

JÄRVENPÄÄN LIIKENNESELVITYS, VAIHE 1

Liikenteen visio ja liikennepolitiikan suuntaviivat

Selvitys Järvenpään yleiskaava 2040:tä varten



trafix

linea
konsultit



Helmikuussa 2017

Sisällysluettelo

Esipuhe	2
Tavoite ja tausta	3
Työn kulku ja vuorovaikutus	3
Nykytilan analyysi.....	5
Valtakunnalliset ja seudulliset linjaukset: liikkumisen tavat ovat muutoksessa.....	5
Järvenpää edistää kestävästä liikkumista kaikkia kulkutapoja kehittämällä	8
Järvenpää kasvaa ja tiivistyy.....	9
Järvenpää on hyvin saavutettavissa.....	10
Järvenpään liikenneverkot ovat kattavia	11
Juna on joukkoliikenteen runko	13
Liikenneturvallisuus on parantunut	13
Pysäköinti Järvenpäässä	16
Järvenpäästä käydään töissä pääkaupunkiseudulla.....	16
Järvenpään liikennejärjestelmän kehittämistarpeita.....	19
Tavoitteet	20
Skenaariot	20
Skenaario: Turvallinen Järvenpää	22
Skenaario: Pyöräilyn ja kävelyn suurkaupunki.....	24
Skenaario: Innovatiivinen palvelukaupunki	26
Skenaario: Hyvien joukkoliikenneyhteyksien Järvenpää.....	28
Liikennevisio 2040	30
Skenaarioista visioksi.....	30
Liikennevisio 2040 – Kestävästä liikkumista palveleva älykäs liikennejärjestelmä.....	30
Toimenpideohjelma	34
Rahoitus.....	36
Vaikutukset ja epävarmuudet	36
Joukkoliikenteen erityiskysymykset	38
Jatkotyön suuntaviivoja.....	39
Toimenpiteet	39
Liikenteellisten vaikutusten arviointi jatkosuunnittelussa.....	39

Esipuhe

Tämä selvitys on Järvenpään yleiskaavaan 2040 liittyvien liikenneselvitysten ensimmäinen vaihe. Tässä työssä on laadittu liikenteelliset suuntaviivat ja linjaukset sekä liikenteellinen visio yleiskaavatyön jatkon pohjaksi. Liikenneselvitys tehtiin strategisella tasolla. Työssä on määritetty liikenteelliset painopistealueet ja alustavia toimenpiteitä, joiden perusteella liikennejärjestelmää kehitetään jatkossa.

Työ tehtiin kaupunkikehityksen kaavoituksen ja liikenteen yksikön toimesta Trafix Oy:n, Linea Konsultit Oy:n ja Akordi Oy:n yhteistyöllä. Työn aikana pidettiin kaksi työpajaa luottamushenkilöille sekä yksi työpaja sidosryhmille.

Työtä ohjasi työryhmä, johon kuuluivat tilaajan puolelta Ilkka Holmila, Sampo Perttula, Sari Piela, Tia Salminen, Hannele Selin ja Timi Veikkolainen. Konsultin puolelta työn tekivät Matti Keränen (Trafix, projektipäällikkö), Essi Pohjalainen (Trafix, projektisihteeri), Reijo Helaakoski (Linea) ja Lasse Peltonen (Akordi).

Tavoite ja tausta

Yleiskaava on suunnitelma, joka ohjaa kaupungin yhdyskuntarakenteen kehittämistä. Siinä sovitetaan yhteen maankäytön eri toimintoja pitkällä aikavälillä. Nyt alkavassa yleiskaavaprosessissa tähdätään vuoteen 2040, jolloin Järvenpäässä arvioidaan asuvan reilusti yli 50 000 asukasta.

Liikenneselvityksen tavoitteena on luoda liikenteelliset tavoitteet ja periaateratkaisut Järvenpään yleiskaava 2040 -työlle. Työssä määritellään kehitettävät liikenteelliset painopistealueet ja alustavat toimenpide-ehdotukset jatkotyön pohjaksi. Tässä vaiheessa ei mennä kovin konkreettisiin ehdotuksiin, vaan niitä käsitellään yleiskaavatyön jatkovaiheissa.



Kuva 1. Yleiskaavatyön eteneminen

Työn kulku ja vuorovaikutus

Työ koostui seuraavista kokonaisuuksista:

- nykytilan analyysi
- tavoitteiden muodostaminen
- skenaariotarkastelut
- liikennevision 2040 muodostaminen

Työssä käytiin läpi aikaisempia selvityksiä ja muuta tausta-aineistoa. Työn yhteydessä laadittiin kysely luottamushenkilöille, virkamiehille ja sidosryhmille liikennejärjestelmän tilasta sekä kehittämisen painopisteistä.

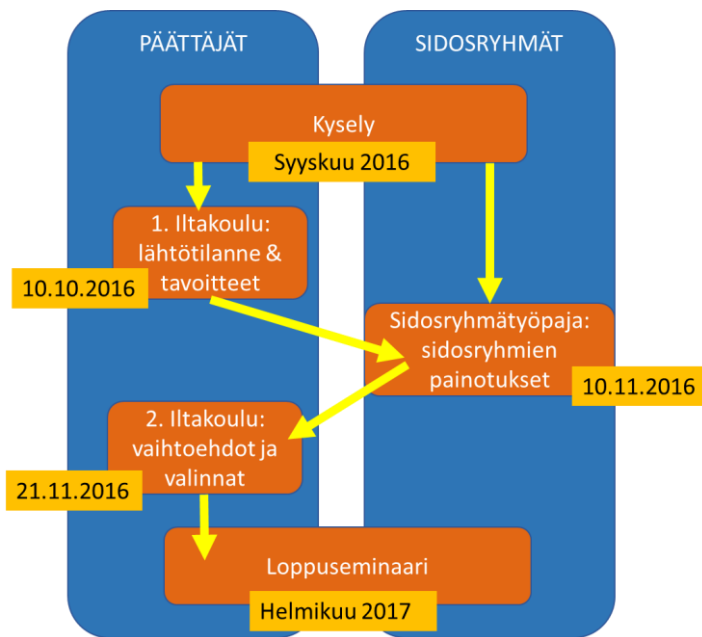
Työssä pidettiin kolme työpajaa, joista kaksi oli luottamushenkilöille suunnattuja ja yksi sidosryhmille.

Vuorovaikutuksen tavoitteena oli saada kaupungin päätöksentekijät ja liikennepolitiikan kannalta keskeiset sidosryhmät tunnistamaan Järvenpään liikennejärjestelmän haasteita sekä työstämään ja ideoimaan liikennepolitiikan tavoitteita ja painotuksia skenaarioiden kautta.

Vuorovaikutus Järvenpään liikenneselvityksessä järjestettiin useammassa vaiheessa. Vuorovaikutusta pohjusti liikennejärjestelmän nykytilaa ja kehittämistarpeita koskeva kysely, joka suunnattiin sekä päättäjille että sidosryhmille. Kysely toimi lähtöaineistona työpajatyöskentelyyn. Työpajoja järjestettiin yhteensä kolme kappaletta:

- hallituksen ensimmäinen iltakoulu 10.10.,
- työpaja sidosryhmille 10.11. ja
- hallituksen toinen iltakoulu 21.11.

Vuorovaikutuksen vaiheet esitetään kuvassa 2.



Kuva 2. Vuorovaikutusprosessi

Päättäjien ensimmäisessä iltakoulussa 10.10. käsiteltiin liikennepolitiikan tavoitteita. Työpaja käynnistyi katsauksella mielipidekyselyn tuloksiin (liite 1). Tämän jälkeen työpajassa koottiin ensimmäisiä ajatuksia liikennejärjestelmän visioksi ("millainen Järvenpään liikennejärjestelmän tulisi olla 2040") ja tunnistettiin ryhmittäin liikennejärjestelmän keskeisiä tavoitteita. Konsultit työstivät työpajassa tunnistettujen tavoitteiden pohjalta neljä liikenneskenaariota. Näitä työstiettiin eteenpäin sidosryhmätyöpajassa 10.11. Työpaja toteutettiin "Learning Café" -menetelmällä, jossa ryhmittäin työstiettiin vuorotellen kaikkia neljää konsulttien laatimaa liikenneskenaariota.

Päättäjien toinen iltakoulu järjestettiin 21.11. Työpajassa käsiteltiin samoja neljää liikenneskenaariota, joita oli täydennetty sidosryhmätyöpajan pohjalta. Osallistujat käsitelivät ryhmissä kaikkia skenaarioita vuorotellen. Skenaarioihin koottiin syventäviä kommentteja ja huomioita. Työpajan päätteeksi käytiin yhteistä keskustelua eri skenaarioiden priorisoinneista. Keskustelu antoi konsultille eväitä liikennepolitiikan painotusten tunnistamiseen.

Työpajat osoittivat, että liikennekysymykset kiinnostavat päättäjiä ja sidosryhmiä, ja niitä pidetään keskeisinä tulevan yleiskaavan kannalta. Työpajoissa käytiin tärkeää keskustelua liikennepolitiikan painopisteistä, ja niissä saatiin myös paljon hyviä ideoita ja parannusehdotuksia liikennesuunnittelun ja esimerkiksi liikenneturvallisuustyön tueksi.

Nykytilan analyysi

Valtakunnalliset ja seudulliset linjaukset: liikkumisen tavat ovat muutoksessa

Liikenneministeriön ja liikenneviraston linjauksissa on voimakas painotus palveluajattelussa. Liikennesektorin painopistettä ollaan siirtämässä kohti palvelulähtöistä ajattelua ja digitaalisten palveluiden ja palvelukonseptien nähdään tuovan uuden tyyppisiä mahdollisuuksia liikkumistarpeiden tyydyttämisessä. Uudet palvelut aiheuttavat muutoksia vakiintuneisiin toimintatapoihin. Über-tyyppiset palvelut ovat yksi esimerkki uusista palveluista.

Liikenteeseen liittyvää infrastruktuuria rakentavat ja ylläpitävät pääsääntöisesti valtio yleisten teiden ja rataverkon osalta ja kunnat oman katuverkon osalta. Ilmaliikenteen infrastruktuuria hallinnoi valtioyhtiö Finavia. Liikennevirasto ylläpitää meriväyliä ja satamat ovat kuntien tai kuntien omistamien yhtiöiden hallinnoimia.

Liikenteeseen käytetty rahoitus on useiden vuosien ajan ollut vähäisempää kuin olisi tarvetta. Siten väylien kunto on heikentynyt pidemmän aikaa, mikä on niin sanottua korjausvelkaa. Vuonna 2016 hallitus osoitti helmikuussa 600 miljoonaa euroa käytettäväksi huonokuntoisten teiden ja ratayhteyksien parantamiseen. Lisäksi hallitus siirsi kesäkuussa rahoitusta liikenneväylien kehittämishankkeista perusväylänpitoon 364 miljoonaa euroa, jolla myös tehdään pieniä parannustoimenpiteitä tie- ja rataverkolla sekä rahoitetaan joitakin alueellisissa MAL-sopimuksissa nimettyjä hankkeita. Valtiovallan painotus liikenteen investoinneissa on nykyisin pienissä ja kustannustehokkaissa hankkeissa. On todettava, että investointirahaa on käytettävissä todella vähän.

Eräs hallituksen kärkihankkeista on liikennekaari, jolla on tarkoitus uudistaa liikennesektorin hallintointia ja keventää sääntelyä. Liikennemarkkinoiden sääntely kootaan yhtenäiseksi liikennekaareksi. Tarkoituksena on yhtenäistää liikennepalveluita ja markkinoita koskevat säännökset yhteen lakiin. Liikenteen digitalisaation katsotaan muuttavan liikennemarkkinoita ja uusien palvelumallien kehittymistä halutaan edistää. Liikennepalveluiden sääntelyä halutaan purkaa ja näin helpottaa uusien toimijoiden markkinoille tuloa. Eri toimijoiden haluttaisiin työskentelevän yhdessä liikkumisen palveluiden tuottamisessa ja siten edistää uusien palveluiden kehittymistä. Lähtökohtina ovat markkinaehtoinen toiminta ja käyttäjien tarpeisiin vastaavat laadukkaat, edulliset ja tehokkaasti tuotetut palvelut. Erityisesti liikennejärjestelmää koskeva tieto halutaan asiakkaiden, palveluntuottajien ja viranomaisten käyttöön mahdollisimman avoimesti ja lisäarvoa tuottavasti.

Liikenne- ja viestintäministeriö on myös tuonut esiin ajatuksen liikenneväylien yhtiöittämisestä. Mallissa valtion omistaman yhtiön vastuulla olisi perusväylien ylläpito ja kehittäminen. Yhtiö rahoittaisi toimintansa käyttäjiltä kerättävillä maksuilla. Maksut perustuisivat ajoneuvojen seurantaan ja ajettuihin kilometreihin. Toteutuessaan malli avaisi liikennepalveluille uusia markkinoita. Liikenteen rahoitusjärjestelmän muutos uudistaisi myös liikenteeseen liittyvää verotusta. Nykyisin uutta autoa ostettaessa maksetaan autoveroa, autoista vuosittaista ajoneuvoveroa sekä lisäksi polttoaineen hinnasta valtaosa on polttoaineveroa.

Kaupungistuminen, elinkeinoelämä ja palvelut muuttavat liikkumista ja kuljettamista. Tämä edellyttää toimintarakenteiden uudistamista asiakaslähtöisesti. Liikennevirasto kohdistaa kaupunkiseutujen joukkoliikenteeseen, henkilökuljetuksiin ja liikennepalveluihin lisää huomiota. Tavoitteena on saada 200 miljoonaa uutta joukkoliikennematkaa vuoteen 2022 mennessä.

Bussiliikenteen osalta etupäässä kaupunkiseutujen liikennettä on kilpailutettu kauan. Rataverkon puolella liikennettä on avattu vapaalle kilpailulle tavaraliikenteen osalta vuodesta 2007 alkaen. Henkilöliikenteen osalta hallituksen tavoitteena on kilpailutuksen avautuminen tämän hallituskauden aikana. Päätöksiä kilpailutuksen alkamisesta ei ole tehty.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan tavoitteena on eheyttää alue- ja yhdyskuntarakennetta ohjaamalla metropolimaakunnan tuleva kasvu etupäässä nykyisiin keskuksiin ja asemaseuduille junaratojen varsille. Kaavassa on varauduttu uusiin ratayhteyksiin muun muassa uudella lentoratayhteydellä lentoaseman ja Pasilan kautta Helsinkiin. Lentoradasta haarautuisi kansainvälinen itärata Keravan alitse Nikkilän suuntaan, kun sen pohjoishaara yhtyisi päärataan ja oikorataan Ristikydössä. Tavoitteena on myös, että erityisesti päivittäiset kaupalliset palvelut olisivat saavutettavissa joukkoliikenteellä sekä kävellen ja pyöräillen.

4. vaihemaakuntakaavatyössä yhtenä painotuksena on logistiikka. Uudenmaan halutaan olevan valtakunnallisesti ja kansainvälisesti hyvin saavutettavissa. Logistiikkaa palvelevien toimintojen sijoittumiselle halutaan taata hyvät edellytykset ja logistiikkaverkoston olevan kansainvälisesti kilpailukykyinen. Kaavaehdotus oli nähtävillä joulukuun 2016 alkuun saakka ja kaava viimeistellään vuoden 2017 alkupuolella. 4. vaihemaakuntakaavassa on esitetty Keski-Uudenmaan poikittainen yhteys välillä Järvenpää-kantatie 45 Vähänummentien jatkeena, Kehä IV eri linjausvaihtoehtoineen sekä itäinen radanvarsitie Haarajoelta Hyvinkäälle.

MAL-aiesopimuksilla tuetaan kaupunkiseudun kuntien sekä kuntien ja valtion yhteistyötä yhdyskuntarakenteen ohjauksessa sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisessa erityisesti kasvukeskuksissa. Pienet kustannustehokkaat toimenpiteet ovat tärkeä osa yhteistyötä.

Uudenmaan maakuntakaava ja vaihemaakuntakaavat, KUUMA-kuntien kehityskuva ja HSL:n MAL-sopimus korostavat kestävästä liikkumisesta edistämistä. Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen on keskeisenä linjana.

Uudenmaan kokonaismaakuntakaavan laadinta on käynnistynyt vuoden 2016 aikana. Koko Uudenmaan alueelle laadittavan kaksiportaisen kaavan aikatahtain on vuodessa 2050. Kaava koostuu yleispiirteisestä pitkän aikavälin rakennekaavasta ja sitä tarkentavista seutukohtaisista vaihemaakuntakaavoista. Kaavasta käytetään nimeä Uusimaa-kaava 2050.

