

KANTA-HÄMEEN JATKUVA LIIKENNEJÄRJESTELMÄTYÖ

Liikennejärjestelmätyöryhmän kokous 2/2016

Aika: 28.9.2016 klo 9:30 – 12:00

Paikka: Hämeen liitto, Niittykatu 5, Hämeenlinna

Läsnä:

Jäsen

Heikki Pusa, Hämeen liitto, pj.
Leena Roppola, Hämeenlinna
Antti Heinilä, Forssa
Toni Haapakoski, Riihimäki
~~Tytti Viinikainen, Liikennevirasto~~
Mirja Hyvärinta, Uudenmaan Ely-keskus
Rauno Penttinen, Hämeen Ely-keskus
Risto Pekola, Hämeen kauppakamari
~~Anne Pevkur, Hyvinkään Riihimäen
kauppakamari~~

Varajäsen

~~Heimo Toiviainen, Hämeen liitto~~
Ismo Holstila, Janakkala
~~Hannu Jalava, Tammela~~
Ilkka Korhonen, Hausjärvi
Tapani Kajamaa, Liikennevirasto
Sonja Heikkinen, Uudenmaan Ely-keskus
~~Liisa-Maija Thompson, Uudenmaan Ely-keskus~~
~~Pekka Salonen, Hyvinkään Riihimäen
kauppakamari~~

Sihteeri: Sakari Somerpalo, Linea Konsultit Oy

Asiantuntijat: ~~Maarit Kaartokallio, Hämeenlinna~~
~~Minna Aakkula, Hämeenlinna~~

1. Kokouksen avaus ja edellisen kokouksen muistio

Pusa avasi kokouksen. Muistio hyväksyttiin.

2. Ajankohtaiset asiat ja tapahtumat edellisen kokouksen jälkeen, mm.

Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040 valmistelutilanne (Pusa, Hämeen liitto)

Pusa esitteli maakuntakaavoituksen tilannetta (esittelykalvot muistion liitteenä 1). Maakuntakaavan kokonaisuudistuksen aikataulu suunniteltu siten, että kaavaluonnos tulee nähtäville alkuvuonna 2017 ja maakuntavaltuuston käsittelyyn se etenee vuonna 2018.

Keskustelussa Kajamaa totesi, että valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden uusimistyö on alkamassa ja uudet tavoitteet valmistunevat 2017, työtä on hyvä seurata myös maakuntakaavan kannalta.

Tilannekatsaus junaliikenneasioista (Pusa, Hämeen liitto)

Keväällä Riihimäki-Lahti-junatarjonta puolittui, samassa yhteydessä liikennettä Turku-Toijalaradalla vähennettiin. Kesällä osa pääradan alkoi ajamaan pysähtymättä Hämeenlinnan ohi ja yhteydet heikkenivät merkittävästi. Viimemainitusta tuli valtavasti palautetta myös Hämeen liittoon.

Parhaillaan VR ja LVM neuvottelevat velvoiteliikennesopimuksen jatkosta. VR on esittänyt toisen junarungon palauttamista Riihimäen ja Lahden välille eli paluuta entiseen tunnin vuoroväliin sekä pääradalle aamuun ja iltaan kaksi paikallisjunayhteyttä lisää. VR on myös ehdottanut, että Hämeenlinna liitettäisiin Lahden tapaan pääkaupunkiseudun lähiliikennealueeseen, jolloin osa Riihimäen paikallisjunista jatkaisi Riihimäeltä Hämeenlinnaan. Hämeen liitto ja Hämeenlinnan

kaupunki ovat olleet aktiivisia junaliikenneasiassa ja mm. keskustelevat asiasta lähiaikoina liikenne- ja viestintäministerin kanssa.

Keskustelussa sanottua:

- Millä perusteilla velvoiteliikenne määritetään? Saako VR nyt rahaa yhteyksiltä, jotka kannattaisivat muutenkin?
- VR:n näkökulmasta tuotto on parempi pitkillä yhteyksillä, junat kannattaa täyttää pitemmän matkan kulkijoilla.
- Tällä hetkellä asia on VR:n ja LVM:n välisissä neuvotteluissa ratkaistava kysymys. Pitemmällä tähtäimellä pohdittavana on VR:n monopoliaseman purku.

