



Kyselyvastaukset **ja keskustelua**  
Kanta-Hämeen  
liikennejärjestelmätyn  
kehittämistarpeista sekä uuden  
liikennejärjestelmäsuunnitelman  
laatimisesta

11.12.2019

# Miten jatkuvan liikennejärjestelmätön ja liikennejärjestelmätyöryhmän toimintaa ja työskentelytapoja tulisi muuttaa tai kehittää?

- Kokousten määrä on mielestäni riippuvainen siitä, miten työryhmä toimii, millaisia asioita käsittelee jne.
- Ei erityisiä muutostarpeita. Kokoukset on syytä sopia mahdollisimman ajoissa, että ne saadaan sopimaan kalentereihin.
- Jos asioita tapahtuu tiuhempaan kokouksiinkin voi järjestää useammin, mitä edesauttaa se että listoilla on sopiva/kohtuullinen määrä ihmisiä.
- Ryhmän kokoonpano tuntunut melko toimivalta. Joskus olen miettinyt, olisiko kaikilla kunnilla oltava oikeus osallistua.
- Kuinka Traficom tulee mukaan vai tuleeko?
- Voisivatko kokoukset olla tiettyjen asioiden suhteen enemmän sisällön valmistelua kuin jo kirjoitetun sisällön tiedoksi saattamista?
- Teemakokouksia säännöllisemmin (2+2 kokousta vuodessa?)
- Tarpeen pitää myös työskentelykokouksia
- Seutukunta-kohtaista valmistelua joistain asioista
- Kaikki kunnat ainakin työryhmän jakelulistalle?



# Miten jatkuvan liikennejärjestelmätön ja liikennejärjestelmätoiminnan sisältöjä tulisi muuttaa tai kehittää?

- Oleellista, miten alueella nähdään tilanne toiminnasta ja odotukset ryhmältä.
- Itselleni ljs-ryhmä on antanut paljon lisätietoa ajankohtaisista liikenneasioista ym. asiaan liittyvästä. Tieto taas osaltaan antaa eväitä siihen arkiseen työhön ja maankäytön suunnitteluun kuntatasolla.
- Kanta-Hämeen asema suurimman ja kauneimman Uudenmaan ELYn ”hiljaisella pohjoisella rajavyöhykkeellä” on haasteellinen. Häviämme toistuvasti kilpailun toimenpiteistä koska liikennemäärillä mitattuna ne vilkkaimmat osuudet löytyvät aina etelästä. Forssan seudun toimenpiteet ovat esimerkiksi loistaneet poissaolollaan jo vuosikautia! Voisiko jopa pohtia jonkinlaisia toimenpide(raha)kiintiöitä Kanta-Hämeeseen?
- Painoituksena voisi olla hieman aiempaa enemmän yhteiseen alueen sisäiseen kehittämiseen, yhteistyöhön ja tavoitteisiin, eikä suoraan edunvalvontaan valtion suuntaan (vaikka sitäkin luonnollisesti tarvitaan).
- Enemmän ehkä kokouksissa mahdollisuuksia vaikuttaa asioihin, mihin ljs-työssä keskitytään.
- **Joukkoliikenne (esim. palvelutasotavoitteet) vahvemmin mukaan**
- **Kytkeä muihin prosesseihin hyvä mieltä. Mitä asioita voisi valmistella yhdessä tai ainakin kuulla valmistelun aikana: esim. maakuntakaavoitus, joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittäminen (ELY, kaupunkiviranomaiset), ELYn ohjelmointi ja hankekorien käsittely**
- **Jos olisi tullut maakuntahallinto, miten olisi silloin toimittu? Voitaisiko silti toimia sen tyyppisesti? Mitä jos oltaisiin itse rahoittamassa ja järjestämässä kaikkea?**
- **Maakunnan ljs-työryhmä voisi ottaa ottaa isompaa ja vastuullisempaa roolia. Vaatii samalla suurempaa sitoutumista mm. kuntapuolelta. Resurssikysymys myös, nyt kuitenkin liitolla uutta henkilöresurssia.**
- **Olisi hyvä jotenkin koota kuntien tekemää liikennetyötä näkyviin.**



# Mitä aiheita ja asioita olisi syytä erityisesti käsitellä ja painottaa uudessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja sitä seuraavalla suunnittelukaudella?