Hallitus on esittämässä muutoksia maankäyttö- ja rakennuslakiin. Muutosten tavoitteena on vähentää kaavoitukseen ja rakentamiseen liittyvää sääntelyä keventämällä ja selkeyttämällä kaavoitusta ja rakentamista koskevia säännöksiä sekä lisätä rakentamismahdollisuuksia. Esityksessä helpotettaisiin asemakaavoitusta ja vähennettäisiin ELY-keskusten kuntien alueidenkäytön ja rakentamisen ohjauksivälineitä. ELY-keskusten valvonta- ja valitusoikeus rajattaisiin vain kuntien niihin ratkaisuihin, joilla olisi valtakunnallisia tai merkittäviä maakunnallisia vaikutuksia. Vähittäiskaupan suuryksikön pinta-alaa nostettaisiin 2 000 neliömetristä 4 000 neliömetriin sekä poistettaisiin velvoite osoittaa maakuntakaavan keskustatoimintojen alueella vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus.

KUUMA-kuntien kehityskuvassa todettiin kasvun tapahtuvan vaiheittain. Seutu kasvaa ensisijaisesti sisäänpäin. Kasvun ohjaamisessa hyödynnetään nykyisten ja lähivuosina toteutuvien joukkoliikennekäytävien ja solmukohtien potentiaalia sekä maankäytön että liikennejärjestelmän kehittämisen osalta. Uudet kehityskäytävät toteutetaan viimeiseksi, taloudellisuuden mukaisessa järjestyksessä yksi kerrallaan. Kehityskuvasta on poimittu seuraavat asiat:

- Järvenpään uudet ja merkittävästi täydentyvät työpaikka-alueet keskustojen ulkopuolella ovat Purola sekä Pietilän yritysalue.
- Kehityskuvassa mainittuja liikennehankkeita ovat mm. Pasila–Riihimäki -rataosan välityskyvyn nostaminen, Järvenpää–Nurmijärvi poikittainen yhteys ja Poikkien (Mt 145) parantaminen Järvenpäässä (toteutunut).
- Oikoradan suurimmat myönteiset vaikutukset ovat hyödynnettävissä Järvenpään Haaraojen aseman seudulla.
- Järvenpään tärkein asumisen ja työpaikkojen uusi kasvualue on Ainolan (entisen Kyrölän) aseman ympäristö.
- Kehityskuvan 2035 kaupunkimaiset keskukset: Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Hyrylä, Kirkkonummi. Näissä on hyvät asiointimahdollisuudet eri kulkumuodoilla, mahdollisuus autotommaan elämäntapaan ja joiden keskustoissa edistetään liikkumista kävellen ja pyöräillen.

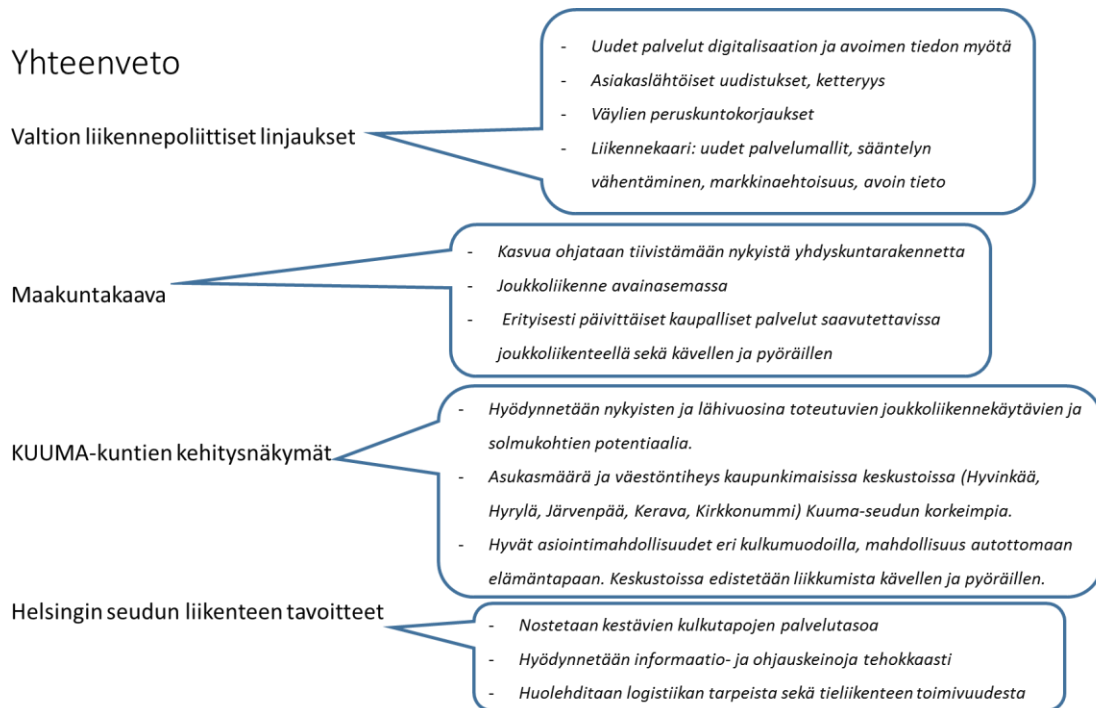
Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2015) keskeinen tavoite on kasvun mahdollistaminen kestäväällä tavalla. HLJ 2015 tarkennetut liikenteelliset tavoitteet ovat seuraavat:

Saavutettavuuteen ja sujuvuuteen liittyvät tavoitteet

- Matka- ja kuljetusketjut ovat sujuvia ja luotettavia lähelle ja kauas.
- Joukkoliikenteen kilpailukyky paranee.
- Pyöräily on houkuttelevaa ja sujuvaa.
- Ajoneuvoliikenteen matka-ajat ovat ennustettavissa ja ruuhkautuminen on hallinnassa.
- Kävely-yhteydet ja -ympäristöt toimivat jalankulkijan ehdoilla.

Sosiaalinen, taloudellinen ja ekologinen kestävyys – vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet

- Liikkuminen on turvallista kaikilla kulkumuodoilla.
- Arjen matkoille on vaihtoehtoja erilaisiin käyttäjätarpeisiin.
- Ihmisten on helppo valita terveellisiä ja vastuullisia kulkutapoja.
- Liikenteen ympäristöhaitat ja -kuormitus vähenevät.
- Liikennejärjestelmää kehitetään kustannustehokkaasti.



Kuva 3. Yhteenveto valtiollisista ja seudullisista linjauksista

Järvenpää edistää kestävästä liikkumista kaikkia kulkutapoja kehittämällä

Järvenpään kaupunki on linjannut kaupunkistrategiassa seuraavaa: ”Henkilöauton tarpeeton käyttö haaskaa kaupunkitilaa, aiheuttaa päästöjä ja kustannuksia. Joukkoliikenne ja kevyt liikenne ovat edullisempia ja ympäristöystävällisempiä liikkumistapoja.” Strategiassa on asetettu numeraaliset tavoitteet: joukkoliikenteen osuus matkoista on 12 % ja pyöräilyn osuus 15 % vuoteen 2017 mennessä.

Keskustan osayleiskaava on varsin tuore (viimeisin tarkistus 17.6.2015). Osayleiskaavassa on lueteltu paljon liikenteellisiä tavoitteita:

- Luoda edellytyksiä lisätä keskustan liikenneturvallisuutta mm. tarkistamalla katutilan järjestyjä, kaistoituksia liittymäalueilla sekä nopeusrajoituksia.
- Luoda edellytyksiä sujuvoittaa ja tasapainottaa keskustan katuverkoston toimivuutta ottaen huomioon kaikki liikennemuodot.
- Luoda edellytykset joukkoliikenteen olosuhteiden parantamiselle ja joukkoliikennejärjestelmän toiminnan tukemiselle.
- Luoda edellytyksiä siirtymiselle maantasopysäköinnistä pysäköintilaitoksiin.
- Luoda edellytyksiä pyöräilyn ja jalankulkuliikenteen olosuhteiden parantamiseen sekä laadukkaan pyöräpysäköinnin lisäämiseen.
- Luoda edellytyksiä lisätä liityntäpysäköinnin määrää ja parantaa sen tasoa keskusta-alueella.
- Selvittää pysäköintinormien ajantasaisuus ydinkeskustassa ja tutkia mahdollisuus vähentää paikoitustilojen tarvetta.
- Luoda edellytykset kaupallisella alueella yhden pysäköinnin periaatteen vahvistamiselle.

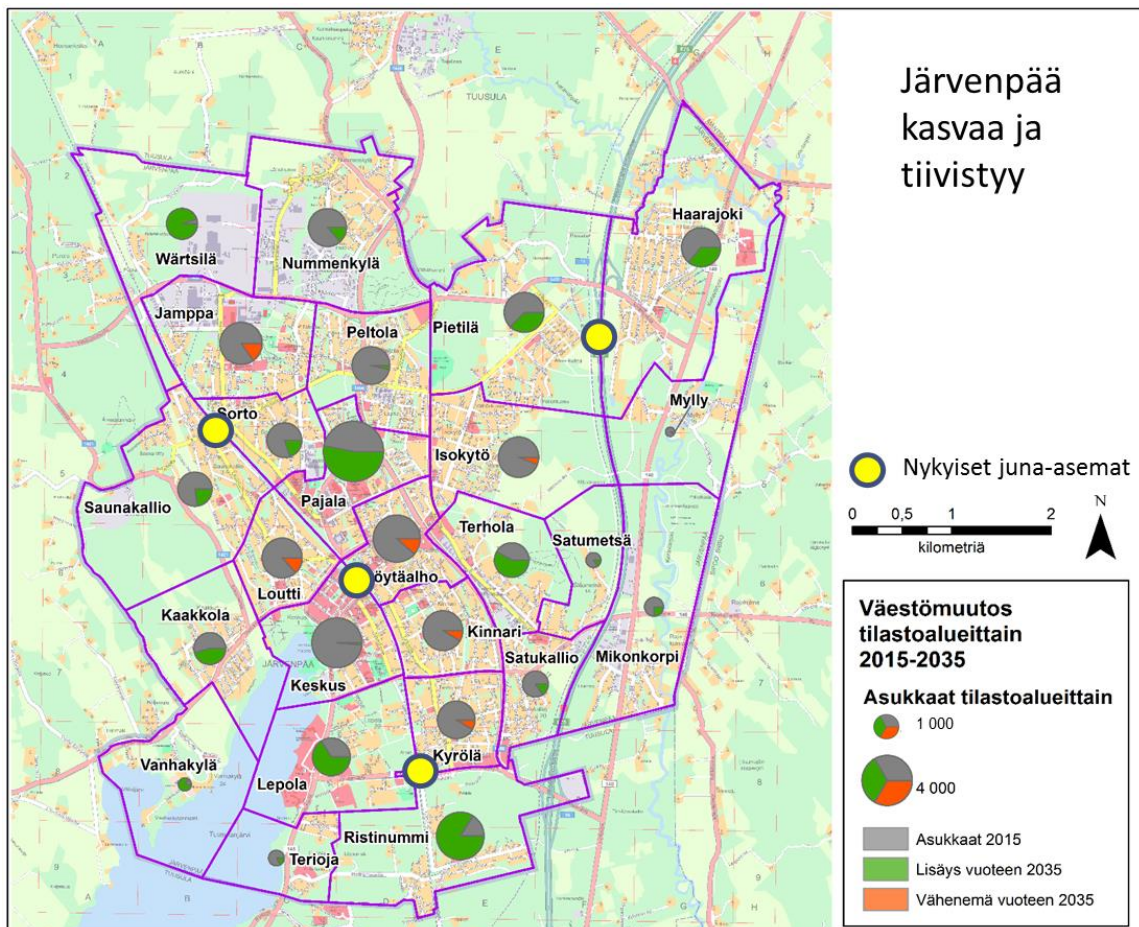
Järvenpää kasvaa ja tiivistyy

Järvenpää on Suomen neljänneksi tiheimmin asutettu kaupunki. Väestön kasvu on jatkuvaa. Vuodesta 2015 vuoteen 2035 mennessä väestömäärän arvioidaan kasvavan lähes 53 000 asukkaaseen (keskimääräinen kasvu 1,5 % vuodessa). Nykyisin kaupungissa on 41 000 asukasta (v. 2015). Samalla väestö ikääntyy, yli 65-vuotiaiden osuus kasvaa nykyisestä noin 16 %:sta 23 %:iin.

Järvenpään ulkopuolella työssäkäyviä on 12 900 joka vastaa 65 %:n osuutta työvoimasta. Työpaikkoja on kokonaisuudessaan 12 800 joka vastaa 64 %:n työpaikkaomavaraisuutta.

Suunnitelmien mukaan lähivuosina keskustaa täydennysrakennetaan ja nykyistä rakennuskantaa korvataan uudella kaupunkirakennetta eheyttäen. Suurimmat laajentumisalueet sijaitsevat kaupungin eteläosassa, Ristinummella ja Lepolassa. Kuvassa 4 näkyy väestösuunnitteen 2015 mukaiset väestömäärät alueittain.

Keskeiset kasvualueet sijaitsevat ydinkeskustassa, Pajalassa, Haarajoella, Lepolassa ja Ristinummella (kuva 4). Useat kasvualueet ovat kauempana keskustasta, joten näiltä alueilta on huolehdittava hyvistä pyöräyhteyksistä keskustaan sekä paikalliskeskukseen (Ainola, Haarajoki, Saunakallio). Samalla yhteydet palvelevat nykyisiäkin alueita.



Kuva 4. Kehittyvä maankäyttö tukeutuu keskustaan (väestömuutokset perustuvat väestösuunnitteeseen 2015-2035)

Järvenpää on hyvin saavutettavissa

Järvenpäällä on hyvä liikenteellinen sijainti, josta on lyhyt etäisyys metropolialueen ytimeen: Järvenpää sijaitsee eri kulkumuodoilla alle puolen tunnin päässä Helsingistä. Helsinki-Vantaan lentoasemalle pääsee autolla alle puolessa tunnissa ja Helsingin satamiin kolmessa vartissa. Päärata kulkee kaupungin halki ja Lahden oikorata sivuaa itälaitaa. Juna-asemia on neljä ja Lahden moottoritietä on kaupunkiin kaksi eritasoliittymää.

Järvenpää on osa ostovoimaista ja kasvavaa Keski-Uudenmaan markkina-aluetta. Keravalle on matkaa 10 kilometriä ja Hyvinkäälle 25 kilometriä. Kuvassa 5 näkyy Järvenpää seudun liikennejärjestelmässä.