Valtatien 2 palvelutaso- ja kehittämiselvityksen tilannekatsaus (Hyvärinta, ELY-keskus)

Hyvärinta kertoi, että selvitystä vetää Varsinais-Suomen ELY-keskus. Selvityksen 1. vaihe eli palvelutasoanalyysi on valmistunut ja 2. vaihe eli kehittämiselvitys on alkanut. Työ valmistuu lausuntokierrokselle ensi kevään aikana. Seuraava työhön liittyvä seminaari järjestetään Huittisissa 18.11.2016.

Todettiin, että valtatie 2 Forssan eteläpuolen puuttuva levennysjakso välillä Mullinkallio-Häiviä sai 7,6 miljoonan euron rahoituksen osana hallituksen kesäkuussa päättämää perusväylänpidon lisärahoituspakettia (toteutus 2017). Samassa paketissa myönnettiin rahoitus Katuman kierto-liittymän parantamiseen valtatiellä 10 Hämeenlinnassa (1,0 M€, toteutus 2018) sekä uudelle raskaan liikenteen rekkaparkille palvelualueen yhteyteen valtatie 3 varrella Riihimäellä (2,4 M€, toteutus 2019).

Uudenmaan Ely-keskuksen alueen merkittävän tieverkon palvelutasoselvitys; nykyvaihe ja ja pohdittavia kysymyksiä (Hyvärinta, ELY-keskus)

Hyvärinta kertoi, että aluksi työssä sovittiin tarkasteltavaksi verkoksi valta- ja kantatiet, seututiet sekä alemmalta verkolta seudullisesti merkittävät kuljetusreitit. Seuraavaksi määriteltiin tarkasteltavat palvelutasotekijät mittareineen ja kuvattiin nykyinen palvelutaso. Työn keskeinen vaihe oli palvelutasotekijöiden tavoitetaso määrittäminen ottaen huomioon tien luokka sekä ympäristö, jossa tie sijaitsee (kaupunkiseutu, maaseutu jne.). Nyt ollaan vaiheessa, jossa määritellään kehittämistarpeita (palvelutasopuutteita) nykytilan ja tavoitetaso erotuksena. Samalla tarkistetaan vielä asetettuja tavoitetasoja. Tavoitetasojen määrittelyyn on otettu linjauksia käynnissä olevasta valtakunnallisesta keskeisen tieverkon toimintalinjatyöstä.

Sovittiin, että esitellään työtä ja sen tuloksia marraskuun liikennejärjestelmätyöryhmän kokouksessa ja toimitetaan etukäteisaineistona senhetkinen versio.

Keskeisen tieverkon toimintalinjatyön tilannekatsaus (Kajamaa, Liikennevirasto)

Kajamaa kertoi, että työn väliraporttiluonnos valmistuu syyskuun loppuun mennessä (esittelykalvot toimitettu kokouskutsun liitteenä). Kanta-Hämeen näkökulmasta keskeisimpiä muutoksia edelliseen liikennejärjestelmätyöryhmässäkin esiteltyyn versioon on se, että valtatie 2 ja 12 on nostettu raskaan liikenteen runkoyhteyksien joukkoon ja kantatie 54 on valtatie 10 ohella mukana muussa keskeisessä tieverkossa. Esittelykalvosarjan viimeisessä kalvossa on kuvattu työstä saatuja kommentteja ja niiden vaikutuksia linjausten sisältöön. Nyt alkaa toimintalinjatyön kaksosvaihe, jossa mm. tehdään yhteysvälikohtaisia tulevaisuus- ja skenaariotarkasteluja. Lopputuloksena ei ole hankesuunnitelmia vaan yleisempiä tarvetarkasteluja. Samaan aikaan on tekeillä selvitys pääväylistä kaupunkialueilla, senkin linjauksia otetaan huomioon toimintalinjatyön loppuvaiheessa.

Keskustelussa todettiin, että korkeasta luokituksesta seuraa tielle myös velvoitteita ja rajoituksia paikallisten tarpeiden ja maankäytön näkökulmasta. Luokitus vaikuttanee myös mm. siihen, mitä pidetään jatkossa valtakunnallisena kysymyksenä (vs. maakunnallinen ja kunnallinen kysymys) ja mihin esim. Liikennevirasto ottaa vahvemmin kantaa.

Sovittiin, että väliraportti lähetetään valmistuttuaan tiedoksi liikennejärjestelmätyöryhmälle.

