

Hämeen maakuntahallituksen lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle 18.12.2017

1. Alueen liikkumistarpeet

Helsinki-Riihimäki-Hämeenlinna -vyöhykkeen helminauhmainen taajamarakenne on muotoutunut pitkälti Suomen ensimmäiseen raideyhteyteen ja sen liikennepalveluihin tukeutuvana. Taajamarakenne Riihimäki-Lahti välillä on kasvanut myös raideyhteyteen nojautuvana.

Hämeenlinnan ja Riihimäen seutukunnilta pendelöidään poikkeuksellisen paljon sekä Helsingin että Tampereen suuntiin. Suomen Kasvukäytävä on maan vilkkainta pendelöntialuetta. Hämeenlinnan seutukunnasta pendelöi Uudenmaan maakuntaan noin 3700 ja Pirkanmaalle noin 1500 henkilöä. Riihimäen seudulta pendelöi Uudenmaan maakuntaan runsaat 7000 henkilöä ja Pirkanmaalle noin 150 henkilöä päivittäin. Myös sisäänpendelöinti on merkittävää. Uudenmaan maakunnasta Hämeenlinnan seudulla käy päivittäin työssä runsaat 1100 henkilöä ja Riihimäen seudulla yli 2000 henkilöä. Pirkanmaalta Hämeenlinnan seudulla käy työssä päivittäin lähes 2000 henkilöä ja Riihimäen seudulla noin 200.

Suomen Kasvukäytävä on yhtenäinen työmarkkina-alue, mikä tarkoittaa työmatkaliikenteen ohella erittäin vilkasta työasiointiliikennettä. Työasiointiliikennettä tapahtuu pitkin päivää, muulloinkin kuin virka-ajan alkamisen ja päättymisen aiheuttamina ruuhkatunteina. Kasvukäytävävyöhykkeen alueella liikutaan runsaasti myös palveluiden (yksityiset ja julkiset) saavuttamiseksi. Liikkumistarpeet ovat sekä seutujen sisäisiä että kaupunkikeskusten ja maakuntien keskusten välisiä. Varsinkin erikoistavarakaupan ja kulttuurialan palvelut liikuttavat tyypillisesti yli maakuntarajojen. Riihimäki-Lahti -välillä päivittäisellä koululaisliikenteellä on erittäin merkittävä rooli.

2. Taajamajunaliikenteen vuorot ja aikataulut, erityisesti kaikkein kriittisimmät vuorot ja mahdolliset kehitysehdotukset aikatauluun

Kriittisimmät vuorot ovat aamun ja iltapäivän taajamajunavuorot, jotka ovat elintärkeitä työssäkäynnin mahdollistajia. Tällaisia ovat esimerkiksi: (aikataulutarkastelu 10.12.2017-24.3.2018 voimassa olevan aikataulun mukaisesti)

- Hämeenlinnasta Helsinkiin klo 6:23 ja 7:20 sekä 8:22 lähtevät vuorot
- Helsingistä Hämeenlinnaan klo 15:10, 16:10 ja 17:10 lähtevät vuorot
- Hämeenlinnasta Tampereelle klo 6:04, 7:02 ja 9:02 lähtevät vuorot
- Tampereelta Hämeenlinnaan klo 14:07, 16:11 ja 17:37 lähtevät vuorot

Kaikki em. vuorot palvelevat myös Riihimäki-Tampere yhteysvälin taajamajunajunat ja mahdollistavat työssäkäynnin myös niistä.

Riihimäki-Lahti välillä olennaista ja kriittistä on, että nykyaikataulun mukainen tunnin junatiheys voidaan säilyttää. Muussa tapauksessa ajauduttaisiin koululaisten ja opiskelijoiden laajoihin bussikuljetuksiin, mikä olisi sekä epätaloudellista että epätarkoituksenmukaista. On myös otettava huomioon, että tätä yhteysväliä eivät palvele ns. pikajunat. Tällä yhteysväliä kriittisiä ovat seuraavat taajamajunavuorot:

- Riihimäeltä Lahteen klo 6:13, 7:13, 8:13 ja 9:13, Lahdesta Riihimäelle klo 14:04, 15:04, 16:04, 17:04 ja 18:04 sekä myöhäiset paluujunat 19:04, 20:04 ja 22:04

- Lahdesta Riihimäen suuntaan tulee päästä myös aamuisin, jolloin kriittisiä vuoroja ovat Lahdesta klo 5:48, 6:16, 7:04, 8:04 ja 9:04

Kehittämisehdotus: Nykyaikataulun mukaan Hämeenlinnasta tai väliasemilta ei pääse lainkaan Helsinkiin noin klo 12:ksi. Tämän yksityiskohdan korjaaminen olisi tärkeää työasioinnin vuoksi. Useat työkokoukset Helsingissä tai Pasilassa ajoittuvat iltopäivään.

