

Järvenpään kaupungin lausunto Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2023-luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta

HSL pyytää 3.4.2023 päivätyllä kirjeellä lausuntoa Järvenpäältä Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2023-luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta 25.5.2023 mennessä.

Suunnitelmaluonnos muodostaa kokonaisuutena yleispiirteisen näkemyksen Helsingin metropoli-alueen tulevasta yhdyskuntarakenteesta, asumisesta ja liikennejärjestelmästä. Samalla suunnitelma on seudun lakisääteinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sitä koskee viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetussa laissa (200/2005) ja asetuksessa (347/2005) tarkoitettu velvoite laatia suunnitelmasta ympäristöarviointi.

KUUMA-kuntien yhteisen lausunnon lisäksi Järvenpään kaupunki toteaa lausuntonaan:

1. Miltä MAL 2023 -suunnitelman kokonaisuus vaikuttaa?

i. Onko kärkitoimenpiteissä tunnistettu oikeat asiat?

Järvenpään kaupungin näkökulmasta tavoite kohdistaa 95 % uudesta asuntotuotannosta ensisijaisille vyöhykkeille on kannatettava. Ensisijainen kehittämissyöhyke on Järvenpään osalta riittäväällä tarkkuudella määritelty. Järvenpään kaupungin kuntakohtainen asuntotuotantotavoite tulee tarkentumaan asunto-ohjelman käsittelyn yhteydessä. Asunto-ohjelman käsittely on parhaillaan kesken. Asuntotuotannon määrää ei tule nostaa huomioiden taloustilanne kuten nousseet rakennuskustannukset ja asuntolainojen korot. Erityisesti juna-asemiin tukeutuvan maankäytön tiivistäminen on linjassa Järvenpään omien tavoitteiden ja tulevaisuuden maankäytön suunnitelmien kanssa. On hyvä, että kärkitoimenpiteiden joukkoon on nostettu juna-asemien perusparantaminen ja kehittäminen, jotta junamatkustaminen säilyy vetovoimaisena vaihtoehtona kaikille väestöryhmille.

MAL 2023 –suunnitelmaluonnoksessa on linjattu, että KUUMA-kuntien osalta ARA-tuettua asuntotuotantoa valmistuu 20 % vuosittaisesta asuntotuotantotavoitteesta. Järvenpään kaupunki korostaa, että osuutta ei missään nimessä voi kasvattaa. On olennaista, että ARA-tuotantoa toteutetaan niin, että alueet ovat hallintamuodoiltaan tasapainoisia eikä synny yksipuolisia keskittyymiä.

Järvenpään kaupunki näkee, että seudullisessa työssä tunnistetut asumisen laadulliset elementit ovat linjassa kaupungin asuntopoliittisen tahtotilan kanssa. Tunnistetut laadulliset elementit kuten monipuolinen huoneisto- ja talotyyppijakauma sekä tasapuolisen hallintajakauman toteutuminen vahvistavat seudullista yhteisvastuullisuutta asuinrakentamisessa ja tarjoavat strategista selkänajaa. Tätä tarvetta puoltaa viime vuosien seudun markkinaehtoisen asuntotuotannon painottuminen pieniin yksioihin ja kaksioihin sekä asuntojen pinta-alojen pienentymiseen kaikissa huoneistotyypeissä. Tällä on vaikutusta seudun veto- ja pitovoimatekijöihin.

Puurakentamisen edistäminen on erittäin kannatettavaa, mutta kärkitoimenpiteeseen voisi noteerata myös muut vähähiiliset rakennusmateriaalit ja kierrätysmateriaaleihin perustuvat ratkaisut.