Pääliikenneverkko ja terminaalit

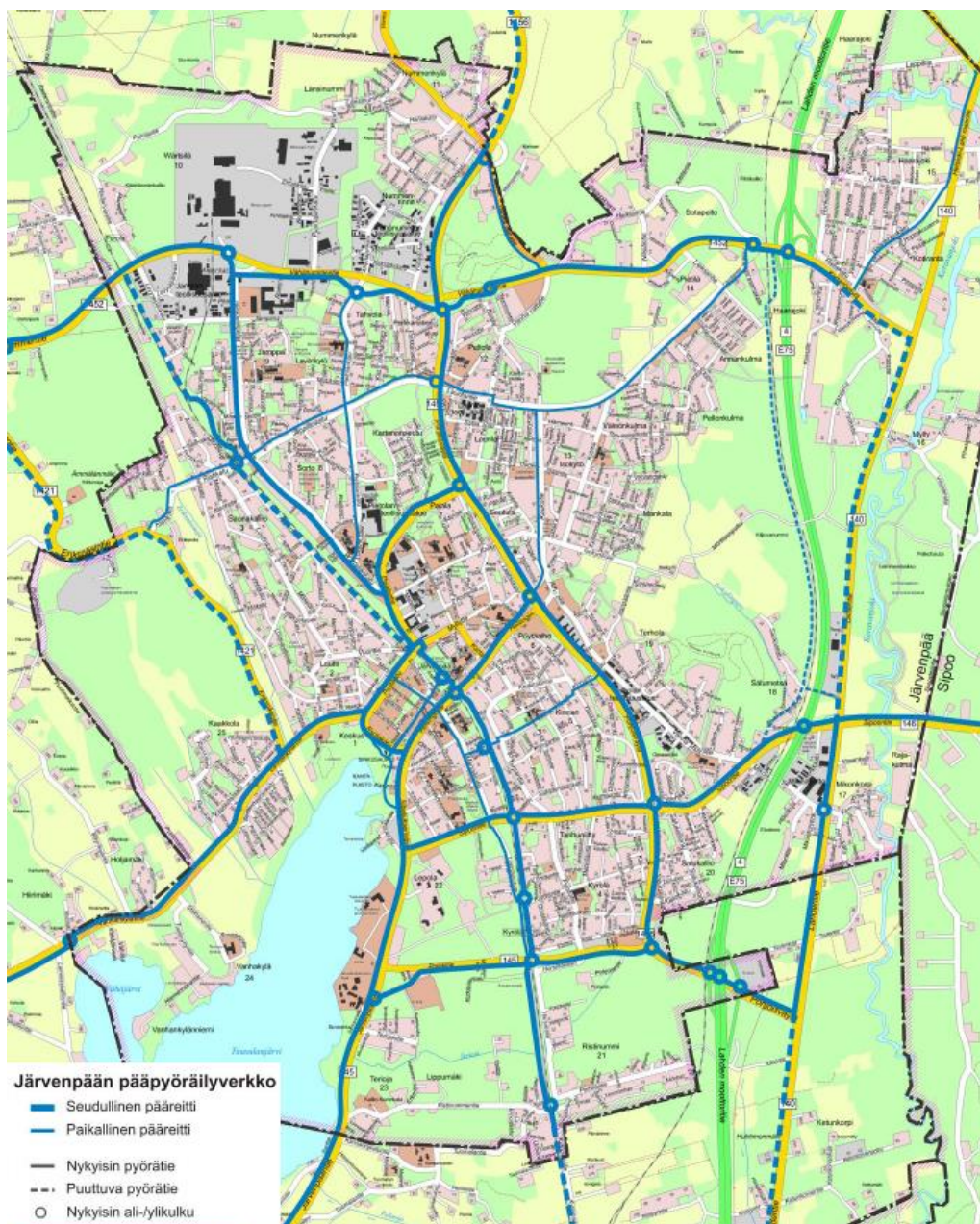


Kuva 5 Järvenpään sijainti seudun liikennejärjestelmässä (HLJ 2015)

Järvenpään liikenneverkot ovat kattavia

Pyöräverkko

Järvenpäässä on pääsääntöisesti hyvä ja kattava pyöräilyverkko. Muutamia yhteyspuutteita on tunnistettu: pääradan varressa voisi olla jatkuva, laadukas pyöräväylä ja Eriksnäsintien - Jokelan tien varreen on määritetty Pääve-selvityksessä (Helsingin seudun pääpyöräverkon ja laatukäytävien määrittely, HLJ 2011) seudullisesti merkittävä pyörätie. Lisäksi yhteydet eivät ole aivan kaikkialla jatkuvia ja verkon laatutasossa on paikallista vaihtelua. Pyöräpysäköinnissä, kävelyn ja pyöräilyn väylien talvihoivossa, opastuksen jatkuvuudessa sekä kävelyn, pyöräilyn ja autoliikenteen erottelussa olisi vielä kehittämisen varaa mielipidekyselyn, työpajojen ja pyöräilykyselyn perusteella. Kuvassa 6 esitetään pyöräverkko sekä siihen liikenneturvallisuuksuunnitelmassa ehdotettuja täydennyksiä.

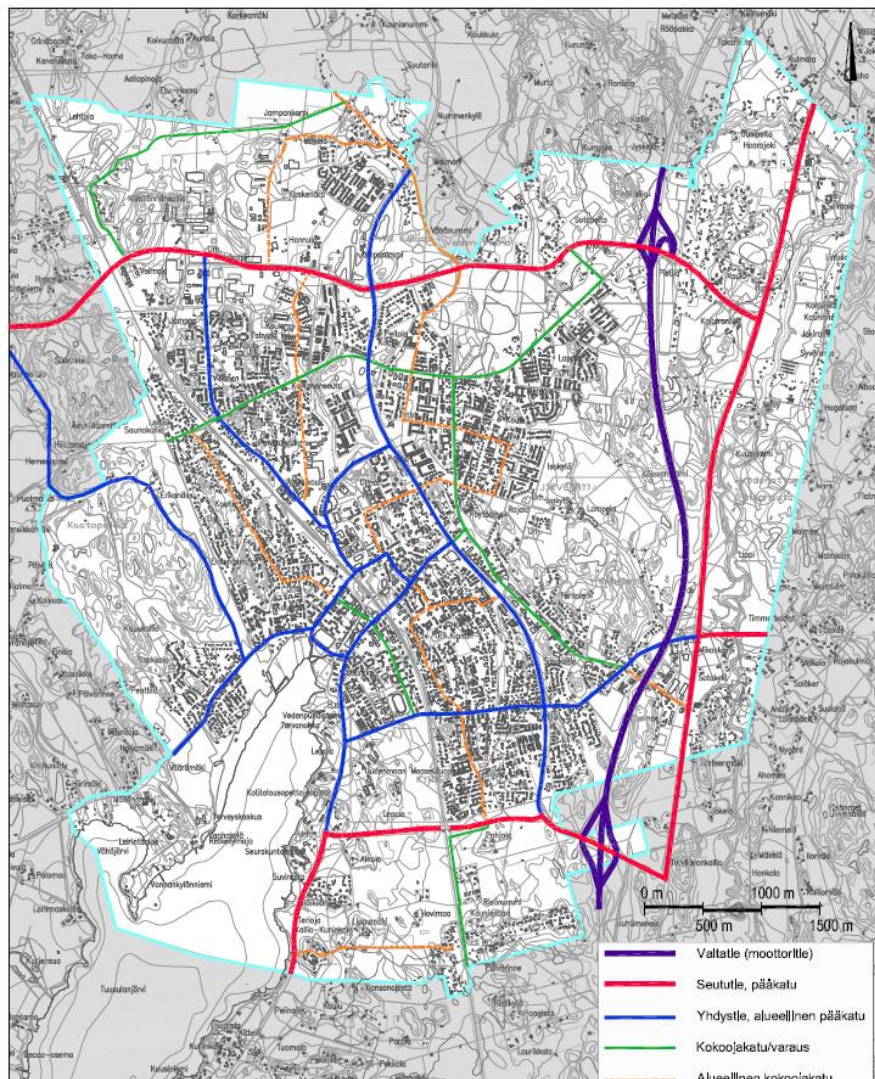


Kuva 6. Pääpyöräverkko (Järvenpään liikenneturvallisuuksuunnitelma 2013)

Ajoneuvoliikenteen verkko

Ajoneuvoliikenteen keskeisimmät väylät ovat Pohjoisväylä, Sibeliuksenväylä Hyrylän suuntaan, Joke-lantie, Poikkitie, Vähänummentie, keskustan katuverkko ja valtatie 4. Keskustassa Helsingintie, Ranta-katu, Postikatu, Myllytie Kartanontie muodostavat kehäyhteyden keskustan ympäri, jota täydentää Mannilantie. Kuvassa 7 esitetään tie- ja katuverkon hierarkia.

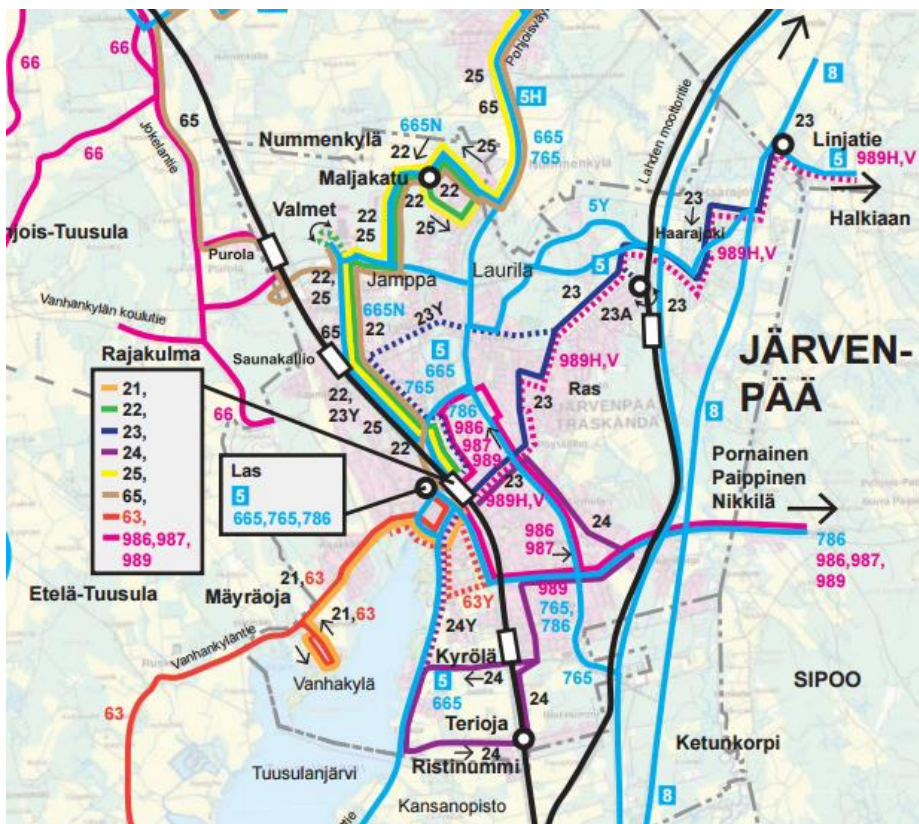
Ajoneuvoliikenteen verkko on kattava. Keski-Uudenmaan poikkittaisissa yhteyksissä on puutteita etenkin logististen yhteyksien osalta valtateiden 3 ja 4 välillä. Tähän on suunniteltu ratkaisuna Vähänummentien (mt 1452) jatkamisena länteen Hämeentielle (kantatie 45), josta olisi edelleen hyvä yhteys valtatielle 3. Uusi poikkittaisyhteys parantaisi myös Vähänummentien alueen sijaintia yritysten kanalta. Muita ajoneuvoliikenteen kehittämistarpeita tulee kehittyville uusille alueille etenkin eteläosissa Lepolan – Ristinummen alueella. Lisäksi yhteydet Keravan suuntaan on huomioitava kaavoituksessa, erityisesti yhteys mahdolliseen Keravan Kytömaan uuteen eritasoliittymään. Samoin Ristikydön alueen kehittyminen on huomioitava. Keskustan ja Haarajoen välinen yhteys on koettu jossain määrin ongelmalliseksi.



Kuva 7. Ajoneuvoliikenneverkon toiminnallinen luokitus (Järvenpään liikennesuunnitelman tarkistaminen 5.7.2004)

Juna on joukkoliikenteen runko

Raideliikenne on Järvenpään joukkoliikenteen runko. VR:n lähiliikenteen R-junat liikennöivät pääradalla välillä Helsinki – Riihimäki nykyisellään kaksi kertaa tunnissa ja pysähtyvät Saunakallion, Järvenpään ja Ainolan asemilla. Lisäksi ruuhka-aikaan arkisin liikennöi D-juna Järvenpään asemalta ja yöaikaan T-juna pääradan kaikilla asemilla. Haarajoin asemalla pysähtyy Helsinki – Lahti yhteyden lähiliikennejuna Z. Kaupungin läpi liikennöi ELY-keskuksen järjestämiä linja-autovuoroja. Järvenpään hankkimia sisäisiä bussilinjoja on viisi ja kaupungissa liikennöi arkipäivisin (klo 9-16) kaksi palvelubussia. Järvenpään bussilinjaston reitit näkyvät kuvassa 8.

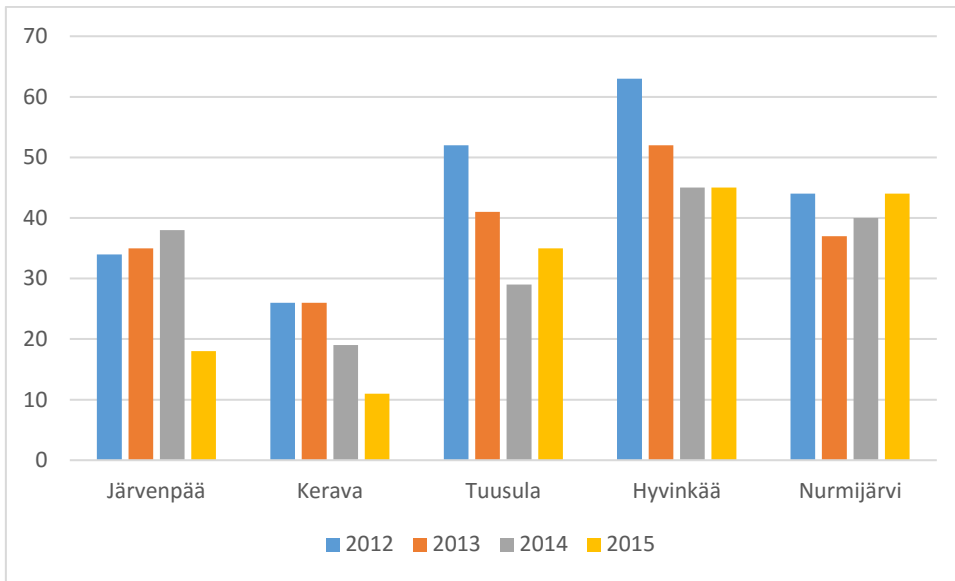


Kuva 8. Bussilinjojen reitit 2.1.2017 alkaen

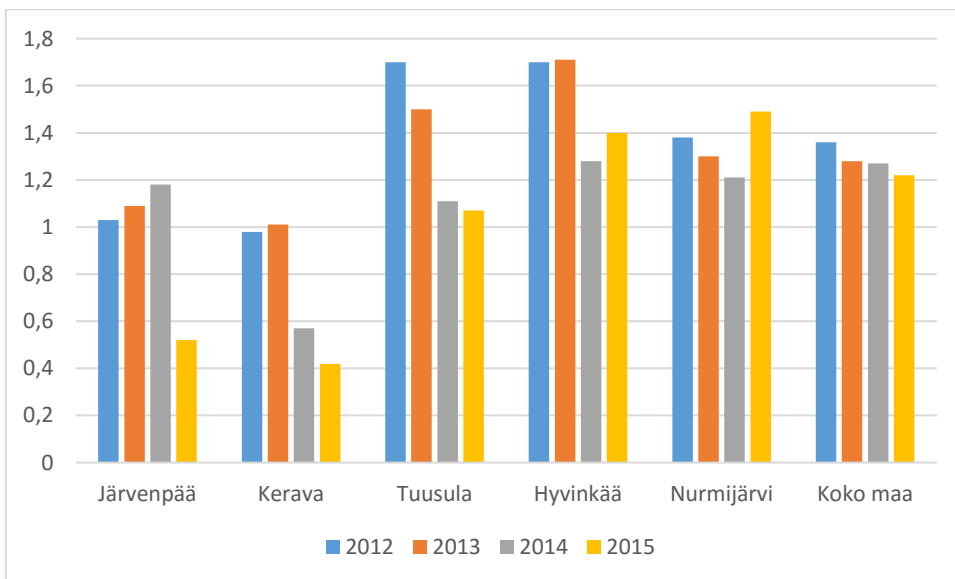
Liikenneturvallisuus on parantunut

Kaupungin alueella on tapahtunut keskimäärin 25 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta (hvjo) vuodessa (vuosina 2012-2015, tilastokeskuksen aineisto). Onnettomuuksia tapahtuu vähemmän kuin naapurikunnissa tai koko maassa keskimäärin. Järvenpäässä ja Keravalla on tapahtunut huomattavasti vähemmän henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia vuonna 2015 kuin aikaisempina vuosina. Vuoden 2016 tammi-marraskuun ennakoaineisto vahvistaa vuoden 2015 hyvää kehitystä. Erityisesti mopo- ja pyöräonnettomuudet ovat olleet ongelma Järvenpäässä. Järvenpäähän on laadittu liikenneturvallisuussuunnitelma vuonna 2013, jonka mukaisia toimenpiteitä on toteutettu paljon.

Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrät on esitetty kuvassa 9 ja kuvassa 10 on henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrät suhteutettuna asukaslukuun.

