

KANTA-HÄMEEN JATKUVA LIIKENNEJÄRJESTELMÄTYÖ

Liikennejärjestelmätyöryhmän kokous 2/2018

Aika: 27.9.2018 klo 9:30 – 12:00

Paikka: Hämeen liitto, Niittykatu 5, Hämeenlinna

Läsnä:

Työryhmä:

Jäsen

Heikki Pusa, Hämeen liitto, pj.
Tarja Majuri, Hämeenlinna
~~Antti Heinilä, Forssa~~
~~Toni Haapakoski, Riihimäki~~
Tytti Viinikainen, Liikennevirasto
~~Annamari Ruonakoski, Uudenmaan Ely-keskus~~
~~Rauno Penttinen, Hämeen Ely-keskus~~
Risto Pekola, Hämeen kauppakamari
Anne Pevkur, Riihimäen-Hyvinkään kauppakamari

Varajäsen

Ismo Holstila / xPiia Tuokko, Janakkala
~~Hannu Jalava, Tammela~~
Ilkka Korhonen, Hausjärvi
~~Tapio Ojanen, Liikennevirasto~~
Seppo Nikkanen, Uudenmaan Ely-keskus

~~Pekka Salonen, Riihimäen-Hyvinkään kauppakamari~~

Sihteeri:

Sakari Somerpalo, Linea Konsultit Oy

Asiantuntijat:

Niklas Lähteenmäki, Hämeenlinna
~~Maarit Kaartokallio, Hämeenlinna~~
Minna Aakkula, Hämeenlinna
~~Anne Horila, Suomen kasvukäytävä~~

1. Kokouksen avaus, henkilövaihdokset ja edellisen kokouksen muistio

Pusa avasi kokouksen. Todettiin seuraavat muutokset työryhmän kokoonpanoon:

- ELY-keskuksen jäseneksi Sonja Heikkisen tilalle Annamari Ruonakoski
- Asiantuntijajäseneksi (Hämeenlinnan seudun joukkoliikenne) Maarit Kaartokallion tilalle Kim Venesjärvi
- Liikenneviraston varajäseneksi Tapani Kajamaan tilalle Tapio Ojanen
 - Valtion liikennehallinnon todennäköisen virastouudistuksen myötä vuodenvaihteessa Viinikainen siirtyy Traficomiin eikä ehkä enää ole mukana alueellisissa töissä, Ojanen jatkaa sen jälkeen varsinaisena jäsenenä Väyläviraston edustajana.

Muutettiin asialistan kohtien Ajankohtaista ja Liikenneviraston uutisia siten, että käytiin ensin läpi Liikenneviraston esittelyt ja täydennettiin sitä tarvittavilta osin muilla ajankohtaisilla asioilla.

2. Liikenneviraston uutisia

Esitysaineisto muistion liitteinä 1 ja 2.

- Runkotieasetus lausunnoilla
 - Asetusluonnos ja lausuntopyyntö (lausunnot 1.10.2018 mennessä) osoitteessa: <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=a175496b-b434-4bb9-9f1f-de72da518ce9>

- LVM:n järjestämän kuulemistilaisuuden 7.9.2018 tallenne on kuunneltavissa osoitteessa <https://www.youtube.com/watch?v=3aaR988GAek>
- Viinikainen totesi, että runkoverkkostatus asettaa väylille myös rajoituksia, mm. siihen kuuluville maanteille voidaan suunnitella uusia liittymiä vain tiesuunnitelmalla, joka on hyväksyttävä Liikennevirastossa.
- Hämeen liitto on lausunnossaan esitykseen kohtuullisen tyytyväinen, mutta esittää myös vt 10-kt 54 reittiä Turku-Forssa-Riihimäki-Lahti raskaan liikenteen runkoverkkoon. Lisäksi huomautetaan, että ratapuolella runkoverkon nopeustasotavoitteet ovat vaatimattomia.
- LVM:n kysely alueille osto- ja velvoiteliikenteen kehittämistarpeista 2020-2022 sekä hakkuudesta osallistua alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihankkeeseen
 - LVM pyytää vastauksia 23.10. mennessä, noin kolme pilottia käynnistetään.
 - Hämeen liitto on laatinut lausuntopohjan ja toimittanut sen kuntajohtajille. Osto- ja velvoiteliikennesopimuksen osalta siinä todetaan, että Hämeenlinnan kohdalla pitäisi palata säännölliseen max. tunnin vuoroväliin ja kaluston tulee olla työmatkailuun sopivaa. HHT-vyöhyke on matkustuskysynnän kannalta niin sydäneluetta, että liikenne pitäisi pystyä hoitamaan markkinaehtoisesti tai ei ainakaan sijoittaa kuntien rahaa siihen. Riihimäen ja Lahden välisen taajamajunaliikenteen nykyinen taso pitää säilyttää. Toijalan radan tarjontaa tulisi parantaa. Pilottihankkeen osalta Kanta-Häme on valmiina sellaiseen pilottiin, jossa alueella on mahdollisuus vaikuttaa aikatauluihin.