Maantiekuljetusten merkitys kansallisen logistiikan osa-alueena on säilynyt hyvin merkittävänä, ja niiden toimintaedellytysten, sujuvuuden ja turvallisuuden takaamiseksi on tärkeää kehittää kansallisia logistisia yhteyksiä. Tästä syystä Järvenpään kaupungin näkökulmasta on erittäin positiivista, että Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys sisältyy MAL-suunnitelman investointiohjelmaan. Hankkeella on merkittäviä vaikutuksia elinkeinoelämän kilpailukykyyn sekä Järvenpään ja Tuusulan taajamien liikenneturvallisuuteen. Hankkeen tulisi ehdottomasti toteutua investointiohjelman mukaisesti 2028–2031. Lisäksi Järvenpää pitää tärkeänä, että MAL-suunnitelman hankkeet ja MAL-sopimuksen asettamat reunaehdot otetaan huomioon valtion väyläverkon investointiohjelmassa ja suunnitelmaohjelmassa.

Järvenpään kaupunki on edelleen sitä mieltä, että kansallisissa ratahankkeissa tulisi keskittyä nykyisten raideyhteyksien kehittämiseen ja kapasiteetin lisäämiseen siten, että lähi- ja kaukojunaliikenteen osalta saavutetaan mahdollisimman tehokas infrastruktuurin käyttö. Pääradan Pasila-Riihimäki välin 3. vaihe on ehdottoman tärkeä toteuttaa, jotta asemanseutujen kasvavan väestön liikumistarpeisiin voidaan tulevaisuudessa vastata junavuoroja lisäämällä.

ii. Mitkä luonnoksen toimenpiteistä on tärkeintä toteuttaa?

Järvenpään kaupungin näkökulmasta liityntäpysäköinnin toimintaedellytysten parantaminen on tärkeä osa pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän kokonaisuutta. MAL-suunnittelussa tulisi osaltaan pyrkiä varmistamaan liityntäpysäköinnin kapasiteetti ja houkuttelevuus myös satunnaisille käyttäjille. Esimerkiksi liityntäpysäköinnin mahdollisen hinnoittelun tulee olla sellainen, että se ei tarpeettomasti ohjaa moottoriajoneuvoliikennettä suoraan työmatkaliikenteeseen. Asemakeskusten läheisten maanpäällisten liityntäpysäköintialueiden osalta voi olla tulevaisuudessa perusteltua korvata liityntäpysäköintiä rakenteellisilla ratkaisuilla tilankäytön tehostamiseksi.

MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio panostaa 150 miljoonaa euroa vuodessa lisää joukkoliikenteen lipun hintojen alentamiseksi ja palvelutason parantamiseksi. Järvenpää toistaa KUUMA-kuntien yhteislausunnossa todetun tahtotilan siitä, että korotuksen tulee kohdistua tasapuolisesti koko Helsingin seudulle, eikä sen tule vähentää valtion muuta rahoitusta liikennejärjestelmän kehittämiseen. Valtion panostuksessa tulee ottaa HSL-liikenteen ohella tasapuolisesti huomioon ELY-keskuksen ja kuntien hankkima bussiliikenne, sekä lähijunaliikenteen rahoitus.

Jalankulun ja pyöräilyn edistäminen on tärkeää erityisesti seudun tiiveimmillä kaupunkialueilla, joilla infrastruktuuri ja sen ylläpito ovat merkittäviä tekijöitä pyöräilyn suosion edistämässä. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio ja kunnat toteuttavat seudullisen pyöräilyn pääverkon puuttuvat osat sekä varmistavat hyvän laatutason ja talvikunnossapidon vuoteen 2031 mennessä. Järvenpään näkemyksen mukaan kirjaus on perusteltu, mutta pyöräilyn kulkumuoto-osuuden kasvattamisessa on kuntien sisäisillä ratkaisuilla jopa merkittävämpi rooli kuin seudullisen pääverkon hankkeilla. Tästä syystä rahoituksen ohjaamista kuntien sisäisiin hankkeisiin tulee jatkaa kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmien valtionrahoituksen muodossa. Tämän ohella



ylikunnallisiin hankkeisiin voitaisiin perustellusti ehdottaa suunnittelun osalta valtion (ELY-keskus) suurempaa osanottoa yhteistyön koordinoinnissa.