Yleisenä huomiona toteamme, että taajamajunien tulee jatkaa Riihimäeltä Tampereen suuntaan ilman vaihtoa ja odotusaikaa.

3. Raideliikenteen olennaisimmat laatutekijät matkustajien kannalta

Matkustajien kannalta tärkein laatutekijä tällä Suomen vilkkaimmin liikennöidyllä rataosuudella on, että junatarjonta saadaan pikaisesti palautettua riittävän tiheäksi. Hämeenlinnassa tarvitaan junayhteys molempiin suuntiin tunnin välein ja ruuhka-aikoina tätä tiheämmin. Tämä keskeinen laatutekijä poistui Hämeenlinnan seudun matkustajilta kesällä 2016 VR:n vahingollisen, yllätyksenä tulleen aikataulu-uudistuksen seurauksena. Riittävä vuorotarjonta on Hämeenlinnan seudun elinkeinoelämän ja matkustajien kannalta keskeisen tärkeää. VR:n aikataulu-uudistus vähensi raideliikenteen matkustajia Hämeenlinnan asemalta yli 10 %. Matkustajat siirtyivät kumipyörille: busseihin ja yksityisautoihin.

Riittävän vuorotiheyden toteuttamiseksi IC- ja Pendolino-junien tulisi pysähtyä Hämeenlinnassa. Suomen Kasvukäytävää voidaan pidemmällä aikajänteellä kehittää taajamajunavyöhykkeenä, mutta siirtyminen nykymallista puhtaaseen taajamajunamalliin ei suoraan ole mahdollista. Tämä johtuu mm. nykyisten taajamajunien varustetason puutteista. Taajamajunissa tietoliikenneyhteydet eivät toimi asianmukaisesti. Myöskään taajamajunien kalustusratkaisu ei tue työntekoa matkan aikana. Vaunujen varustetason (tietoliikenneverkko ja työpöytä) tulee olla sellainen, että se mahdollistaa työskentelyn matka-aikana. Matka-ajan tehokas hyödyntäminen on välttämätöntä Suomen Kasvukäytävän kaltaisella pendelöinnin ja työmatka-asioinnin ydinalueella.

Riittävän vuorotarjonnan ohella keskeisiä laatutekijöitä matkustajien kannalta ovat matka-ajan pituus, aikataulussa pysyminen ja junaan mahtuminen. Junavuorojen supistamisen myötä (VR aikataulu-uudistus 2016) käytetyimmät junavuorot ruuhkautuivat niin pahasti, että matkustuspäivinä lippuja ei useinkaan ole enää saatavilla. Toisinaan juna on loppuunmyyty jo useita päiviä ennen matkaa. Matkustajat ovat myös joutuneet toistuvasti seisomaan koko tunnin mittaisen matkan Helsingistä Hämeenlinnaan. Taajamajunilla matkustaessa matkanteko on muuttunut myös aiempaa hitaammaksi, kun nopeita ohittavia junia joudutaan odottamaan.

Raideliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi olisi hyvä, että aikataulut olisivat rakenteeltaan ennustettavia, ts. että lähtöaika toistuisi tunnista toiseen edes suunnilleen samanlaisena. Vrt. metroefekti: aikataulua ei tarvitse joka matkan osalta tutkia erikseen, kuten kesästä 2016 lähtien on Hämeenlinnassa täytynyt.

