

6

.....
2016

Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujakomallin pilotointi Pasila-Riihimäki-ratakäytävässä
HLJ 2015 jatkotyö



Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujakomallin pilotointi Pasila–Riihimäki -ratakäytävässä

HLJ 2015 jatkotyö

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL00520 Helsinki
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Reetta Koskela, p. 0401791931
etunimi.sukunimi@hsl.fi

Copyright: Kartat, graafit, ja muut kuvat / HSL
Kansikuva: HSL / Tiina Mäkinen

Esipuhe

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 hyväksyttiin 2015. Osana liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja –päätöstä hyväksyttiin myös liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujakomalli. Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujakomallin pilotointityö käynnistyi HLJ 2015 jatko-työnä keväällä 2015. Työn tavoitteena on muodostaa liityntäpysäköinnin kokonaiskuva Pasila–Riihimäki ratakäytävälle, laatia valituille pilottikohteille (liityntäpysäköintialueille) kustannusjakomallit, joiden mukaan liityntäpysäköintipaikkojen rakennus-, hoito- ja kunnossapitokustannukset jaetaan sijaintikunnan, valtion, kotikuntien ja kohdekuntien kesken sekä kehittää pilotoinnin yhteydessä neuvottelu- ja sopimusmalli, joka on käytettävissä liityntäpysäköintialueiden kustannuksia jaettaessa.

Tässä työssä laadittu suositus liityntäpysäköintialueiden kustannusjakomalliksi ei sellaisenaan takaa vielä valtion eikä kuntien rahoitusta. Työn aikana tehtyjen pilottikohteiden laskelmilla on havainnollistettu mallien antamia kustannusjako-osuuksia eri osapuolille. Lopullisesti kustannusjaot sovitaan aina hankekohtaisissa sopimuksissa.

Työn ohjausryhmän muodostivat

Sini Puntanen	HSL, puheenjohtaja
Reetta Koskela	HSL
Johanna Viikuna	HSL
Matti Levomäki	Liikennevirasto
Riitta Parviainen	Liikennevirasto
Juha Kansonen	Liikennevirasto
Anni Rimpiläinen	Liikennevirasto (1.11.2015 alkaen)
Anne Herneoja	Liikennevirasto (30.10.2015 asti)
Heli Siimes	Uudenmaan ELY-keskus
Tapio Korhonen	Helsinki
Reetta Putkonen	Helsinki
Henry Westlin	Vantaa
Kaarina Laine	Järvenpää
Jouni Mattsson	Hyvinkää
Jukka Laitila	Kerava
Erkki Vähätörmä	Kerava
Hannu Haukkasalo,	Tuusula
Jukka-Matti Laakso	Tuusula
Raija Niemi	Riihimäki
Mari Niinistö	Mäntsälä
Eveliina Harsia	Sipoo
Petteri Hankivuo	Pornainen
Juhani Bäckström	Trafix Oy
Annakaisa Lehtinen	Trafix Oy, sihteeri

Työn aikana pidettiin kolme ohjausryhmän kokousta.

Työn toteutuksesta vastasi projektiryhmä, jossa edustettuina olivat

Reetta Koskela	HSL, puheenjohtaja
Niko-Matti Ronikonmäki	HSL
Anni Rimpiläinen	Liikennevirasto (1.11.2015 alkaen)
Anne Herneoja	Liikennevirasto (30.10.2015 asti)
Juha Hietanen	Helsinki
Henrik Helenius	Kuuma-seutu
Juhani Bäckström	Trafix Oy
Annakaisa Lehtinen	Trafix Oy, sihteeri

Työn aikana pidettiin kuusi projektiryhmän kokousta.

Työn tekemisestä Trafix Oy:ssä vastasivat Juhani Bäckström (konsultin projektipäällikkö), Annakaisa Lehtinen, Markus Holm ja Mikko Suhonen.

Työtä käsiteltiin sekä HLJ-toimikunnassa että Helsingin seudun liityntäpysäköinnin yhteistyö- ja seurantaryhmässä.

Työ alkoi toukokuussa 2015 ja valmistui joulukuussa 2015.

Tiivistelmäsiivu

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tekijät: Juhani Bäckström, Annakaisa Lehtinen, Markus Holm, Mikko Suhonen	Päivämäärä 31.12.2015		
Julkaisun nimi: Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujakomallin pilotointi Pasila-Riihimäki -ratakäytävässä			
Rahoittaja / Toimeksiantaja: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tiivistelmä:			
<p>Työssä on laadittu suositus liityntäpysäköintialueiden kustannusten jakamiseksi Helsingin seudulla sijaintikunnan, muiden koti- ja kohdekuntien sekä valtion kesken. Kustannusjaon yleisiksi periaatteiksi sovittiin seuraavia: kustannusjakomalli koskee henkilöautojen ja pyörien liityntäpysäköintialueita, malli ei kumoa ennen tätä tehtyjä kohdekohtaisia sopimuksia, auto- ja pyöräliityntäpysäköintipaikkojen kustannusjako lasketaan omilla periaatteilla, kustannusjako koskee liityntäpysäköintialueiden rakentamista (hoito- ja kunnossapitokustannuksista vastaa sijaintikunta) sekä mahdolliset maankäyttöhyödyt, vuorottaispysäköintihyödyt ja pysäköintitulot jäävät sijaintikunnan hyväksi.</p> <p>Pyöräliityntäpysäköinnin rakentamiskustannukset esitetään jaettavaksi tasan sijaintikunnan ja valtion kesken (50/50 %) sekä seudullisesti että paikallisesti merkittävissä kohteissa. Pyöräpaikan jaettavien kustannusten arvonlisäveroton enimmäishinta on 2 500 euroa/pyöräpaikka, joka sidotaan indeksiin. Jos enimmäishinta ylittyy, jää enimmäishinnan ylittävä osa pyöräpaikkakustannuksista sijaintikunnan maksettavaksi.</p> <p>Autoliityntäpysäköinnin seudullisesti merkittävissä kohteissa kustannusjakomallin esitetään perustuvan valtiolle, sijaintikunnalle sekä muille koti- ja kohdekunnille määritettyihin pysäköintipaikkojen perushintoihin. Perushintojen ylittävä osa autopaikkakustannuksista jää sijaintikunnan maksettavaksi. Valtiolle maantasopaikan arvonlisäveroton perushinta lisäpaikkojen osalta on 7 000 euroa/paikka ja rakenteellisen autopaikan osalta 20 000 euroa/paikka. Lisäksi valtion osuus määräytyy joukkoliikennevyöhykkeen mukaan siten, että valtio maksaa edellä esitetyistä perushinnoista 30 % vyöhykkeillä A-B, 40 % vyöhykkeellä C ja 50 % vyöhykkeiden A-C ulkopuolella. Koti- ja kohdekunnille sekä maantasopaikan että rakenteellisen paikan arvonlisäveroton perushinta lisäpaikkojen osalta on 7 000 euroa/paikka. Koti- ja kohdekuntien kustannuksia määritettäessä käytetään HSL:n liityntäpysäköintitutkimusta, josta selviää liityntäpysäköintialueiden käyttäjien koti- ja kohdekunnat. Autoliityntäpysäköinnin paikallisesti merkittävissä kohteissa kustannuksia jakavat ainoastaan sijaintikunta ja valtio. Valtion kustannusosuus muodostuu tällöin edellä esitetyn mukaisista perushinnoista ja joukkoliikennevyöhykkeistä. Korvaavien paikkojen perushinta on 50 % lisäpaikan perushinnasta kaikissa edellä mainituissa tapauksissa. Korvaavat paikat ovat mukana kustannusjaossa ainoastaan siinä tapauksessa, että korvaavan autopaikan laatutasossa tapahtuu selvä parannus. Kaikki esitetyt perushinnat sidotaan indeksiin.</p> <p>Työn pilottialueena on toiminut Pasila-Riihimäki ratakäytävä. Ratakäytävän välityskykyä on tarkoitus parantaa lähivuosina ja samalla rakentaa uusia liityntäpysäköintialueita. Työn aikana tehtiin neljälle seudullisesti merkittävällä liityntäpysäköintialueella (Hyvinkää, Kerava, Järvenpää, Ainola) autopysäköinnin kustannusjakolaskelmat. Näiden perusteella sijaintikunnat maksavat yhteensä noin 70 %, valtio noin 27 % sekä koti- ja kohdekunnat noin 3 % autopaikkojen rakentamiskustannuksista. Sijaintikunnan osuutta kasvattaa merkittävästi se, että kohteissa on korvaavien paikkojen osuus suhteellisen suuri, joista muut osapuolet maksavat puolet. Lisäksi tehtiin laskelmat paikallisesti merkittävälle autoliityntäpysäköintikohteelle (Saunakallio) ja pyöräpysäköintikohteelle (Tikkurila). Saunakalliossa sijaintikunta maksaa noin 58 % ja valtio noin 42 % rakentamiskustannuksista. Tikkurilassa puolestaan sijaintikunta maksaa 50 % ja valtio 50 %. Työn aikana tehtyjen pilottikohteiden laskelmilla on havainnollistettu mallien antamia tuloksia. Lopullisesti kustannusjaot sovitaan aina hankekohtaisissa sopimuksissa.</p> <p>Tavoitteena on, että Helsingin seudulla tulevien liityntäpysäköintikohteiden investoinnit toteutetaan yhteistyössä raportissa esitetyn kustannusjakomallin mukaisesti. Työssä laadittu suositus liityntäpysäköintialueiden kustannusjakomalliksi ei sellaisenaan takaa vielä valtion eikä kuntien rahoitusta, vaan kustakin kohteesta neuvottelut käydään erikseen.</p>			
Avainsanat: Liityntäpysäköinti, kustannusjako, Helsingin seutu, kustannusjakomalli			
Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja 6/2016			
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-280-0 (pdf)	Kieli: Suomi	Sivuja: 65
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare: Juhani Bäckström, Annakaisa Lehtinen, Markus Holm, Mikko Suhonen			Datum 31.12.2015
Publikationens titel: Pilotering av modell för kostnads- och ansvarsfördelning för infartsparkeringen i bankorridoren Böle-Riihimäki			
Finansiär / Uppdragsgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Sammandrag: <p>I detta arbete har utarbetats en rekommendation för kostnadsfördelningen för infartsparkeringsområden i Helsingforsregionen mellan placeringskommunerna, övriga hem- och destinationskommuner och staten. Allmänna principer vid kostnadsfördelningen är följande: modellen för kostnadsfördelningen gäller infartsparkeringsområden för personbilar och cyklar, modellen upphävar inte de objektvisa avtal som ingåtts före detta, kostnadsfördelning för bil- och cykelparkeringsplatser räknas enligt egna principer, kostnadsfördelningen gäller byggandet av infartsparkeringsområden (för kostnaderna av skötsel och underhåll ansvarar placeringskommunen) samt nyttor av markanvändningen och av turvis parkering och parkeringsintäkter får placeringskommunen.</p> <p>Det föreslås att byggkostnader gällande cykelinfartsparkeringen delas mellan den kommun där infartsparkeringen ligger och staten (50/50 %) både i regionalt och lokalt betydelsefulla objekt. Maximipriset utan moms för kostnader som ska delas är 2 500 euro/cykelplats. Priset binds till index. Om maximipriset överskrids, ska den övergående delen betalas av den kommun där infartsparkeringen ligger.</p> <p>Det föreslås att modellen för kostnadsfördelningen för bilinfartsparkeringen baserar sig i de regionalt betydelsefulla objekten på grundpriser som definierats för staten, placeringskommunen samt för övriga hem- och destinationskommuner. Den del av kostnader för bilplatser som överskrider grundpriserna ska betalas av den kommun inom vilken parkeringen är belägen. För staten är grundpris utan moms på parkering på marknivå 7 000 euro/plats för tilläggsplatsernas del och 20 000 euro/plats för strukturell parkering. Dessutom bestäms statens andel enligt kollektivtrafikzon så att staten betalar om ovan nämnda grundpriser 30 % på zoner A-B, 40 % på zon C och 50 % utanför zonerna A-C. För hem- och destinationskommuner är grundpriset utan moms på tilläggsplatser 7 000 euro/plats vad gäller både parkeringsplats på marknivå och strukturell parkering. Vid definiering av kostnaderna för hem- och destinationskommunerna används HRT:s undersökning av infartsparkeringen där det framgår hem- och destinationskommunerna för användare av infartsparkeringsområden. Kostnaderna för bilinfartsparkeringen i de lokalt betydelsefulla objekten delas endast mellan placeringskommunen och staten. Statens andel av kostnaderna består då av ovan nämnda grundpriser och kollektivtrafikzoner. Grundpriset på ersättande platser är 50 % av grundpriset på tilläggsplats i alla ovan nämnda fall. De ersättande platserna tas med i kostnadsfördelningen endast i det fall att det sker en klar förbättring i kvalitetsnivån på den ersättande bilplatsen. Alla förevisade grundpriser binds till index.</p> <p>Som pilotområdet i arbetet har fungerat bankorridoren Böle-Riihimäki. Avsikten är att förbättra bankorridorens kapacitet under de närmaste åren och samtidigt bygga ut nya infartsparkeringsområden. I arbetet utarbetades kostnadsfördelningskalkyler för bilparkering för fyra regionalt betydelsefulla infartsparkeringsområden (Hyvinge, Kervo, Träskända, Ainola). Enligt dessa betalar placeringskommunerna sammanlagt 70 %, staten ca 27 % samt hem- och destinationskommunerna ca 3 % av byggkostnaderna. Placeringskommunernas andel är betydligt högre här på grund av att antalet ersättande platser i objekten är relativt stort. Av dessa betalar de andra parterna hälften. Kalkylerna utarbetades för lokalt betydelsefulla objekt: bilinfartsparkeringsobjektet (Saunakallio) och cykelparkeringsobjektet (Dickursby). I Saunakallio betalar placeringskommunen ca 58 % och staten ca 42 % av byggnadskostnaderna. I Dickursby betalar kommunen där parkeringen ligger 50 % och staten 50 %. Med kalkyler om piloteringsobjekten som gjordes under arbetet exemplifieras resultaten från modeller. De slutgiltiga kostnadsfördelningarna avtalas alltid för varje enskilt projekt skilt för sig.</p> <p>Målsättningen är att investeringarna för de kommande infartsparkeringsobjekten i Helsingforsregionen görs i samarbete enligt den kostnadsfördelningsmodell som presenteras i rapporten. Rekommendation för kostnadsfördelningen av infartsparkeringsområden som utarbetats i detta arbete garanterar inte som sådant finansiering av staten eller kommuner, utan om varje objekt förhandlas skilt.</p>			
Nyckelord: infartsparkering, kostnadsfördelning, Helsingforsregionen, modell för kostnadsfördelning			
Publikationsseriens titel och nummer: HRT publikationer 6/2016			
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-280-0 (pdf)	Språk: Finska	Sidantal: 65
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn. (09) 4766 4444			

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport			
Author: Juhani Bäckström, Annakaisa Lehtinen, Markus Holm, Mikko Suhonen		Date of publication 31.12.2015	
Title of publication: Pilot of a model for the division of costs and responsibilities for Park & Ride in the Pasila-Riihimäki rail corridor			
Financed by / Commissioned by: HSL Helsinki Region Transport			
Abstract: <p>This report provides a recommendation for the division of Park & Ride costs in the Helsinki region between the municipality of location, other home and destination municipalities and the State. The following general principles for cost division were agreed: the cost division model applies to Park & Ride areas for cars and bicycles; the model does not overrule previous site specific agreements; the cost division for car and bicycle parking spaces is determined applying different principles for each; the cost division applies to the construction of Park & Ride areas (the municipality of location is responsible for maintenance costs); possible land use benefits, benefits from shared parking and parking income will go to the municipality of location.</p> <p>The construction costs of bicycle parking spaces at regionally and locally important sites are proposed to be divided equally (50/50) between the municipality of location and the State. The maximum price, excluding VAT, of a bicycle space is 2,500 euros. The price is linked to an index. If the maximum price is exceeded, the municipality of location shall pay the excess cost.</p> <p>For regionally important Park & Ride sites for cars, the proposed cost division model is based on basic prices of parking spaces determined for the State, municipality of location as well as for other home and destination municipalities. The municipality of location shall cover any costs exceeding the basic price. For the State, the basic price, excluding VAT, of a ground-level extra space is 7,000 euros/space and that of a structural car space 20,000 euros. In addition, the State's share is determined by the public transport zone so that the State shall pay 30% of the above stated basic prices in zones A-B, 40% in zone C and 50% outside zones A-C. For home and destination municipalities, the basic price, excluding VAT, of ground-level and structural parking spaces is 7,000 euros/space for extra spaces. The costs for home and destination municipalities are determined using HSL's Park & Ride survey, which provides information about the home and destination municipalities of Park & Ride users. For locally important Park & Ride sites for cars, costs are divided between the municipality of location and the State. The State's share of costs is formed from the above stated basic prices and public transport zones. The basic price of replacement spaces is 50% of the basic price of an extra space in all above-mentioned cases. Replacement spaces are included in the cost division only in the case that the quality of the replacement car space is clearly improved. All the proposed basic prices are linked to an index.</p> <p>The pilot area for the study was Pasila-Riihimäki rail corridor. The aim is to improve the capacity of the rail corridor in the coming years and at the same time, construct new Park & Ride areas. During the course of the work, car parking cost division calculations were made for four regionally important Park & Ride sites (Hyvinkää, Kerava, Järvenpää, Ainola). On the basis of the calculations, the municipalities of location will pay in total 70%, the State about 27% and home and destination municipalities about 3% of the construction costs of car parking spaces. The relatively high share of replacement spaces at the sites, of which the other parties pay 50%, increases the share paid by the municipalities of location. In addition, calculations were made for a locally important Park & Ride site for cars (Saunakallio) and for a bicycle parking site (Tikkurila). In Saunakallio, the municipality of location pays about 58% and the State about 42% of the construction costs, while in Tikkurila, the municipality of location pays 50% and the State 50%. The calculations for the pilot sites are used to illustrate the results provided by the models. The final cost divisions are always set out in project-specific agreements.</p> <p>The goal is that the investments for future Park & Ride sites in the Helsinki region are implemented in cooperation and in line with the cost division model presented in the report. The recommendation for the cost division model for Park & Ride sites set out in the report does not as such guarantee State or municipal funding; separate negotiations for each site will be conducted.</p>			
Keywords: Park & Ride, cost division, Helsinki region, cost division model			
Publication series title and number: HSL Publications 6/2016			
ISSN 1798-6184 (PDF)		Language: Finnish	
ISBN 978-952-253-280-0 (PDF)		Pages: 65	
HSL Helsinki Region Transport, PO Box 100, 00077 HSL, Tel.+358 9 4766 4444			

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	11
2	Valtion tuki aiemmin toteutetuissa liityntäpysäköintikohteissa.....	14
3	Pasila-Riihimäki – ratakäytävän kokonaiskuva	16
3.1	Ratakäytävän lähtökohtia.....	16
3.2	Ratakäytävän maankäyttö ja elinkeinoelämä	18
3.3	Ratakäytävän liityntäpysäköinti.....	20
3.4	Pilottikohteiden valinta	24
4	Liityntäpysäköinnin hyödyt eri osapuolille	26
5	Kustannusjakomallit	29
5.1	Kustannusjaon osapuolet ja jaettavat kustannukset.....	29
5.2	Yleiset periaatteet	30
5.3	Pyöräliityntäpysäköinnin kustannusjako	30
5.4	Autoliityntäpysäköinnin kustannusjako	31
6	Kustannusjako pilottikohteittain (euroa, alv 0%)	36
6.1	Pyöräliityntäpysäköintikohteet.....	36
6.2	Autoliityntäpysäköintikohteet.....	37
6.3	Yhteenveto.....	45
7	Kohdekohtaisten kustannusjakoneuvottelujen prosessikuvaus.....	47
8	Jatkotoimenpiteet	49
	LIITE 1. Pohdintoja kustannusjakomalleista	50
	LIITE 2. Sopimus pohja	58

Liiteluettelo

Liite 1. Pohdintoja kustannusjakomalleista

Liite 2. Sopimuspohja

Liite 3. Pasila-Riihimäki ratakäytävän kokonaiskuva (oma erillinen muistio)

Liite 4. Hylätyt kustannusjakomallit (oma erillinen muistio)

Lähdeluettelo

HSL:n liityntäpysäköintiin liittyvät laskennat, 2013

HSL:n laaja liityntäpysäköintitutkimus, 2014

Pasila-Riihimäki liikenteen välityskyvyn nostaminen – yleissuunnitelma, 2012

Pasila-Riihimäki liikenteen välityskyvyn nostaminen – ratasuunnitelma, 2014

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, HLJ 2011

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, HLJ 2015

Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja –toimenpideohjelma, 2012

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050 (Masu 2050), luonnos 2014

Helsingin seudun asuntostrategia, luonnos 2014

Helsingin liityntäpysäköintistrategian valmistelu 21.4.2009, Taustamateriaali

1 Johdanto

Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujakomallin pilotointityö sai alkunsa keväällä 2011, kun ensimmäinen Helsingin seudun kaikki 14 kuntaa kattava liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011 hyväksyttiin. Suunnitelman mukaan liityntäpysäköintiä seudulla edistetään panostamalla henkilöautojen ja polkupyörien liityntäpysäköinnin lisäämiseen eri osapuolten yhteistyönä. Lisäksi laaditaan liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma sekä kehitetään rakentamis- ja kunnossapitokustannusten oikeudenmukaiseen kohdentamiseen kustannusjakomalli periaatteella ”hyötyjä maksaa”.