Järvenpään näkökulmasta valtion osallistuminen liikenneinfran pieniin (kustannustehokkaisiin) kehittämishankkeisiin ja liityntäpysäköintihankkeiden toteuttamiseen on erittäin tärkeää. Esimerkiksi Järvenpäässä Ainolan aluekeskuksen rakenteellinen liityntäpysäköinti on hankkeena ensisijaisen tärkeä maankäytön kehittymisen näkökulmasta. Järvenpää toistaa KUUMA-kuntien yhteislausunnon: ”Vuodesta 2024 alkaen valtionrahoitus Helsingin seudun pieniin liikennehankkeisiin tulee nostaa vähintään 15 miljoonaan euroon vuodessa eli yhteensä vähintään 60 miljoonaan euroon kaudella 2024–2027.” Pienet hankkeet ovat usein kustannuksiin verrattuna vaikutuksiltaan merkittävämpiä liikenneverkon toimivuuden ja uusien maankäytön painopisteiden käyttöönoton näkökulmasta. Liikenteen hättävaiikutusten osalta liikenneturvallisuuden ja meluntorjunnan hankkeisiin toivottaisiin aiempaa merkittävämpää panostusta.

iii. Saako suunnitelman vaikutuksista selkeän käsityksen arviointiselostuksen pohjalta (päivitetty arviointiselostus julkaistaan 17.4.2023)?

Vaikutustenarviointiselostuksessa olisi syytä tuoda selkeämmin esille vaikutustenarvioinnin tulosten pohjalta suunnitelmaan tehdyt muutokset. Nyt ne on esitetty pääasiassa taulukkomuodossa liitteessä 2, mutta vähintään merkittävimmät vaikutustenarviointiin perustuvat muutokset olisi hyvä olla mukana myös itse selostuksessa.

2. Mitä muuttaisitte suunnitelman toimenpiteissä, jotta suunnitelman tavoitteet täyttyisivät?

i. Mitkä vaikutusten arvioinnin jatkosuositusten toimenpiteistä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan?

Raskaan liikenteen käyttövoimauudistus on liikenteen kokonaispäästöjen kannalta merkittävä. Tämänhetkisen ennusteen mukaan kuorma-autojen päästöt eivät ole pienemässä samaa tahtia henkilöautoliikenteen kanssa. MAL-suunnitelman vaikutusmahdollisuudet tähän ovat kuitenkin rajalliset.

Laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon kriteeristöä olisi ollut hyvä määrittää seudullisella tasolla osana MAL-suunnitelmaa, kun asuntotuotannon laadullinen on ohjaaminen suunnitelmaluonnoksen kärkitoimenpiteenä. Monipuolisen ja laadukkaan asuntotuotannon nostaminen seudun vetovoimatekijäksi tuskin onnistuu kuntien omilla asunto-ohjelmilla ilman seudullista selkänjojaa.

ii. Puuttuuko suunnitelmasta jotain? Mitä muita toimenpiteitä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan, jotta asetettuihin tavoitteisiin päästäisiin?

MAL 2023 –suunnitelmaluonnos tuo hyvin esiin tärkeitä näkökulmia eriytymiskehityksen korjaamiseksi liittyen kaupunki-uudistusalueisiin. Tämän rinnalla Järvenpään kaupunki korostaa, että seudun yhteinen näkemys asumisen laatutekijöistä on tärkeää myös alueilla, joilla



kaupunkiudistusalueiden kriteerit eivät ole täyttyneet, jolloin ennaltaehkäistään uusien alueiden syntymistä. Perustana onkin mahdollisimman monipuolinen asuntokanta niin uusilla alueilla kuin vanhojen alueiden täydennysrakentamisessa. Järvenpään kaupunki näkee, että MAL 2023 -suunnitelmassa tulisi myös huomioida vuokra- ja omistusasumisen väliin sijoittuvat ratkaisut, joita kehitetään yhdessä valtion ja toimijoiden kanssa. Nämä monipuolistavat osaltaan eri elämäntilanteissa olevien asujien tarpeita. Seudun asumisen kustannukset ovat ongelma pieni- ja keskituloisille, ja sillä on vaikutuksensa työvoiman saatavuuteen ja sitä kautta koko seudun vetovoimatekijöille.

iii. Onko suunnitelmassa jotain, jonka voisi jättää pois?