4. Miten raideliikenne toimii tai miten sen pitäisi toimia osana alueenne liikkumispalveluiden kokonaisuutta

Junatarjonnan kokonaisuuden tulisi olla rakenteeltaan seuraava:

- nopeat Pendolino-junat, jotka pysähtyvät myös Hämeenlinnassa
- nopeat IC-tyyppiset junat, jotka pysähtyvät sekä Hämeenlinnassa että Riihimäellä
- taajamajunat, jotka pysähtyvät kaikilla alueen taajamajuna-asemilla

Hämeenlinnasta tulee päästä molempiin suuntiin noin tunnin tasaisin välein, ruuhka-aikoina puolen tunnin junavälillä. Riihimäeltä Helsinkiin junatarjonta tulisi olla neljä kertaa tunnissa.

Liikkipalveluiden kokonaisuus muodostuu raideliikenteen mahdollistamista junapalveluista, joiden toimivuus on ensisijaisesti LVM:n vastuulla. Kuntien/joukkoliikenneviranomaisten järjestämä liityntäliikenne tukee osaltaan raideliikenteen palveluita.

5. Raideliikenteen taloudelliset ja muut vaikutukset alueellenne, esimerkiksi työssäkäyntiin ja opiskeluun sekä yritysten toimintaan

Hämeenlinnan ja Riihimäen kaupunkiseudulta tai -seuduille pendelöi päivittäin yhteensä runsaat 20 000 ihmistä. Näin taajamajunaliikenteellä ja raideliikenteellä yleensä on ratkaiseva vaikutus sekä työssäkäyntiin että opiskelumahdollisuuksiin. Riihimäki-Lahti - välillä opiskelu- ja koulumatkat liittyvät normaaliin peruskoulun käymiseen tai toisen asteen opintoihin. Hämeenlinnan ja Riihimäen kaupunkiseuduilta käydään lisäksi paljon varsinkin Helsingissä erityislukioissa ja korkea-asteen opinnoissa, täydennyskoulutuksessa ja korkeamman tavoitetason harrastustoimintaan liittyvässä koulutuksessa (musiikki, tanssi, näyttämötaide, ooppera).

Raideliikenteellä on keskeisen tärkeä vaikutus koko kasvukäytäväalueen yritysten toimintaedellytyksiin. Yhdessä VT3:n kanssa päärata muodostaa Helsingin ja Tampereen välisen kasvuvyöhykkeen selkärangan. Suomen Kasvukäytävä on maan ainoa eurooppalaisen mittakaavan kehityskäytävä, jonka saavutettavuuden parantamiseen maan hallitus on sitoutunut osana hallitusohjelman Kilpailukyky-kärkihanketta. Alue tekee parhaansa kasvun kiihdyttämiseksi, mutta kasvukäytäväsojimus velvoittaa myös valtio-osapuolta.

Useiden selvitysten mukaan Suomen kasvukäytävä on yhdyskuntarakenteeltaan ehein ja vahvin pk-seudulta lähtevä vyöhyke. Päärata on maan ylivoimaisesti vilkkein ja ruuhkaisin henkilöliikenteen raideosuus. Mm. näistä mainituista syistä johtuen Suomen kasvukäytävä kiistatta sisältää muita vyöhykkeitä enemmän aluetalouden potentiaalia. Investoinnit kasvukäytävän raideinfraan ovat tähän nähden olleet hämmästyttävän vähäisiä.

Valtioneuvoston kanslian tuoreen selvityksen mukaan raideliikenteen markkinan vapauttaminen vaatii samanaikaisesti panostuksia myös raideinfraan, jotta vapauttamisen takana oleviin tavoitteisiin voitaisiin päästä.

Pääradan lisäraideinvestointeja tulee edellä kuvatuista syistä ryhtyä välittömästi toteuttamaan. Kolmannen raiteen ratalain mukainen suunnittelu Riihimäki-Tampere - välille tulee käynnistää viipymättä. Suunnitteluun perustuen kolmannen raiteen toteuttamisen rahoitus tulee sisällyttää valtion tulo- ja menoarvioon.

6. Raideliikenteen vaikutukset muuhun liikennealan elinkeinotoimintaan alueellenne

Raideliikenne muodostaa kumipyöräliikenteen kanssa ehjän liikennejärjestelmäkokonaisuuden. Toimiva raideliikenne mahdollistaa ja tukee myös busseilla ja takseilla tehtäviä matkoja sekä tulevaisuuden uusia kutsujoukkoliikenteen muotoja ja automaattiajamisen ratkaisuja.