

Asia: LVM/1354/01/2019

## **Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

### Suunnitelmaluonnos

#### **Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?**

Järvenpään kaupunki keskittyy lausunnossaan täydentämään Kuuma- kuntien yhteislausunnon sisältöä Järvenpään kaupunkia erityisesti koskettavien asioiden osalta. Järvenpään kaupunki näkee valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman konkreettisenä liikennejärjestelmän kehityspolkuna ja korostaa työssä listattujen hankkeiden etenemisen tärkeyttä. MAL suunnitelma/sopimus toimii seudun yhteisenä näkemyksenä Helsingin seudun maankäytön kehittämiseksi.

#### **Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?**

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Järvenpään kaupunki kuuluu laajalti Pk-seudun vaikutusalueeseen kaupunkirakenteen ja elinkeinojen muodostumisen osalta. Kaupungin alueen läpi kulkee keskeisimpiä valtakunnallisia liikenneväyliä, Vt4, päärata sekä Lahden oikorata, sekä laajalti käytössä olevia erikoiskuljetusten ja logistiikan reittejä mm. mt140 sekä mt1452. Valtakunnallisestikin merkittävillä liikenneväylillä on kaupungin elinvoimaan keskeinen vaikutus.

Järvenpään kaupungin näkökulmasta suunnitelmaluonnoksen perusväylänpidon rahoituksen tason nosto on positiivinen asia, ja väylänpidon rahoitusosuudet eri liikennemuotojen välillä ovat perustellut. Järvenpään kaupungin näkökulmasta väylänpidon investoinneissa tulisi raideliikenteen osalta korostaa olemassa olevien ratayhteyksien välityskyvyn, toimivuuden, sekä

toimintavarmuuden edistämistä, ja täten tukea maankäytön tiivistymistä jo muodostuneiden liikenteellisten solmukohtien yhteyteen. Tätä näkökulmaa tulisi tukea myös liikennejärjestelmän kehittämisinvestointien kanavoinnissa.

Järvenpään kaupunki pitää suunnitelmaluonnoksessa esitettyjen kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuriavustusten määrärahojen, sekä liityntäpysäköinnin kehittämiseen varattujen määrärahojen kasvattamista 30 miljoonaan euroon 2025 alkaen erittäin positiivisena asiana. Infrastruktuuriavustusten haku- ja raportointiprosessin tulisi kuitenkin olla aiempaa kevyempi/suoraviivaisempi. Raskas hakuprosessi sulkee pois pienempien kuntien mahdollisuutta osallistua hakuihin, sillä niiden laadintaan allokoitavaa henkilöresurssia ei välttämättä ole saatavilla. Lisäksi infrastruktuurin kehittämisen kannalta on tärkeämpää, että henkilöresursseja hyödynnetään itse hankkeiden suunnitteluun, hakemusten laadinnan sijaan.

Liityntäpysäköinnin infrakustannusten osalta Järvenpään kaupunki kokee tärkeäksi kustannusjakomekanismien edistämisen siten, että liityntäpysäköinnin rakentamiskustannuksiin voisivat aiempaa enemmän osallistua muutkin kunnat kuin se, jonka alueelle liityntäpysäköintialue sijoittuu. Liityntäpysäköintialueiden yhteissuunnittelussa sekä rahoituksessa tulisi tukea joustavuutta sekä mahdollisia yhteiskäytön mahdollisuuksia.

Järvenpään kaupungin näkökulmasta suunnitelmassa 2025 eteenpäin osoitetut lisäpanostukset kaupunkiseutujen ja muiden alueiden sisäiseen joukkoliikenteeseen ovat perusteltuja, mutta mahdollisissa joukkoliikenteen tuissa tulisi pyrkiä myös edistämään markkinaehtoisesti muodostuvien palveluiden kehittymistä entisestään.

Järvenpään kaupunki toistaa omassa lausunnossaan myös Kuuma-seudun yhteislausunnossa todetun, yhteisrahoitusmallin kustannusjakoperiaatteen (valtion kustannusosuus valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa toimenpiteissä maksimissaan 50%) kritiikin. Järvenpään kaupungin näkökulmasta valtion tulisi vastata oman väyläverkkonsa ylläpidosta ja kustannuksista, ja parannustoimenpiteiden tulisi määräytyä objektiivisin periaattein.

### **Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?**

Järvenpään kaupungin näkökulmasta liikennejärjestelmän kehittämisvisiossa tulisi edistää kaikin käytössä olevin keinoin jo suunniteltujen/maankäytön sijoittumista jo ohjanneiden liikennehankkeiden toteutumista nopealla aikataululla. Järvenpää keskittää 2040 yleiskaavassaan kasvua merkittävästi olemassa olevien juna-asemien läheisyyteen, mistä johtuen Pääradan kapasiteetin lisäämisen toinen vaihe (Pasila-Riihimäki) tulee käynnistää välittömästi ensimmäisen vaiheen jatkona. Järvenpään kaupunki haluaa myös painottaa ratainvestointien osalta, että mahdollisista radan varren huoltoteistä voitaisiin usein saada suhteellisen vähäisillä toimenpiteillä erittäin toimivia pidemmän matkan pyöräliikenteen yhteyksiä, tätä tulisi pyrkiä edistämään.