Järvenpää on vaiheittain tiukentanut pysäköintipolitiikkaa mm. keskusta-alueella, mutta yleisellä tasolla kuntien tulisi säilyttää subsidiariteettiperiaatteen mukaisesti oikeus päättää itsenäisesti omasta pysäköintipolitiikastaan sekä mitoituksen että hinnoittelun suhteen. Helsingin seudun kunnissa on suurta vaihtelevuutta yhdyskuntarakenteen osalta, joten on mielekästä sallia erilaisia maankäytön ratkaisuja myös pysäköinnin osalta. Tämä koskee myös esimerkiksi yhteiskäyttöautojen huomioimista pysäköintinormeissa.

Järvenpään kaupunki toistaa KUUMA-seudun yhteislausunnoissa nyt ja aiemmin todetun vastustuksen tiemaksujen käyttöönottoa kohtaan Helsingin seudulla. MAL 2023 -suunnittelun vaikutusten arvioinnin suosituksissa ei ole otettu huomioon tiemaksujen negatiivisia vaikutuksia tai näiden kohdentumista kehysalueelle. Negatiivisiin vaikutuksiin lukeutuvat muun muassa työvoimasaavutettavuuden heikentyminen ja kohdentuminen liikkujiin, joilla ei ole vaihtoehtoa oman auton käytölle. Tiemaksujen sijaan valtion suunnasta tarvitaan instrumentteja sähkö- ja kaasuautojen yleistymisen edistämiseksi seudulla. Yleisellä tasolla työvoimasaavutettavuuteen negatiivisesti vaikuttaviin toimenpiteisiin suhtaudutaan kielteisesti. ~~Taajamien nopeusrajoitusten alentaminen soveltuvin osin on kuitenkin Järvenpään kaupungin tavoitteiden mukaista.~~

3. Miten seudullinen yhteistyö MAL 2023 -suunnitelman valmistelussa on toiminut? Mitä kehittämistarpeita näette yhteistyössä?

Erityisesti pienen kunnan näkökulmasta MAL-suunnitelman valmisteluun osallistuminen vie paljon henkilöresursseja. Tällä suunnitelmakaudella erityisesti vaikutusten arviointi on ollut varsin kattavaa ja siten aikaa vievää. Vaikutusten arvioinnin vaikutus suunnitelmakokonaisuuteen on kuitenkin varsin vähäinen ja sen tarkoitus tuntuu tyypistävän SOVA-lain vaatimuksiin vastaamiseen. Selvityksiä on myös tilattu ja laadittu paljon, mutta niidenkin kohdalla vaikutus itse suunnitelmaan jää osin hämärän peittoon. Toki ne tarjoavat kunnille kiinnostavaa tietoa tulevaisuuden tarpeisiin.

MAL-suunnitelman valmistelussa ovat asiantuntijaryhmät käyttäneet monien toimenpidekokonaisuuksien valmisteluun paljon aikaa, mutta lausunnoille tulleessa suunnitelmaluonnoksessa moni niistä on valitettavasti menettänyt teränsä ennen lausuntovaihetta tehtyjen tarkennusten myötä. Nykymuodossaan valmistelun ja päätöksenteon suhde näyttäytyy epäselvänä ja monimutkaisena eikä näin laaja valmistelu välttämättä palvele tarkoitustaan. MAL-työssä olisi lisäksi hyvä täsmentää ja vahvistaa kuntien nimettyjen MAL-luottamushenkilöiden roolia osana prosessissa. Nyt luottamushenkilöiden vaikutusmahdollisuudet valmisteluun ja suunnitteluun ovat jääneet vähäisiksi.



Valmisteluun käytettävän ajan hyötyjen pitäisi myös olla perusteltavissa, jotta pienetkin kunnat tulevaisuudessa osallistuvat aktiivisesti.

Yhteistyö eri asiantuntijaryhmissä on kuitenkin ollut pääosin sujuvaa ja erityisesti asumisen ryhmässä valmistelutaakkaa on onnistuneesti jaettu resurssien mukaan.

4. Muuta avointa palautetta