HLJ 2011 suunnitelmassa mainittu Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma valmistui vuoden 2012 lopussa. Työssä keskeisenä tarkastelun kohteena oli liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjakoa, joita on pidetty jo pitkään liityntäpysäköinnin järjestämisen suurimpina esteinä. Työssä kiireellisinä toimenpiteinä on mainittu muun muassa ehdotuksen tekeminen liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjaosta, sopiminen liityntäpysäköinnin operoinnin ja kunnossapidon vastuista sekä sopimusmallien laadinta. Työssä laadittiin myös ensimmäinen ehdotus liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjaosta.

Taulukko 1. Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelmassa laadittu ehdotus liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjaosta.

	Sijaintikunta	Kohdekunta	Kotikunta	Valtio
A1 ja A2 Seudullisesti merkittävä alue	XX	X	X	XX
B Paikallisesti merkittävä alue	XXX			XX
C Pysäkkijärjestelmän kohteet ja pelkkä pyöräpysäköinti	XX			XX

Taulukossa merkintä XXX tarkoittaa 60–70 % osuutta liityntäpysäköinnin investointikustannuksista, XX 30–50 % osuutta investointikustannuksista ja X 10–20 % osuutta investointikustannuksista.

Keväällä 2011 hyväksytyyn liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjalta on laadittu HLJ 2015 suunnitelma, jonka kaikki kuntaosapuolet ovat hyväksyneet kevään 2015 aikana. Hyväksytyjen suunnitelmien pohjalta neuvotellaan vuosille 2016–2019 MAL-aiesopimuksen toimenpiteet ja resurssit niiden toteuttamiseksi. HLJ 2015 suunnitelmassa on taulukon 2 mukainen esitys liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjaosta.

Taulukko 2. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) mukainen esitys liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjaosta

	Sijaintikunta	Kohdekunta	Kotikunta	Valtio
A1 ja A2 Seudullisesti merkittävä alue	30-50 %	10-20 %	10-20 %	30-50 %
B Paikallisesti merkittävä alue	50-70 %			30-50 %
C Pysäkkijärjestelmän kohteet ja pelkkä pyöräpysäköinti	0-100 %			0-100 %

HLJ 2015 suunnitelmassa on todettu liityntäpysäköinnin vastuunjaosta seuraavaa:

- Uudistetaan liityntäpysäköinnin kustannusten vastuunjako ja toteutetaan seudullisia liityntäpysäköintialueita sen mukaisesti
- Hoidetaan seudullisten liityntäpysäköintialueiden julkinen rahoitusosuus kustannus- ja vastuunjaon periaatteiden mukaisesti sijaintikunnan, kohdekunnan, kotikunnan ja valtion kesken
- Rahoitusvastuun jakautuminen on riippumaton liityntäpysäköinnin toteutusratkaisusta
- Seudullisesti merkittävässä laitospaikkakohteissa myös hoito- ja kunnossapitokustannukset tulee sisällyttää osaksi kustannus- ja vastuunjakoa
- Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjakoneuvottelujen tietopohjana hyödynnetään seudulle tehtävää laajaa liityntäpysäköintitutkimusta
- Liityntäpysäköinnin toteuttamisen ja ylläpidon kustannus- ja vastuunjakoa pilotoidaan Pasila–Riihimäki -ratahankkeen yhteydessä

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2015) on muodostettu liityntäpysäköinnin tavoitetilakartta 2025. Suunnitelmassa Pasila-Riihimäki ratakäytävän asemista seudullisesti merkittäväksi on tunnistettu Malmi, Tikkurila, Kerava, Ainola, Järvenpää ja Hyvinkää. Kuvassa 1 on esitetty Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) liityntäpysäköinnin tavoitetilakartta vuodelle 2025.

Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujakomallin pilotointityö käynnistyi HLJ 2015 jatkotyönä keväällä 2015. Kustannus- ja vastuunjaon taustalla on tarve jakaa julkisen sektorin liityntäpysäköinnin rakennus-, hoito- ja kunnossapitokustannukset oikeudenmukaisesti. Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujakomallin pilotointityön ensimmäisenä tavoitteena on liityntäpysäköinnin kokonaiskuvan muodostaminen Pasila–Riihimäki ratakäytävälle. Pasila-Riihimäki ratakäytävän kokonaiskuvasta on laadittu oma muistio (liite 3). Työn toisena tavoitteena on laatia valituille pilotti-kohteille (liityntäpysäköintialueille) kustannusjakomallit, joiden mukaan liityntäpysäköintipaikkojen rakennus-, hoito- ja kunnossapitokustannukset jaetaan sijaintikunnan, valtion, kotikuntien ja kohdekuntien kesken. Työn kolmantena tavoitteena on kehittää pilotoinnin yhteydessä neuvottelu- ja sopimusmalli, joka on jatkossa käytettävissä liityntäpysäköintialueiden kustannusjaosta sovittaessa.

Liityntäpysäköinnin seudullinen tavoitetilä 2025



Kuva 1. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) liityntäpysäköinnin tavoitetilakartta vuodelle 2025.

2 Valtion tuki aiemmin toteutetuissa liityntäpysäkointikohteissa

Työn aikana selvitettiin, kuinka paljon valtio on aiemmin tukenut henkilöautoliityntäpysäköinnin toteutusta. Kattavasti tietoja ei pystytty keräämään, koska tieto on hyvin hajallaan ja osittain vaikeasti saatavissa. Myös liityntäpysäkointialueiden toteutuksesta vastanneet henkilöt ovat useissa tapauksissa vaihtuneet tai siirtyneet eläkkeelle.

Yleisesti voi todeta, että liityntäpysäkointialueiden kustannuksiin on valtio osallistunut suurten hankkeiden yhteydessä (Oikorata, Länsimetro jne.). Valtio on myös joissakin yksittäisissä tapauksissa rahoittanut liityntäpysäkointialueet kokonaan. **Varsinaista yhteistä toimintamallia ei ole ollut, vaan kustannusjaot liityntäpysäköinnin osalta on sovittu tapauskohtaisesti.** Yksittäisten liityntäpysäkointialueiden toteuttamiseen ei valtio ole juurikaan osallistunut. Tästä syystä valtion aiemmin maksamaa tukea ei pidä suoraan verrata tässä työssä tehtävään kustannusjakomalliesitykseen, koska sen avulla on tarkoitus jakaa kustannuksia myös yksittäisissä liityntäpysäkointikohteissa. Lisäksi kustannusjakomallissa ovat mukana koti- ja kohdekunnat.

Seuraavassa on esimerkkejä esitetty valtion aiempi osallistuminen liityntäpysäkointialueiden kustannuksiin siltä osin kuin tietoa oli saatavilla.

Kehärata

Kehäradalla Vantaan kaupunki ja valtio ovat jakaneet kustannukset 50 % / 50 %

Länsimetro

Länsimetrossa valtio on osallistunut liityntäpysäkointiin, kuten kaikkeen muuhunkin, enintään 30 % osuudella. Vaiheessa 1 (Ruoholahti-Matinkylä) valtion osuus tulee arviolta olemaan noin 28 %. Vaiheessa 2 (Matinkylä-Kivenlahti) valtion osuus on enintään 30 %.

Helsingin metro

Helsingin metron Kontula-Mellunmäki välin rakentamiskustannuksiin valtio osallistui noin viidenneksen osuudella ja Puotila-Vuosaari välin kustannuksiin noin 30 % osuudella. Valtion osallistumisesta liityntäpysäkointialueiden rakentamiskustannuksiin ei ole tietoa.

Leppävaaran kaupunkirata

Leppävaaran kaupunkiradan toteutuksen yhteydessä solmitun rahoitussopimuksen mukaan kustannukset ovat jakautuneet sillä periaatteella, että kaupunki toteuttaa sopimuksessa mainitut rakennusosuudet (muun muassa asemat ja bussiterminaalit) ja Ratahallintokeskus lähinnä raiteet ja radan. Kiinteää valtion ja kunnan % -osuutta ei ole ollut. Espoon maksuosuuteen on kuulunut Selon liityntäpysäkointilaitos ja Mäkkylän liityntäpysäkointialue.

Rantaradan muut asemat Espoossa

Espoo on vastannut kokonaan Kilon (vuonna 1989) ja Keran (vuoden 2010 jälkeen) liityntäpysäkointialueiden kustannuksista.

Muiden asemien osalta ovat Espoon ja valtion maksuosuudet olleet seuraavat: Leppävaara maantasopaikat 1994 (Espoo 50 ja valtio 50), Koivuhovi 1995 (Espoo + Kauniainen 2/3 ja valtio 1/3), Tuomarila 1997 (Espoo 50 ja valtio 50), Espoon keskus 1988 (Espoo 2/3 ja valtio 1/3), Kaukalahden pohjoispuoli 2001 (Espoo 50 ja valtio 50), Kaukalahden eteläpuoli 2006 (Espoo 81,5 % ja valtio 18,5 %)

Maantiet

Maanteiden pienten liityntäpysäköintialueiden lähtökohtana on ollut valtion enintään 50 % maksuosuus. Toteutettuja kohteita ovat esimerkiksi valtatie 2 Vihdin kirkonkylän kohdalla ja maantie 170 Porvoossa. Kunnat ovat myös toteuttaneet omalla kustannuksellaan kohteita maantiealueelle esimerkiksi Porvoon Katajanharjun alueella, jolloin pysäköinti saatiin pois keskustasta.

Lisäksi joitakin liityntäpysäköintikohteita on rakennettu isojen tiehankkeiden yhteydessä valtion kustannuksella (esimerkiksi valtatie 1 Muijalassa). Sen sijaan Lohjan kunta osallistui Muijalan alueen laajennukseen. Kt 51 Kirkkonummi-Kivenlahden yhteydessä toteutettiin Porkkalantien päädyn alue valtion kustannuksella ja Sarfikin alue kunnan kustannuksella.

Hanasaaren liityntäpysäköintipaikat sijoittuvat niin, että puolet on Espoon puolella ja puolet Helsingin puolella. Eri henkilöiden muistikuvien mukaan Espoo olisi vastannut paikkojen toteutuksesta, mutta tarkempaa tietoa kustannusjaosta Helsingin, Espoon ja valtion kesken ei ollut saatavilla. Nykyisin Espoon kaupunki pitää koko aluetta yllä omilla kunnossapitosopimuksillaan. Siitä ei ole tietoa, maksaako Helsinki ylläpidosta Espoolle jotakin.

Järvenpäässä on ELY:n kanssa toteutettu keskusta-alueella yksi liityntäpysäköintialue siten, että kustannukset on jaettu tasan sijaintikunnan ja valtion kesken.

Katualueet

Maantiealueen ulkopuolella ei valtio ole osallistunut kustannuksiin. Nykyinen lainsäädäntö estää sen.

3 Pasila-Riihimäki – ratakäytävän kokonaiskuva

3.1 Ratakäytävän lähtökohtia

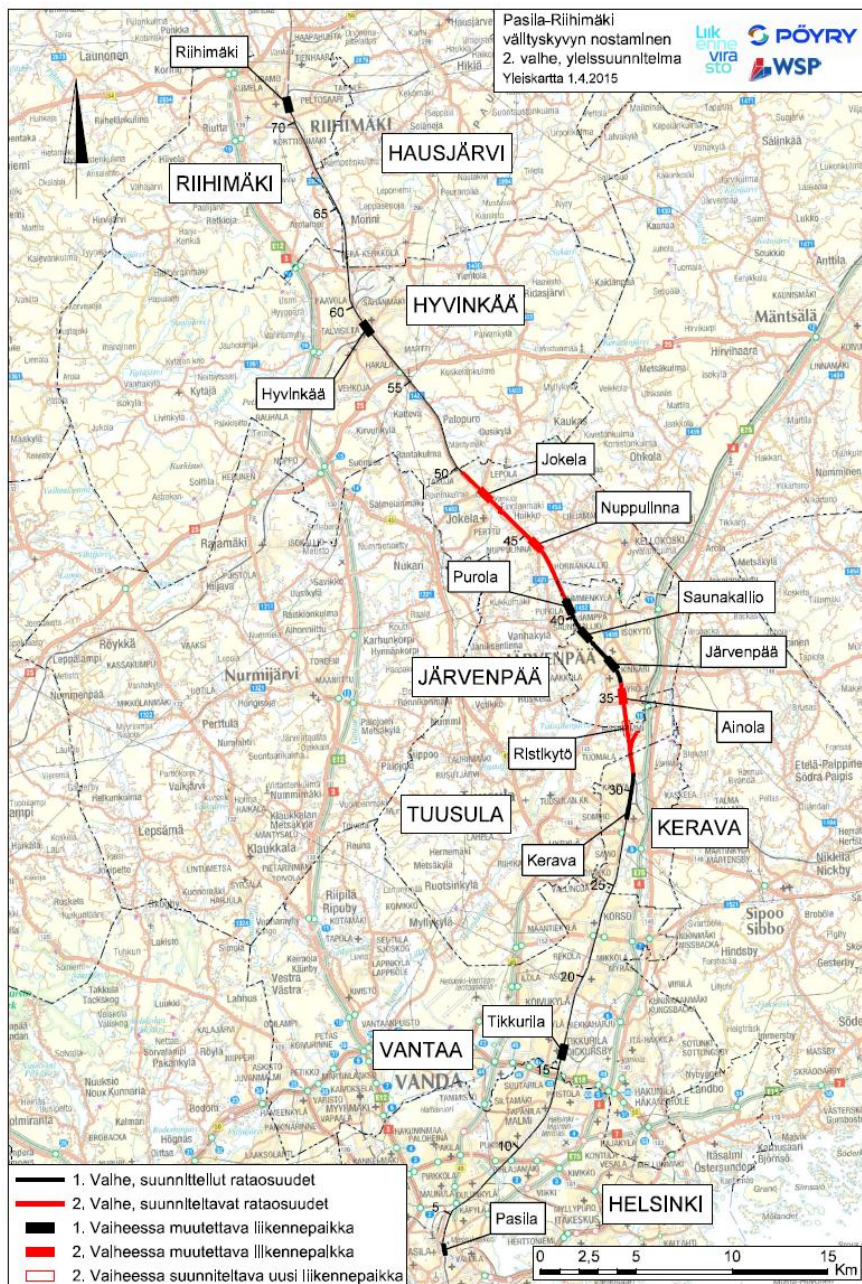
Pasila–Riihimäki ratakäytävä on osa Suomen vanhinta, 150 vuotta sitten rakennettua päärataa ja se on junamäärältään Suomen vilkkain. Rataosan kapasiteetti on jäänyt liikennemäärien kasvaessa liian pieneksi ja näin ollen myös junaliikenteen täsmällisyys huonoksi ja herkäksi häiriöille.

Välityskyvyn parantaminen toteutetaan kahdessa vaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa parannetaan ensisijaisesti liikennepaikkojen toimivuutta sekä rakennetaan lisäraide Ainolan ja Purolan välille. Toisessa vaiheessa on tarkoitus rakentaa varsinaiset lisäraideosuudet siten, että Keravan ja Jokelan välille muodostuu yhtenäinen noin 20 kilometrin pituinen neliraiteinen osuus.

Hankkeen ensimmäisen vaiheen ratasuunnitelma on hyväksytty 5.11.2015. Hanke jatkuu ratalain mukaisen toisen vaiheen yleissuunnitelman laatimisella. Yleissuunnitelma hankkeen toisesta toteutusvaiheesta valmistuu vuoden 2015 loppuun mennessä.

Suunnitelmien mukaan ensimmäisen vaiheen rakennussuunnittelu käynnistyy vuonna 2015 ja ensimmäiset rakennusurakat aikaisintaan keväällä 2016. Rakennushankkeen aiesopimus ja toteuttamissopimus on tarkoitus allekirjoittaa vuonna 2016 kustannuksia jakavien kesken.

Kuvassa 2 on esitetty yleissuunnitelman yleiskartta. Kuvasta käy ilmi ensimmäisessä ja toisessa vaiheessa toteutettavat rataosuudet ja liikennepaikat.



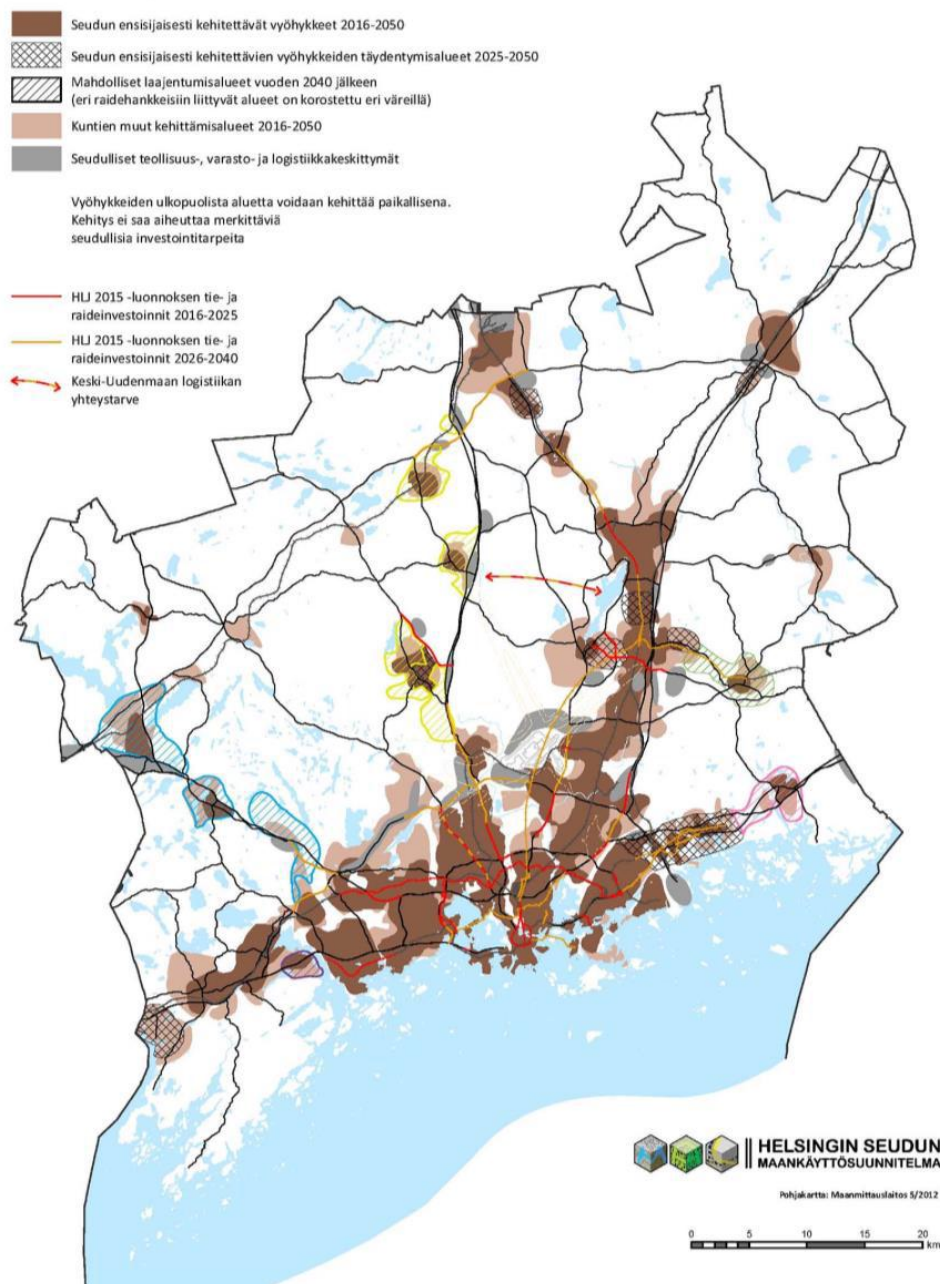
Kuva 2. Yleissuunnitelman yleiskartta.