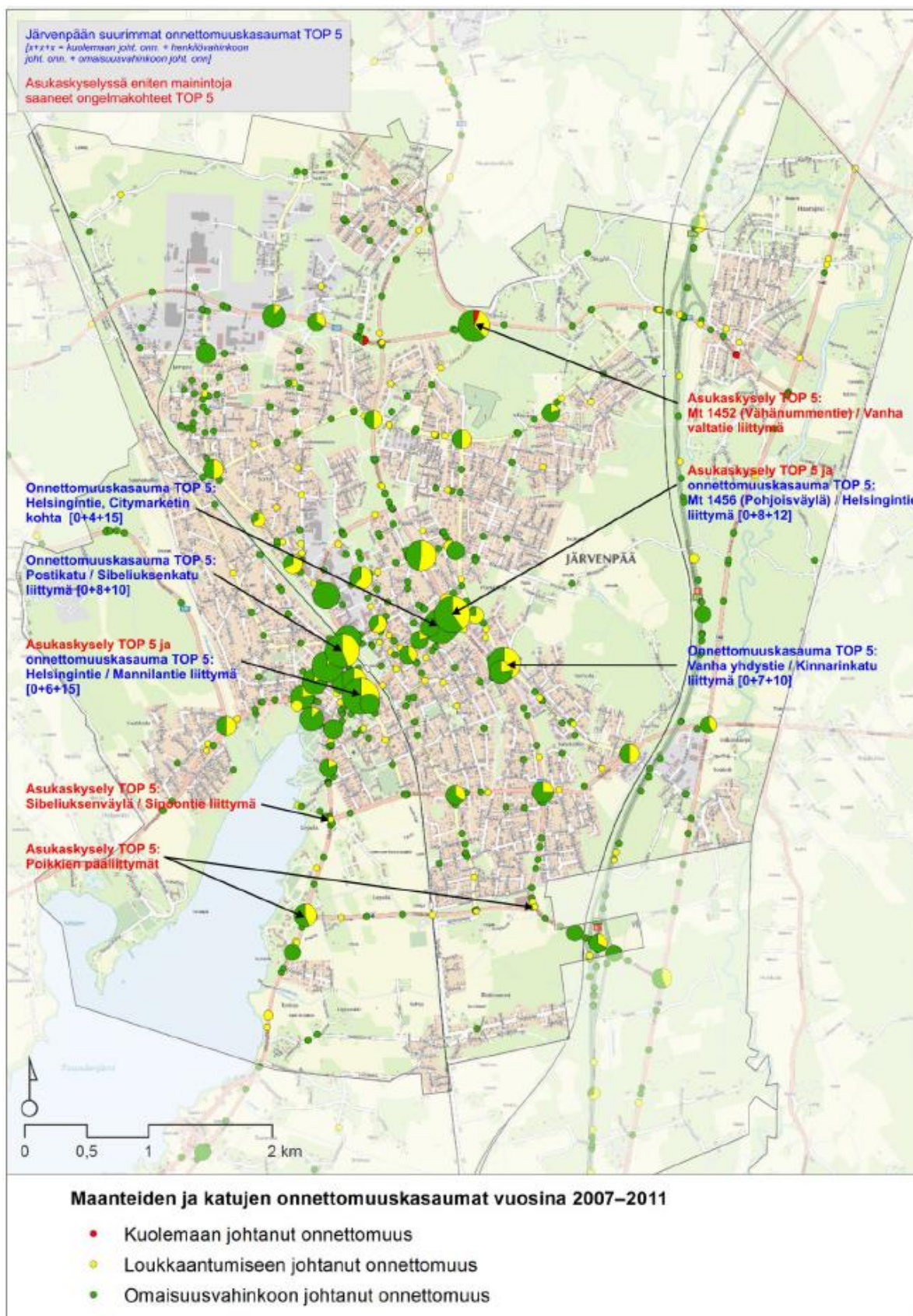


Kuva 9. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien lukumäärä



Kuva 10. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä suhteutettuna asukaslukuun (hvjo/1000 asukasta)

Eniten onnettomuuksia tapahtuu vilkkaimmilla tie- ja katuosuuksilla. Helsingintien-Postikadun-Mannilantien kehäyhteyden ja Pohjoisväylän vilkkaimmat liittymät ovat liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia (kuva 11).



Kuva 11. Liikenneturvallisuuden kannalta vaarallisimmat paikat

Pysäköinti Järvenpäässä

Järvenpään keskusta-alueella on asiointipysäköinnin käytössä noin 1 500 autopaikkaa. Paikoista valtaosa on aikarajoitettuja. Maksullista pysäköintiä on vain Sibeliuksenkatu 11 pysäköintihallissa, jonka käyttöaste onkin vähäinen. Pysäköinti on ollut maksullista keskustan alueella katuvarsilla ja P-alueilla 1990-luvulla ja 2000-luvun taitteessa, mutta maksullisuudesta luovuttiin 2001.

Järvenpään ydinkeskustan vapaan pysäköinnin nykytilaa voidaan pitää hyvänä ja paikkamäärä on noin neljänneksen suurempi kuin pysäköintipaikkojen todellinen tarve (keskustan osayleiskaava 2030; pysäköintinormiselvitys 2014). Keskustan asiointipaikkojen käyttöasteet ovat pääsääntöisesti melko korkeita. Liityntäpysäköintipaikat sen sijaan ovat käytännössä täynnä (pysäköintilaskennat 2015).

Tehdyt tutkimukset asuntoyhtiöissä osoittavat taloyhtiöiden autopaikkojen käyttöasteiden olevan korkeita.

Vuonna 1995 hyväksytty pysäköintinormitus on ajan kuluessa osoittautunut toimivaksi. Se ei kuitenkaan anna riittävästi joustavuutta tapauskohtaiseen harkintaan ja tosiasiallisen tarpeen huomioon ottamiseen erityisesti silloin, kun kyse on pienistä vuokra- tai erityisryhmien asunnoista. Uuden keskustan osayleiskaavan (2015) yhteydessä joustomahdollisuutta on esitetty, mutta sen mukaisia asemakaavoja ei ole vielä tehty.

Järvenpäästä käydään töissä pääkaupunkiseudulla

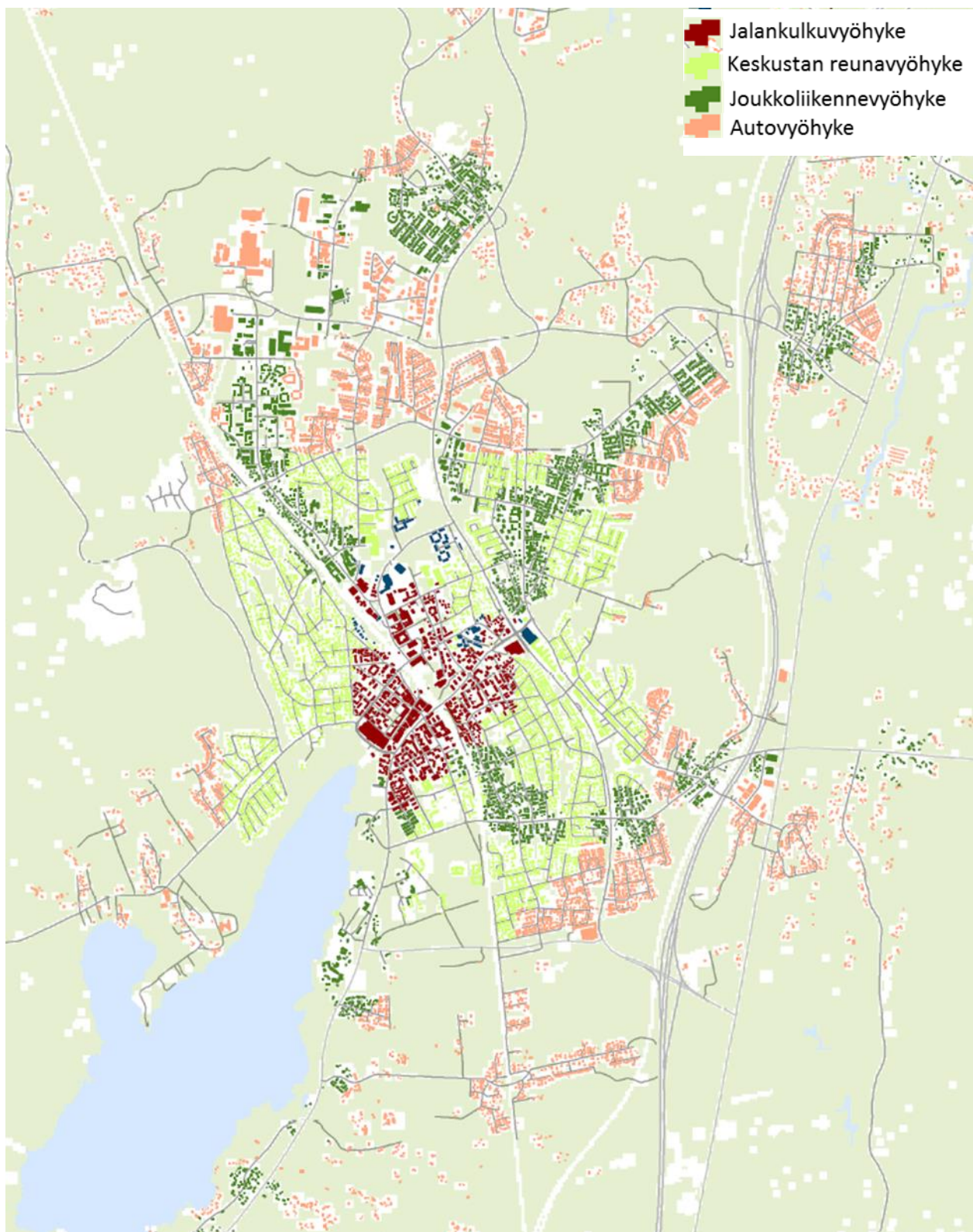
Järvenpäästä käy pääkaupunkiseudulla töissä 8 800 henkeä ja Keski-Uudenmaan kunnissa 2 150 henkeä vuonna 2015. Järvenpääläisiä on töissä Järvenpäässä 6 520 henkeä. Suurimmat työmatkaliikenteen virrat (henkilöä vuorokaudessa) suuntautuvat pääkaupunkiseudulle ja Tuusulaan:

- Helsinkiin 5 400
- Vantaalle 2 600
- Espooseen 750
- Tuusulaan 1 330
- Hyvinkäälle 380
- Nurmijärvelle 160
- Mäntsälään 210 ja
- Pornaisiin 70.

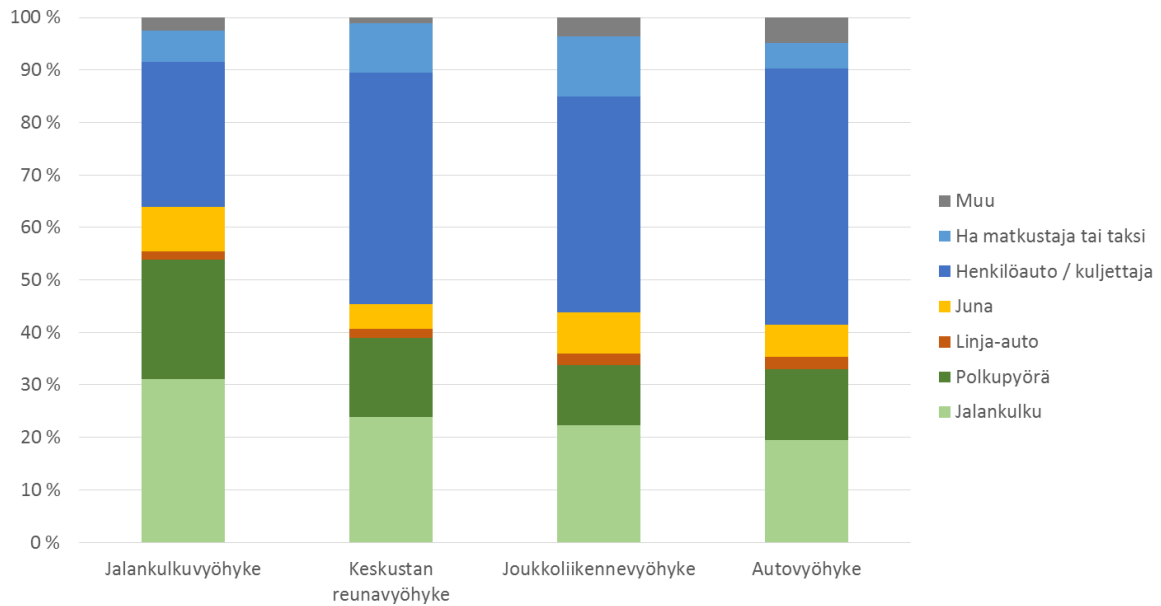
Järvenpäässä käy töissä 2 610 henkeä Keski-Uudenmaan kunnista ja 1 290 henkeä pääkaupunkiseudulta.

Helsingin Seudun Liikenne tekee säännöllisin väliajoin henkilöhaastattelututkimuksia, joiden perusteella selvitetään asukkaiden liikkumista. Aineiston perusteella tiedetään, millä kulkuvälineillä matkoja tehdään ja miten ne alueellisesti jakautuvat.

Kuvassa 13 esitetään järvenpääläisten tekemien matkojen kulkevat liikkumisvyöhykkeittäin. Liikkumisvyöhykkeet on muodostettu yhdyskuntarakenteen ja liikenneyhteyksien perusteella. Tässä tarkastelussa liikkumisvyöhykkeitä on ollut neljä: jalankulkuvyöhyke, keskustan reunavyöhyke, joukkoliikennevyöhyke sekä autovyöhyke (kuva 12). Jalankulkuvyöhykkeellä yli puolet matkoista tehdään kävelen tai pyöräillen, kun taas autovyöhykkeellä kävelyn ja pyöräilyn osuus on kolmannes kaikista matkoista (kuva 13).

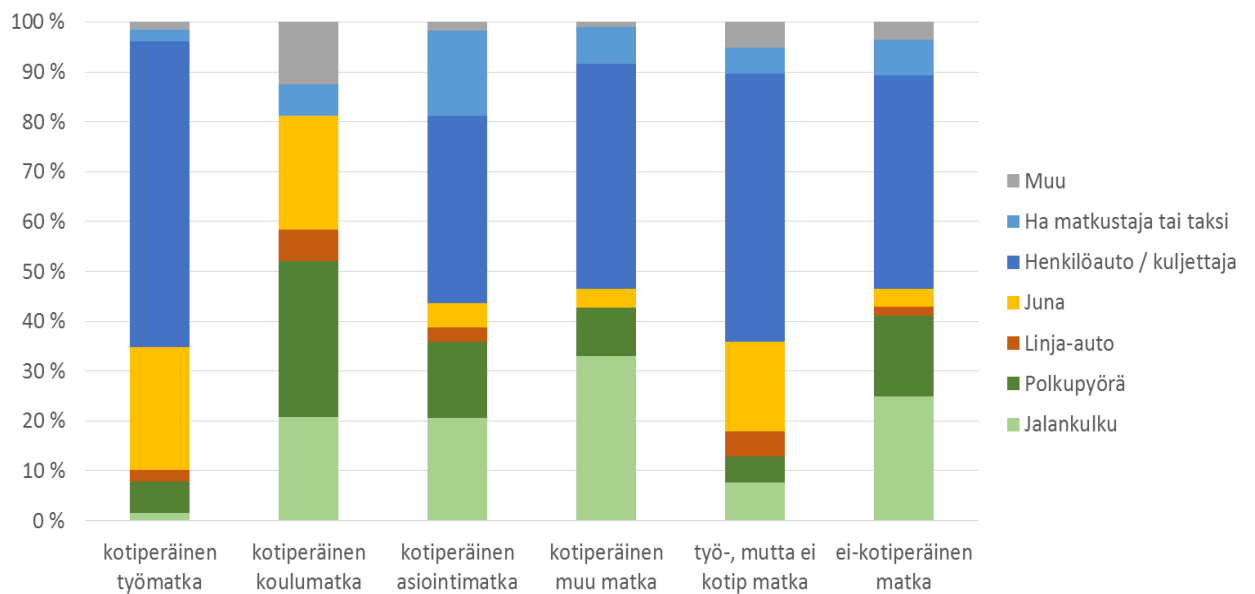


Kuva 12 Liikkumisen vyöhykkeet (SYKE 2015)



Kuva 13. Liikkumisen kulkutavat eri vyöhykkeillä (HSL:n henkilöhaastattelu 2012)