- Ilmastomuutoksen huomiointi. Miten liikennejärjestelmään liittyviä haasteita ratkotaan erilaisilla mahdollisuuksilla.
- Sähköautojen latausinfra rakentamisen roolijako mietityttää – kuka vastaa tulevaan tarpeeseen? Entä älyliikenteen vaatiman infra rakentaminen?
- Integroidaan joukkoliikenteen suunnittelu ja järjestäminen mukaan Ij-suunnitteluun. Henkilökuljetusten avaaminen ja yhteensovittaminen.
- Liityntäpysäköintiasiat. Radanvarren solmupisteasiat, asemien kehittämishankkeet.
- Tiedon hyödyntäminen yms., muun muassa miten solmupisteissä tuodaan matkustaja/liikennetietoa esille.
- Vähähiilisen liikenteen yleinen suunnittelu – maakuntataso ja/tai seututaso tässä. Seututasolla olisi hyvä tuoda kestävä liikunnan asioita esiin.
- Liikenteen ilmastotavoitteet/-vaikutukset on syytä olla mukana (kestävät kulkumuodot). Uuden liikunnan muodot.
- Lähtökohtana palvelutasoajattelu. **Priorisointien perustelut, ei vain hankkeiden ja rahan jakoa eri kuntien kesken, mikä on tila ja tarve?**
- **Pienempien (valtion) investointikohteiden yhteinen priorisointi, yhdessä valtiotoimijan kanssa, vaatii kaikki kunnat mukaan, maakunnallinen MAL-hankeohjelma?**
- **Kuljetukset jollain tavalla, mahdollisesti yhdessä naapurimaakuntien kanssa, esim. levähdysalueet ja raskaan liikenteen pysäköinti ylipäättään, myös tulevaisuuden tarpeet ja maankäyttö (esim. logistiikka-alueet).**
- **Miten paljon ”nykytilakuvausta” suunnitelman yhteydessä ja missä muodossa, jotta sitä hyödynnettäisiin?**
- **Kootaan tietoa kulloinkin kyseessä olevien asioiden yhteyteen ja yhdistetään ja analysoidaan niihin perusteluksi, ei niinkään laajaa erillistä taustapakettia.**
- **Solmupisteet ja asemanseudut, liityntäpysäköinti, vähähiilisyys.**
- **Pyöräily, pysäköinti ym. Kuntakohtaisia juttuja, mutta samoja ongelmia ja kysymyksiä kaikilla (esim. pysäköinnin maksullisuus).**
- **Matkaketjut erittäin tärkeää, pendelöinti isoa.**
- **Kuljetusten tehokkuus tärkeä, myös CO2-päästöjen kannalta tärkeää.**
- **Kuljetusten reitit ja logistiikka-alueiden sijainnit ja muutostarpeet, esim. puutavarapihat Hml:n ja Janakkalan keskustoissa.**
- **Kumipyöräliikenne ja siinä nimenomaan joukkoliikenne myös näkyviin, pitäisi olla seutujen yhteistä pohdintaa. Valtakunnallisessa suunnitelmassa keskitytään paljon raiteisiin ja lentoliikenteeseen .**
- **Asemanseudut ovat tärkeitä. Myös tavaraliikenteen pohtiminen tärkeää, erin puuterminaalit. Asemanseuduista tehdään koko ajan paljon kaikenlaista alueellakin, pitäisi kytkeä valtakunnalliseen.**
- **Liityntäpysäköinti myös la-pysäkkien yhteyteen tärkeää, hyviä kokemuksia toteutuneista kohteista, tarvitaan muuallekin. Hyviä käytäntöjä esiin (esim. tehdään laskentoja).**
- **Mikä on Ij-työn vaikuttavuus? On tärkeää olla vaikuttavuutta myös valtakunnallisesti.**
- **Tiedon valtatie pitäisi kytkeä tähän (kuituyhteydet). Voimakkaasti markkinoiden vallassa. Tarvittaisiin linjauksia, esim. yhteydet junissa.**



## Mikä on maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman sopiva lentokorkeus, minkä tason asioita suunnitelmassa ja jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä on tarpeen käsitellä?

- Ylikunnalliset asiat. Mutta toisaalta myös miten sen kautta voidaan tukea kuntia kuntien työssä.
- Maakuntakaavamainen.
- On hyvä, jos otetaan maakuntatason lisäksi mukaan seudullinen näkökulma. Seututasolla olisi hyvä tuoda kestävä liikkuksen asioita esiin.
- Vähähiilisen liikenteen yleinen suunnittelu – maakuntataso ja/tai seututaso tässä.
- Lentokorkeuden tulee olla vaihteleva; laajasta strategisesta analysoinnista yksityiskohtaiseen toteutukseen tilanteen mukaan.
- Riippuu myös lj-työn organisoinnista, onko esim. seudullisia ryhmiä?