Hankkeen yleissuunnitelmassa on esitetty asemittain liityntäpysäköinnin nykytilanne sekä liityntäpysäköinnin auto ja pyöräpaikkamäärät tavoitetilanteen 2020 mukaan. Liityntäpysäköintialueen laatuksen tulee vastata nykyistä hyvää käytäntöä pääkaupunkiseudun uusien liityntäpysäköintipaikkojen toteuttamisessa. Hyvä laatu edesauttaa alueen hyvää käytettävyyttä, luo turvallisuuden tuntua ja houkuttelee uusia käyttäjiä.

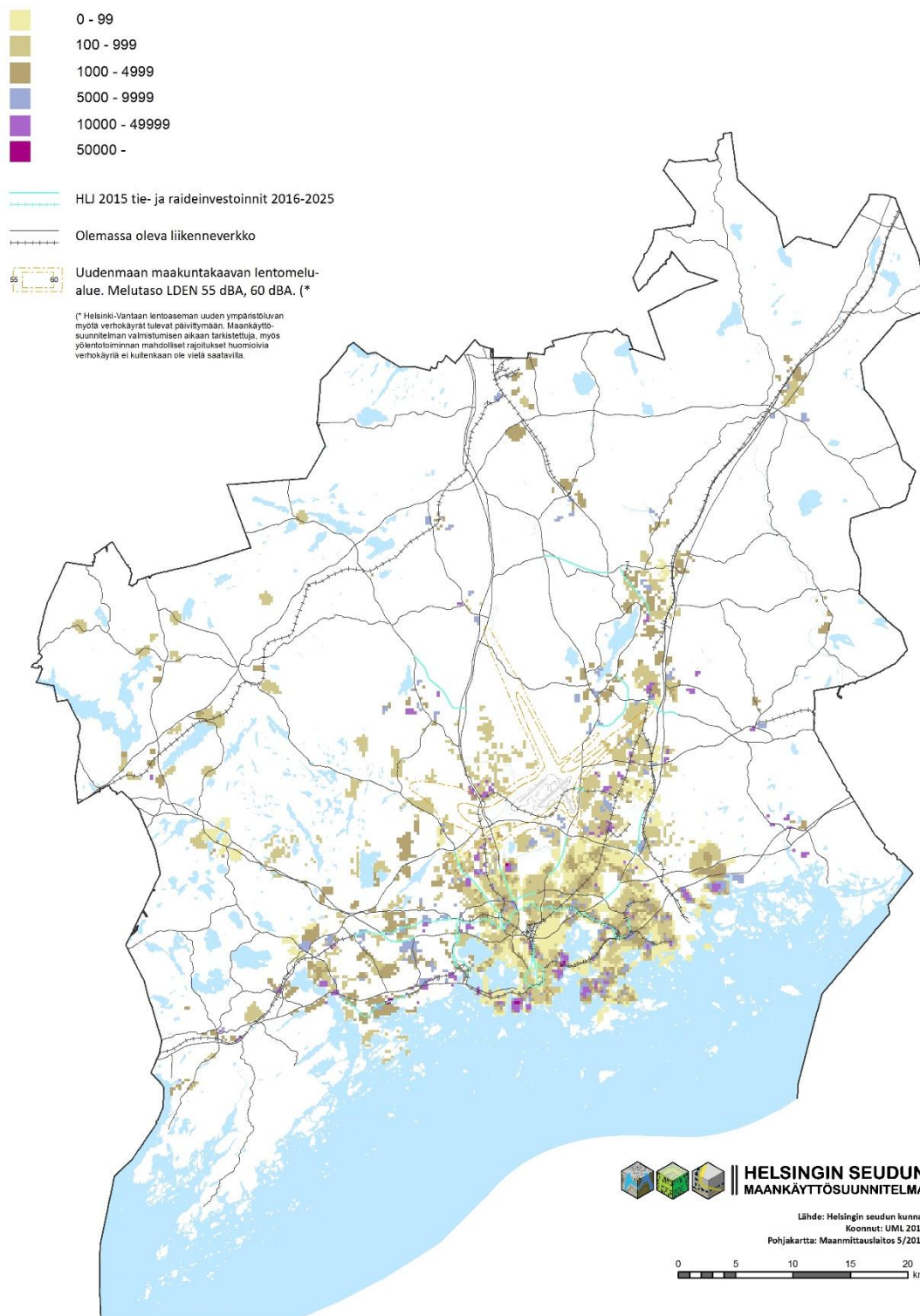
Autoliityntäpysäköintialueet ovat kestopäällysteisiä ja pysäköintiruudut merkitään asianmukaisesti. Pysäköintialueiden autopaidoista riittävä osuus tulee olla liikuntaesteisille varattuja ja alueiden on oltava valaistuja. Ajoneuvopysäköinti on opastettu pysäköintialueella ja alueille on viitoitus katu- ja tieverkolta. Lisäksi ainakin suurimmilla pysäköintialueilla tulee olla valvonta ilkeiden ehkäisemiseksi. Pyöräpaikoista puolet tulee olla katospaikkoja ja puolet runkolukituspaikkoja.

3.2 Ratakäytävän maankäyttö ja elinkeinoelämä

Pasila-Riihimäki ratakäytävän maankäyttöä tullaan kehittämään voimakkaasti ja asuntotuotannolla tulee olemaan merkittävä rooli. Tämä tarkoittaa väistämättä sitä, että liityntäpysäköinnin maantasopysäköinti tulee vähenemään. Rakenteellinen laitospysäköinti on kallista, joten se tullaan suunnittelemaan tapauskohtaisesti. Lopulliset paikkamäärät ratkeavat suunnittelun yhteydessä ja usein liityntäpysäköinnin paikkamääriin ja toteutustapaan vaikuttavat sopimukset yksityisten rakennuttajien kanssa. Asemien läheisyydessä oleva tiivis maankäyttö mahdollistaa lyhyet kävely- ja pyöräilyetäisyydet asemalle. Kehittyvillä maankäyttövyöhykkeillä pyörien liityntäpysäköintiin tullaan panostamaan, koska ne vievät myös huomattavasti vähemmän tilaa ja ovat edullisempia toteuttaa. Kuvassa 3 on esitetty Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma (MASU 2050) ja kuvassa 4 seudun kuntien asuntojen uudistuotannon määrä.



Kuva 3. Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma: Maankäyttövyöhykkeet.



Kuva 4. Kuntien arvioiman asuntotuotannon volyymi 2016–2025 (k-m2).

Liityntäpysäköintipaikoista on kustannustehokasta varata osa vuorottaiskäyttöön asuntojen ja kaupunkien kanssa. Kaupunkien paikoista voidaan osa osoittaa liityntäpysäköinnille arkisin klo 6-18, koska kaupunkien paikkamäärä mitoitetaan usein lauantain kävijämäärän mukaan. Vastavaroisesti liityntä-

pysäköintipaikkoja voi antaa kauppakeskusten ja liiketilojen käyttöön lauantaisin. Janne Vartiaisen diplomityön ”Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön hyödyt Espoossa ja Helsingissä” tulosten mukaan liityntäpysäköinnin ja kaupan asiakaspysäköinnin vuorottaiskäyttö mahdollistaa noin 5-10 %:n pysäköintipaikkasäästön. Suhteellisen alhainen paikkasäästö johtuu pysäköinnin kysynnän päällekkäisyydestä. Kaupan ja liityntäpysäköinnin vuorottaiskäyttöä pidetään kuitenkin lupaavana mahdollisuutena niin suunnittelijoiden kuin kaupan toimijoiden näkökulmasta. Jatkossa tuleekin miettiä yhdessä kaupan toimijoiden kanssa erilaisia palvelumalleja, joiden avulla liityntäpysäköinnin käyttäjille tarjotaan mahdollisimman sujuva, houkutteleva ja helppo asiointi kauppakeskuksessa.

Vuorottaispysäköintiä tulee toteuttaa myös asumisen ja liityntäpysäköinnin kesken, koska asukas-pysäköinnin käyttöaste on korkein yöllä, kun liityntäpysäköinnissä korkein käyttöaste on päivällä. Tässä on kuitenkin huomioitava, että kummallakin käyttäjäryhmällä on tarvetta pysäköintipaikkoihin erityisesti aamuisin klo 6-9 ja iltaisin klo 15–18 sekä lauantaisin. Vartiaisen diplomityössä on todettu, että asukas-pysäköinnin ja liityntäpysäköinnin vuorottaiskäyttö mahdollistaa parhaimmillaan 25 %:n pysäköintipaikkasäästön. Paras paikkasäästö saavutetaan kun asukas-pysäköinnin ja liityntäpysäköinnin suhde on 70/30. Vartiaisen diplomityön mukaan mahdollisuudet pysäköinnin tehostamiseen ovat suurimmat juuri asukas-pysäköinnin ja liityntäpysäköinnin vuorottaiskäytössä.

Asemien lähiympäristöt ovat erittäin houkuttelevia asunto- ja toimistorakennuskohteita. Tässä on selkeä eturistiriita rakennuttajien ja liityntäpysäköinnin käyttäjien välillä. Rakennuttajien näkökulmasta ei ole järkevää käyttää ratavyöhykkeen parhaita maa-alueita liityntäpysäköintiin, koska pysäköinti joudutaan toteuttamaan kalliina laitospysäköintiratkaisuina ja samalla se vie tilaa muilta toiminnoilta.

3.3 Ratakäytävän liityntäpysäköinti

Paikka- ja käyttäjämäärät

Pasila-Riihimäki ratakäytävässä on 22 liityntäpysäköintiasemaa, jotka sijaitsevat seitsemän kunnan alueella: Helsinki, Vantaa, Kerava, Järvenpää, Tuusula, Hyvinkää ja Riihimäki. Pasilan asemaa lukuun ottamatta kaikilla Pasila-Riihimäki ratakäytävän asemilla on autoliityntä-pysäköintiä. Pyöräliityntäpysäköintiä on kaikilla Pasila-Riihimäki ratakäytävän asemilla.

Pasila-Riihimäki ratakäytävän asemilla on noin 4 600 autopaikkaa, mikä on noin 40 % koko seudun autoliityntäpysäköintipaikoista. Määrällisesti suurin osa autopaikoista sijaitsee Vantaalla, 1 200 autopaikkaa, mikä on 26 % Pasila-Riihimäki ratakäytävän autoliityntäpysäköinti-paikoista. 18 % autopaikoista sijaitsee Riihimäellä, 16 % Helsingissä, 12 % Järvenpäässä, 11 % Keravalla, 11 % Hyvinkäällä ja 6 % Tuusulassa.

Käytetyn lähtöaineiston (Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia 2012, Pasila-Riihimäki liikenteen välityskyvyn nostamisen yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma) mukaan autopaikkoja lisätään vuoteen 2020 mennessä 15 liityntäpysäköintiasemalla. Asemat ovat Käpylä, Oulunkylä, Pukinmäki, Tapanila, Puistola, Hiekkaharju, Korso, Savio, Ainola, Järvenpää, Saunakallio, Purola, Nuppulinna, Jokela ja Hyvinkää. Yhteensä autopaikkamäärän on suunniteltu lisääntyvän Pasila-Riihimäki ratakäytävässä noin 880 autopaikalla, mikä tarkoittaa 19 % kasvua ratakäytävän nykyiseen autopaikkamäärään. Vuonna 2016 päivitetään Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategian tavoitepaikkamäärät.

Pasila-Riihimäki ratakäytävän asemilla on noin 6 100 pyöräpaikkaa, mikä on noin 50 % koko seudun pyöräliikeyntäpysäköintipaikoista. Määrällisesti suurin osa pyöräpaikoista sijaitsee Keravalla, 1 600 pyöräpaikkaa, mikä on 27 % Pasila-Riihimäki ratakäytävän pyöräliikeyntäpysäköintipaikoista. 17 % pyöräpaikoista sijaitsee Vantaalla, 16 % Järvenpäässä, 14 % Helsingissä, 11 % Hyvinkäällä, 10 % Riihimäellä ja 5 % Tuusulassa.

Käytetyn lähtöaineiston (Helsingin seudun liikeyntäpysäköintistrategia 2012, Pasila-Riihimäki liikenteen välityskyvyn nostamisen yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma) mukaan pyöräpaikkoja lisätään vuoteen 2020 mennessä 20 liikeyntäpysäköintiasemalla. Rekola ja Saunakallio ovat ainoita asemia, joilla pyöräpaikkojen määrän lisääminen ei ole suunnitelmassa. Yhteensä pyöräpaikkamäärän on suunniteltu lisääntyvän ratakäytävässä noin 3 600 pyöräpaikalla, mikä tarkoittaa jopa 60 % kasvua ratakäytävän nykyiseen pyöräpaikkamäärään. Vuonna 2016 päivitetään Helsingin seudun liikeyntäpysäköintistrategian tavoitepaikkamäärät.

Autoliikeyntäpysäköinnin käyttäjämäärien perusteella Pasila-Riihimäki ratakäytävän isoimmat liikeyntäpysäköintiasemat ovat Riihimäki (651 käyttäjää/vrk), Kerava (551 käyttäjää/vrk), Hyvinkää (473 käyttäjää/vrk) ja Järvenpää (450 käyttäjää/vrk). Pyöräliikeyntäpysäköinnin käyttäjämäärien perusteella Pasila-Riihimäki ratakäytävän isoimmat liikeyntäpysäköintiasemat ovat Kerava (1311 käyttäjää/vrk), Hyvinkää (771 käyttäjää/vrk), Riihimäki (678 käyttäjää/vrk), Järvenpää (614 käyttäjää/vrk) ja Tikkurila (430 käyttäjää/vrk).

Käyttäjien koti- ja kohdekunnat (HSL:n laaja liikeyntäpysäköintitutkimus, 2014)

Pasila-Riihimäki ratakäytävän liikeyntäpysäköinnin käyttäjien koti- ja kohdekuntia selvitettiin HSL:n vuonna 2014 teettämässä liikeyntäpysäköintitutkimuksessa. Kyselylomakkeita jaettiin 18 autoliikeyntäpysäköintialueella ja 20 pyöräliikeyntäpysäköintialueella. Kyselyyn vastasi 502 autoliikeyntäpysäköinnin käyttäjää ja 866 pyöräliikeyntäpysäköinnin käyttäjää.

Kyselyn perusteella 29 % autoliikeyntäpysäköinnin käyttäjistä saapuu Pasila-Riihimäki ratakäytävän liikeyntäpysäköintialueille liikeyntäpysäköintikunnan ulkopuolelta. Autoliikeyntäpysäköinnin käyttäjien kotikuntina toimii 13 liikeyntäpysäköintikuntien ulkopuolista kuntaa. Liikeyntäpysäköintikuntien ulkopuolisista kunnista eniten käyttäjiä Pasila-Riihimäki ratakäytävän autoliikeyntäpysäköintialueille saapuu Sipoosta, Hausjärveltä ja Pornaisista. Liikeyntäpysäköintikunnan ulkopuolelta saapuneiden määrä on merkittävä Ainolan, Pukinmäen, Keravan, Tikkurilan, Järvenpään ja Käpylän liikeyntäpysäköintialueilla. Kyseisillä liikeyntäpysäköintialueilla vähintään kolmasosa kyselyyn vastanneista autoliikeyntäpysäköinnin käyttäjistä on saapunut liikeyntäpysäköintialueelle kyseisen kunnan ulkopuolelta.

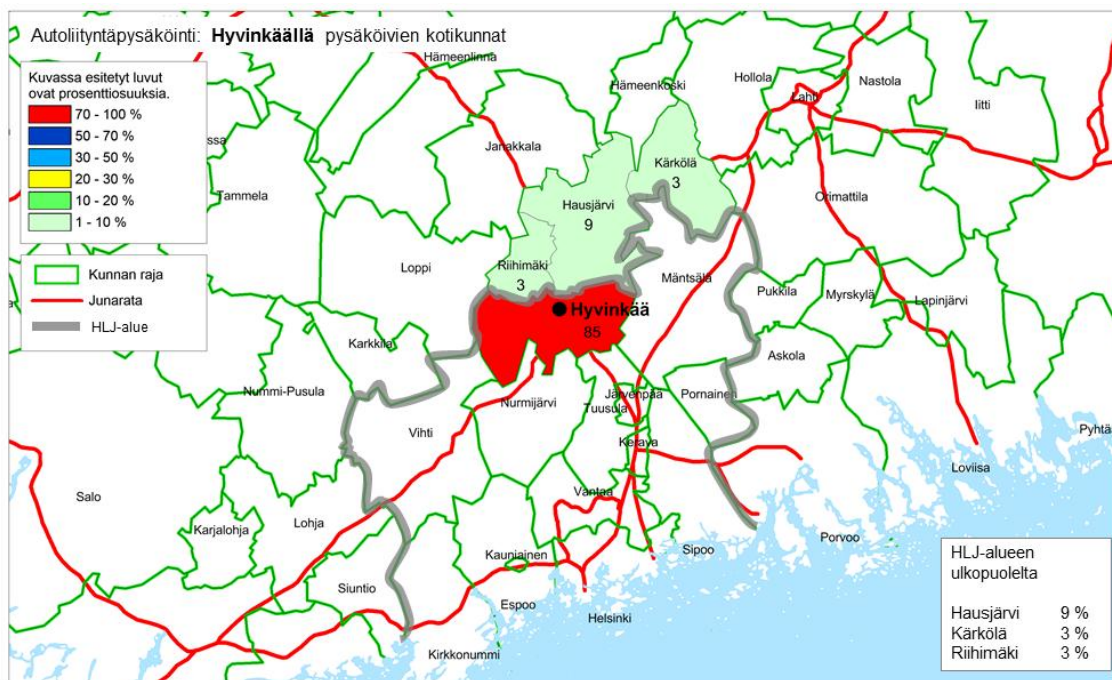
Kyselyn perusteella keskimäärin 71 % autoliikeyntäpysäköinnin käyttäjistä matkustaa liikeyntäpysäköintikunnan ulkopuolelle. Autoliikeyntäpysäköinnin käyttäjien kohdekuntina toimii 16 kuntaa, joista selvästi merkittävin on Helsinki. Liikeyntäpysäköintitutkimukseen vastanneista autoliikeyntäpysäköinnin käyttäjistä 80 %:n kohdekuunta on Helsinki. Helsingin lisäksi merkittäviä kohdekuntia ovat Vantaa ja Espoo. Autoliikeyntäpysäköinnin käyttäjistä 4 %:n kohdekuunta on Vantaa ja 3 %:n Espoo. Kyselyn perusteella Helsingissä sijaitsevilta liikeyntäpysäköintialueilta matkustetaan pääasiassa Helsinkiin ja Helsingin ulkopuolella sijaitsevilta liikeyntäpysäköintialueilta matkustetaan pääasiassa liikeyntäpysäköintikunnan ulkopuolelle.

Kyselyn perusteella 92 % pyöräliikeyntäpysäköinnin käyttäjistä on aloittanut matkansa liittytäpysäköintikunnasta. Kyselyn perusteella vain seitsemälle liittytäpysäköintialueelle on saapunut pyöräilijöitä liittytäpysäköintikunnan ulkopuolelta. Näitä liittytä-pysäköintialueita ovat Puistolola, Kerava, Jokela, Riihimäki, Hyvinkää, Tikkurila ja Järvenpää.