Liikenneinfrastruktuurin pienten kehittämishankkeiden edistämiseen varattu ns. (KUHA) -rahoitus tulisi jatkossakin turvata, ja sen tasoa kasvattaa vuosittaisella tasolla merkittävästi aiempaa suuremmaksi. Kuha -hankkeet ovat erittäin tärkeä instrumentti kuntatason maankäytön suunnittelun rahoituspohjassa, ja niiden asemaa voisi korostaa entisestään. Valtio edellyttää kunnilta MAL -sopimuksien myötä tiettyä maankäytön kehittämisyhtymä, ja käytännössä KUHA -hankkeilla on todella suuri merkitys näiden edellytysten täyttymiselle.

Järvenpään kaupunki toistaa näkemyksensä Kuuma -yhteislausunnossa todetun: ”Valtakunnallisesti ja seudullisesti tärkeää, MAL 2019 -suunnitelmaan sisältyvää Järvenpään ja Nurmijärven välistä logistiikan poikittaisyhteyttä tulee edistää.” Järvenpää painottaa yhteyden merkitystä kaupungin elinkeinoelämän kasvulle, sekä kaupungin pohjoisosan yritysalueiden kehittymiselle. Järvenpään kaupunki jakaa KUUMA-seudun yhteisnäkemyksen, ja vastustaa tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla.

Junaliikenteen kilpailukyky on Järvenpään kaupungille ensisijaisen tärkeää, ja täten liikenne- ja viestintäministeriön hankkiman osto- ja veloiteliikenteen palvelutason tulisi kehittyä pääradalla tiheämpinä vuoroväleinä. Lisäksi oikoradan liikennettä tulisi lisätä ainakin aamu- ja iltapäiväruuhkien ajankohtina sujuvan työmatkaliikenteen edistämiseksi.

Ennen Covid-19 pandemian aiheuttamaa joukkoliikenteen matkustajamäärien laskua, olivat pääradan ruuhka-aikojen junat kapasiteetiltaan vahvasti alimitoitettuja, mikä ilmeni matkustusmukavuuden heikkenemisenä, joka osaltaan huonontaa junaliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoon. Erittäin täydet junayksiköt voidaan kokea jatkossa entistä vähemmän houkuttelevina Covid-pandemian muovaamassa mielipideilmapiirissä. Junaliikenteessä tulisi pyrkiä siihen, että jokaiselle matkustajalle saataisiin turvattua istumapaikka koko matkan ajaksi, sekä joiltain osin mahdollisuus työskentelyyn junamatkan aikana.

Järvenpään kaupungin näkökulmasta maantieverkolle sekä kuntien/kuntakeskusten väleille tarvittavat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet muodostavat rahoituksellisen haasteen. Järvenpään kaupunki toistaa Kuuma -kuntien yhteislausunnon näkemyksen siitä, että valtion tulisi osallistua kaikkiin yleisten teiden varsille suunniteltavien ja toteutettavien jalankulun- ja pyöräilyn väylien kustannuksiin, riippumatta siitä, onko hanke ELY -keskuksen tarvekartoituslistalla vai ei. Kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien tarve voi kehittyä nopeastikin esim. aluekeskusten rakentuessa, ja paras tieto väylien tarpeesta on paikallisella tasolla.

Järvenpään kaupunki haluaa erikseen mainita, että se pitää liikenneturvallisuuden edistämistä erittäin tärkeänä jatkuvan työn kohteena, jonka merkitystä suunnittelussa voitaisiin vielä korostaa. Yleisellä tieverkolla sekä kaupungin katuverkolla on edelleen useita kohteita, joilla (auto-)liikenneympäristön parannustoimenpiteillä olisi todellisia ja suuria positiivisia vaikutuksia liikenneonnettomuuksien määrään.

## **Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?**

Vaikutusten arvioinnin mukaan suunnitelman toimenpiteillä tuetaan kaupunkiseutujen välisiä yhteyksiä kestäväillä kulkumuodoilla, sekä tuetaan yhdyskuntarakenteen eheytymistä. On tärkeää, että seudun kokonaissaavutettavuuden taso ei heikkenisi.

## **Vaikutusten arviointi**

### **Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?**

Järvenpään kaupunki toistaa Kuuma -yhteislausunnossa todetun:

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi on toteutettu systemaattisesti, eikä olennaisia puutteita ole havaittavissa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen keskeisimmät näkökulmat on otettu huomioon vaikutusten arvioinnissa, mutta esimerkiksi liikenneturvallisuus tulisi priorisoida vaikutusten arvioinnissa nykyistä korkeammalle tasolle. Merkittävä osuus henkilövahinko-onnettomuuksista tapahtuu alempitaisoisella väyläverkolla, mikä tulisi tunnistaa myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

### **Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?**

Suunnitelman vaikutusten arvioinnissa olisi hyvä kiinnittää esitettyä enemmän huomiota toimenpiteiden vaikutuksiin elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta. Logistiikan toimivuus ja elinkeinoelämän kilpailukyky ovat ensisijaisen tärkeitä tekijöitä maan ja kuntien taloudelle, ja niiden toimintaedellytyksiä tulisi pyrkiä laajalti parantamaan.

## **Yleistä**

### **Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?**

Järvenpään kaupunki pitää tärkeänä, että vuoropuhelua kuntien kesken kehitetään väyläverkon investointiohjelman laadinnassa, sekä toimenpiteiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Toimiva vuorovaikutus, olisi kaikkien etu, hankkeiden laadinnassa. Järvenpään kaupunki lisäksi toistaa Kuuma seudun yhteislausunnon toteamuksen, että jatkossa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivittämisen yhteydessä yhteistyöryhmään otetaan mukaan myös Uudenmaan maakunta ja edustaja jostain seudun kunnasta tai kaupungista.

Hiironen Juhana  
Järvenpään kaupunki

Veikkolainen Timi  
Järvenpään kaupunki