Keskustelua:

- Pusa kertoi, että Tampereen seutu todennäköisesti valmistelee pilottia, myös Uudellamaalla on jotain vireillä. On hyvä, jos syntyy jotain maakuntien yhteistä liikennepilottia.
- Hämeenlinnan kaupunki antaa myös oman lausuntonsa.
- Pääradan taajamajunaliikenteen lisäys on lisännyt maakunnan taajamien välistä matkustusta.
- Tärkeää, että juna olisi nopeampi kuin henkilöauto. Taajamajunat eivät korvaa IC-junia ainakaan Helsingin suuntaan niin kauan kun matka-aika on selvästi pitempi ja kalusto nykyisen kaltaista.
- Pohdittiin, miten parannetaan junaliikenteen kytkentää seudun liikenteeseen? Junien aikataulumuutokset ovat ongelma seutu- ja kaupunkiliikenteelle Kanta-Hämeen olosuhteissa, joissa bussien vuorotarjonta on kohtuullisen harva. Muutoksiin ei pystytäkään vastaamaan muokkaamalla koko aikataulurakennetta ja autokiertoja junaliikenteen muutosten mukaan. Isoissa kaupungeissa vuorotarjonta on tiheä, jolloin junamuutokset eivät ole ongelma, mutta täällä tarvittaisiin aikatauluihin pysyvyyttä.
- Pusa totesi, että joukkoliikenteen rahoitus on tulevien maakuntien vapaaehtoinen tehtävä ja on viime kädessä poliittinen päätös rahoitetaanko ja mitä.
- Pääradan suunnittelu- ja hanketilanne
 - Esittelyaineistossa koonti pääradan eri jaksoiden tämänhetkisestä suunnittelutilanteesta. Lisäbudjetissa osoitettiin pääradan kehittämisen kokonaisnäkömyksen suunnitteluun ensi vuodelle 1 M€. Suunnittelu ei vielä ole alkanut, annettaneen piakkoin Liikennevirastolle tehtäväksi.
 - Hämeen liiton näkemys on, että Riihimäen ja Tampereen välinen rataosuuden yleisuunnittelu tulisi käynnistää. Se maksaa todennäköisesti noin 8 miljoonaa. Sen jälkeen on mahdollista hakea myös EU-tukea ratasuunnitteluun, joka maksaa huomattavasti enemmän, useampia miljoonia. Liiton näkemys on yhteinen Pirkanmaan kanssa.

Keskustelua:

- Kanta-Häme ei ole näkynyt tarpeeksi ratayhteyksien kehittämistä tehdyissä vaikutusselvityksissä.
 - Kilpailun avaaminen ja kilpailutusmallit ovat merkittävä asia Kanta-Hämeen junapalvelutason kannalta.
 - Pääradan infra asettaa rajoituksia ratasuunnittain kilpailutettavien junaliikenteiden mahdollisille palvelutasoille.
 - Linea on tehnyt liitolle kaksi selvitystä ja aineistoa, joissa on käsitelty pääradan kehittämistarpeita ja suunnitelmia, kuvattu maakunnan junatarjontatavoitteita ja arvioitu niiden edellyttämää ratainfraa.
 - Liitto on myös laatinut Pirkanmaan kanssa yhteisen esityksen pääradan kehittämistä.
- Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluajataulu ja liittyminen maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitteluun
 - LVM:n järjestämän keskustelu- ja kuulemistilaisuuden 4.7.2018 tallenne on kuunneltavissa osoitteessa <https://www.youtube.com/watch?v=E3Qxn2aEaPg>
 - Parhailaan työryhmä miettii suunnitelman laatimisprosessia, esitys pitäisi olla valmis 30.11. mennessä. Myös keskustelukierros alueiden kanssa on ollut käynnissä LVM:n toimesta. Seuraavan hallituksen tehtävänä on laatia varsinainen suunnitelma, mutta taustaselvitykset ovat jo käynnissä. LVM johtaa suunnittelua, työtä teetetään Liikennevirastossa.