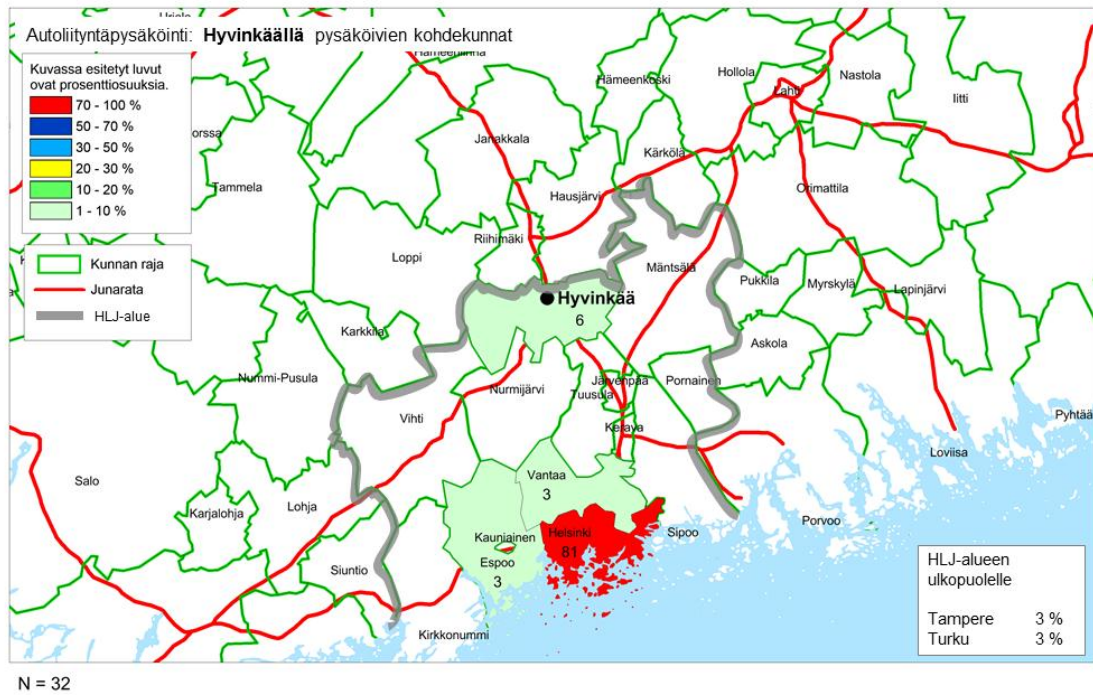
Liittytäpysäköintikunnan ulkopuolelta saapuneiden määrä on merkittävä Puistolassa, jossa 22 % pyöräliikeyntäpysäköinnin käyttäjistä saapuu liittytäpysäköintialueelle Helsingin ulkopuolelta. Tässä tapauksessa kaikki Helsingin ulkopuolelta saapuneet ovat aloittaneet matkansa Vantaalta. Muilla liittytäpysäköintialueilla liittytäpysäköintikunnan ulkopuolelta saapuneiden pyöräilijöiden osuus on korkeintaan 10 %.

Kyselyn perusteella 71 % pyöräliikeyntäpysäköinnin käyttäjistä matkustaa liittytäpysäköintikunnan ulkopuolelle. Pyöräliikeyntäpysäköinnin käyttäjien kohdekuntina toimii 18 kuntaa, joista selvästi merkittävin on Helsinki. Helsingin rooli kohdekuntana ei kuitenkaan ole yhtä merkittävä kuin autoliittytäpysäköinnissä, vaan pyöräliikeyntäpysäköintiä käyttävät matkustavat selvästi autoliittytäpysäköintiä käyttäviä enemmän myös muihin kohdekuntiin. Liittytäpysäköintitutkimukseen vastanneista pyöräliikeyntäpysäköinnin käyttäjistä 63 %:n kohdekunta on Helsinki. Helsingin lisäksi merkittäviä kohdekuntia ovat Vantaa ja Espoo. Pyöräliikeyntäpysäköinnin käyttäjistä 10 %:n kohdekunta on Vantaa ja 5 %:n Espoo.

HSL:n vuonna 2014 teettämän liittytäpysäköintitutkimuksen tuloksia hyödynnetään autoliittytäpysäköinnin kustannus- ja vastuujakomallissa. Liittytäpysäköintitutkimuksen tulokset vaikuttavat mallissa autoliittytäpysäköintipaikkojen koti- ja kohdekuntien kustannusjako-osuuksiin. Koti- ja kohdekuntien kustannusjako toteutetaan mallissa oikeudenmukaisesti perustuen liittytäpysäköintitutkimuksen käyttäjäosuuksiin. Kuvissa 5 ja 6 on esitetty esimerkkinä Hyvinkään liittytäpysäköintialueen käyttäjäosuudet koti- ja kohdekunnittain. Kaikkien asemien liittytäpysäköintitutkimuksen tulokset on esitetty Pasila-Riihimäki ratakäytävän kokonaiskuvamuistiossa (liite 3).



Kuva 5. Hyvinkään autoliittytäpysäköintialueen käyttäjien kotikunnat.



Kuva 6. Hyvinkään autoliityntäpysäköintialueen käyttäjien kohdekunnat.

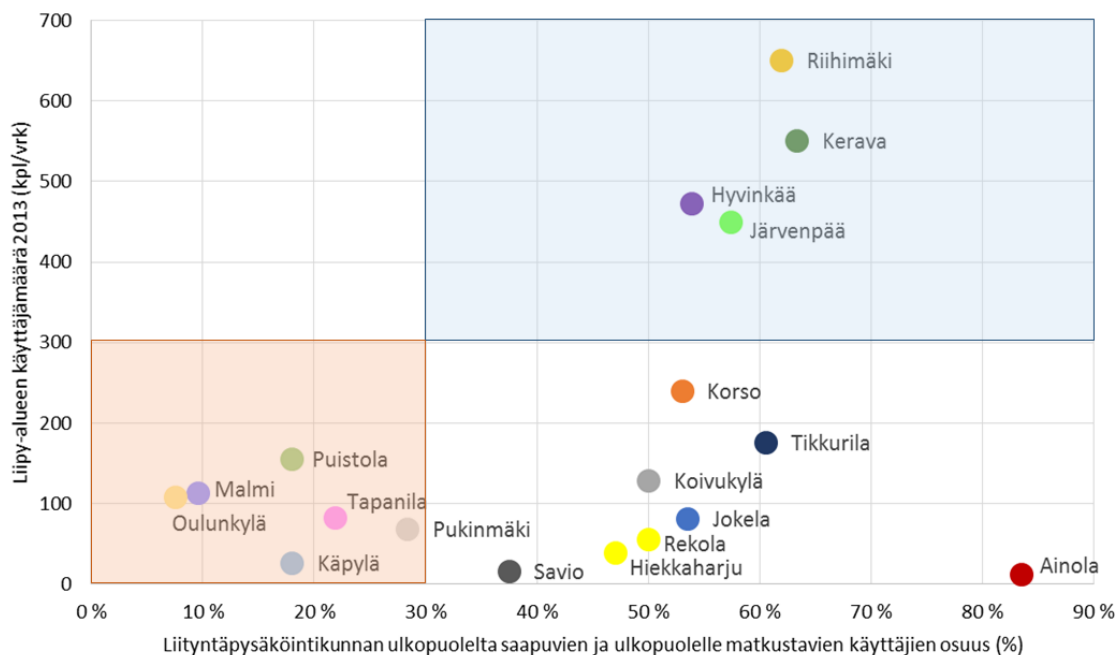
3.4 Pilottikohteiden valinta

Työssä tehtiin liityntäpysäköintiasemien käyttäjämäärien sekä käyttäjien koti- ja kohdekuntien perusteella liityntäpysäköintiasemien seudullisuustarkastelu. Seudullisuustarkastelu rakentui kahden ominaisuuden ympärille. Seudullisesti merkittävänä liityntäpysäköintialueina pidetään alueita, joissa käyttäjämäärä on suuri ja liityntäpysäköintikunnan ulkopuolelta saapuvien ja ulkopuolelle matkustavien käyttäjien osuus on suuri. Seudullisuustarkastelu tehtiin palvelemaan pilottialueiden valintaa.

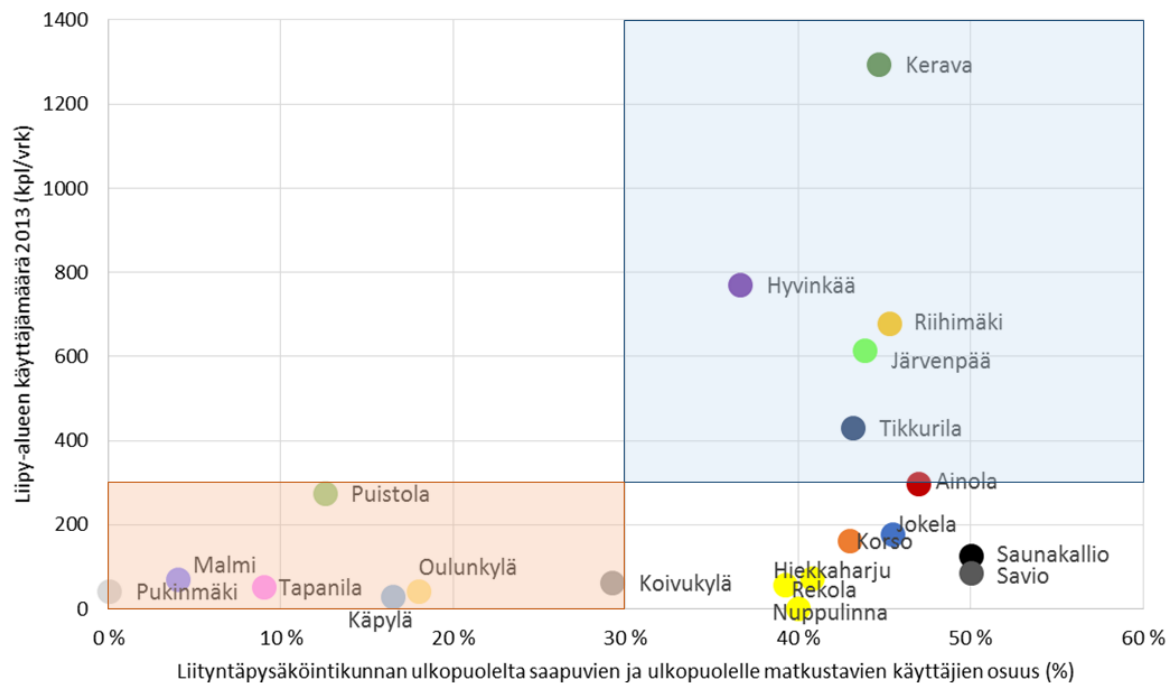
Kuvissa 7 ja 8 on esitetty työssä tehdyn seudullisuustarkastelun tulokset. Kuvissa sinisellä on korostettu alue, johon sijoittuvilla liityntäpysäköintialueilla on merkittävä rooli seudullisen liikennejärjestelmän kannalta. Oranssilla on korostettu alue, johon sijoittuvat liityntäpysäköintialueet eivät ole tässä työssä käytettyjen ominaisuuksien näkökulmasta seudullisesti merkittäviä.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2015) seudullisesti merkittäväksi liityntäpysäköintialueiksi on tunnistettu Malmi, Tikkurila, Kerava, Ainola, Järvenpää ja Hyvinkää. Tässä työssä tehdyn seudullisuustarkastelun perusteella seudullisesti merkittäviä liityntäpysäköintialueita ovat Kerava, Järvenpää, Hyvinkää ja Riihimäki. Pyöräliityntäpysäköinnin osalta myös Tikkurila näyttäytyy seudullisesti merkittävänä liityntäpysäköintialueena.

Tässä työssä tehdyn seudullisuustarkastelun perusteella ei esitetä muutoksia Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2015) esitettyyn seudullisuusluokitukseen, koska luokitukseen vaikuttaa myös muut ominaisuudet kuin tässä työssä käytetyt.



Kuva 7. Autoliityntäpysäköintialueiden seudullinen merkittävyys Pasila-Riihimäki ratakäytävässä.



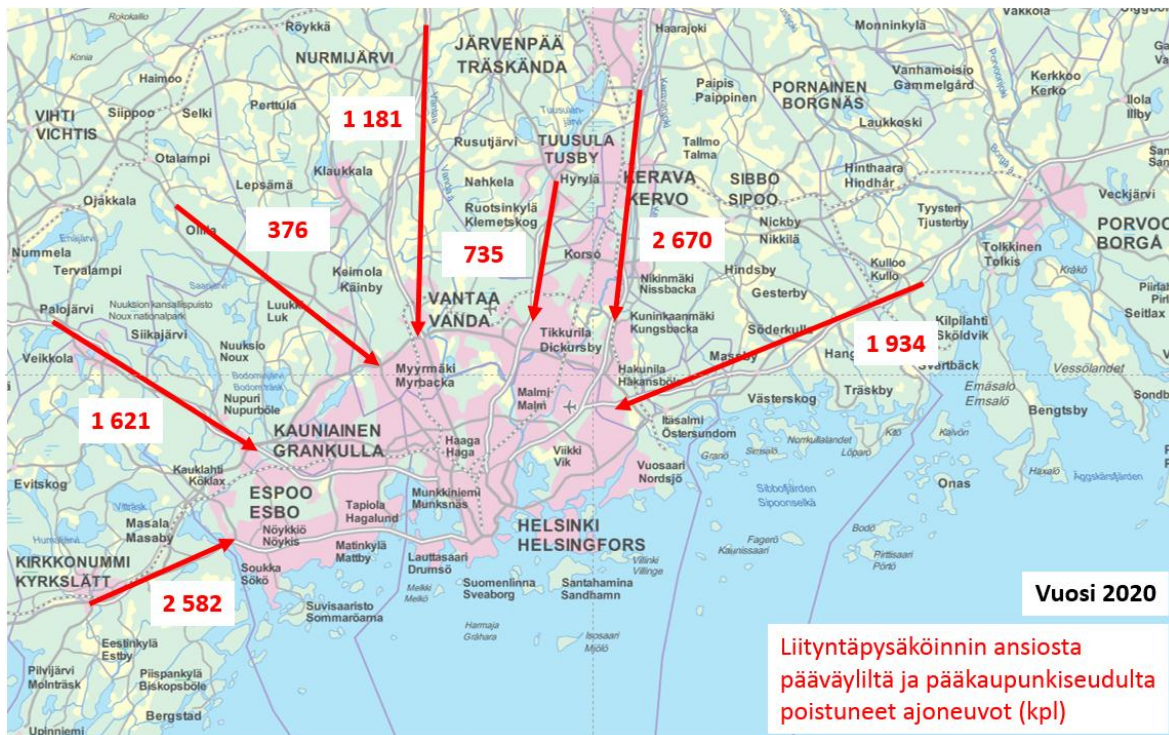
Kuva 8. Pyöräliityntäpysäköintialueiden seudullinen merkittävyys Pasila-Riihimäki ratakäytävässä.

Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujakomallin pilotointityön ohjausryhmässä autoliityntäpysäköinnin seudullisesti merkittäviksi pilottikohteiksi valittiin Ainola, Hyvinkää, Järvenpää ja Kerava. Autoliityntäpysäköinnin paikalliseksi pilottikohteeksi valittiin Saunakallio ja pyöräliityntäpysäköinnin pilottikohteeksi Tikkurila. Pilottikohteiden käsittelyssä käytetään Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) mukaista seudullisuusluokitusta.

4 Liityntäpysäköinnin hyödyt eri osapuolille

Liityntäpysäköinnistä on hyötyä kaikille osapuolille. Liityntäpysäköinnillä on merkittävä vaikutus Helsingin seudun liikennemääriin ja sitä kautta liikenteen aiheuttamiin haittoihin. Liityntäpysäköintitutkimuksen (HSL, 2014) tulosten mukaan ilman pilottina toimineen Pasila-Riihimäki ratakäytävän liityntäpysäköintiä Helsinkiin tehtäisiin päivittäin noin 2 600 henkilöautomatkaa enemmän. Tällöin pääväylät olisivat huomattavasti paremmin ruuhkautuneita. Liityntäpysäköinnin ansiosta ilmanlaatu seudulla paranee ja liikenneonnettomuudet sekä liikennemelu vähentyvät. Liityntäpysäköinnin vaikutukset näkyvät erityisesti Helsinkiin johtavilla pääväylillä sekä pääkaupunkiseudun katuverkolla.

Kuvassa 9 on esitetty teoreettinen tarkastelu liityntäpysäköinnin potentiaalista vähentää pääväylien ja pääkaupunkiseudun liikennettä kantakaupungin rajalla vuonna 2020. Tarkastelu on tehty Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelmassa. Laskelma kuvastaa optimitilannetta ja laskelmissa on hyödynnetty vuonna 2008 tehdyn liityntäpysäköintitutkimuksen tuloksia liityntäpysäköitsijöiden käyttäytymisestä.



Kuva 9. Teoreettinen tarkastelu liityntäpysäköinnin potentiaalista vähentää pääväylien ja pääkaupunkiseudun liikennettä kantakaupungin rajalla vuonna 2020. Lähde: Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja – toimenpideohjelma, 2012

Helsingin liityntäpysäköintistrategiassa (2009) on arvioitu, että liityntäpysäköinnin rakentaminen maantasoon maksaa itsensä yhteiskuntataloudellisina hyötyinä takaisin vuodessa, kun liityntäpysäköinti toteutetaan pääkaupunkiseudun ulkopuolella ja matkojen määränpää on Helsinki. Rakenteellisen autopaikan takaisinmaksuaika on noin 4 vuotta. Helsingin liityntäpysäköintistrategian 2009 mukaan yhteiskuntataloudellisista hyödyistä 75 % muodostuu aikakustannussäästöistä, 12 % kilometrikustannussäästöistä, 11 % onnettomuuskustannussäästöistä ja 2 % päästökustannussäästöistä.

Yhteiskuntataloudellisten hyötyjen lisäksi liityntäpysäköinnillä on myös muita hyötyjä. **Liityntäpysäköinnin ansiosta sijaintikunnan ja muiden kotikuntien saavutettavuus paranee, mikä houkuttelee alueelle lisää asukkaita eli uusia veronmaksajia.** Liityntäpysäköinnin myötä autoliikenne maantieverkolla vähenee ja valtion investointitarve liikenneinfraan pienenee. **Kohdekunnissa investointitarve pysäköintiin ja katuinfraan pienenee.** Kaikkialla liityntäpysäköinnin vaikutusalueella palveluntuottajat saavat liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen käyttäjistä asiakkaita. Yritykset sijoittuvat hyvien joukkoliikenneyhteyksien ääreen, mitä seudun liityntäpysäköinti tukee. Lisäksi liityntäpysäköinti parantaa joukkoliikenneinvestointien kannattavuutta matkustajamäärien kasvaessa. Taulukossa 3 on esitetty liityntäpysäköinnin hyötyjä eri osapuolille.

Taulukko 3. Liityntäpysäköinnin hyötyjä eri osapuolille.