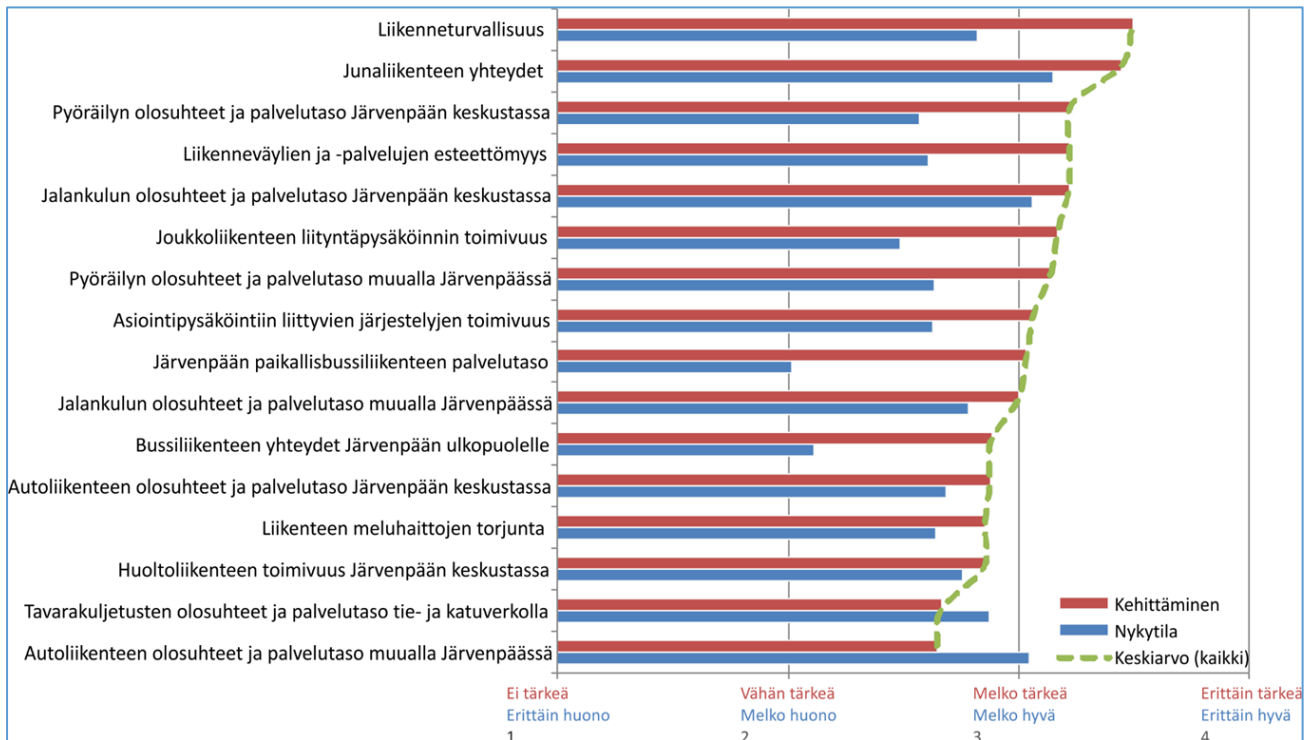
Auto on käytetyin kulkutapa useimmilla matkoilla. Kävelyn ja pyöräilyn osuus on kotoa lähdettäessä myös hyvin käytetty tapa liikkua, paitsi työmatkoilla. Työmatkoista valtaosa tehdään autoilla. Juna on työmatkoilla suosittu väline Helsingin suuntaan. Nykyisiin myös koulumatkoja tehdään Järvenpään ulkopuolelle junalla (kuva 14).



Kuva 14. Kulkutavat matkan tarkoituksen mukaan (HSL henkilöhaastattelu 2012)

Järvenpään liikennejärjestelmän kehittämistarpeita

Työn aikana tehtiin päättäjille, virkamiehille ja sidosryhmille suunnattu kysely liikennejärjestelmän tilasta sekä kehittämisen painopisteistä. Tärkeimpiä asioita liikennejärjestelmän kehittämisessä katsottiin olevan liikenneturvallisuus, junaliikenteen yhteydet ja pyöräilyn olosuhteet. Vähiten tärkeimmät kehitettävät asiat olivat autoliikenteen olosuhteet, tavarakuljetusten olosuhteet ja huoltoliikenteen toimivuus (kuva 15).



Kuva 15. Mieliopikyselyn vastausten yhteenveto

Selvitysten, kyselyiden ja muiden aineistojen perusteella liikennejärjestelmässä on havaittu olevan seuraavia ongelmia:

- Liikenneväylien huono kunto
- Paikallisbussien osittain heikohko palvelutaso
- Täydet junat
- Liityntäpysäköintipaikkojen korkea kuormitus keskustassa ja Haaraajoella
- Pyöräverkon yhteyspuutteet, kunnossapito ja opastuksen puutteet
- Kuljetaopojen erottelun puutteet
- Viikkaimilla kaduilla vaaralliset liittymät (jalankulku, pyöräily, ajoneuvot)
- Liikennejärjestelmän kehittämisen rahoituksen alhainen taso.

Tavoitteet

Valtakunnallisten ja seudullisten linjausten, Järvenpään kaupunkistrategian, nykytilan analyysin ja mielipidekyselyiden pohjalta muodostettiin yleiskaavatyön liikenteelliset tavoitteet. Tavoitteita käsiteltiin työpajoissa, joista saatiin lisänäkemyksiä tavoitteiden asettamiseen. Tavoitteiden perusteella muodostettiin liikennejärjestelmän kehittämisen linjauksia.

Muodostetut liikenteelliset tavoitteet ovat seuraavat:

- Elinvoimaisen keskustan kehittymisen tukeminen
- Liikenneturvallisuuden jatkuva parantaminen
- Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen sekä niiden kulkutapaosuuden kasvattaminen
- Palvelukykyisen joukkoliikenteen kustannustehokas järjestäminen
- Liikennemuotojen tasapuolinen kehittäminen.

Elinvoimaisen keskustan tukeminen on keskeinen tavoite, jotta kunnan elinvoimaa ylipäätään voidaan ylläpitää. Tavoite on pidettävä mielessä myös liikennejärjestelmää kehitettäessä. Silti se heijastuu moneen asiaan ja osaltaan ohjaa toimenpiteiden valintaa.

Liikenneturvallisuuden parantamisen on aina oltava tavoitteena liikennejärjestelmää kehitettäessä.

Nykytilan analyysissä havaittiin, että pyöräilyn osuus ei ole kovin korkea suhteessa siihen, että potentiaalia pyöräilyyn on paljon johtuen hyvästä topografiasta sekä tiiviistä kaupunkirakenteesta. Lisäksi tutkimusten mukaan useimmat matkat suuntautuvat keskustaan (HSL:n henkilöhaastattelut). Näin ollen on luontevaa asettaa tavoitteeksi pyöräilyn edistäminen ja kulkutapaosuuden parantaminen. Pyöräilyn ohella edistetään myös kävelyn olosuhteiden parantamista.

Joukkoliikenteen kustannustehokas järjestäminen on liikennejärjestelmän kehittämisen keskeinen tavoite. Tämä koskee etenkin Järvenpään sisäistä joukkoliikennettä.

Liikennemuotojen tasapuolinen kehittäminen nousi esiin tavoitteissa, ja sitä on tulkittu skenaarioiden ja vision muodostamisessa niin, että kaikkien liikennemuotojen tulee olla samalla tasolla. Liikennejärjestelmää kehitettäessä on huomioitava kaikki kulkumuodot.

Skenaariot

Asetettujen tavoitteiden perusteella oli selvää muodostaa neljä erilaista skenaariota, joissa painotettiin liikenneturvallisuutta, joukkoliikennettä, pyöräilyä ja kävelyä. Neljäs skenaario, jossa korostetaan innovatiivisia palveluita tukee osaltaan keskustan elinvoimaa sekä vastaa valtakunnallisiin painotuksiin. Siten skenaarioiden pääpainotukset vastaavat asetettujen tavoitteiden vaatimuksia. Jotta niiden välille saatiin eroja, ovat skenaariot jossain määrin kärjistettyjä. Skenaarioita kuvaamaan määritettiin kulkutavoittain painotusmuutoksia kehittämistoimenpiteiden painotuksissa verrattuna nykytilanteeseen. Näiden lisäksi skenaarioiden kuvauksissa esitetään toimenpiteitä, laadittiin skenaarioiden SWOT-analyysit ja arvioitiin asetettujen tavoitteiden saavuttamista.

Skenaarioiden tarkoituksena oli toimia työkaluna, jotta liikennejärjestelmän kehittämisen halutut linjaukset saataisiin esiin. Skenaarioita käsiteltiin sidosryhmille suunnatussa työpajassa sekä hallituksen iltakoulun yhteydessä pidetyssä toisessa työpajassa. Tämän prosessin mukaiset skenaariot esitellään seuraavaksi.

Skenaariot ovat seuraavia:

1) Turvallinen Järvenpää

- Järvenpään liikenneturvallisuuteen satsataan voimakkaasti
- Liikenneturvallisuusnäkökulma ohjaa investointien toimenpidevalintoja ja ylläpidon toimia
- Liikkujat kokevat liikkumisen turvallisiksi kaikilla kulkutavoilla

2) Pyöräilyn ja kävelyn suurkaupunki

- Pyöräily ja jalankulku aina ensin
- Voimakas panostus pyöräilyn ja jalankulun olosuhteisiin

3) Innovatiivinen palvelukaupunki

- Edistetään uusien palveluiden kehittymistä – suuri mahdollisuus
- Hoidetaan vain pakollinen joukkoliikenne – antaa uusien palveluiden kuljettaa
- Järvenpää toimii aktiivisesti tiedon tuottajana ja jakajana sekä edistää erilaisten palvelukonseptien kehittämistä

4) Hyvien joukkoliikenneyhteyksien Järvenpää

- Panostetaan erityisesti joukkoliikenteeseen
- Toimintojen saavutettavuuden parantaminen.

Seuraavaksi kuvataan skenaarioiden oleellinen sisältö:

- painotusmuutokset suhteessa nykytilanteeseen
- alustavat toimenpiteet
- SWOT-analyysi
- vaikutukset, joita on tarkasteltu asetettujen tavoitteiden kautta.

Skenaario: Turvallinen Järvenpää

Painotusmuutokset verrattuna nykytilanteeseen

Jalankulku ja pyöräily

- ✓ Turvallisen pyöräilyverkon toteuttaminen, jalankulun ja pyöräilyn erottelua tutkitaan
- ✓ Liityntäpyöräilyyn rohkaisevien järjestelyjen toteuttaminen (mm. luotettava säilytys)
- ✓ Jalankulkualueiden laajentaminen, turvallisen jalankulkukeskustan toteuttaminen ja turvallisten kadunylitysten varmistaminen
- ✓ Käyttäytymiseen ja asenteisiin vaikuttaminen (koulutus, valistus ja tiedotus)

Joukkoliikenne

- ✓ Päähuomio palveluliikenteessä, liityntäyhteyksissä ja -pysäköinnissä sekä turvallisissa pysäkkijärjestelyissä

Autoliikenne

- ✓ Infrastruktuurin parantamista ja kehittämistä ohjaa vahva turvallisuuspainotteisuus, pää- ja kokoojakatuinvestoinneissa huomio autojen nopeustason alentamiseen
- ✓ Asuntokatujen saneeraus ja liikenteen rauhoittaminen
- ✓ Liikennevalvonnan tehostaminen
- ✓ Liikenneympäristön selkeyttäminen

Kuljetukset

- ✓ Varmistetaan logistiikan keskeisillä yhteyksillä liikenteen hyvä turvallisuus ja sujuvuus

Toimenpiteitä

- ✓ Pyöräilyverkoston jäsentäminen ja linkitykset seudullisesti. Pyöräilyn laatukäytävät - leveät "baanat". Pyöräteiden yksisuuntaistamisen soveltuvuutta selvitetään.
- ✓ Selkeä polkupyöräilyn erottelu muusta liikenteestä. Vähennetään risteämisiä, erotellaan kulkumuotoja toisistaan.
- ✓ Älykäs valaistus kaikilla väylillä sekä suojateilla
- ✓ Koulujen lähialueiden liikenteen järjestelyt ja rauhoittaminen sekä kävelyn ja pyöräilyn yhteydet
- ✓ Viihtyisiä ja laadukas liikenneympäristö jalankulkijoille – kaupunkitilan viihtyisyys ja kauneus sekä siisteys kannustaa liikkumaan jalan ja pyörällä
- ✓ Pyöräparkit turvallisiksi – asemille pitää voida jättää pyörä
- ✓ Esteettömät jalankulkuympäristöt
- ✓ Autojen nopeuksia hillittävä rakenteilla
- ✓ Kameravalvonta
- ✓ Liikenneverkkojen hierarkia ja sitä tukevat nopeudet / rajoitukset
- ✓ Liiketilojen huoltoajo / tavaratoimitukset eivät saisi käyttää jalankulku- ja pyöräväyliä

SWOT-analyysi

<p>VAHVUUDET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Turvallisuustoimenpiteet vähentävät liikenneonnettomuuksia • Parantaa ikääntyvien ja lasten liikumismahdollisuuksia 	<p>HEIKKOUEDET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Investoinnit vaativat lisäpanostusta → mahdollisesti pois jostain muualta
<p>MAHDOLLISUUDET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lisää kävelyä ja pyöräilyä • Turvallisempi ympäristö lisää viihtyvyyttä ja hyvinvointia • Terveystuhoon kustannussäästöt 	<p>UHAT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Julkisen rahoituksen riittämättömyys • Erimielisyydet koskien toteutettavia toimia

Tavoitteiden saavuttaminen

<p>Elinvoimaisen keskustan kehittämisen tukeminen</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Turvallisuuspainotus vaikuttaa omalta osaltaan viihtyisän ja elinvoimaisen keskustan muodostumiseen (++)
<p>Liikenneturvallisuuden jatkuva parantaminen</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Erittäin myönteinen liikenneturvallisuuskehitys, kun näkökulma ohjaa investointien toimenpidevalintaa ja ylläpidon toimia (++)
<p>Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja kulkumuoto-osuuden kasvattaminen</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuus kasvaa turvallisuuden ja sen tunteen lisääntyessä (+)
<p>Palvelukykyisen joukkoliikenteen kustannustehokas järjestäminen</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Joukkoliikenteen subventio ei kasva ja menot hieman laskevat (0)
<p>Eri liikennemuotojen tasaveroisen kehittäminen</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Panostuksia kaikkiin liikennemuotoihin liikenneturvallisuutta painottaen (+)

Skenaario: Pyöräilyn ja kävelyn suurkaupunki

Painotusmuutokset verrattuna nykytilanteeseen

Jalankulku ja pyöräily

- ✓ Panostus olosuhteisiin; laadukkaan pääpyöräilyverkon rakentaminen ja ylläpito, priorisointi talvihoidossa
- ✓ Turvalliset pyöräpysäköintimahdollisuudet sekä kattava opastus
- ✓ Kulkumuotojen mahdollinen erottelu, esteettömyyteen erityishuomio
- ✓ Viihtyisän ja jalankulkuun houkuttelevan keskustan toteuttaminen; kävelijä ensin
- ✓ Liikkumisen ohjaus (viisaan liikkumisen edistäminen) ja markkinointikampanjat (tapahtumat, tietoiskut)

Joukkoliikenne

- ✓ Tarjonnan painotus paikallisliikenteen runkoyhteyksien ja palveluliikenteen kehittämässä
- ✓ Liityntäpyöräilyn edistäminen

Autoliikenne

- ✓ Kävelypainotteisten katujen ja nopeuksien alentaminen kriittisissä kohteissa
- ✓ Pää- ja kokoojakatuinvestoinneissa huomio autojen nopeustason alentamiseen ja sovittamiseen ympäristöolosuhteisiin
- ✓ Autojen pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen ja pysäköintinormien tarkistaminen

Kuljetukset

- ✓ Keskustan huoltoliikenteen erottaminen muusta liikenteestä joko ajallisesti tai fyysisesti

Toimenpiteitä

- ✓ Jatkuvat, sujuvat ja laadukkaat pyöräväylät
- ✓ Pyöräbaanat keskustaan asuinalueilta
- ✓ Opastus
- ✓ Jalankulun ja pyöräilyn erottelu, tutkitaan yksisuuntaisten pyöräteiden toteuttamisen mahdollisuuksia
- ✓ Laadukkaita pyöräpysäköintipaikkoja - katettu, valaistu, valvottu ja liityntäpyöräpaikkoja joukkoliikenteen solmuissa
- ✓ Pyörien nopeuksien alentaminen siellä, missä paljon muita liikkuja (mm. rantapuiston tietyt kohdat)
- ✓ Talvipyöräilyn huomioiminen
- ✓ Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen
- ✓ Liikkumisympäristön esteettisyys ja viihtyisyys etenkin ydinkeskustassa
- ✓ Autojen nopeudet suhteessa ympäristöön
- ✓ Autoton keskusta / "shared space" - alueet
- ✓ Keskustan jakeliikenteen tarpeet, pienkaluston käyttö, erottaminen jalankulkuväylistä