Kanta-Hämeen liikenneturvallisuusryhmien ja -toimijoiden työn tilannekatsaus (Heikkinen, ELY-keskus)

Heikkinen kertoi, että liikenneturvallisuustyö on nyt käynnissä maakunnan kaikissa kunnissa. Joulukuussa liikenneturvallisuuskoordinaattorit osallistuvat LYYRA-viranomaisryhmän kokoukseen, jossa mm. pohditaan ensi vuoden työn sisältöä ja tavoitteiden asetantaa. Keväällä 2017, esim. maaliskuussa, voitaisiin järjestää uusi maakunnallinen seminaari, jossa aiheina voisivat olla mm. koulujen saattoliikenne ja yhteistyö HAMK:in kanssa. Seminaariin olisi hyvä saada mukaan kunnallispoliitikkoja. Saatujen viestien perusteella koulujen saattojärjestelyt askarruttavat monissa kunnissa ja aiheesta on menossa konkreettisia toimia ja hankkeita. Toinen haaste on se, miten saataisiin kuntapäätäjiltä enemmän ymmärrystä liikenneturvallisuustyölle.

Heikkinen kertoi myös, että hän siirtyy ELYssä enemmän liikennejärjestelmätyön tehtäviin ja liikenneturvallisuusasioihin tulee mukaan uutena henkilönä Herkko Jokela.

Keskusteltiin siitä, onko koordinaattorityöstä kunnille hyötyä. Kuntaedustajien mukaan on, toiminta vie eteenpäin käytännön töitä kuntatasolla.

Forssan MaaSeutu -työ (Heikkinen, ELY-keskus)

Heikkinen esitteli tehtyä selvitystä (esittelykalvot toimitettu kokouskutsun liitteenä). Mallitarkastelujen perusteella voidaan arvioida, että teoriassa runsas puolet Forssan seudulla tehtävistä matkoista on sellaisia, että ne voitaisiin yhdistellä johonkin toiseen matkaan. Joukkoliikenteen todellinen käyttö on huomattavan alhaista yhdistelypotentiaaliin nähden. Esimerkiksi 10 % osuus kaikista yhdistelykelpoisiksi luokitelluista matkoista edustaa moninkertaista määrää verrattuna joukkoliikenteen nykyisiin käyttäjämääriin. Heikkinen kertoi, että työn jatkona voidaan käynnistää käytännön pilotti, jos löytyy innokkaita tekijöitä ja hyviä ideoita.

Keskustelussa Pekonen toteisi, että vaikka koulu- ja opiskelumatkojen osuus kaikista matkoista on melko pieni, ne muodostavat pääosan seudullisen ja maaseutujoukkoliikenteen tulonmuodostuksesta. Koulu- ja opiskelumatkat ovat säännöllistä ja pakollista. Muu matkustuspotentiaali ei realisoitu joukkoliikenteeseen. Jos osa koulu- ja opiskelumatkoista siirtyy esim. mopoautoihin, vähenevät joukkoliikenteen edellytykset edelleen. Keskeistä toiminnassa ja mahdollisissa piloteissa on löytää hyvä, sitoutunut yrittäjä. Kilpailuttaminen voi siksi olla vaikea asia.

3. Katsaus liikennejärjestelmän tilan kehitykseen ja tavoitteiden toteutumiseen

Pusa esitteli katsauksen maakunnan ajankohtaisista liikenneasioista (listaus muistion liitteenä 2). Keskustelussa nostettiin esille myös seuraavat ajankohtaiset asiat:

- Viralan liittymän tiesuunnitelma tulossa nähtäville.
- Raakapuun osalta etsitty maakunnasta terminaalipaikkaa ja on myös käynnistynyt selvitys laajemminkin metsäbioenergian kannalta.
- Jatkossa tulisi tarkastella, miten moottoritien kapasiteetti riittää tulevaisuudessa.

- Liikennekaari ei vielä ole kokonaisuudessaan valmis, nyt on hyväksytty vasta ensimmäinen osa.
- Seudullinen lippujärjestelmä Waltti: valtio luopuu omistajuudestaan järjestelmää hallinnoivassa yhtiössä (vuonna 2018) ja Waltista tulee yksi toimittaja muiden lippu- ja maksujärjestelmiä tarjoavien tahojen kanssa. Jatkossa joukkoliikenteen kilpailutuksissa Walttia saa pitää ainoana hyväksyttynä lippuratkaisuna. Liikennekaaren myötä kaikilta lippujärjestelmiltä vaaditaan yhteentoimivuutta.

Somerpalo esitteli katsauksen ja näkökulmia Kanta-Hämeen liikenteen kehitykseen ja saavutettavuuteen (esitys muistion liitteenä 3).