Hyötyvä taho	Hyödyt
Sijaintikunta	<ul style="list-style-type: none"> - Saavutettavuus paranee, mikä houkuttelee uusia veronmaksajia - Liityntäpysäköintialueen lähiympäristön palvelut saavat asiakkaita - Tehokkaat liityntäpysäköintiratkaisut mahdollistavat alueen maankäytön kehittämisen - Joukkoliikennetarjonta paranee kaikille joukkoliikenteen käyttäjille
Valtio	<ul style="list-style-type: none"> - Autoliikenne maantieverkolla vähenee, jolloin investointitarve liikenneinfraan pienenee - Yhteiskuntataloudelliset hyödyt - Joukkoliikenneinvestointien kannattavuus paranee matkustajamäärien kasvaessa
Kotikunta	<ul style="list-style-type: none"> - Saavutettavuus paranee, mikä houkuttelee uusia veronmaksajia - Joukkoliikennetarjonta paranee kaikille joukkoliikenteen käyttäjille
Kohdekunta	<ul style="list-style-type: none"> - Autoliikenne katuverkolla vähenee - Pysäköintitarve vähenee - Investointitarve liikenneinfraan pienenee - Liikenteen häiritsevät ja ilmanlaatu paranee - Yritykset sijoittuvat hyvien liikenneyhteyksien ääreen, mitä liityntäpysäköinti tukee - Joukkoliikenneasemien lähiympäristön palvelut saavat asiakkaita

Eri lähteiden pohjalta voidaan arvioida, että Helsinkiin saapuu nykyisin 6000–7000 ajoneuvoa vähemmän arkipäivänä liityntäpysäköinnin ansiosta. Jos liityntäpysäköintipaikat kaksinkertaistetaan koko Helsingin seudulla liityntäpysäköintistrategia mukaisesti, niin saapuvia ajoneuvoja on yli 10 000 vähemmän. Näistä todennäköisesti ainakin osa ajaisi jollekin Helsingin alueen liityntäpysäköintialueelle, jos heillä ei olisi mahdollista jättää autoa liityntään aiemmin. Tämä lisäisi tarvetta rakentaa uusia liityntäpysäköintipaikkoja Helsinkiin. Lisäksi Helsingin kaupungin ylläpitämän kadunvarsipysäköinnin paikkojen vapauttaminen muuhun käyttöön hankaloituisi, koska paikan tarvitsijoita olisi enemmän. **Jos liityntäpysäköintiä ei olisi, niin taloudellisesti merkittäviä hyötyjä olisivat todennäköisesti yksityiset pysäköintioperaattorit, jotka hallinnoivat yli 7 000 maanalaista pysäköintipaikkaa kantakaupungissa. Taloudellisesti suurimpia häviöitä olisivat todennäköisesti yritykset Helsingissä, jotka joutuisivat järjestämään osalle työntekijöistään pysäköintipaikat.** Pysäköintipaikan hinta yritykselle vaihtelee Helsingissä. Halvin vaihtoehto on kaupungin tarjoama kadunvarren yrityspysäköintitunnus (30 euroa/kk). Yrityspysäköintitunnus antaa mahdollisuuden pysäköidä kadunvarseen, mutta ei automaattisesti takaa vapaata pysäköinti-

paikkaa. Yksi toimipiste voi saada kolme tunnusta. Laitospaikkojen hinnat vaihtelevat Helsingissä 100–300 euroa/kk/paikka.

Case: Kustannussäästöarvioita Helsingille

Koska Helsinki on ylivoimaisesti merkittävin kohdekuunta ja konkreettisten hyötyjen osoittaminen kohdekuunnille on haastavaa, niin Helsingin hyötyjä on pyritty arvioimaan konkreettisemmin tutkittavan ratakäytävän osalta. Liityntäpysäköintialueita, joiden suunniteltujen lisäpaikkojen toteuttamatta jättämisestä voi harkita, ovat esimerkiksi Kontula, Käpylä, Mellunmäki, Pitäjänmäki, Puotila ja Pukinmäki. Tarkasteltaviksi asemiksi on valittu Pukinmäki ja Käpylä, koska ne sijaitsevat tutkittavalla ratakäytävällä ja niistä ovat alustavat suunnitelmat olemassa.

Helsingin on mahdollista hyötyä konkreettisesti kolmella tavalla:

- vähentää lisäpaikkojen rakentamista omilla liityntäpysäköintialueilla
- saada tukea liityntäpysäköintialueiden henkilöautopaikkojen rakentamiseen (taulukko 4)
- saada tukea liityntäpysäköintialueiden pyöräpysäköintipaikkojen rakentamiseen.

Pukinmäkeen on suunniteltu 70 laitospaikkaa, joista lisäpaikoiksi voidaan laskea 20 paikkaa. Käpylässä on 12 maantasopaikkaa. Sinne on tavoitteena sijoittaa 120 maantasopaikkaa. **Helsingissä on paljon autojen liityntäpysäköintialueita, joita käyttää paljon muut kuin helsinkiläiset, joten kaupungin on mahdollista säästää rakentamalla vähemmän liityntäpysäköintipaikkoja.** Jos Pukinmäessä säästytään esitettyjen 20 lisäpaikan rakentamiselta, niin pelkät kustannussäästö ovat 0,5 miljoonaa euroa. Lisäksi tulevat päälle mahdolliset maankäyttöhyödyt.

Taulukko 4. Valtion maksama tuki suositusmallin ja vaihtoehtoisen mallin mukaisesti Pukinmäen ja Käpylän liityntäpysäköintialueille.

	Suositusmalli	Vaihtoehtoinen malli
Pukinmäki		
Lisäpaikat (20 kpl)	412 500	140 000
Korvaavat paikat (50 kpl)	515 625	175 000
Käpylä		
Lisäpaikat (108 kpl)	756 000	756 000
YHTEENSÄ	1 684 125	1 071 000
Valtion tuki 30 %	505 000	321 000

Lisäksi pyöräliityntäpysäköinnin rakentamiskustannuksista valtio maksaisi 50 %. Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategian mukaan Käpylään rakennetaan 50 uutta pyöräpaikkaa ja Pukinmäkeen 70 uutta pyöräpaikkaa. Jos yhden paikan hinnaksi arvioidaan 500 euroa/paikkaa, niin kokonaiskustannus on 60 000 euroa, josta valtion tuki olisi 30 000 euroa. Jos myös nykyiset pyöräpaikat uusitaan, niin valtion tuki kasvaa.

5 Kustannusjakomallit

5.1 Kustannusjaon osapuolet ja jaettavat kustannukset

Kustannusjako koskee henkilöautojen ja pyörien liityntäpysäköintialueita. Kustannusjaossa ovat mukana Helsingin seudun liityntäpysäköintialueet joukkoliikennekulkumuodosta riippumatta. Liityntäpysäköintialueita sijaitsee raskaan raideliikenteen asemien, metroasemien, linja-autoasemien ja bussipysäkkien yhteydessä. Taulukossa 5 on esitetty kustannusjaon osapuolet ja mistä kustannuksista jaettavat kustannukset koostuvat.

Taulukko 5. Kustannusjaon osapuolet sekä jaettavat kustannukset. Jaettavat kustannukset eivät kata välttämättä kaikkia rakennuskustannuksia. Maapohja ei ole mukana kustannusjaossa, vaan hankkeesta vastaavan tahon tehtävänä on sopia tarvittavien maapohjien käyttöoikeuksista.

Kustannusten kohde	Kustannuksiin osallistuvat tahot	Jaettavat kustannukset
Autopaikkojen rakentaminen	Seudullisesti merkittävät: Sijaintikunta, kotikunta, kohdekunta, valtio Paikallisesti merkittävät: Sijaintikunta, valtio	Kustannuksiin kuuluvat henkilöautopaikkojen (mukaan lukien saattopysäköinti) rakentamiskustannukset sekä niihin kuuluvat informaatio-, valvonta-, laskenta- ja opastusjärjestelmät. Sen sijaan väylien rakentaminen ja opastaminen pysäköintialueille eivät kuulu kustannuksiin eivätkä myöskään väylien rakentaminen pysäköintialueilta asemalle ja takaisin. Suunnittelukustannukset eivät kuulu kustannusjakoon.
Autopaikkojen kunnossapito	Sijaintikunta	Kustannuksiin kuuluvat investointien kunnossapito, korvausinvestoinnit, vartiointi ja pysäköinninvalvonta. Kunnossapidon laatutaso määritellään sopimusneuvotteluissa.
Pyöräpaikkojen rakentaminen	Sijaintikunta, valtio	Kustannuksiin kuuluvat pyöräpysäköintialueiden rakentaminen ja niihin liittyvät varusteet. Sen sijaan väylien rakentaminen ja opastaminen pysäköintialueille eivät kuulu kustannuksiin eivätkä myöskään väylien rakentaminen pysäköintialueilta asemalle ja takaisin. Suunnittelukustannukset eivät kuulu kustannusjakoon.
Pyöräpaikkojen kunnossapito	Sijaintikunta	Kustannuksiin kuuluvat investointien kunnossapito, korvausinvestoinnit ja vartiointi. Kunnossapidon laatutaso määritellään sopimusneuvotteluissa.

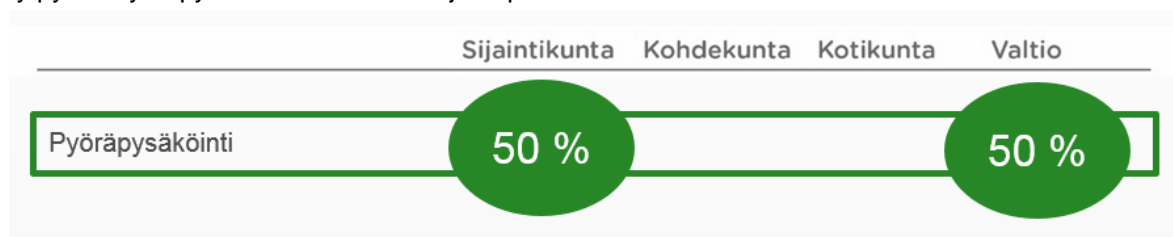
5.2 Yleiset periaatteet

Kustannusjakomallien viisi yleisperiaatetta:

1. Kustannusjakomalli koskee pelkästään henkilöautojen ja pyörien liikeympäristöalueita. Kustannusjakomalli ei kumoakaan ennen tätä sopimusta tehtyjä kohdekohtaisia sopimuksia.
2. Auto- ja pyöräliikeympäristöpaikkojen kustannusjako lasketaan erikseen.
3. Kustannusjako koskee pelkästään liikeympäristöalueiden rakentamista. Hoito- ja kunnossapitokustannuksista vastaa sijaintikunta.
4. Maankäyttöhyödyt, vuorottaisympäristöhyödyt ja mahdolliset maksutulot jäävät sijaintikunnan hyväksi.
5. HSL:n liikeympäristö tutkimus toimii ensisijaisena kustannusjakopohjana. Kun alue on ollut käytössä esimerkiksi kaksi vuotta, voivat osapuolet kustannuksellaan tehdä jälkeentutkimuksen niin halutessaan. Jälkeen-tutkimuksella määritellään lopulliset kustannusjakoosuudet. Jälkeen-tutkimuksesta sovitaan aina kohdekohtaisesti sopimusneuvotteluissa.

5.3 Pyöräliikeympäristöinnin kustannusjako

Pyöräliikeympäristöinnin rakentamiskustannukset jaetaan tasan sijaintikunnan ja valtion kesken siten, että kummankin osuus jaettavista kustannuksista on 50 %. Pyöräpaikkojen kustannusjako koskee niin lisäpaikkoja kuin korvaavia paikkojakin. Pyöräpaikan jaettavien kustannusten arvonnäkökulman enimmäishinta on 2 500 euroa/pyöräpaikka. Jos enimmäishinta ylittyy, jää enimmäishinnan ylittävä osa pyöräpaikkakustannuksista sijaintikunnan maksettavaksi. Kuvassa 10 on esitetty pyöräliikeympäristöinnin kustannusjaon periaatteet.



Kuva 10. Pyöräliikeympäristöinnin kustannusjaon periaatteet.

Enimmäishinta muutetaan vastaamaan viimeisintä maanrakennuskustannusindeksin kokonaisindeksiä. Vertailutilanteena on Maanrakennuskustannusindeksi 2010, joulukuu 2015.

5.4 Autoliityntäpysäköinnin kustannusjako

Seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet

Autoliityntäpysäköinnin rakentamiskustannukset jaetaan sijaintikunnan, valtion sekä muiden koti- ja kohdekuntien välillä seuraavien periaatteiden mukaisesti:

- Autoliityntäpysäköintipaikkojen kustannusjako **perustuu pysäköintipaikan perushintaan.**
- Perushinnan ylittävä osa autopaikkakustannuksista **jää sijaintikunnan maksettavaksi.**
- Autopaikkakustannukset jaetaan perushinnan perusteella siinä tapauksessa, että autopaikan todellinen hinta on vähintään sama kuin perushinta. **Jos autopaikan todellinen hinta on perushintaa pienempi, jaetaan autopaikkakustannukset todellisten kustannusten perusteella.**
- **Valtiolle on maantasopaikan arvonlisäverottoman hinnan lähtökohtana ollut 7 000 euroa/paikka** ja rakenteellisen autopaikan 25 000 euroa/paikka perustuen eri lähteistä kerättyihin pysäköintipaikkojen keskimääräisiin hintoihin. **Rakenteellisen paikan perushinnasta on vähennetty sijaintikunnan potentiaalinen vuorottaispysäköintihyöty**, johon sijaintikuntaa halutaan kannustaa. Janne Vartiaisen diplomityön ”Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön hyödyt Espoossa ja Helsingissä” tulosten mukaan liityntäpysäköinnin ja kaupan asiakaspysäköinnin vuorottaiskäyttö mahdollistaa enintään 10 %:n pysäköintipaikkasäästön ja asukas-pysäköinnin ja liityntäpysäköinnin vuorottaiskäyttö enintään 25 %:n pysäköintipaikkasäästön. Perushinnasta on noin puolet yhteenlasketuista hyödyistä (= 17,5 %), **jolloin päädytään rakenteellisen paikan pyöristettyyn arvonlisäverottomaan perushintaan 20 000 euroa/paikka.**
- **Koti- ja kohdekunnille on käytetty sekä maantasopaikan että rakenteellisen paikan arvonlisäverottomana perushintana 7 000 euroa/paikka** (keskimäärin tavallisen perusvarustellun maantasopaikan hinta). Perusteluna on se, että rakenteellisessa pysäköinnissä sijaintikunnan on mahdollista saada merkittäviä maankäyttöhyötyjä tiivistämällä asemaseutunsa kaupunkirakennetta. **Muiden kuntien ei kuitenkaan ole perusteltua maksaa sijaintikunnan maankäyttöhyödyistä.** Sen sijaan valtion on perusteltua kannustaa sijaintikuntaa tiivistämään asemaseutujen kaupunkirakennetta ja sitä kautta maksaa enemmän rakenteellisesta pysäköinnistä. Liityntäpysäköinnillä on myös merkittäviä yhteiskuntataloudellisia hyötyjä, jotka ovat selkeästi osoitettavissa valtiolle. Sen sijaan yhteiskuntataloudellisten hyötyjen kohdentaminen koti- ja kohdekunnille on hyvin haastavaa, josta syystä matalampaa perushintaa koti- ja kohdekunnille kuin valtiolle voidaan pitää perusteltuna.
- Jos liityntäpysäköintiasemalle toteutetaan useita erilaisia liityntäpysäköintiratkaisuja (maantaso ja rakenteellinen) lasketaan jaettavat kustannukset siten, että **oletetaan lisäpaikkojen olevan maantasopaikkoja ja korvattavien paikkojen kalliimpia rakenteellisia autopaikkoja.**
- **Korvaavan paikan perushinta on 50 % lisäpaikan perushinnasta.** Korvaavat paikat ovat mukana kustannusjaossa ainoastaan siinä tapauksessa, että korvaavan autopaikan laatutasossa tapahtuu selvä parannus.

- **Lisäpaikalla tarkoitetaan** sellaista paikkaa, mikä lisää koko asemanseudun tai pysäkkialueen liityntäpysäköintipaikkojen määrää nykytilanteeseen verrattuna. **Korvaavalla paikalla tarkoitetaan** rakennettavaa liityntäpysäköintipaikkaa, millä korvataan jo olemassa oleva paikka parantamalla paikan laatutasoa tai sijaintia joukkoliikennevälineeseen nähden. Esimerkiksi sorakentän asfaltointi tai asfalttikentän muuttaminen rakenteelliseksi ratkaisuksi ovat selkeitä laatutason parannuksia. Korvaavien paikkojen määrittelyssä on mahdollista käyttää tapauskohtaista harkintaa sopimusvaiheessa.
- Esitetyt perushinnat ja korvaavan paikan hinnat **muutetaan maksettaessa vastaamaan viimeisintä maanrakennuskustannusindeksin kokonaisindeksiä**. Vertailutilanteena on Maanrakennuskustannusindeksi 2010, joulukuu 2015.

Kuvassa 11 on esitetty autoliityntäpysäköintipaikan arvonlisäverottomat perushinnat projektiryhmän suositusmallissa ja vaihtoehtoisessa mallissa.

SUOSITUS: Sijaintikunnan paikkakustannukset määräytyvät todellisten rakennuskustannusten perusteella, joista vähennetään alla olevien perushintojen avulla lasketut muiden osapuolten kustannusosuudet.

	Kohdekunnat *)	Kotikunnat *)	Valtio **)	
	Sama perushinta kaikilla paikkatyypeillä	Sama perushinta kaikilla paikkatyypeillä	Rakenteellinen paikka	Maantaso-paikka
Lisäpaikka	7 000 €	7 000 €	20 000 €	7 000 €
Korvaava paikka	3 500 €	3 500 €	10 000 €	3 500 €

*) Koti- ja kohde kuntien maksuosuudet jaetaan yllä esitetyn perushinnan ja HSL:n liityntäpysäköintitukimuksen perusteella. Sijaintikunta on myös mahdollinen koti- ja kohde kunta
 **) Valtion maksama kustannus määräytyy yllä esitetyn perushinnan ja joukkoliikenneväyhykkeen perusteella

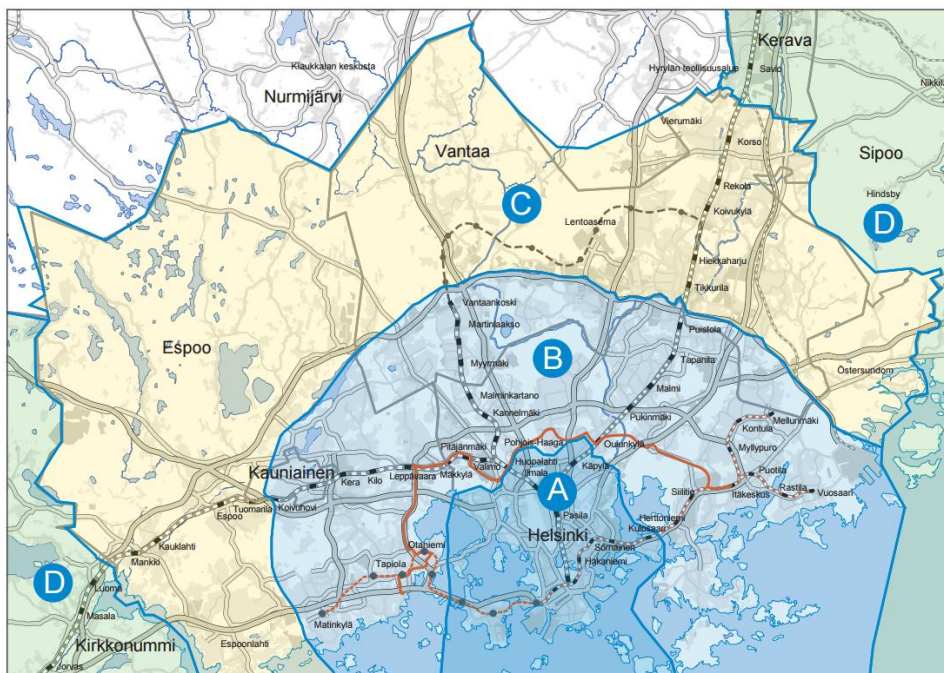
VAIHTOEHTO: Sijaintikunnan paikkakustannukset määräytyvät todellisten rakennuskustannusten perusteella, joista vähennetään alla olevien perushintojen avulla lasketut muiden osapuolten kustannusosuudet.

	Kohdekunnat *)	Kotikunnat *)	Valtio **)	
	Sama perushinta kaikilla paikkatyypeillä	Sama perushinta kaikilla paikkatyypeillä	Rakenteellinen paikka	Maantaso-paikka
Lisäpaikka	7 000 €	7 000 €	7 000 €	7 000 €
Korvaava paikka	3 500 €	3 500 €	3 500 €	3 500 €

*) Koti- ja kohde kuntien maksuosuudet jaetaan yllä esitetyn perushinnan ja HSL:n liityntäpysäköintitukimuksen perusteella. Sijaintikunta on myös mahdollinen koti- ja kohde kunta
 **) Valtion maksama kustannus määräytyy yllä esitetyn perushinnan ja joukkoliikenneväyhykkeen perusteella

Kuva 11. Autoliityntäpysäköintipaikan arvonlisäverottomat perushinnat projektiryhmän suositusmallissa ja vaihtoehtoisessa mallissa.