SWOT-analyysi

<p>VAHVUUDET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet paranevat merkittävästi • Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuudet kasvavat • Kävely ja pyöräily toimivat paremmin osana matkaketjua joukkoliikenteen kanssa 	<p>HEIKKOUEDET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Investoinnit kävely- ja pyöräilyinfraan (väylät, alikulut, pyöräpysäköinti yms.) ja palveluihin vaativat lisäpanostusta
<p>MAHDOLLISUUDET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lisääntyvä kävely ja pyöräily mahdollistaa entisestään tiivistyvää yhdyskunta-rakennetta • Vähentää autojen pysäköintipaikkojen tarvetta • Terveys- ja hyvinvointivaikutukset • Viihtyisämpi keskustaympäristö • Ilmastotavoitteiden saavuttaminen • Kaupungin imagon kohennus • Vähentävä vaikutus autoliikenteen ruuhkaisuuteen 	<p>UHAT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Julkisen rahoituksen riittämättömyys • Ennakkoluulot ja muutosvastarinta • Mahdolliset uudet liikenneturvallisuusongelmat (pikapyöräilijät) • Uusien kulkuvälineiden mukanaan tuomat haasteet

Tavoitteiden saavuttaminen

Elinvoimaisen keskustan kehittämisen tukeminen

- ✓ Järvenpään keskustan viihtyisä ympäristö ja selkeä kulkumuotojen jäsennöinti kasvattaa sen vetovoimaa (+)

Liikenneturvallisuuden jatkuva parantaminen

- ✓ Liikenneympäristön kehittyessä ja asenteiden muuttuessa erityisesti jalankulun ja pyöräilyn onnettomuudet vähenevät (nyt neljäsosa kaikista onnettomuuksista) (+)

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja kulkumuoto-osuuden kasvattaminen

- ✓ Kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuus kasvaa olosuhteiden parantuessa ja sitä kautta houkuttelevuuden lisääntyessä (++)

Palvelukykyisen joukkoliikenteen kustannustehokas järjestäminen

- ✓ Joukkoliikenteen subventio ja menot eivät kasva (0)

Eri liikennemuotojen tasaveroisen kehittäminen

- ✓ Kaikkia liikennemuotoja kehitetään; jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin panostetaan selkeästi nykytasoa enemmän (+)

Skenaario: Innovatiivinen palvelukaupunki

Painotusmuutokset verrattuna nykytilanteeseen

Jalankulku ja pyöräily

- ✓ Jalankulkijoille ja pyöräilijöille suunnatun tilannekuvan ja informaation parantaminen (paikkatietosovellukset, kartat)
- ✓ Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen

Joukkoliikenne

- ✓ Edistetään uusien palveluiden kehittymistä (pilottien käynnistäminen ja tukeminen), korvaavat nykyisen palvelu- ja paikallisliikenteen → Yksityisten toimijoiden painoarvo kasvaa
- ✓ Reaaliaikainen informaatio liikennejärjestelmän tilasta

Autoliikenne

- ✓ Ajantasaisen häiriönhallinnan ja tiedottamisen kehittäminen
- ✓ ”Viisas liikkuminen” korostuu (yhteiskäyttöautot, matkaketjut)
- ✓ Varaudutaan itseohjautuvien autojen tuomiin infrastruktuurivaatimuksiin
- ✓ Autojen pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen ja pysäköintinormien tarkistaminen

Kuljetukset

- ✓ Tuetaan citylogistiikan tarpeita ja kehittymismahdollisuuksia

Toimenpiteitä

- ✓ Palveluiden mahdollistaminen: informaation jakaminen, avoimet rajapinnat
 - ✓ Digitalisaatio, porkkanoiden tarjoaminen palveluiden kehittämiseen
 - ✓ Ei valmista jähmeää mallia vaan alusta kehitykselle
 - ✓ uusi teknologia on hyvä renki, mutta liikkujaa ei saa unohtaa.
 - ✓ Reaaliaikaista informaatioita + kutsupohjaisuus
 - ✓ Tiedon kokoaminen samaan paikkaan
 - ✓ Pysäköintipaikkojen reaaliaikainen tieto mobiiliin
 - ✓ Bussilinjaston integroiminen paremmin junaliikenteeseen, monipuolinen kalusto eri tarpeisiin
 - ✓ Pysäköinnin opastuksen parantaminen
 - ✓ Reittiopas/joukkoliikenne + pyörä
 - ✓ Joukkoliikenteen reaaliaikainen seuranta ja aikataulut
 - ✓ Liikkuminen palveluna
 - ✓ Kimppakyytien edistäminen, ”liftauspysäkki”, autojen yhteisomistajuuden tukeminen
 - ✓ Taksien kehittäminen osaksi joukkoliikennettä (Über ja vastaavat)
 - ✓ Sähköpyöriä, kaupunkipyöriä
 - ✓ Robottiliikenteen yleistyminen, voisiko pilotoida Järvenpäässä?
 - ✓ Innovatiivisen edelläkävijyyden haasteet – vaatii satsauksia, kehittämisrahaa jne. kokeiluihin, jotka eivät välttämättä kannata
- Innovatiivisessa palvelukaupungissa autonomistus ei ole lähtökohtana. Tuetaan palveluiden kehittämistä voimakkaasti autotonta elämäntapaa.

SWOT-analyysi

<p>VAHVUUDET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uudet palvelut tuovat uusia liikkumisen mahdollisuuksia • Tukee autotonta elämäntapaa • Innovatiivisuuden tukeminen tuo imagohyötyjä 	<p>HEIKKOUEDET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vähäiset kokemukset uusien palvelumallien kehittymisestä
<p>MAHDOLLISUUDET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tukee uusien liiketoimintamallien kehittymistä • Tuo kaupungille kustannuksiltaan edullisia liikkumismahdollisuuksia • Uudentyyppisten joukkoliikennepalveluiden kehittyminen • Jakamistalouteen liittyvät muut vertaispalvelut • Kuljetusten yhdistämisen tuomat kustannussäästöt 	<p>UHAT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uusien palveluiden kehittymisen tulosta ja ajankohdasta ei voida varmuudella sanoa • Sopivia pilottihankkeita ei saada käyntiin • Palveluiden tarvitsemia tietoaineistoja ei saada tuotettua • Saadaanko toiminnasta kannattavaa (väestömäärä/-tiheys) • Liikkumisen yksityistämisen tuomat mahdolliset uudet turvallisuusongelmat • Lainsäädännön suhtautuminen uusiin palvelumuotoihin voi rajoittaa niiden kehittymistä

Tavoitteiden saavuttaminen

<p>Elinvoimaisen keskustan kehittymisen tukeminen</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Innovatiivisuuspainotus luo hyviä edellytyksiä tukea keskustan kehittymistä (+)
<p>Liikenneturvallisuuden jatkuva parantaminen</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Erittäin myönteinen liikenneturvallisuuskehitys, kun näkökulma ohjaa investointien toimenpidevalintaa ja ylläpidon toimia (++)
<p>Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja kulkumuoto-osuuden kasvattaminen</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuus kasvaa turvallisuuden ja sen tunteen lisääntyessä (+)
<p>Palvelukykyisen joukkoliikenteen kustannustehokas järjestäminen</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Joukkoliikenteen subventio ei kasva ja menot hieman laskevat (0)
<p>Eri liikennemuotojen tasaveroisen kehittäminen</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Panostuksia kaikkiin liikennemuotoihin liikenneturvallisuutta painottaen (+)

Skenaario: Hyvien joukkoliikenneyhteyksien Järvenpää

Painotusmuutokset verrattuna nykytilanteeseen

Jalankulku ja pyöräily

- ✓ Laadukkaat ja luotettavat pyöräpysäköintimahdollisuudet asemilla
- ✓ Turvalliset ja hyvin ylläpidetyt yhteydet bussipysäkeille ja juna-asemille
- ✓ Pääpyöräilyverkon kehittäminen

Joukkoliikenne

- ✓ Huomio raideyhteyksissä pääkaupunkiseudulle, bussitarjonnassa naapurikuntiin sekä paikallisliikenteen vuorotarjonnan varmistamisessa myös iltaisin ja viikonloppuisin sekä nopeissa paikallisissa liityntäyhteyksissä
- ✓ Matkakeskuksen ja muiden solmupisteiden matkustajapalveluiden kehittäminen
- ✓ Kokonaisvaltainen joukkoliikenteen palvelujärjestelmä, mahdollinen liittyminen HSL:n, tehokas kuljetusten yhdistely
- ✓ Tuetaan joukkoliikennepalveluja ja subventoidaan lippujen hintaa

Autoliikenne

- ✓ Pääkatujen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistaminen, toteutetaan vain valikoituja ongelmapisteidien parantamishankkeita
- ✓ Tehokas talvihoito; pääkatuverkko priorisoidaan, muusta tingitään
- ✓ Houkuttelevan ja sujuvan liityntäpysäköinnin varmistaminen
- ✓ Liikkumisen ohjauksen palvelujen edistäminen (mm. kimppekyydit)

Kuljetukset

- ✓ Varmistetaan sujuva pääsy valtakunnan päätieverkkoon, toteutetaan Keski-Uudenmaan poikittaisyhteys

Toimenpiteitä

- ✓ Paikallisliikenteen linjaston uudelleenarviointi, mahdollinen selkeyttäminen ja kehittäminen
- ✓ Pääradan vuorotarjonnan lisääminen ja monipuolistaminen (myös kaukojunien pysähtyminen Järvenpäässä)
- ✓ Sosiaali- ja koulukuljetusten sekä avoimen joukkoliikenteen yhdistäminen
- ✓ Joukkoliikenteen lippukokeilujen toteuttaminen uusien matkustajien houkuttelemiseksi
- ✓ Liityntäpysäköinnin tehostaminen (pysäköintilaitokset ja autoilijoiden asiakaspalvelut, turvallinen pyöräpysäköinti)
- ✓ Bussipysäkkien jalankulku- ja pyöräyhteyksien kehittäminen, valaistuksen parantaminen ja katosten lisääminen
- ✓ Uusien joukkoliikennepalvelujen kokeilujen tukeminen (mm. taksipalvelut illalla ja viikonloppuna, kutsuliikenteen applikaatiot, MaaS – liikenne palveluna)
- ✓ Mobiilisovelluksia (aikataulut, bussien seuranta)
- ✓ Selvitys HSL:n liittymisen vaikutuksista ja mahdollinen liittyminen HSL:ään

SWOT-analyysi

<p>VAHVUUDET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Joukkoliikenteen palvelutaso paranee merkittävästi • Kulkumuotojen valintamahdollisuudet ja yhteistyö lisääntyvät • Palvelujen saavutettavuus paranee • ”Autoriippuvuuden” vähentäminen 	<p>HEIKKOUEDET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kaupungin joukkoliikenteen käyttötalousmenot kasvavat mikä voi myös johtaa infrastruktuuri-investoinneista tinkimiseen
<p>MAHDOLLISUUDET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kaupunki pääsee entistä tiiviimmäksi osaksi Helsingin seudun työmarkkina-alueetta • Tiivis yhdyskuntarakenne • Liityntäpysäköinnin paineen vähentäminen • Vähentävä vaikutus ruuhkaisuuteen • Mahdollinen liittyminen HSL:n voi parantaa joukkoliikennepalveluita • Matkaketjujen parantuminen • Mahdolliset infrainvestointisäästöt 	<p>UHAT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Julkisen rahoituksen riittämättömyys • Seudullinen ja eri organisaatioiden välinen yhteistyö ei toimi • Ennakkoluulot ja muutosvastarinta • Mahdollinen liittyminen HSL:n syö paljon resursseja muualta • Infran perusparantamisen korjausvelka voi kasvaa • Riittääkö väestöpohja joukkoliikenteen järkevään kasvattamiseen

Tavoitteiden saavuttaminen

Elinvoimaisen keskustan kehittymisen tukeminen

- ✓ Keskusta ei ole erityispanostusten kohteena, mutta sen hyvä saavutettavuus tukee keskustan elinvoimaisuutta (0)

Liikenneturvallisuuden jatkuva parantaminen

- ✓ Myönteinen liikenneturvallisuuskehitys joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvaessa (+)

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja kulkumuoto-osuuden kasvattaminen

- ✓ Kävelyn ja pyöräilyn lisääntyminen hyvien liityntäyhteyksien ansiosta (+)

Palvelukykyisen joukkoliikenteen kustannustehokas järjestäminen

- ✓ Joukkoliikenteen palvelutaso paranee merkittävästi, mutta samalla myös kaupungin joukkoliikennemenot kasvavat (++)

Eri liikennemuotojen tasaveroisen kehittäminen

- ✓ Joukkoliikenteen olosuhteisiin ja palveluihin panostetaan selkeästi nykytasoa enemmän. Autoilun olosuhteet säilyvät ennallaan. (+)

Liikennevisio 2040

Skenaarioista visioksi

Järvenpään liikennejärjestelmän kehittämiseksi asetettujen tavoitteiden pohjalta muodostettiin aluksi skenaariot erilaisilla toimintaympäristön muutosten ja liikennejärjestelmän osa-alueiden kehittämisen painotuksilla. Skenaarioittain tehty analyysi tavoitteiden saavuttamisesta on ollut työkaluna liikennevisioon etenemisessä. Samoin analyysi skenaarioiden vahvuuksista ja heikkouksista sekä tulevaisuuteen liittyvistä mahdollisuuksista ja uhista edesauttoi lopullisen liikennevision ”Kestävää liikkumista palveleva älykäs liikennejärjestelmä” muodostamisessa.

Järvenpään liikennevisio 2040 sisältää osia kaikista neljästä tutkituista skenaariosta. ”Pyöräilyn ja kävelyn suurkaupungin” keskeiset teemat ovat liikennevisiossa vahvasti mukana. Visiossa laadukkaan ja turvallisen pääpyöräilyverkon kehittäminen on keskeisessä osassa. Kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden lisäämiseksi myös viihtyisät olosuhteet Järvenpään keskustassa ovat avainasemassa. ”Hyvien joukkoliikenneyhteyksien Järvenpää” nosti keskiöön joukkoliikenteen palvelutason parantamisen ja sitä kohden vieviä kustannustehokkaita toimenpiteitä sisällytetään visioon. Positiivinen liikenneturvallisuuskehitys nähdään tulevaisuudessakin reunaehtona ja ”Turvallinen Järvenpää” -skenaarion mukaisesti turvallisuuspainotus on mukana ohjaamassa vision toimenpidevalintoja. ”Innovatiivisen palvelukaupungin” -skenaariossa olivat uudet liikennepalvelut tärkeässä roolissa ja ne sisällytetään myös lopulliseen liikennevisioon lisäämään liikkumisen mahdollisuuksia.

Seuraavassa on liikennejärjestelmän osa-alueittain täsmennetty liikennevisiota ”Kestävää liikkumista palveleva älykäs liikennejärjestelmä” ja kuvattu Järvenpään kehittämiseksi asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavia toimenpidekokonaisuuksia. Lopuksi on tuotu asiantuntija-arviona esiin liikennevision toteuttamisella saavutettavat merkittävimmät vaikutukset.