Keskustelua:

- Hyvä, että pitkäjänteisempää suunnittelua ollaan tekemässä. On tärkeää olla mukana siinä jo nyt.
 - Pohdittava, miten valtakunnallinen lj-suunnittelu kytketään maakuntien lj-suunnitteluun.
 - Alueilla tarvittaisiin tietoja siitä, ketkä valmistelevat ja mitä, esim. jonkinlainen prosessisuunnitelma.
- Katsaus tieliikennelain muutoksiin
 - Käytiin läpi joitakin keskeisiä suunnitteluun vaikuttavia muutoksia mm. liikenteen ohjausmerkinnöissä, raskaiden ajoneuvojen mitoissa ja pyöräliikennettä koskeissa säännöksissä.
 - Liikennepalvelulain vaikutukset joukkoliikenteeseen ja taksialaan
 - Ei ehditty käsitellä, aineistoa liitteessä.
 - Liityntäpysäköinnin kehittäminen solmupaikoissa
 - Ei ehditty käsitellä, aineistoa liitteessä.

3. Ajankohtaiset asiat ja tapahtumat edellisen kokouksen jälkeen

- Joukkoliikenne maakuntamallissa, selvitystilanne (Nikkanen)
 - Nikkanen kertoi, että ELY-keskuksessa on ollut ajatuksena selvittää henkilökuljetusten organisointia maakuntamallissa. Selvityksestä on alustavasti pyydetty tarjouspyyntö, mutta nyt kuitenkin odotetaan vielä hetki, miten maakuntahallinto etenee. Myös työohjelman sisältöä pitää vielä miettiä. Työhön tarvittaisiin rahoitusta myös maakunnilta.

Keskustelua:

- o Pusa totesi, että sisällön osalta joukkoliikenteen selvityksessä on tarpeen mm. konkretisoida, mihin kysymyksiin haetaan vastauksia ja keskittyttävä niihin.
 - o Tilanne Kanta-Hämeessä on joukkoliikenteen osalta erilainen kuin naapurimaakunnissa, joissa iso keskuskaupunki paikallisliikenteineen.
 - o Mikä on markkinaehtoisen liikenteen rooli, minne sitä voi syntyä ja miten sitä voi edistää ja tukea?
 - o Miten saadaan aikaan riittävä peruspalvelu tehokkaasti ja kytkemällä liikennevuorot yhteen?
 - o Mikä on kuntien rooli ja rahoitus?
 - o Miten matkustajille saadaan edullisia lipputuotteita?
 - o Miten nopeat muutokset liikennetarjonnassa hallitaan?
 - o Kytkenät muiden alueiden liikenteeseen?
 - o Kootaan riittävän laajasti ihmiset yhteen keskustelemaan ja ideoimaan. Jonkun pitäisi järjestää joku foorumi, esim. tulevan selvityksen yhteydessä.
- Sattulan kylätiekokeilu
 - o Katsottiin Sattulantiestä kuvattu video <https://www.youtube.com/watch?v=Ak4KFTWFgW0> ja todettiin, että ainakin tois-taiseksi tiestä on tullut hyvää palautetta.

4. Katsaus liikennejärjestelmän ja toimintaympäristön kehitykseen ja Ij-suunnitelman päivittämistarpeisiin

Somerpalon esitys toimintaympäristön ja liikennejärjestelmän muutoksista nykyisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisajankohdan 2013-2014 jälkeen sekä liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksessä mietittävistä kysymyksistä on muistion liitteenä 3.