Autoliityntäpysäköinnin kustannusjaossa valtion osuus määräytyy joukkoliikennevyöhykkeen mukaan siten, että se on 30 % vyöhykkeillä A-B, 40 % vyöhykkeellä C ja 50 % vyöhykkeiden A-C ulkopuolella. Kuvassa 12 on esitetty valtion kustannusjaon pohjana toimivat joukkoliikennevyöhykkeet A-C.



Kuva 12. Valtion kustannusjako-osuus on 30 % vyöhykkeillä AB, 40 % vyöhykkeellä C ja 50 % vyöhykkeiden A-C ulkopuolella. Jos vyöhykerajat tulevaisuudessa muuttuvat, niin kustannusjako-osuus noudattaa uusia vyöhykerajoja.

Kotikuntien osuus jaettavista kustannuksista on aina 20 % ja kohdekuntien osuus 10. Perusteluna on se, että kohdekunnan hyötyjä on vaikeampi osoittaa kuin kotikunnan.

Sijaintikunnan osuus jaettavista kustannuksista on vähintään 20 % riippuen muiden osapuolten kustannusjako-osuuksista. Koti- ja kohdekuntaprosentit määräytyvät siten, että sijaintikunta on myös jakamassa koti- ja kohdekuntaosuutta. Koti- ja kohdekuntaosuudet jaetaan ensisijaisesti HSL:n liityntäpysäköintitutkimuksen 2014 perusteella (tai uudemman tutkimuksen perusteella). Taulukossa 6 on esitetty autoliityntäpysäköinnin kustannusjaon periaatteet ja taulukossa 7 osapuolten lopulliset kustannusjako-osuudet jaettavista lisäpaikkakustannuksista. Osapuolten kustannusjako-osuudet perustuvat projektiryhmän suositusmallin ja vaihtoehtoisen mallin mukaisiin perushintoihin.

Taulukko 6. Autoliityntäpysäköinnin kustannusjaon periaatteet seudullisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueilla. Kuvasta ilmenee, että HLJ 2015:ssä esitetyt vaihteluvälit esitetään korvattavaksi kiinteillä prosenteilla koti- ja kohdekuntien osalta.

	Sijaintikunta	Kohdekunta	Kotikunta	Valtio
A1 ja A2 Seudullisesti merkittävä alue	30-50 %	10-20 %	10-20 %	30-50 %
B Paikallisesti merkittävä alue	50-70 %			30-50 %
C Pysäkkijärjestelmän kohteet ja pelkkä pyöräpysäköinti	0-100 %			0-100 %

Taulukko 7. Osapuolten kustannusjako-osuudet (euroa, alv 0 %) jaettavista lisäpaikkakustannuksista seudullisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueilla. Korvaavien paikkojen osalta kustannukset ovat 50 % lisäpaikkojen kustannuksista.

SUOSITUS: Sijaintikunnan paikkakustannukset määräytyvät todellisten rakennuskustannusten perusteella, joista vähennetään alla olevien perushintojen avulla lasketut muiden osapuolten kustannusosuudet.

	Maantasopaikka			Rakenteellinen paikka		
	Kohdekunta	Kotikunta	Valtio	Kohdekunta	Kotikunta	Valtio
A-B	700	1 400	2 100	700	1 400	6 000
C	700	1 400	2 800	700	1 400	8 000
MUUT	700	1 400	3 500	700	1 400	10 000

VAIHTOEHTO: Sijaintikunnan paikkakustannukset määräytyvät todellisten rakennuskustannusten perusteella, joista vähennetään alla olevien perushintojen avulla lasketut muiden osapuolten kustannusosuudet.

	Maantasopaikka			Rakenteellinen paikka		
	Kohdekunta	Kotikunta	Valtio	Kohdekunta	Kotikunta	Valtio
A-B	700	1 400	2 100	700	1 400	2 100
C	700	1 400	2 800	700	1 400	2 800
MUUT	700	1 400	3 500	700	1 400	3 500

Paikallisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet

Autoliityntäpysäköinnin rakentamiskustannukset jaetaan valtion ja sijaintikunnan kesken. Autoliityntäpysäköinnin kustannusjako perustuu pysäköintipaikan perushintaan samoin periaatein kuin seudullisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueilla. Valtion osuus määräytyy joukkoliikennevyöhykkeen mukaan ja sijaintikunta maksaa loput autoliityntäpysäköintipaikkakustannuksista. Taulukossa 8 on esitetty autoliityntäpysäköinnin kustannusjaon periaatteet ja taulukossa 9 valtion kustannusjako-osuudet jaettavista lisäpaikkakustannuksista. Osapuolten kustannusjako-osuudet perustuvat projektiryhmän suositusmallin ja vaihtoehtoisen mallin mukaisiin perushintoihin.

Taulukko 8. Autoliityntäpysäköinnin kustannusjaon periaatteet paikallisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueilla.

	Sijaintikunta	Kohdekuunta	Kotikuunta	Valtio
A1 ja A2 Seudullisesti merkittävä alue	30-50 %	10-20 %	10-20 %	30-50 %
B Paikallisesti merkittävä alue	50-70 %			30-50 %
C Pysäkkijärjestelmän kohteet ja pelkkä pyöräpysäköinti	0-100 %			0-100 %

* Kustannusjako ei koske pyöräpysäköintiä, koska se on määritelty luvussa 6.3.

70/60/50 %

30/40/50 %

Taulukko 9. Valtion kustannusjako-osuudet (euroa, alv 0 %) jaettavista lisäpaikkakustannuksista paikallisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueilla. Korvaavien paikkojen osalta kustannukset ovat 50 % lisäpaikkojen kustannuksista.

Sijaintikunnan paikkakustannukset määräytyvät todellisten rakennuskustannusten perusteella, joista vähennetään valtion kustannusosuus. Valtion kustannusjako-osuudet on esitetty alla.

	Maantasopaikka		Rakenteellinen paikka	
	Suositus	Vaihtoehto	Suositus	Vaihtoehto
A-B	2 100	2 100	6 000	2 100
C	2 800	2 800	8 000	2 800
MUUT	3 500	3 500	10 000	3 500

6 Kustannusjako pilottikohteittain (euroa, alv 0%)

6.1 Pyöräliityntäpysäköintikohteet

Tikkurila:

- 85 pyöräpaikkaa
- Pyöräpaikat toteutetaan rakenteellisena ratkaisuna
- Arvio paikkakustannuksista 2 344 €/paikka (kustannusarvio perustuu konsultin ja Vantaan kaupungin tekemiin arvioihin)
- Arvio kokonaiskustannuksista 0,2 M€ (=jaettavat kustannukset)
- Kustannukset jaetaan perustuen pyöräpaikkojen todellisiin kustannuksiin, koska paikkakohtainen hinta on alle 2 500 €/paikka

Kustannusjako-osuudet (€):	
Valtio	99 620,00
Vantaa	99 620,00

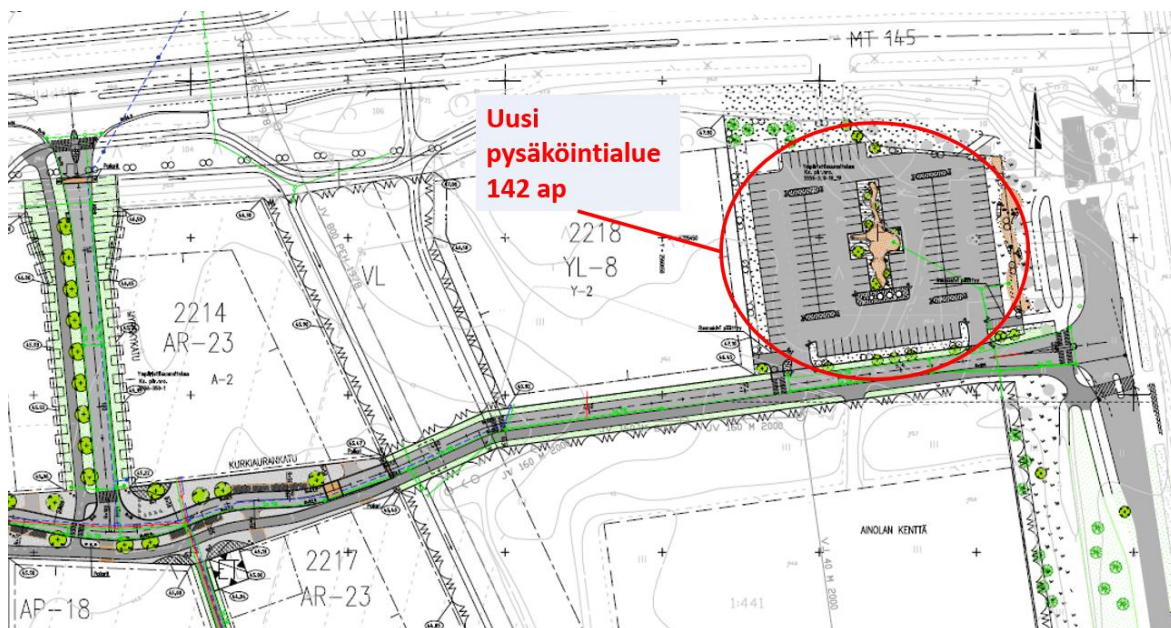
Hankkeen kokonaiskustannuksista Vantaan osuus on 50,0 % ja valtion osuus on 50,0 %.



6.2 Autoliityntäpysäköintikohteet

Ainola:

- Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue
- 102 lisäpaikkaa
- 40 korvaavaa paikkaa
- Lisäpaikat ja korvaavat paikat rakennetaan maantasoon
- Arvio paikkakustannuksista 6 150 €/paikka (kustannusarviossa on käytetty samaa paikkahintaa kuin ratasuunnitelmassa Järvenpään kohdalla)
- Arvio kokonaiskustannuksista 0,9 M€
- Ainolan kohdalla HSL:n liityntäpysäköintitutkimuksen otoskoko (3 vastaajaa) ei ole riittävä kustannusjaon suorittamiseksi. Tämän takia Ainolan kustannusjako on tehty Järvenpään liityntäpysäköintiaseman tutkimustuloksiin nojaten. Tämän pilottikohteen osalta olisi perusteltua tehdä jälkeen tutkimus.
- Pilottikohteiden käsittelyssä käytetään Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) mukaista seudullisuusluokitusta. HLJ 2015 – suunnitelmassa Ainola on tunnistettu seudullisesti merkittäväksi liityntäpysäköintiasemaksi.



SUOSITUS:

- Jaettavat kustannukset 750 000 € (laskettu kohdan 5.4 mukaisesti)
- Perushinnan ylittävä osa (noin 150 000 €) jää Järvenpään maksettavaksi

Suositusmallissa hankkeen kokonaiskustannuksista Järvenpään osuus on 43,7 %, valtion osuus on 43,0 % ja muiden koti- ja kohde kuntien osuus on 13,3 %.

Kustannusjako-osuudet (€):	
Valtio	375 134,75
Järvenpää	381 667,12
Tuusula	35 656,37
Mäntsälä	13 371,14
Pornainen	4 457,05
Sipoo	4 457,05
Helsinki	51 768,60
Vantaa	2 250,81
Espoo	2 250,81
Kauniainen	2 250,81

Vaihtoehto:

- Jaettavat kustannukset 750 000 € (laskettu kohdan 5.4 mukaisesti)
- Perushinnan ylittävä osa (noin 150 000 €) jää Järvenpään maksettavaksi

Vaihtoehtoisessa mallissa hankkeen kokonaiskustannuksista Järvenpään osuus on 43,7 %, valtion osuus on 43,0 % ja muiden koti- ja kohde kuntien osuus on 13,3 %.

Kustannusjako-osuudet (€):	
Valtio	375 134,75
Järvenpää	381 667,12
Tuusula	35 656,37
Mäntsälä	13 371,14
Pornainen	4 457,05
Sipoo	4 457,05
Helsinki	51 768,60
Vantaa	2 250,81
Espoo	2 250,81
Kauniainen	2 250,81

Todellisiin kustannuksiin perustuva:

Kustannusjako-osuudet ovat samat kuin suositusmallissa ja vaihtoehtoisessa mallissa edellyttäen, että korvaavista paikoista maksetaan 50 %.

Kun kaikki kustannusjaossa mukana olevat autoliityntäpysäköintipaikat rakennetaan maantasoon ja todelliset paikkakustannukset ovat autopaikan perushintaa pienemmät, päädytään samaan kustannusjaon lopputulokseen riippumatta siitä lasketaanko kustannusjako projekti-ryhmän suosittelemalla mallilla, vaihtoehtoisella mallilla vai todellisiin kustannuksiin perustuen.

Hyvinkää:

- Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköinti-alue
- 135 lisäpaikkaa
- 483 korvaavaa paikkaa
- Lisäpaikat ja korvaavat paikat toteutetaan rakenteellisena ratkaisuna
- Arvio paikkakustannuksista 22 816 €/paikka (kustannusarvio perustuu konsultin tekemään arvioon)
- Arvio kokonaiskustannuksista 14,1 M€



SUOSITUS:

- Jaettavat kustannukset 4,6 M€ (laskettu kohdan 5.4 mukaisesti)
- Perushinnan ylittävä osa (noin 9,5 M€) jää Hyvinkään maksettavaksi

Suositusmallissa hankkeen kokonaiskustannuksista Hyvinkään osuus on 71,5 %, valtion osuus on 26,7 % ja muiden koti- ja kohde-kuntien osuus on 1,8 %.

Kustannusjako-osuudet (€):	
Valtio	3 765 000,00
Hyvinkää	10 088 450,77
Helsinki	229 543,55
Vantaa	8 501,61
Espoo	8 501,61

Vaihtoehto:

- Jaettavat kustannukset 2,6 M€ (laskettu kohdan 5.4 mukaisesti)
- Perushinnan ylittävä osa (noin 11,5 M€) jää Hyvinkään maksettavaksi

Vaihtoehtoisessa mallissa hankkeen kokonaiskustannuksista Hyvinkään osuus on 88,9 %, valtion osuus on 9,3 % ja muiden koti- ja kohde-kuntien osuus on 1,8 %.

Kustannusjako-osuudet (€):	
Valtio	1 317 750,00
Hyvinkää	12 535 700,77
Helsinki	229 543,55
Vantaa	8 501,61
Espoo	8 501,61

Todellisiin kustannuksiin perustuva:

Jos kustannukset jaetaan perustuen todellisiin kustannuksiin, kuitenkin niin, että korvaavan autopaikan hinta on 50 % autopaikan todellisesta hinnasta, on hankkeen kokonaiskustannuksista Hyvinkään osuus 63,8 %, valtion osuus 30,5 % ja muiden koti- ja kohde-kuntien osuus 5,7 %.

Kustannusjako-osuudet (€):	
Valtio	4 295 023,52
Hyvinkää	9 001 388,97
Helsinki	748 165,39
Vantaa	27 709,83
Espoo	27 709,83

Kun kaikki kustannusjaossa mukana olevat autoliityntäpysäköintipaikat toteutetaan rakenteellisena ratkaisuna, vaihtelee kustannusjaon lopputulos vaihtoehtojen välillä. Projektiryhmän suosittelemassa mallissa jaettava kustannusosuus on selvästi suurempi kuin vaihtoehtoisessa mallissa. Mitä suurempi jaettava kustannusosuus on, sitä pienempi on sijaintikunnan osuus hankkeen kokonaiskustannuksista.

Järvenpää:

- Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköinti-alue
- 150 lisäpaikkaa
- Korvaavien autopaikkojen (49 paikkaa) laatutasossa ei tapahdu selvää parannusta, joten korvaavat autopaikat jäävät sijaintikunnan maksettavaksi
- Lisäpaikat rakennetaan maantasoon
- Arvio paikkakustannuksista 6 150 €/paikka
- Arvio kokonaiskustannuksista 1,2 M€ (kustannusarvio perustuu ratasuunnitelmaan)

SUOSITUS:

- Jaettavat kustannukset 920 000 € (laskettu kohdan 5.4 mukaisesti)
- Perushinnan ylittävä osa (noin 0,3 M€) jää Järvenpään maksettavaksi

Suositusmallissa hankkeen kokonaiskustannuksista Järvenpään osuus on 50,6 %, valtion osuus on 37,7 % ja muiden koti- ja kohdekuntien osuus on 11,7 %.

Vaihtoehto:

- Jaettavat kustannukset 920 000 € (laskettu kohdan 5.4 mukaisesti)
- Perushinnan ylittävä osa (noin 0,3 M€) jää Järvenpään maksettavaksi

Vaihtoehtoehdoissa mallissa hankkeen kokonaiskustannuksista Järvenpään osuus on 50,6 %, valtion osuus on 37,7 % ja muiden koti- ja kohdekuntien osuus on 11,7 %.

Todellisiin kustannuksiin perustuva:

Kustannusjako-osuudet ovat samat kuin suositusmallissa ja vaihtoehtoissa mallissa edellyttäen, että korvaavia paikkoja ei huomioida.



Kustannusjako-osuudet (€):	
Valtio	461 231,25
Järvenpää	619 377,25
Tuusula	43 839,80
Mäntsälä	16 439,93
Pornainen	5 479,98
Sipoo	5 479,98
Helsinki	63 649,91
Vantaa	2 767,39
Espoo	2 767,39
Kauniainen	2 767,39

Kustannusjako-osuudet (€):	
Valtio	461 231,25
Järvenpää	619 377,25
Tuusula	43 839,80
Mäntsälä	16 439,93
Pornainen	5 479,98
Sipoo	5 479,98
Helsinki	63 649,91
Vantaa	2 767,39
Espoo	2 767,39
Kauniainen	2 767,39

Kun kaikki kustannusjaossa mukana olevat autoliityntäpysäköintipaikat rakennetaan maantasoon ja todelliset paikkakustannukset ovat autopaikan perushintaa pienemmät, päädytään samaan kustannusjaon lopputulokseen riippumatta siitä lasketaanko kustannusjako projekti-ryhmän suosittelemalla mallilla, vaihtoehtoisella mallilla vai todellisiin kustannuksiin perustuen.

Todellisiin kustannuksiin perustuva:

Jos kustannukset jaetaan perustuen todellisiin kustannuksiin, kuitenkin niin, että korvaavan autopaikan hinta on 50 % autopaikan todellisesta hinnasta, on hankkeen kokonaiskustannuksista Keravan osuus 65,9 %, valtion osuus 25,4 % ja muiden koti- ja kohde-kuntien osuus 8,7 %.

Kustannusjako-osuudet (€):	
Valtio	2 741 250,00
Kerava	7 113 472,99
Helsinki	446 173,76
Tuusula	197 370,00
Sipoo	197 370,00
Pornainen	32 895,00
Espoo	22 608,25
Järvenpää	21 930,00
Mäntsälä	10 965,00
Vantaa	10 965,00

Kun kaikki kustannusjaossa mukana olevat autoliityntäpysäköintipaikat toteutetaan rakenteellisenä ratkaisuna, vaihtelee kustannusjaon lopputulos vaihtoehtojen välillä. Projektiryhmän suosittelemassa mallissa jaettava kustannusosuus on selvästi suurempi kuin vaihtoehtoisessa mallissa. Mitä suurempi jaettava kustannusosuus on, sitä pienempi on sijaintikunnan osuus hankkeen kokonaiskustannuksista.

Saunakallio:

- Paikallisesti merkittävä liityntäpysäköintialue
- 60 lisäpaikkaa
- 30 korvaavaa paikkaa
- Lisäpaikat ja korvaavat paikat rakennetaan maantasoon
- Arvio paikkakustannuksista 3 407 €/paikka
- Arvio kokonaiskustannuksista 0,3 M€ (kustannusarvio perustuu ratasuunnitelmaan)



SUOSITUS:

- Jaettavat kustannukset 260 000 € (laskettu kohdan 5.4 mukaisesti)
- Perushinnan ylittävä osa (noin 50 000 €) jää Järvenpään maksettavaksi

Suositusmallissa hankkeen kokonaiskustannuksista Järvenpään osuus on 58,3 % ja valtion osuus on 41,7 %.

Kustannusjako-osuudet (€):	
valtio	127 750,00
sijaintikunta	178 850,00

Vaihtoehto:

- Jaettavat kustannukset 260 000 € (laskettu kohdan 5.4 mukaisesti)
- Perushinnan ylittävä osa (noin 50 000 €) jää Järvenpään maksettavaksi

Kustannusjako-osuudet (€):	
valtio	127 750,00
Järvenpää	178 850,00

Vaihtoehtoisessa mallissa hankkeen kokonaiskustannuksista Järvenpään osuus on 58,3 % ja valtion osuus on 41,7 %.

