa euroa nykyisen pääradan parantamistoimien suunnitteluun, joka jakaantuu kolmeen kokonaisuuteen:

- Jokela-Riihimäki lisäraiteet (mahdollisesti ratasuunnitelman tekeminen).
- Riihimäki-Tampere lisäraiteet (yleissuunnittelu ja YVA).
- Riihimäki-Tampere-kohtauspaikkojen suunnittelu.
- Lisäksi samaan kokonaisuuteen kytketään pääradan peruskorjauksen suunnittelu.

Keskustelussa Pusa arvioi, että pääradan suunnittelun myötä voi tulla tarpeita tarkistaa kuntien yleiskaavoja. Käytiin keskustelua myös junatarjonnasta. Pusa totesi, että Hämeenlinnan junatarjonta parempi kuin sen julkinen maine. Huono maine on ongelma alueen vetovoiman kannalta. Junatarjonta on nykytilassa melko hyvä, vaikka joitakin vuorotarjontapuutteita on edelleen. Tavoitteena on päästä takaisin tilanteeseen, jossa Hämeenlinnassa ja Riihimäellä pysähtyy IC-juna joka tunti sekä taajamajunatarjonnan lisääminen ja kaluston parantaminen niin, että myös ne palvelevat työssäkäyviä. Nykykaustolla taajamajunat eivät palvele pitempimatkaista työssäkäyviä pääkaupunkiseudun tai Tampereen suuntiin. Helander kertoi, että Pirkanmaalla käynnistyvän lähiliikennepilotin myötä pääradalle tulee yhdeksän uutta junavuoroa Toijalan ja Tampereen välille, niistä viisi jatkaa Riihimäelle saakka.

Vuoden 2020 budjetin tärkeimmät liikennepäätökset Kanta-Hämeen näkökulmasta:

- Perusväylänpidon rahoitukseen pysyvä 300 M€ tasokorotus. Yhdessä muiden korotusten kanssa perusväylänpidon rahoitukseen lisäystä 362 M€ vuonna 2020. Pääosa tasokorotuksesta suunnataan väylien korjausvelkaan (peruskorjaukset, päällysteet ym.), mutta tasokorotuksella rahoitetaan myös pieniä liikenneverkon parantamishankkeita eri puolilla Suomea. Jo päätetyistä, vuosille 2020-2022 ajoittuvista pienistä parantamishankkeista Kanta-Hämeeseen sijoittuvat
 - § Valtatien 3 Viralan eritasoliittymän linja-autopysäkki- ja liityntäpysäköinti-järjestelyt sekä Tarinmaan pohjavesialueen suojaaminen, Janakkala (5,1 M€)
 - § Maantie 2879 Riihimäki-Hikiä parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väylä, Riihimäki ja Hausjärvi (1,33 M€)
- Suurten raideliikennehankkeiden osalta LMV käynnistää neuvottelut Turun tunnin juna -hankeyhtiön sekä Suomi-rata-hankeyhtiön perustamiseksi. Pohjolan Rautatiet Oy:n pääomitus 15,7 M€. Valtio varautuu suunnittelun rahoittamiseen yht. 115 M€.
- Kävelyn- ja pyöräilyn edistämiseen 21 M€ vuodelle 2020.

- o Vuodesta 2020 alkaen joukkoliikenteen tukeen 20 M€ lisäystä.
- o Tieliikenteen turvallisuuteen panostetaan.

Keskustelussa todettiin, että perusväylänpidon rahoituksen lisäys kohdistetaan erityisesti korjausvelan vähentämiseen, mutta myös pieniin alueellisiin investointeihin. Valtion alueellisten investointien rahoitus on pitkään ollut lähes nollassa, jatkossa on toivottavasti paremmin edellytyksiä liikenneturvallisuutta ja joukkoliikenteen edellytyksiä parantaviin, kävelyä ja pyöräilyä edistäviin sekä kuntien maankäytön kehityksen vaatimiin infrahankkeisiin.

- Tärkeimmät edistämisen- ja edunvalvontatoimet (Pusa)

Pusa kuvasi Kanta-Hämeen tärkeimmät tämänhetkiset edunvalvontakohteet:

- o Päärata: suunnittelun käynnistäminen, Pasila-Riihimäki 2-vaihe (?)
- o Moreeni-Rastikangas: päivitetään mt 130/292 suunnitelma tiesuunnitelman laatimisen pohjaksi, eritasoliittymän tiesuunnitelman laatimisesta on tehty suunnittelusopimus, toteutustavoite 2023-25 (rahoitus valtion budjettiin)
- o Viralan liityntäpysäköinti: rahoitus OK (valtion budjetti, perusväylänpidon hanke)
- o Vt 2, Humppilan liittymäasiat + tiesuunnitelman mukaiset vielä toteuttamattomat parantamistoimet
- o Kt 54 ja vt 10: Riihimäen ja Forssan kohtien järjestelyjen suunnittelu
- o Perusväylän pidon rahoitustaso ja rahankäytön kohteet
- o Joukkoliikenteen rahoitus

Pusa kertoi, että liitto on tekemässä kyselyä kunnille ja muille tahoille erilaisista infrankehittämissä tarpeista kokonaiskuvan saamiseksi parantamistarpeista. Keskustelussa todettiin mm., että tarvetta on mm. raskaan liikenteen levähdysalueille, myös isommalle HCT-autokalustolle sopiville alueille. Anttila kertoi, että ainakin Moreenin eritasoliittymäalueen kaavoituksessa asia ollaan ottamassa huomioon.

6. Jatkotoimenpiteet

Sovittiin työryhmän seuraava kokous keskiviikoksi 11.12.klo 9.30-12.00. Pääaiheena on Kanta-Hämeen uuden liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen työohjelma.

Lisäksi todettiin, että siinä tai seuraavassa kokouksessa olisi hyvä saada esittely siitä, mitä tien kuulumisen eri toiminnallisiin luokkiin tai asetuksen mukaiseen pääväyläverkkoon merkitsee tien suunnittelustandardeille ja tienvarren maankäytölle.

7. Muut asiat

Ei muita asioita.

8. Kokouksen päättäminen

Pusa päätti kokouksen klo 15.00.

Liitteet Pusan esittelydiat (maakuntakaava, esiselvitys Länsi-Suomen liikennestrategiasta, pääradan ja junaliikenteen suunnittelutilanne, tärkeimmät edistämisen- ja edunvalvontatoimet)
Liikennejärjestelmän seurantadiat 20.9.2019
Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu
Väyläviraston ajankohtaiskatsaus