Keskustelua:

- o Ilmastonmuutoksen torjunta ja sen ottaminen vakavasti huomioon liikennejärjestelmän kehittämisessä on iso haaste. Somerpalon esityksessä on kuvattu lyhyen tähtäimen päästövelvoitteita ja toimenpiteitä vuoteen 2030 mennessä. Pitemmällä tähtäimellä asiaa pohtii LVM:n asettama liikenteen ilmastopolitiikan työryhmä, jonka väliraportti "Hiiletön liikenne 2045 – polkuja päästöttömään tulevaisuuteen" on parhaillaan julkisesti kommentoitavana osoitteessa <https://www.webropolsurveys.com/Answer/SurveyParticipation.aspx?SDID=Fin1594854&SID=eecd2b3f-1915-42cf-a3e9-b45a48c3d9b1&dy=127178264>. Itse väliraportti on ladattavissa osoitteesta <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/161029> ja esittelydiat osoitteesta <https://www.slideshare.net/lvmfi/tiivistelm-liikenteen-ilmastopolitiikan-tyryhmn-vliraportista-1492018>.
- o Liityntäpysäköintimahdollisuudet Hämeenlinnassa sekä junaan että bussiin ovat heikentyneet. Pitäisi markkinoida ja kehittää myös bussiliityntää ja saada nopeasti liityntämahdollisuuksia muualle kuin Hämeenlinnan keskustaan, mm. Turengin liittymään. Junaliikenteen kilpailuttamisen yhteydessä tai jo ennen olisi saatava liityntämaksu osaksi matkan maksua. Samoin mukaan bussilippuun, jos pysäköinti on maksullinen (esim. Kaivoparkki).
- o Jakeluliikenteen määrä kasvaa nopeasti verkkokaupan kasvaessa. Se ei ole kestävää, sitä pitäisi hillitä tai panostaa vahvasti jakelulogiikkaan.

5. Liikennejärjestelmätyn jatko ja Ij-suunnitelman päivittäminen

Pusa totesi, että nykyisen liikennejärjestelmäs suunnitelman pohjalta laadittu aiesopimus on voimassa 2019 saakka. Liikennejärjestelmätyn konsultointisopimus Linean kanssa päättyi 2018 lopussa.

Alun perin liikennejärjestelmäs suunnitelma oli tarkoitus uusida vuonna 2019, jolloin se olisi ollut valmiina siirryttäessä maakuntahallintoon vuoden 2020 alussa. Nyt maakuntahallinnon aloitus vähintäänkin siirtyy vuodelle, jolloin uuden Ijs:n laatimistakin on luontevaa siirtää. Sitä ennen lienee kuitenkin tarpeen tehdä nykyiseen suunnitelmaan päivitys, joka palvelee mm. valtakunnallisen liikennejärjestelmäs suunnitelman valmisteluvaihetta. Päivityksessä ja uuden Ijs:n laatimisessa on hyvä miettiä mm. seuraavaa:

- o mihin maakunnan liikennejärjestelmäs suunnitelmalla voidaan vaikuttaa, otetaan ne asiat esille ja käsitellään niitä
- o on hyvä lähteä tarkastelemaan yhtä maakuntaa laajemmin, ottaa mukaan valtakunnalliset ja ylismaakunnalliset näkökulmat
- o Ij-strategian tulisi kulkea tavoitteista toimenpiteisiin
- o pääasia ei ole raportti vaan kehittämisprosessi
- o on hyvä myös pohtia, miten liikennejärjestelmätyn oskentelyä parannetaan.

Liitto miettii jatkoa (Ij-suunnitelma ja Ij-konsultointi) ja kyselee myös kuntien ja ELYn näkemyksiä asiasta. Liitto ohjelmoi ja hahmottelee prosessin tämän vuoden puolella, varsinaisen työ tehdään ensi vuoden puolella.

Keskustelussa todettiin, että liikennejärjestelmätyn osässä on monta osapuolta: kunnat, valtio ja yksityiset toimijat. Vuoropuhelu on tärkeää. Tärkeää on myös seudullisesti merkittävien asioiden ja hankkeiden käsittely yhdessä ja yhteiset linjaukset asioista.

6. Jatkotoimenpiteet

Työryhmän seuraavasta kokouksesta sovitaan myöhemmin, kun liikennejärjestelmäs suunnitelman päivityksen ja seurannan ohjelmointi on edennyt. Pusa on sen tiimoilta yhteydessä työryhmään.

Maakunnan liikenneturvallisuusfoorumi järjestetään keväällä 2019, alustavasti keskiviikkona 20.3.2019.

7. Muut asiat

Ei muita asioita

8. Kokouksen päättäminen

Pusa päätti kokouksen klo 12.00.