Todellisiin kustannuksiin perustuva:

Kustannusjako-osuudet ovat samat kuin suositusmallissa ja vaihtoehtoisessa mallissa.

Kun kaikki kustannusjaossa mukana olevat autoliityntäpysäköintipaikat rakennetaan maantasoon ja todelliset paikkakustannukset ovat autopaikan perushintaa pienemmät, päädytään samaan kustannusjaon lopputulokseen riippumatta siitä lasketaanko kustannusjako projekti-ryhmän suosittamalla mallilla, vaihtoehtoisella mallilla vai todellisiin kustannuksiin perustuen.

6.3 Yhteenveto

Taulukossa 10 on esitetty yhteenveto pilottikohteiden autopaikkojen kustannusjaosta. Tarkasteltavina malleina ovat olleet suositusmalli, vaihtoehtoinen malli ja todellisiin kustannuksiin perustuva malli.

Muutoksia kustannusjaon lopputuloksessa eri mallien välillä tapahtuu Hyvinkään ja Keravan tapauksessa. Muissa pilottikohteissa (Järvenpää, Ainola, Saunakallio) jaetaan todellisia kustannuksia, koska kustannusjaossa mukana olevat autoliityntäpysäköintipaikat rakennetaan maantasoon ja todelliset paikkakustannukset ovat autopaikan perushintaa pienemmät. Näillä alueilla päädytään siten samaan kustannusjaon lopputulokseen mallista riippumatta.

Seudullisesti merkittävien autoliityntäpysäköintikohteiden kustannusjako vaihtelee mallista riippuen. Suositusmallissa sijaintikunta maksaa seudullisesti merkittävässä kohteissa noin 70 % ja valtio noin 27 % autopaikkakustannuksista. Vaihtoehtoisessa mallissa sijaintikunta maksaa noin 86 % ja valtio noin 11 % autopaikkakustannuksista. Molemmissa malleissa muiden koti- ja kohdekuntien osuus kustannusjaosta on noin 3 %. Todellisia kustannuksia arvioitaessa sijaintikunta maksaa noin 63 %, valtio noin 29 % ja muut koti- ja kohdekunnat noin 8 % autopaikkakustannuksista.

Paikallisesti merkittävässä pilottikohteessa autoliityntäpysäköintipaikkojen lisäpaikkojen kustannukset jaetaan tasan valtion ja sijaintikunnan kesken mallista riippumatta. Korvaavien paikkojen (30 autopaikkaa) kustannusjako-osuus on 50 % autopaikan todellisesta hinnasta. Korvaavien paikkojen osalta valtio osallistuu kustannusjakoon siis 15 autopaikan osalta.

Suositusmalli ja todellisiin kustannuksiin perustuva malli ovat kustannusjaon osalta varsin lähellä toisiaan. Suositusmalli on muille osapuolille selkeämpi, koska lopulliset kustannukset ovat tiedossa sopimusta allekirjoitettaessa ja käytössä on yhteisesti sovitut paikkakohtaiset perushinnat.

Suositusmallissa ja vaihtoehtoisessa mallissa maankäyttöhyödyt ja vuorottaiskäytön hyödyntämispotentiaali jäävät selkeästi sijaintikunnan käyttöön. Jos päädytään jakamaan todellisia kustannuksia, niin maankäyttöhyödyt ja vuorottaiskäyttöhyödyt tulee aina tarkastella tapauskohtaisesti. Pelkästään tämä tekee todellisiin kustannuksiin perustuvasta mallista monimutkaisemman sopia. Lisäksi kustannusten määrittäminen niin sopimusvaiheessa kuin muutostöiden yhteydessä lisää työmäärää.

Jokaisessa mallissa sijaintikunta kantaa päävastuun autopaikkakustannuksista. Myös siinä tapauksessa, että jaetaan todellisia kustannuksia. Tämä johtuu siitä, että myös todellisten kustannusten mallissa korvaavista paikoista muut osapuolet maksavat puolet. Jos korvaavien paikkojen kustannukset jaettaisiin täysimääräisesti, niin sijaintikunnan maksuosuus usein pienenesi ja vastaavasti muiden maksuosuudet kasvaisivat.

Taulukko 10. Yhteenveto pilottikohteiden kustannusjaosta.

SUOSITUSMALLI					
Sijaintikunta	Kohdekuunta	Kotikuunta	Valtio		YHT.
Autoliityntäpysäköintikohteet (seudullisesti merkittävät)					
Ainola	381 667,12 €	58 521,03 €	57 941,61 €	375 134,75 €	873 264,51 €
Hyvinkää	10 088 450,77 €	246 546,77 €	0,00 €	3 765 000,00 €	14 099 997,54 €
Järvenpää	619 377,25 €	71 952,08 €	71 239,69 €	461 231,25 €	1 223 800,27 €
Kerava	7 905 261,69 €	150 810,31 €	158 928,00 €	2 580 000,00 €	10 795 000,00 €
YHT.	18 994 756,83 €	527 830,19 €	288 109,30 €	7 181 366,00 €	26 992 062,32 €
	70,4 %	2,0 %	1,1 %	26,6 %	100,0 %
Autoliityntäpysäköintikohteet (paikallisesti merkittävät)					
Saunakallio	178 850,00 €			127 750,00 €	306 600,00 €
YHT.	58,3 %			41,7 %	100,0 %

VAIHTOEHTOINEN MALLI					
Sijaintikunta	Kohdekuunta	Kotikuunta	Valtio		YHT.
Autoliityntäpysäköintikohteet (seudullisesti merkittävät)					
Ainola	381 667,12 €	58 521,03 €	57 941,61 €	375 134,75 €	873 264,51 €
Hyvinkää	12 535 700,77 €	246 546,77 €	0,00 €	1 317 750,00 €	14 099 997,54 €
Järvenpää	619 377,25 €	71 952,08 €	71 239,69 €	461 231,25 €	1 223 800,27 €
Kerava	9 582 261,69 €	150 810,31 €	158 928,00 €	903 000,00 €	10 795 000,00 €
YHT.	23 119 006,83 €	527 830,19 €	288 109,30 €	3 057 116,00 €	26 992 062,32 €
	85,7 %	2,0 %	1,1 %	11,3 %	100,0 %
Autoliityntäpysäköintikohteet (paikallisesti merkittävät)					
Saunakallio	178 850,00 €			127 750,00 €	306 600,00 €
YHT.	58,3 %			41,7 %	100,0 %

TODELLISET KUSTANNUKSET					
Sijaintikunta	Kohdekuunta	Kotikuunta	Valtio		YHT.
Autoliityntäpysäköintikohteet (seudullisesti merkittävät)					
Ainola	381 667,12 €	58 521,03 €	57 941,61 €	375 134,75 €	873 264,51 €
Hyvinkää	9 001 388,97 €	803 585,05 €	0,00 €	4 295 023,52 €	14 099 997,54 €
Järvenpää	619 377,25 €	71 952,08 €	71 239,69 €	461 231,25 €	1 223 800,27 €
Kerava	7 113 472,99 €	457 817,01 €	482 460,00 €	2 741 250,00 €	10 795 000,00 €
YHT.	17 115 906,33 €	1 391 875,17 €	611 641,30 €	7 872 639,52 €	26 992 062,32 €
	63,4 %	5,2 %	2,3 %	29,2 %	100,0 %
Autoliityntäpysäköintikohteet (paikallisesti merkittävät)					
Saunakallio	178 850,00 €			127 750,00 €	306 600,00 €
YHT.	58,3 %			41,7 %	100,0 %

7 Kohdekohtaisten kustannusjakoneuvottelujen prosessikuvaus

Kohdekohtaiset kustannusjakoneuvottelut noudattavat seuraavaa prosessia:

1. Hankkeen rakentamisesta vastaava taho (=Hankevastaava) kutsuu kaikki tarvittavat sopijapuolet koolle sopimusneuvotteluun. On tärkeää, että keskustelu liityntäpysäköintialueen kustannusjaosta käynnistetään riittävän varhaisessa vaiheessa. Suositeltavaa on, että neuvottelut käynnistetään yleissuunnitelmavaiheessa.
2. Sopimusneuvottelussa käydään läpi liitteenä 2 oleva sopimus pohja ja sen liitteet. Sopimusneuvotteluissa tulee sopia ainakin seuraavista asioista:
 - Kustannusjaon pohjana käytettävä liityntäpysäköintitutkimusaineisto
 - Maksuaikataulu
 - Paikkojen hinnoissa käytettävä indeksi
 - Hankkeen tavoitteellinen aikataulu
 - Hankkeen elinkaari (mihin asti hankkeen Infran hallintavastaava sitoutuu hoitamaan ja kunnossapitämään liityntäpysäköintialuetta)
 - Liityntäpysäköintialueen toteutuksen edellyttämät muut rakennustyöt, joiden kustannukset eivät kuulu tämän sopimuksen piiriin

[HUOM: Sopimus pohjaa on mahdollista soveltaa sekä aiesopimusta laadittaessa että lopullista kustannusjakosopimusta laadittaessa]

[HUOM: Oletusarvona on, että hankkeen hoidosta ja kunnossapidosta vastaa sijaintikunta.]
3. Hankevastaava vastaa sopimuksen ja sopimus pohjassa mainittujen liitteiden laatimisesta. Sopijapuolet voivat halutessaan käyttää myös omaa sopimus pohjaa. Tapauskohtaisesti voidaan myös perustelluista syistä poiketa suositusmallin mukaisista kustannusjako-osuuksista ja/tai autopaikan perushinnoista, jos kaikki sopijapuolet näin haluavat. Korvaavien paikkojen osalta on mahdollista myös käyttää tapauskohtaista harkintaa.
4. Infran hallintavastaava vastaa rakennettavan liityntäpysäköintialueen maa-alueen omistusta ja vuokrasopimuksista.
5. Infran hallintavastaavan tulee sopimuksessa esittää, miten liityntäpysäköintialueiden hoito ja kunnossapito järjestetään. Kunnossapito käsittää myös kaikki vaadittavat tekniset järjestelmät.
6. Sopimuksen allekirjoittaminen.
7. Hankevastaava tiedottaa liityntäpysäköintialueen rakentamisen etenemisestä sopimuksessa esitetyllä tavalla ja vastaa sopimuksen mukaisista kokouskäytännöistä.
8. Hankevastaava toimittaa maksuerien edellyttämät dokumentit (esimerkiksi hyväksytyt tarkastuspöytäkirjat) sopijapuolille. Viimeisen maksuerän yhteydessä sijaintikunta toimittaa myös kopion asetetusta takuuajaisesta vakuudesta.

9. Muut sopijapuolet maksavat maksuosuutensa hankevastaavalle sopimuksessa sovitun mukaisesti.
10. Hankevastaava toimittaa takuuajan vastaanottotarkastuspöytäkirjan muille sopijapuolille.

8 Jatkoimenpiteet

Työssä on laadittu suositus liityntäpysäköintialueiden kustannusten jakamiseksi Helsingin seudulla valtion, sijaintikunnan sekä muiden koti- ja kohde kuntien kesken. Kustannusjakomalli ei sellaiseenaan takaa vielä valtion eikä kuntien rahoitusta.

HLJ 2015 –suunnitelmassa esitetty liityntäpysäköinnin kustannusjakomalli vietiin liikennejärjestelmäpäätökseen, joka hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 3.3.2015 ja kesän 2015 aikana muissa Helsingin seudun kunnissa. Nyt valmistunut tarkennettu periaate toimii pohjana kohdekohtaisissa sopimuksissa. Tavoitteena on sisällyttää tarkennettu periaate MAL-sopimukseen 2016-2019.

Tavoitteena on, että kaikki osapuolet sitoutuvat yhteistyössä toteuttamaan liityntäpysäköintialueiden investoinnit raportissa esitetyn kustannusjakomallin mukaisesti. On toivottavaa, että mallia käytetään jo Pasila-Riihimäki ratahankkeen ensimmäisessä vaiheessa, jos se on aikataulullisesti mahdollista.

Kaikilla osapuolilla on oltava valmius osallistua kustannusjakomallin vaatimiin rahoitusosuuksiin. Tämän varmistaminen on ensiarvoisen tärkeää. Valtion rahoitusosuus on kustannusjakomallissa merkittävä. Valtion rahoitus on mahdollista toteuttaa joko osana isoja kehittämishankkeita, MAL-rahalla (pienet kustannustehokkaat hankkeet) tai joukkoliikenneavustuksen kautta. On myös tärkeää varmistaa, että valtiolla on mahdollisuuksia osallistua maantiealueiden ulkopuolisten liityntäpysäköintialueiden rahoitukseen.

Pilottiratakäytävän kustannusjakoneuvottelut etenevät siten, että Pasila-Riihimäki I-vaiheen vastuu-taho eli Liikennevirasto huolehtii sopimusprosessin käynnistämisestä. Tavoiteaikatauluna on käydä neuvottelut ja tehdä sopimukset vuoden 2016 aikana. Lisäksi osapuolet varmistavat liityntäpysäköintialueiden sisällyttämisen ratahankkeen II-vaiheen yleissuunnitelmaan ja ratasuunnitelmaan.

LIITE 1. Pohdintoja kustannusjakomalleista

Osapuolet ja käydyt neuvottelut

Kustannusjakoneuvotteluja varten työssä pidettiin kolme ohjausryhmän kokousta, joissa olivat edustettuina Helsingin seudun liikenne (HSL), Liikennevirasto, Uudenmaan ELY-keskus, Helsinki, Vantaa, Järvenpää, Hyvinkää, Kerava, Tuusula, Riihimäki, Mäntsälä, Sipoo ja Pornainen.

Lisäksi pidettiin kuusi projektiryhmän kokousta, joissa edustettuina olivat Helsingin seudun liikenne (HSL), Liikennevirasto, Helsinki ja Kuuma-seutu.

Keskustelu ja päätökset koskien rataosan kokonaiskuvaa ja pilottikohteita

Ohjausryhmän kokouksissa keskusteltiin kokonaiskuvamuistiosta ja pilottikohteista. Ohjausryhmässä sovittiin luvun 3.4 mukaisesti pilottikohteiksi seuraavaa:

- Autoliityntäpysäköinnin seudullisesti merkittäviä pilottikohteita ovat Ainola, Hyvinkää, Järvenpää ja Kerava. Ainolaa käsitellään siten Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitetilanteen mukaisesti seudullisesti merkittävänä kohteena.
- Autoliityntäpysäköinnin paikallinen pilottikohde on Saunakallio.
- Pyöräliityntäpysäköinnin pilottikohteita ovat Tikkurila.

Seuraavassa on esitetty ohjausryhmän keskusteluissa esille nousseita asioita.

Ohjausryhmässä täsmennettiin useampaan otteeseen, että tässä työssä on valittu pilottikohteita, joiden avulla on tarkoitus laskea kustannusjakomallien vaikutuksia eri osapuolille. Tässä työssä ei siten vielä jaeta varsinaisia kustannuksia. Työn tarkoitus ei ole sopia kohdekohtaisesta kustannusjaosta ja osapuolille kohdistuvista euromääristä, vaan kustannusjaon yleisistä periaatteista. Kustannusjakoa on tarkoitus noudattaa jatkossa jokaisella kustannusjakomalliin kuuluvalla liityntäpysäköintialueella eikä vain valituilla pilottikohteilla. Kohdekohtaisissa sopimusneuvotteluissa vasta viime kädessä päätetään kustannusjako-osuudet.

Ohjausryhmässä päätettiin, että työssä ei tarkastella vain seudullisesti merkittäviä kohteita, vaan mukaan otetaan myös paikallisia kohteita, joissa kustannuksia jaetaan ainoastaan sijaintikunnan ja valtion kesken.

Ohjausryhmässä keskusteltiin siitä, että olisiko mahdollista saada autoliityntäpysäköinnin pilottikohteita mukaan myös Helsingistä, Espoosta tai Vantaalta. Ohjausryhmässä kuitenkin päätettiin, että Espoon asemien valitseminen pilottikohteiksi ei onnistu, koska työssä käsitellään Pasila-Riihimäki ratakäytävää. Tästä syystä Espoon edustaja ei myöskään ole mukana ohjausryhmässä (seudullinen näkökulma varmistettiin käsittelemällä työtä HLJ-toimikunnassa ja Helsingin seudun liityntäpysäköinnin yhteistyö- ja seurantaryhmässä). Helsingillä ja Vantaalla ei puolestaan ole riittävän valmiita suunnitelmia autoliityntäpysäköintialueiden osalta tarkasteltavalla rataosuudella.

Ainola on tunnustettu seudullisesti merkittäväksi liityntäpysäköintiasemaksi Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitetilanteessa 2025. Ohjausryhmässä päätettiin, että edellisen perusteella Ainolaa on syytä käsitellä seudullisesti merkittävänä kohteena, vaikka Ainola ei sitä nykyisellään ole.

Ohjausryhmässä todettiin, että Helsingistä olisi löytynyt Malmin lisäksi pyöräkohteina Puistola ja Käpylä. Kyseiset kohteet ovat perinteisiä pyöräliityntäpysäköintikohteita. Päätettiin kuitenkin valita mukaan Malmi Helsingin pyöräkohteista, koska suunnitelmat ovat olemassa ja se on kohteena mielenkiintoinen. Malmin osalta ei kuitenkaan ehditty toimittamaan aineistoa laskelmia varten, joten se ei ole mukana tutkittavissa kohteissa.

Keskustelu ja päätökset koskien yleisiä periaatteita

Liityntäpysäköintialueiden viisi yleistä periaatetta sovittiin kahdessa ensimmäisessä ohjausryhmän kokouksessa. Seuraavassa on esitetty kukin yleisperiaate ja ohjausryhmän keskusteluissa esille nousseita asioita.

1. Kustannusjakomalli koskee ainoastaan henkilöautojen ja pyörien liityntäpysäköintialueita. Kustannusjakomalli ei kumoa ennen tätä sopimusta tehtyjä kohdekohtaisia sopimuksia.

Ohjausryhmässä päätettiin, että työn aineistossa on syytä tuoda selkeästi esille se, että nyt ollaan jakamassa ainoastaan liityntäpysäköintialueiden kustannuksia. Asema-alueen muista investointikustannuksista sovitaan erikseen. Tämän työn kustannusjakomalli ei myöskään kumoa ennen tätä projektia sovittuja kustannusjakoja.

Ohjausryhmässä tuotiin myös esille näkemys, että liityntäpysäköintipaikan hinnassa tulisi huomioida kaikki ne rakennustyöt, jotka vaaditaan siihen, että liityntäpysäköintialue on otettavissa käyttöön. Osa oli kuitenkin sitä mieltä, että olisi parempi pitäytyä pelkkien pysäköintipaikkojen kustannuksissa, jotta kustannusjakoon kuuluvat rakenteet eivät laajene esimerkiksi katuverkon rakentamistöihin.

2. Auto- ja pyöräliityntäpysäköintipaikkojen kustannusjako lasketaan erikseen.

Projektiryhmässä oli ehdotettu, että pyöräliityntäpysäköinnin osalta kustannuksia olisivat jakamassa vain valtio, sijaintikunta ja kotikunta. Kohdekunta ei siten olisi mukana jakamassa kustannuksia. Ohjausryhmässä todettiin, että myös muiden kotikuntien osuus on pyöräliityntäpysäköinnin osalta hyvin pieni, koska pyöräliityntäpysäköinnin käyttäjien kotikunta on lähes aina sijaintikunta. Lisäksi pyöräliityntäpysäköinti vähentää ensisijaisesti sijaintikunnan henkilöautoliikennettä ja korkeintaan välillisesti kohdekuntien henkilöautoliikennettä, jos oletetaan, että liityntäpyöräilijät ovat pois kohdekuntaan ajavista henkilöautoilijoista. Edellisten pohjalta ohjausryhmä päätti, että pyöräliityntäpysäköinnin kustannukset jaetaan yksinomaan valtion ja sijaintikunnan kesken samalla tavalla kuin paikallisesti merkittävien liityntäpysäköintialueiden kustannukset jaetaan. Tällöin oli luontevaa, että henkilöautopaikkojen kustannukset ja pyöräpaikkojen kustannukset lasketaan erikseen, koska kustannusjakoon osallistuvat eri osapuolet.