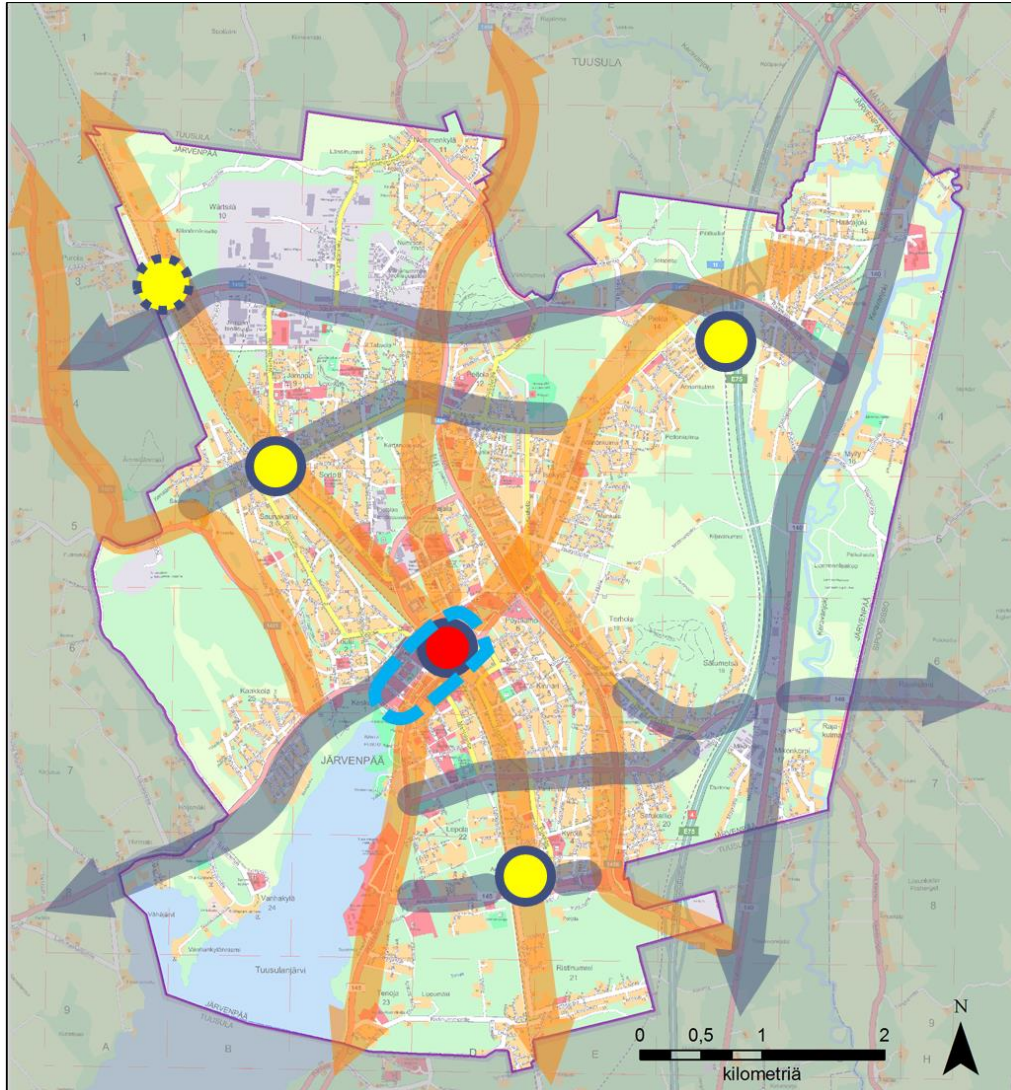
Liikennevisio 2040 – Kestävää liikkumista palveleva älykäs liikennejärjestelmä







Jalankulku ja pyöräily

Jalankulun ja pyöräilyn visio: Järvenpää on viihtyisä ja turvallinen jalankulkukaupunki. Pyöräilyn edistäminen tukee kaupungin nousua kestävästi liikkumisen mallikaupungiksi.

Kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvun edellytyksenä on, että matkojen tekeminen näillä kulkumuodoilla on sujuvaa ja turvallista ja matkojen pituudet pysyvät riittävän lyhyinä. Kävelyn ja pyöräilyn arvostusta ja motivointia on myös lisättävä. Olosuhteet on luotava sellaisiksi, että asukkaat kokevat pyöräilyn sujuvaksi, mukavaksi, turvalliseksi ja nopeaksi matkantekotavaksi. Kävelyn suosioon pätevät pääosin samat vaatimukset, mutta myös miellyttävä ympäristö korostuu. Toimenpidekokonaisuuksissa nousevat esiin laadukkaan ja turvallisen pääpyöräilyverkon rakentaminen ja ylläpito, priorisointi talvihoidossa, laadukkaat ja luotettavat pyöräpysäköintimahdollisuudet työpaikoilla, asemilla ja keskustassa sekä verkon kattava opastus. Jalankulkukeskustassa ja muilla kävelyalueilla tavoitteena on, että kävely on houkuttelevaa, ympäristö viihtyisää ja palvelutarjonta kattava. Silloin on tärkeää varmistaa esteettömyys ja huoltoliikenteen erottelu. Eri kulkumuotojen erottelua toisistaan tutkitaan jatkossa.

Kuvassa 16 esitetään keskeisimmät pyöräyhteydet. Pääradan varsi, Sibeliuksenväylän ja Pohjoisväylän yhteydet tunnistettiin tärkeimmiksi yhteysväleiksi yhdessä Eriksnäskintien - Jokelantien seudullisen yhteyden ja Haarajoen yhteyden kanssa. Esitetyt yhteydet toimisivat laadukkaina runkoyhteyksinä. Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet asemille ovat keskeisiä.



- | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Tärkeimmät pyöräyhteydet |  Kävelypainotteinen keskusta-alue |  Aluekeskus / juna-asema |
|  Muut tärkeät pyöräyhteydet |  Keskustan juna-asema |  Puolan juna-asema |

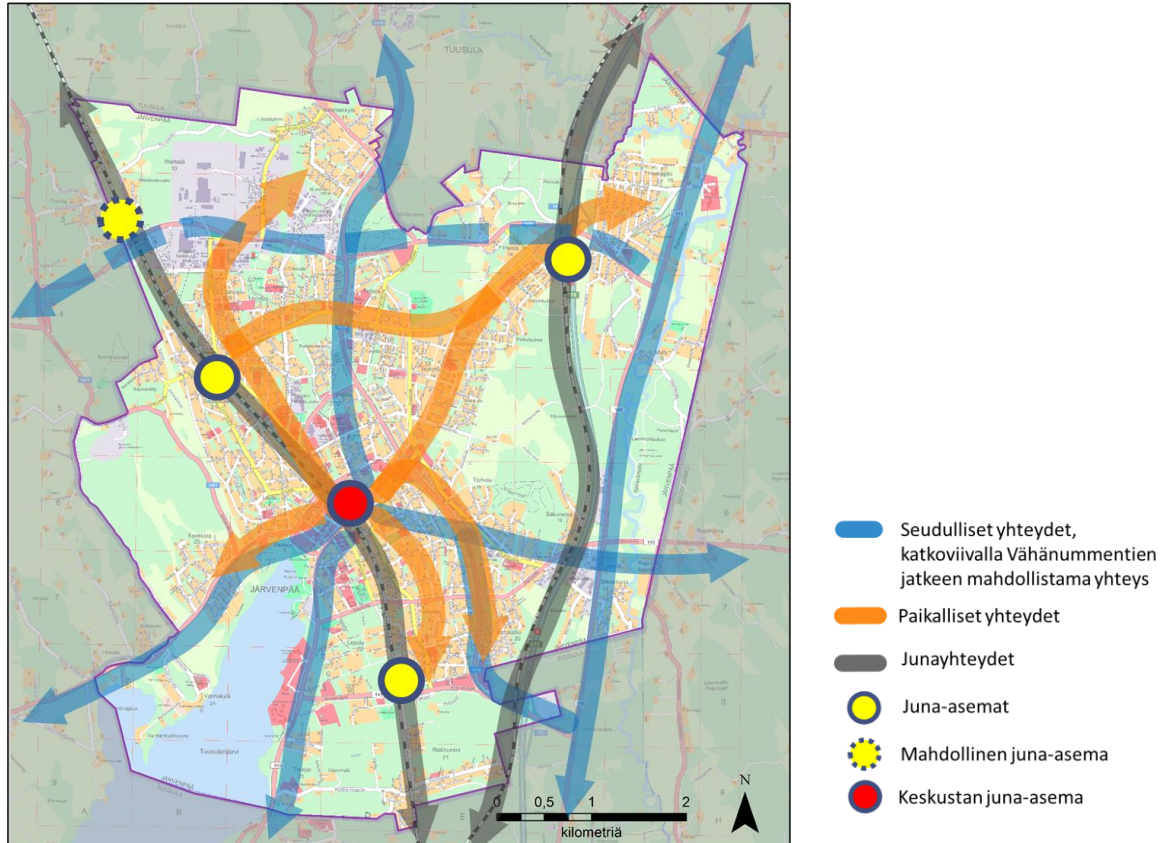
Kuva 16. Jalankulun ja pyöräilyn visio

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen visio: Järvenpää on älykkään joukkoliikenteen edelläkävijä. Asiakkaiden tarpeisiin kehitetään ja tarjotaan sujuvia ja luotettavia liikkumisratkaisuja.

Joukkoliikenteeseen pyritään saamaan uusia matkustajia ja tekemään siitä todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle luomalla edellytyksiä joukkoliikenteen palvelutason paranemiselle. Liikkujaalle tarjotaan reaaliaikainen informaatio liikennejärjestelmän tilasta ja käytössä olevista vaihtoehdoista. Tavoitteena on, että koko julkisen liikenteen järjestelmä näyttäytyy matkustajalle yhtenä kokonaisuutena. Toimenpidetasolla huomio on erityisesti raideyhteyksissä pääkaupunkiseudulle, bussitarjonnassa naapurikuntiin sekä paikallisliikenteen vuorotarjonnan varmistamisessa myös iltaisin ja viikonloppuisin sekä nopeissa paikallisissa liityntäyhteyksissä. Kaupungin sisäisessä bussiliikenteessä lisätään kutsupohjaista liikennettä. Joukkoliikenteen käyttäjille tärkeitä ovat myös laadukkaat ja esteettömät pysäkit. Järvenpään kaupunki on omalta osaltaan edistämässä uusien palveluiden kehittymistä käynnistämällä erilaisia kokeiluja ja pilotteja. Kaupungin, elinkeinoelämän ja käyttäjien yhteistyöllä luodaan tietoa ja digitalisaatiota hyödyntämällä käyttäjälähtöisiä liikennepalveluja tuottava järjestelmä.

Kuvassa 17 esitetään tavoitteelliset joukkoliikennelinjat periaatteenomaisesti. Näiden osalta sisäisten linjojen tarkastelu on olennaisinta – junien liikennöintiin ja ELYn linja-autojen reitteihin vaikutusmahdollisuudet ovat vähäisemmät.



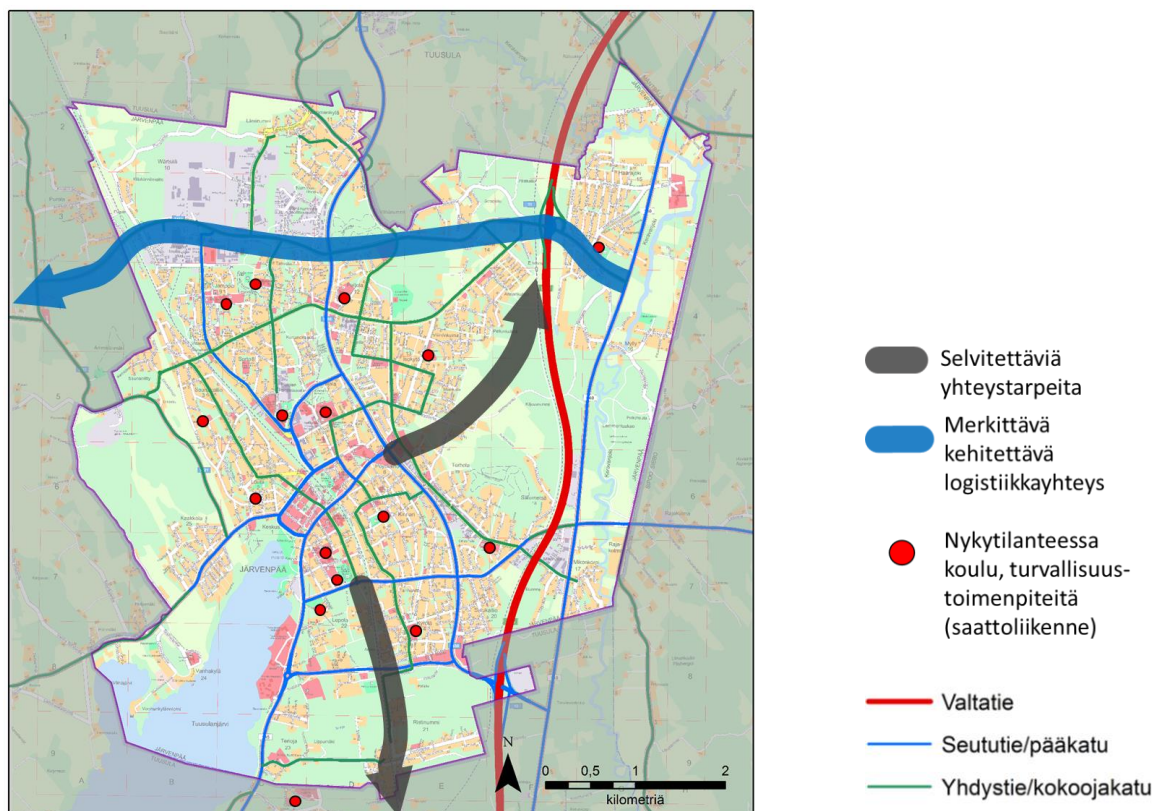
Kuva 17. Joukkoliikenteen yhteysvälit

Autoliikenne

Autoliikenteen visio: Älykkäät palvelut tehostavat liikenneverkon toimintaa. Autoliikenteen matkat ovat Järvenpäässä turvallisia ja matka-ajat hyvin ennakoitavissa.

Liikenneturvallisuuteen pyritään saamaan jatkuva myönteinen kehitys ja tavoitteena on, että turvatomuuden tunne ei rajoita liikkumista. Autoliikenteellä tulee jatkossakin säilymään tärkeä rooli järvenpääläisten liikkumisessa. Isojen kehittämisinvestointien sijaan pääkatuverkon kehittäminen painottuu aiempaa enemmän pieniin, lyhyellä aikavälillä ohjelmitaviin parantamistoihin, joiden avulla lievennetään akuutteja ongelmia. Muulla katuverkolla tehtävillä parantamistoimilla alennetaan auton nopeustasoa ja sovitetaan nopeudet vallitsevaan liikenneympäristöön. Tehokkaalla talvihoidolla ja älykkäillä palveluilla varmistetaan liikenteen sujuvuus ja turvallisuus myös ongelmakeleissä. Liityntä- ja asiakaspysäköintijärjestelyjä ja niihin liittyviä palveluja kehittämällä luodaan mahdollisuuksia kestäviin matkaketjuihin. Pysäköinti-informaation kehittäminen ohjaa ajoneuvot vapaille pysäköintialueille. Maankäytön kehittämiseen liittyvät väylähankkeet kytketään osaksi alueiden kehittämiskokonaisuuksia.

Autoliikenteen verkko on nykyisellään varsin kattava tarjoten yhteydet joka suuntaan. Tärkein kehityshanke on poikittainen yhteys maantien 1452 (Vähänummentie) jatkeena valtatielle 3. Tulevaisuudessa yhteys etelään Tuusulan ja Keravan suuntaa kaipaava kehittämistä. Haarajoen ja keskustan välistä yhteyttä lienee syytä selvittää jatkossa. Katuverkolla tehdään turvallisuustoimenpiteitä etenkin koulujen läheisyydessä. Kuvassa 18 esitetään Digiroadin mukainen autoverkko ja oleellimmat kehitystarpeet liittyen maankäytön arvioituun kehitykseen.



Kuva 18. Ajoneuvoliikenteen ja kuljetusten yhteystarpeet

Kuljetukset

Kuljetusten visio: Toimivat kuljetukset edistävät Järvenpään elinkeinoelämän kilpailukykyä. Älykkäät palvelut ovat merkittävä osa logistiikan tehokkuutta.

Logistiikan toimivuus on elinkeinoelämän kilpailukyvyyn avaintekijöitä. Liikennejärjestelmän infrastruktuurin kustannustehokkaassa kehittämisessä on keskeistä ratkaista nykyisiä ja ennakoituja ongelmia luomatta kuitenkaan ylikapasiteettia. Logistiikan nykytilanteen puutteiden vähentämiseksi tarvitaan uusi Keski-Uudenmaan poikittaisyhteys (kuva 18). Kehitystarve on tunnistettu HSL:n ja ELY:n selvityksissä ja osoitettu 4. vaihemaakuntakaavaluonnoksessa. Kaupan toimintatapojen muuttuessa ja verkkomyynnin lisääntyessä ovat jakelukuljetukset kasvussa. Tämä toimintaympäristömuutos korostaa citylogistiikan kehittämistarpeita. Liikennejärjestelmän ja elinvoimaisuuden kehittäminen Järvenpään keskustassa luo haasteita jakeliikenteelle, johon älykkäät palvelut tarjoavat uusia ratkaisumalleja. Keskustassa huoltoliikenteen ja kävelyn sekä pyöräilyn risteämiin tulee kiinnittää huomiota.