Keskusteltiin maakuntahallinnon vaikutuksesta liikenneasioihin. Tilanne on auki, ainoa varma asia on, että niin nykymuotoiset maakuntaliitot kuin nykymuotoiset ELY-keskukset lakkaavat. Liikenneasioiden selvittäminen on ollut haastavaa. Samaan aikaan valmistellaan ja selvitetään kahta asiaa: ELYn liikennetehtävien siirtymistä maakuntiin tai liikenneverkkoyhtiö LIVE Oy:hyn tai osin molempiin. Ja samaan aikaan mahdollisen liikenneverkkoyhtiön perustamiseen liittyy myös paljon muuta selvitettävää, kuten sen toiminnan ohjaaminen, rahoitus ja rahankäytön ja kautuminen sekä suhde maakuntiin. Ministeriön näkemys LIVE Oystä pitäisi olla valmis ensi vuoden alkupuolella. Myös yritysmuoto on mietittävänä, osuuskuntaakin on väläytelty. Joukkoliikenteen osalta ELYjen tehtävien siirtyminen maakuntahallintoon on selvempi asia, mutta muutos vaikuttaa mm. joukkoliikenteen rahoitukseen.

4. Liikennejärjestelmäsuunnitelman linjausten ja toimenpiteiden tarkistustarpeet

Somerpalo esitteli keskustelun pohjaksi perusteluja ja ajatuksia teemoittaa ja jäsenellä uudelleen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteet ja kärkihankkeet (esittelykalvot toimitettu kokouskutsun liitteenä).

Keskustelussa todettiin mm., että

- nykyistä liikennejärjestelmäsuunnitelmaa voitaisiin jäsenellä esim. konsultin esittämien teemojen pohjalta, ts. toimenpiteet entisiä mutta selkeyttämistä kaivattaisiin
- voisi olla samoja teemoja kuin maakuntakaavatyössä
- liikenteen kytkeytyminen maankäyttöön voisi olla yksi teema tai tarkastelunäkökulma
- on tärkeää seurata sitä, mitä on sovittu (aiesopimus on edelleen voimassa)

Sovittiin, että kehitetään jäsentelyä konsultin esityksen ja keskustelun pohjalta ja tehdään kevään kokouksessa taas esillä oleva toimenpidekatsaus (taulukko toimenpiteiden toteutumisesta) uudella ryhmittelyllä.

5. Liikennejärjestelmäseurannan jatko

Lj-seurantasopimus päättyy vuoden 2016 lopussa. Myös liikennejärjestelmätyöryhmä on nimetty vuosille 2015-2016. Käydyn keskustelun perusteella ehdotetaan, että sama ryhmä nimetään jatkamaan työtä ja liitto käy keskustelut konsulttityön mahdollisesta jatkosta.

6. Seuraavan joukkoliikenneaiheisen teemakokouksen lähetekeskustelu

Sovittiin seuraavan joukkoliikenneaiheisen teemakokouksen ajankohdaksi perjantai 25.11.2016 klo 10.30-13.00 Hämeen liitossa. Aiheena on erityisesti seutujen välinen ja pitkämatkainen joukkoliikenne.

Sovittiin, että liitto ja konsultti valmistelevat kokousta. Mukaan pyritään saamaan Liikenneviraston, ELY-keskuksen ja kuntien joukkoliikenneihmisiä sekä ainakin VR:n ja linja-autoliiton edustajat. Toivottavaa olisi myös, jos joku osaisi kokouksessa kertoa, miten joukkoliikenne maakuntamallissa järjestetään. Myös Liikennekaaren, MaaS-palvelujen kehittymisen ym. vaikutuksista ja näkymistä olisi hyvä keskustella.

Lisäksi kokouksessa varataan aikaa ELY-keskuksen merkittävän tieverkon palvelutasoselvityksen esittelylle.

7. Muut asiat

Ei muita asioita

8. Jatkotoimenpiteet

Seuraava joukkoliikenneaiheinen kokous on perjantaina 25.11.2016 klo 10.30-13.00 Hämeen liitossa.

9. Kokouksen päättäminen

Pusa päätti kokouksen noin klo 12.

Kokouksen sihteeri

Sakari Somerpalo
Linea Konsultit Oy

Liitteet:

1. Kanta-Hämeen maakuntakaavan kokonaisuudistuksen tilanne ja suunnittelukysymyksiä
2. Maakunnan ajankohtaisia liikenneasioita
3. Näkökulmia aluekehitykseen, saavutettavuuteen ja ruuhkautumiseen