Toimenpideohjelma

Toimenpideohjelmassa esitetään Järvenpään liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta merkittävimmät toimenpiteet kiireellisyysluokittain. Toimenpiteet on jaoteltu infrastruktuurin parantamishankkeisiin, joita tarkennetaan yleiskaavan seuraavissa vaiheissa, sekä toiminnallisiin hankkeisiin. Toiminnalliset hankkeet on jaettu liikkumisen edellytysten kehittämiseen, joukkoliikenteeseen, valvontaan ja valistukseen sekä uusiin palveluihin. Toimenpiteet on alustavasti ajoitettu toteutettavaksi kolmessa jaksossa (vuoteen 2020 mennessä, vuoteen 2025 mennessä ja vuoden 2025 jälkeen). Lisäksi tummemmalla sävyllä on korostettu kiireellisimmät hankkeet.

Taulukko 1. Tavoitteellinen toimenpideohjelma

Toimenpide	2017-2020	2021-2025	2026-2040
Infrastruktuurin parantaminen			
Pyöräilyn laatuikäytävät / baanat asuinalueilta keskustaan ja seudullisen pääpyöräilyverkon yhteydet			
Luotettavat ja korkeatasoiset liityntä- / pyöräpysäköintijärjestelyt ja -palvelut			
Hyvät liityntäyhteydet joukkoliikenteen keskeisiin kohteisiin			
Bussipysäkkien jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kehittäminen, valaistuksen parantaminen ja katosten lisääminen			
Liikenneturvallisuuden ongelmapisteen pienet infrastruktuurihankkeet (mm. koulujen lähistöt)			
Selkeän liikenneympäristön / liikenneverkon hierarkian edistäminen ja sitä tukevat toimenpiteet			
Viihtyisän ja esteettömän kävelykeskustan laajentaminen, huoltoliikenteen erottelu			
Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyden toteuttaminen (yhteishanke Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa)			

Nopeuksien rajoittaminen kriittisissä kohteissa / alueellisten nopeusrajoitusten edistäminen			
Keskustaa kiertävän kehäväylän kehittäminen ja Pohjoisväylän sujuvuuden parantaminen (mm. liikenneympyrät)			
Liikkumisen edellytysten kehittäminen			
Talvipyöräilyn edellytykset ja pyöräväylien kunnossapito			
Kaupunkipyöräjärjestelmän kehittäminen			
Selkeään pyöräopastusjärjestelmän toteuttaminen			
Älyvalaistuksen pilotointi ja toteutus			
Joukkoliikenne			
Palveluliikenne / kutsubussikonseptin kehittäminen			
Sisäisen joukkoliikenteen uudelleenarviointi sekä linjaston ja vuorotarjonnan kehittäminen			
Sosiaali- ja koulukuljetusten sekä avoimen joukkoliikenteen yhteistoiminnan kehittäminen			
Matkakeskuksen ja muiden solmupisteiden matkustajapalveluiden kehittäminen			
Valvonta, valistus, kasvatus			
Liikkumisen ohjauksen keinot (viisaan liikkumisen edistäminen)			
Liikennekäyttäytymiseen ja asenteisiin vaikuttaminen (KVT, markkinointikampanjat)			
Kunnallisen nopeusvalvonnan edistäminen (lainsäädännön puitteissa)			
Uudet palvelut			
Joukkoliikenteen mobiilisovellukset (aikataulut, bussien seuranta)			
Reaaliaikainen reittiopas (pyöräily ja joukkoliikenne)			
Digitalisaatio, kannustimet pilottipalveluiden kehittämiseen			
Liikkumisen ohjauksen palveluiden kehittäminen (yhteiskäyttöautot, kimppakyydit, MaaS-liikennepalvelut)			
Citylogistiikan palveluiden kehittäminen			
Pysäköintitarjonnan opastus ja informaatio (myös mobiilisti)			
Ajantasaisen häiriöhallinnan ja tiedottamisen kehittäminen			
Itseohjautuvien autojen tuleviin infrastruktuurivaatimuksiin varautuminen			

Rahoitus

Järvenpään kaupungin liikennejärjestelmän rakentamiseen ja kunnossapitoon sekä liikenteen hoitoon viime vuosina (2012–2015) käyttämä rahoitus on ollut keskimäärin 13,3 miljoonaa euroa vuodessa. Mikäli budjetti kasvaisi jatkossa asukasluvun suhteessa, niin tämä johtaisi vuoden 2040 tilanteessa kaupungin 17,5 miljoonan euron vuosirahoitukseen.

Liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyy paljon odotuksia ja tarpeita ja niihin täysimittaisesti vastaaminen edellyttäisi rahoitustason nostamista. Vision toteutumisen edellytyksiä parantaisi liikennemenojen lisärahoitus.

Taulukko 2. Järvenpään kaupungin vuosittaiset liikennejärjestelmämenot

	Nykytilanne (vuosina 2012-15 keskimäärin)
Katuinvestoinnit	7,4 M€
Katujen ylläpito	3,6 M€
Joukkoliikenne	2,3 M€
- avoin joukkoliikenne	- 0,7 M€
- opetustoimi	- 0,4 M€
- sosiaalitoimi	- 1,2 M€
YHTEENSÄ	13,3 M€

Katuinvestoinneissa toteutetaan pyöräilyn edistämisen hankkeita sekä joukkoliikenteen edistämishankkeita laadittavien suunnitelmien pohjalta kaupungin muiden investointitarpeiden rinnalla pitkäjänteisesti. Liikenneturvallisuusnäkökulma ohjaa aiempaa voimakkaammin toimenpidevalintoja. Samat linjaukset vaikuttavat myös katujen ylläpidossa rahoituksen yksityiskohtaiseen kohdentumiseen.

Mahdollinen HSL-alueeseen liittyminen nostaisi avoimen joukkoliikenteen kustannuksia huomattavasti. HSL-kuntaosuudet määräytyvät operointi- ja hallintokulujen sekä perusinfrakulujen osalta kunta- ja aluekohtaisten linja-autosuoritteiden ja matkustajanousujen perusteella. Isojen infrahankkeiden (länsimetro, kehärata) kustannusvaikutukset kunnille on jyvitetty eri sopimuksen perusteella. HSL:n tariffijärjestelmää ollaan muuttamassa ja tämä aiheuttaa muutoksia kuntaosuuksien laskennassa. Uutta laskentamallia ei ole päätetty.

Keravan kuntaosuuden arvioidaan olevan runsaat 4 miljoonaa euroa (netto) kuluvana vuotena. Tuusulan kuntaosuudeksi (netto) on arvioitu runsaat 3 miljoonaa euroa vuodessa. Järvenpään kuntaosuus olisi arviolta noin 4 miljoonan euron suuruinen.

Vaikutukset ja epävarmuudet

Järvenpään liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutuksia on arvioitu asiantuntija-arviona suhteessa nykytilaan ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi asetettuihin tavoitteisiin. Lähtökohtana on vision mukaisten linjausten ja esitetyn toimenpideohjelman toteutuminen. Suunniteltujen toimenpiteiden lisäksi on arvioitu merkittävimpien epävarmuustekijöiden merkitystä suunnitelman toteutumiselle ja vaikutuksille.

Tahtotila Järvenpään keskustan kehittämisestä entistä elinvoimaisemmaksi on vahva. Kulkumuotojen selkeä jäsennöinti ja jalankulun roolin vahvistuminen kasvattavat keskustan vetovoimaa ja lisäävät ympäristön viihtyisyyttä. Keskustan vetovoimaa edistetään myös keskustan ja sen kehän katuinfrastruktuurilla, pysäköintijärjestelyillä ja joukkoliikenteen olosuhteiden kehittämällä. Kaupunginosien saavutettavuus keskustaan nähden paranee, kun eri kulkumuotojen sujuvat yhdysreitit ovat erityisen huomion kohteena. Jotta liikkumiseen liittyvistä parannuksista saataisiin täysi hyöty, olisi toimenpiteet toteutettava tiiviissä vuorovaikutuksessa keskusta-alueen muiden toimijoiden kanssa.

Suunnittelujaksolla on odotettavissa myönteinen liikenneturvallisuuskehitys, kun investoinneissa ja ylläpidossa painotetaan turvallisuustoimenpiteitä. Liikenneympäristön kehittyessä ja asenteiden muuttuessa jalankulun ja pyöräilyn onnettomuudet vähenevät. Autoilu säilyy asukkaiden tärkeänä liikkumismuotona, joten katuverkko on liikennejärjestelmässä keskeisessä roolissa, ja esitetyt toimenpiteet parantavat liikenneturvallisuutta myös sillä sektorilla.

Toimenpideohjelma sisältää runsaasti kävelyyn ja pyöräilyyn kannustavia toimenpiteitä. Kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuus kasvaa olosuhteiden parantuessa ja sitä kautta näiden kulkumuotojen houkuttelevuuden lisääntyessä. Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvaminen riippuu lisäksi myös muiden liikkumismuotojen kilpailukyvyn muutoksista.

Joukkoliikenteeseen liittyvät toimenpiteet parantavat joukkoliikenteen palvelutasoa tärkeimmillä yhteyksillä, sujuvoittavat matkaketjuja ja helpottavat kestävien kulkumuotojen yhteiskäyttöä. Samalla turvataan kaikille joukkoliikenteen peruspalveluiden saatavuus ja näin toteutetaan myös kulkumuotojen tasapuolista kehittämistä. Palvelutason paranemisen myötä lisääntyy joukkoliikenteellä tehtävien matkojen osuus todennäköisesti selvästi. Joukkoliikenteen subventio ja menot eivät kasva merkittävästi, mikäli Järvenpää ei liity HSL-alueeseen.

Järvenpäässä kehitetään tulevaisuudessa kaikkia liikennemuotoja, jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin panostetaan selkeästi nykytasoa enemmän. Uudet palvelut edistävät kulkumuotojen yhteistointintaa.

Epävarmuuksia tuovat eri tahojen sitoutuminen liikenneselvityksen tuloksiin; liikennevision linjauksiin ja toimenpideohjelman toteuttamiseen. Pitkän aikavälin suunnitelmassa myös käytettävissä olevan rahoituksen määrä luo epävarmuutta toimenpideohjelman aikataulun mukaiselle etenemiselle ja on riski vaikutusten täysimittaiselle toteutumiselle. Tavoitteiden toteutumiseen vaikuttavia toimintaympäristön muutoksia ovat varsinkin väestön ikääntymisen ja palveluverkon muutosten toteutuvat kehityspotit.

Aluehallinnon ja sosiaali- ja terveystoimen kaavailut uudistukset toisivat suuria muutoksia kuntien nykyisiin vastuualueisiin ja rahoitukseen. Vaikutukset näkyisivät myös joukkoliikenteen järjestelyissä ja kuntien henkilökuljetuksissa.

Joukkoliikenteen erityiskysymykset

Järvenpään joukkoliikenteen pääyhteys on junaliikenne. Pääkaupunkiseudulle matkustetaan Järvenpäästä erityisesti junalla. Parhaillaan on käynnissä monivaiheinen pääradan kapasiteetin parantaminen Pasila-Riihimäki välillä. Myös Helsingin rautatieaseman kapasiteetin parantamishanke on tulossa lähivuosina toteutukseen. Hankkeiden tuoma lisäkapasiteetti saattaa mahdollistaa lisävuoroja lähiliikenteeseen. Muutoin junien kapasiteettia voidaan jossain määrin parantaa vaunumääriä kasvattamalla ja kaksikerrosvaunuilla. Järvenpää voi vaikuttaa junaliikenteeseen seudullisissa yhteistyöryhmissä yhdessä muiden radanvarsikuntien kanssa.

Uudenmaan ELY-keskus järjestää bussiliikennettä alueellaan. Näistä Mäntsälän ja Hyvinkään, Tuusulan, Sipoon ja Pornaisten suunnan bussit kulkevat myös Järvenpään kautta. Näihin voidaan vaikuttaa ELY-keskuksen kautta.

Lähiseudun ja Järvenpään sisäisen bussiliikenteen kehittämisessä voidaan liittyä HSL-alueeseen. HSL-liitos on kallis, mutta tuo mukanaan HSL:n aikataulu- ja reittisuunnittelun, informaatiojärjestelmät ja reittioppaan, yhtenäisen ja seudullisen lippujärjestelmän, yhtenäisen kaluston sekä kilpailutuksen. Järvenpään sisäisellä joukkoliikenteellä suurimmat käyttäjäryhmät ovat koululaiset ja rautatieasemille matkaavat. Järvenpäälle bussiyhteydet pääkaupunkiseudulle eivät ole niin tärkeitä kuin esimerkiksi Tuusulassa, jossa Hyrylä-Helsinki yhteys on tärkein yhteys.

Tuusula harkitsee liittymistä HSL-alueeseen. Jos Tuusula liittyisi, Järvenpää jäisi HSL-alueen sisälle. Uudessa vyöhykemallissa Tuusula kuuluisi pääosin D-vyöhykkeeseen, johon myös Järvenpää kuuluisi, mikäli liittyisi HSL-alueeseen. Jos Tuusula liittyisi, oltaisiin tilanteessa, jossa HSL-lipulla voisi mahdollisesti matkustaa Järvenpäähän ja sen ohi. Järvenpäälaisten tilanne on tältä osin avoin.

Sisäisen joukkoliikenteen kehittämiseen on hyvät mahdollisuudet vaikka HSL-alueeseen liittyminen ei toteutuisi. Keskeisin asia on parantaa palvelutasoa sekä informaatiota bussien liikkumisesta. Palvelutason parantaminen tarkoittaa vuoromäärien lisäystä ja bussien liikennöintiä myös iltaisin ja viikonloppuisin. Bussien sijainnin reaaliaikainen tiedottaminen saattaisi onnistua pikaisesti. Informaation saaminen on keskeinen tekijä palvelukokemuksen parantamisessa. Kutsubussitoiminnan edelleen kehittäminen on jatkossa selvitettävä asia.

Sisäisen bussiliikenteen kehittäminen ei vaatisi kovin suurta rahallista lisäpanostusta verrattuna liittymiseen HSL-alueeseen. Tämän osalta kaupungin olisi syytä selvittää tarkemmin, miten sisäistä joukkoliikennettä voitaisiin kehittää ja millaista panostusta se vaatisi. Selvityksen perusteella saataisiin määritettyä vaihtoehto HSL-liitokselle.

Selvitystyön sisältönä olisi esimerkiksi:

- aikataulut ja vuorotarjonta
- linjat ja reitit
- opetus- ja sosiaalitoimen kuljetusten järjestämisen mahdollisuudet avoimella joukkoliikenteellä
- bussi-informaation parantaminen – reaaliaikaisen reittioppaan kehittäminen asteittain
- kutsubussijärjestelmän kehittäminen
- lippujärjestelmän kehittäminen
- tiedotus.

Jatkotyön suuntaviivoja

Toimenpiteet

Seuraavassa työvaiheessa yleiskaavatyö siirtyy rakennemallivaiheeseen. Tällöin laaditaan erilaisia maankäytöllisiä vaihtoehtoja, joihin laaditaan alustavat liikenteelliset kehityssuunnitelmat vaihtoehtojen vertailua varten. Tässä vaiheessa hyödynnetään nyt laadittuja Liikennevision 2040 toimenpidekokonaisuuksia.

Toimenpidekokonaisuudet on määritetty infrastruktuurin kehittämisen toimenpiteisiin ja muihin liikennettä palveleviin toimenpiteisiin (taulukko 1, s. 34). Taulukko toimii jatkotyön linjauksina, jonka mukaan liikennejärjestelmään tehtäviä toimenpiteitä täsmennetään ja tarkennetaan, kun maankäytön suunnittelu etenee rakennemallivaiheeseen. Tässä yhteydessä tarkentuvat myös toimenpiteiden ajoitukset sekä liikennejärjestelmän kehittämisen kustannukset.

Joukkoliikenteen osalta keskeinen kysymys on mahdollinen liittyminen HSL-alueeseen. Tämä edellyttää tarkempia selvityksiä.

Liikenteellisten vaikutusten arviointi jatkosuunnittelussa

Jatkosuunnittelun yhteydessä arvioidaan toimenpiteiden liikenteellisiä vaikutuksia. Arvioitavia vaikutuksia voivat olla

- matkamäärä- ja suuntautumismuutokset
- liikenne- ja matkustajamäärät
- kävelyn ja pyöräilyn määrät
- vaikutukset liikenneturvallisuuteen
- vaikutukset joukkoliikenteen talouteen
- palvelutasomuutokset.

Työkaluina arvioinnissa on käytettävissä Järvenpään liikenne-ennuste, HSL-seudun liikennemallit (HELMET) yleisemmin, paikkatieto-ohjelmistot ja liikenteen toimivuustarkasteluihin soveltuvat simulointimallit.

Liitteet

1. Työn yhteydessä tehdyn mielipidekyselyn tulokset