3. Kustannusjako koskee pelkästään liityntäpysäköintialueiden rakentamista. Hoito- ja kunnossapitokustannuksista vastaa sijaintikunta.

Liikennevirasto linjasi jo HLJ 2015 suunnitelmasta antamassaan lausunnossa, että valtio ei osallistu liityntäpysäköintialueiden hoito- ja kunnossapitokustannuksiin. Tämä tuotiin myös esille ensimmäisessä ohjausryhmän kokouksessa. Tällöin koti- ja kohdekuntien osallistuminen näihin olisi ollut vaikeasti perusteltavissa. Lisäksi kun liityntäpysäköintialueen hoito- ja kunnossapito kannattaa yhdistää alueen katu-, kävely- ja pyöräilyverkon kunnossapitoon, olisi näiden jyvittäminen koti- ja kohdekunnille mennyt haastavaksi ja tehnyt malleista monimutkaisia. Vastaavasti valvonta ja vartiointi kannattaa yhdistää asema-alueen muuhun valvontaan ja vartiointiin. Hoidon ja kunnossapidon huomioiminen kertainvestointina ei saanut kannatusta ohjausryhmässä, joten tästä luovuttiin.

Ohjausryhmässä tuli myös esille se, että aikaisemmin tehdyissä sopimuksissa valtio on osallistunut kustannusjakoon aina rakennuspainotteisesti siten, että valtio on tukenut pääosin rakentamiskustannuksia.

4. Maankäyttöhyödyt, vuorottaispysäköintihyödyt ja maksullisuus jäävät sijaintikunnan hyväksi.

Projektiryhmä oli ehdottanut, että yksityinen rahoitus vähennettäisiin liityntäpysäköinnin rakennuskustannuksista ennen kuin kustannuksia lähdetään jakamaan julkisten tahojen kesken. Ohjausryhmässä kuitenkin ehdotettiin, että kustannusjakoa katsottaisiin hieman kannustavammasta näkökulmasta. Vasta kustannusjaon jälkeen huomioitaisiin yksityinen raha sijaintikunnan hyväksi. Tällöin sijaintikunta voisi pienentää omaa kustannusosuuttaan yksityisiä rahoittajia hankkimalla tai asettamalla pysäköintimaksun. Ohjausryhmässä tämä periaate hyväksyttiin.

5. HSL:n liityntäpysäköintitutkimus toimii ensisijaisena kustannusjakopohjana. Kun alue on ollut käytössä esimerkiksi kaksi vuotta, voivat osapuolet kustannuksellaan tehdä jälkeentutkimuksen niin halutessaan. Jälkeentutkimuksella määritellään lopulliset kustannusjako-osuudet. Jälkeentutkimuksesta sovitaan aina kohdekohtaisesti kustannusjakosopimuksen tekovaiheessa.

Projektin alusta lähtien niin projektiryhmässä kuin ohjausryhmässä tuotiin keskusteluissa esille, että HSL:n liityntäpysäköintitutkimuksen aineisto on joidenkin liityntäpysäköintialueiden osalta suppea, joten aineiston perusteella ei voida kyseisen liityntäpysäköintialueen kustannuksia jakaa. Tästä syystä ohjausryhmässä päätettiin antaa osapuolille mahdollisuus sopia jälkeentutkimuksen tekemisestä. Jälkeentutkimus on erityisen perusteltu silloin, kun kyseessä on kokonaan uusi liityntäpysäköintialue tai muutokset ovat merkittäviä. Lähtökohtaisesti pyritään kuitenkin käyttämään HSL:n liityntäpysäköintitutkimusta, koska rahoituksen määräytyminen vasta jälkeentutkimuksen perusteella synnyttää omia haasteita. Seuraavan kerran HSL:n liityntäpysäköintitutkimus on tarkoitus tehdä vuonna 2017 tai 2018.

Ohjausryhmässä nostettiin esiin kysymys siitä, ovatko osapuolet valmiita maksamaan jälkikäteen kustannuksia. Kokouksessa kuitenkin todettiin, että jälkilaskennan tekeminen on erikoistapaus ja siitä tulee sopia kohdekohtaisesti kustannusjakosopimuksen tekovaiheessa. Todettiin, että jälkeentutkimuksen tekeminen saattaa olla tarpeellista esimerkiksi uusissa kohteissa tai siinä tapauksessa, että kohde rakennetaan vasta useiden vuosien kuluttua kustannusjakosopimuksen hyväksymisestä. Lisäksi todettiin, että ainakin yhdessä pilottikohteessa olisi hyvä tehdä jälkeentutkimus koh-

teen valmistuttua, jotta nähtäisiin kuinka hyvin tulokset vastaavat HSL:n liityntäpysäköintitutkimusta.

Keskustelu ja päätökset koskien pyöräliityntäpysäköinnin kustannusjakoa

Ohjausryhmässä sovittiin, että pyöräliityntäpysäköinnin kustannusjaossa noudatetaan mallia, jossa kustannukset jaetaan kaikissa kohteissa sijaintikunnan ja valtion kesken suhteessa 50 % / 50 %. Koti- ja kohdekunnat eivät osallistu kustannuksiin.

Pyöräliityntäpaikkojen kustannusjaosta käytiin varsin vähän keskustelua ohjausryhmän kokouksissa. Seuraavassa on esitetty ohjausryhmän keskusteluissa esille nousseita asioita.

Ohjausryhmässä keskusteltiin siitä, sovelletaanko pyöräliityntäpysäköinnin kustannusjakomallia vain isoihin pyöräpysäköintihankkeisiin vai kaikkiin HLJ-alueen pyöräliityntäpysäköintihankkeisiin. Ohjausryhmässä päätettiin, että pyöräliityntäpysäköinnin kustannusjako koskee kaikkia seudulle rakennettavia uusia pyöräliityntäpysäköintialueita.

Ohjausryhmässä keskusteltiin siitä, pitäisikö valtion osuuden olla suurempi (50 %) joukkoliikennevyöhykkeillä AB ja pienempi (40 %) vyöhykkeiden AB ulkopuolella, koska HLJ:ssä on esitetty, että erityisesti näillä alueilla olisi syytä panostaa pyöräliityntäpysäköintiin. Ohjausryhmässä ei kuitenkaan pidetty tätä järkevänä, koska pyöräilyä on syytä edistää kaikkialla Helsingin seudulla.

Ohjausryhmässä hyväksyttiin pyöräpaikan enimmäishinnaksi 2500 euroa/paikka. Perusteluna oli se, että yksi pyöräpaikka vie tilaa noin kaksi neliötä ja autopaikka noin 20 neliötä ja autopaikan laitospaikka maksaa noin 25 000 euroa. Ehdotetulla enimmäishinnalla saadaan toteutettua hyvin laadukas pyöräpaikka, mutta ei kuitenkaan ylilaatua.

Keskustelu ja päätökset koskien autoliityntäpysäköinnin kustannusjakoa

Ohjausryhmässä päätettiin esittää luvun 5.4 mukaista suositusmallia kustannusjakomalliksi. Raportissa on esitetty vaihtoehtoinen malli suositusmallin rinnalle. Lukuisa määrä erilaisia malleja hylättiin työn aikana ja ne on esitetty liitteessä 4.

Ohjausryhmässä ehdottomasti eniten keskustelua herättivät henkilöautopaikkojen kustannusjakomallit. Keskustelu kiteytyi seuraavan kolmen aiheen ympärille:

- Miten hyödyt konkretisoituvat koti- ja kohdekunnille?
- Onko kustannuksia jaettava pelkästään lisäpaikkojen osalta vai myös niiden paikkojen osalta, jotka korvaavat nykyiset paikat?
- Kuinka suuri on jaettava kustannus autopaikan osalta?

Seuraavassa on esitetty ohjausryhmän keskusteluissa esille nousseita asioita kunkin aiheen osalta.

Miten hyödyt konkretisoituvat koti- ja kohdekunnille?

Ohjausryhmässä merkittävimmät kohdekunnat (Helsinki, Vantaa) toivoivat hyötyjen konkretisointia. Jotta kohdekunnat voivat osallistua sijaintikunnan liityntäpysäköintialueiden kustannusjakoon, tulee heidän pystyä vähentämään konkreettisesti investointikustannuksia omista budjeteistaan. Pelkkien yhteiskuntataloudellisten hyötyjen osoittaminen ei riitä, vaan tarvitaan konkreettinen investointi, jolta kohdekuunta säästyy seudulle rakennettavan liityntäpysäköinnin ansiosta. Tällöin liityntäpysäköintiin liittyvää kustannusjakoa voidaan viedä eteenpäin kuntatasolla. Vasta-argumentteina todettiin, että liityntäpysäköinnin ansiosta 7 000 autoa jää koko seudulla päivittäin saapumatta Helsinkiin. Tämä vähentää pysäköintipaikkojen tarvetta kohdekunnissa ja pienentää väyläkuormitusta niissä kunnissa, joiden läpi muussa tapauksessa ajettaisi. Keskustelun pohjalta raporttiin laadittiin luku 4, jossa hyötyjä on konkretisoitu erityisesti suurimman kohdekunnan Helsingin näkökulmasta. Ohjausryhmässä päätettiin myös pienentää kohdekuntien kustannusjako-osuutta, koska konkreettisia hyötyjä on haastavaa esittää. Helsingin edustaja korosti hyötyjen konkretisoinnin tarpeellisuutta jättäen kirjallisen lausuman ”*Osapuolet sopivat kustannusjaon hankekohtaisissa neuvotteluissa. Mikäli Helsinki näissä neuvotteluissa katsoo, että Helsingin kohdekuuntana saamat konkreettiset hyödyt perustelevat osallistumista rahoitukseen, osallistumisen tulisi tapahtua suositusmallin mukaisesti.*”

Onko kustannuksia jaettava pelkästään lisäpaikkojen osalta vai myös niiden paikkojen osalta, jotka korvaavat nykyiset paikat?

Ohjausryhmässä nostettiin esille ero kahden asian välillä: onko liityntäpysäköintialueella tarkoitus lisätä liityntäpysäköintipaikkojen määrää vai onko kyse liityntäpysäköinnin uudelleenjärjestelyistä? Kohdekuunnalle voidaan osoittaa konkreettisia hyötyjä vain siinä tapauksessa, että liityntäpysäköintipaikkojen määrä liityntäpysäköintialueilla lisääntyy. Toisaalta asia voidaan nähdä myös siten, että nykyinen paikkamäärä on mahdollista säilyttää ainoastaan toteuttamalla uusia liityntäpysäköintijärjestelyitä. Vaihtoehtona on se, että paikkamäärä vähenee. Lisäksi todettiin, että liityntäpysäköinti yleisesti hyödyttää kohdekuuntia.

Ohjausryhmässä perusteluna korvaavien paikkojen ottamiseksi mukaan kustannusjakoon oli se, että jos esimerkiksi maanpäällisen paikan tilalle rakennetaan laitospaikka, saa käyttäjä paremman opastuksen, valvonnan, sääsuojan ja pääsy paikalle on todennäköisesti helpompaa. Laadun nosto ei kuitenkaan ole yhtä iso parannus kuin kokonaan uusi paikka. Jos korvaavan autopaikan laatu-
tasossa ei tapahdu selvää parannusta, niin paikasta ei tulisi maksaa korvausta.

Ohjausryhmässä pohdittiin sitä, johtaako korvaavien paikkojen matala hinta siihen, että kunnat eivät toteuta enää väliaikaisia kenttäpaikkoja, kun myöhempi laatutason parantaminen (esim. laitospaikkojen rakentaminen maankäytön kehittyessä) hinnoitellaan vain korvaavana paikkana. Tällöin sijaintikuunta menettää uudesta paikasta maksettavan suuremman korvauksen. Toisaalta pelkän liityntäpysäköinnin uudelleenjärjestelyn tapauksessa kohdekuunta ei hyödy samalla tavalla kuin siinä tapauksessa, että lisäpaikkoja rakennetaan. Ohjausryhmässä sovittiin, että korvaavien paikkojen määrityksen osalta on oltava mahdollista käyttää tapauskohtaista harkintaa kohdekohtaisia sopimuksia laadittaessa.

Kuinka suuri on jaettava kustannus autopaikan osalta?

Ohjausryhmässä tuotiin esille ajatus liityntäpysäköintipaikan perushinnan määrittämisestä. Pysäköintipaikan hinta ei voi kustannuksia jaettaessa nousta kuinka suureksi tahansa, vaan pitää sopia, minkä hintaiset pysäköintipaikat kuuluvat tähän kustannusjakoon ja minkälaista laatutasoa paikoilta kannattaa vaatia. Lisäksi todettiin, että liityntäpysäköinnin yhtenä keskeisenä tavoitteena on nykyisen liikennejärjestelmän mahdollisimman tehokas käyttö.

Ohjausryhmässä tuotiin myös esille huoli siitä, tullaanko kustannusjaossa ottamaan riittävästi huomioon sitä, että sijaintikunta hyötyy ylivoimaisesti eniten asema-alueen maankäytön tehostamisesta. Sijaintikunnalle tulevat hyödyt olisi tunnistettava ja huomioitava kustannusjakomallissa.

Ohjausryhmässä keskustelua herätti se, että huomioidaanko kustannusjaossa liityntäpysäköintipaikkojen todelliset kustannukset vai sovittun perushinnan mukaiset kustannukset. Aikaisemmissa kustannusjaoissa on käytetty pysäköintipaikkojen todellisia kustannuksia. Toisaalta pidettiin myös hyvänä sitä ajatusta, että paikoille olisi sovittu perushinta ja jokainen sijaintikunta saa sitten tehdä alueestaan niin hienon kuin haluaa.

Ohjausryhmässä herätti erittäin paljon keskustelua pysäköintipaikkojen perushinnan suuruus. Useampi edustaja toi esille sen tosiasian, että todellisuudessa liityntäpysäköintipaikat ovat esitettyjä koti- ja kohdekuntien pysäköintipaikan perushintoja (7 000 €) kalliimpia, koska hyvin usein joudutaan tekemään rakenteellisia pysäköintiratkaisuja. Autoliityntäpysäköintiä rakennettaessa kyse ei ole yleensä pelkästä pysäköintipaikasta, vaan samalla on tarkoitus toteuttaa hyvää kaupunkiympäristöä. Vastavuoroisesti osa edustajista oli sitä mieltä, että tämä kaupunkiympäristön kehittäminen ei kuulu muiden kuntien maksettavaksi. Yksittäisenä mielipiteenä tuotiin esille, että valtionkaan ei kuuluisi osallistua rakenteellisen liityntäpysäköinnin kustannuksiin suuremmalla kuin 7000 euron perushinnalla. Siitä oltiin kuitenkin samaa mieltä, että monissa kohteissa joudutaan turvautumaan autoliityntäpysäköinnin osalta rakenteellisiin ratkaisuihin, koska muita vaihtoehtoja liityntäpysäköinnin toteuttamiselle ei ole käytettävissä.

Ohjausryhmässä pohdittiin myös sitä, tulevatko liityntäpysäköintipaikat vähentymään sen takia, että niiden toteuttaminen on kallista, mutta niihin saatava tuki valtiolta sekä muilta koti- ja kohdekunnilta jäävät vähäisiksi, jolloin maankäyttö kannattaa käyttää enemmän vaikka asuinrakentamiseen. Vasta argumenttina todettiin, että muut osapuolet ovat liityntäpysäköintihankkeissa puhtaasti osarahoittajina ja vaarana on puolestaan se, että jos jaetaan todellisia kustannuksia, niin osallistuminen kustannusjakoon tulee muille osapuolille liian kalliiksi. Lisäksi todettiin, että sijaintikuntien tarkoituksena tulisi olla hyvien liityntäpysäköintipalveluiden tarjoaminen kuntalaisilleen, jolloin liityntäpysäköinnin rakentamisesta ei tulisi luopua, vaikka kustannuksia ei jaetakaan sata prosenttisesti.

Ohjausryhmässä esitettiin toive mahdollisimman selkeästä kustannusjakosopimuksesta, jotta jokaisen hankkeen kohdalla ei tarvitse aloittaa keskustelua alusta. Ohjausryhmässä hylättiin useampi kustannusjakomalli, koska ne olivat liian monimutkaisia. Projektiryhmässä sovittiin, että hylätyt mallit kuitenkin dokumentoidaan omassa muistiossa.

Ohjausryhmässä mietittiin myös sellaista vaihtoehtoa, että Liikenneviraston osuus olisi myös henkilöautopaikoissa aina 50 % (samoin kuin pyöräpaikoissa). Vasta argumenttina todettiin, että valtion osalta kustannusjakosopimuksen hyväksymisestä tulee tällöin erittäin hankalaa ja vaikeasti perusteltava, koska aikaisemman päätöksen mukaan valtion osuus seudullisesti merkittävien autoliityn-

täpysäkointiasemien kustannusjaosta on 30–50 %. Tästä syystä päädyttiin siihen, että valtion osuus määräytyy aiemmin joukkoliikennevyöhykkeen (AB 30 %, C 40 % ja DE 50 %). Perusteluina oli se, että uloimmille vyöhykkeille tulee eniten pysäköijä HLJ-alueen ulkopuolelta. Lisäksi mitä kauempana liityntäpysäköidään Helsingin keskustasta, sitä vähemmän kuormitetaan valtion teitä ja sitä enemmän hyödynnetään raskaan raideliikenteen investointeja.

Ohjausryhmässä nousi esille selkeä toive siitä, että tapauskohtaista harkintaa on perustelluista syistä voitava käyttää kustannusjako-osuuksista ja autopaikkahinnoista kohdekohtaisista sopimuksista neuvoteltaessa, jos kaikki kustannusjaon osapuolet niin haluavat.

Muita keskusteluissa esille nousseita asioita

Erittäin huomattava osa autoliityntäpysäköinnin käyttäjistä tulee jopa alle kilometrin päästä liityntäpysäköintialueelle. Tämän takia on huomioitava, että siirryttäessä maksuttomasta autoliityntäpysäköinnistä maksulliseen voi autoliityntäpysäköinnin maksullisuus siirtää useita autoliityntäpysäköinnin käyttäjiä pyöräliityntäpysäköinnin käyttäjiksi. Tällöin pyöräliityntäpysäköinnin tarve kasvaa.

Aikataulussa on huomioitava kuntakohtainen poliittinen päätöksenteko. Useissa kaupungeissa kyse on kaupunginhallituksen tasoisesta päätöksestä. Toisaalta todettiin myös, että kaikkialla asia ei todennäköisesti edellytä poliittista käsittelyä, koska erillinen päätös osapuolten välisestä liityntäpysäköinnin kustannusjaosta tehdään vasta siinä vaiheessa, kun liityntäpysäköintihankkeet konkreettisesti käynnistyvät. Tässä työssä riittävän tarkkoja prosentti- ja kustannusjako-osuuksia tuskin pystytään määrittämään, vaan jonkinasteiset kustannushaarukat tulevat pysymään.

Tarvetta on lisätä vuoropuhelua kaupan kanssa, koska kauppa todennäköisesti hyötyy liityntäpysäköinnistä. Ohjausryhmän jäsenillä ei ollut tietoa, onko tehty tarkempia tutkimuksia siitä kuinka paljon kauppa hyötyy autoliityntäpysäköijistä ja/tai pyöräliityntäpysäköijistä. Todettiin, että liityntäpysäköinnin yhteistyöryhmässä on mukana Helsingin seudun kauppakamarin edustaja. Hiljattain on valmistunut myös diplomityö, jossa on tutkittu vuorottaispysäköintiä ja tunnistettu, että autoliityntäpysäköinnistä on hyötyä myös kaupalle. Diplomityössä nähtiin kuitenkin suurempi potentiaali vuorottaispysäköinnissä asumisen kanssa.

Ohjausryhmässä keskusteltiin lyhyesti siitä, onko tarpeellista perustaa niin sanottu LIIPY Oy, joka vastaisi liityntäpysäköinnistä Helsingin seudulla. Koska tällaista tahoja ei ole tarkoitus perustaa ja tämän työn tavoitteena on sopia siitä, miten liityntäpysäköinnin kustannukset jaetaan eri osapuolten kesken, niin asiaa ei ryhdytty tarkemmin käsittelemään.

Ohjausryhmässä keskusteltiin lyhyesti siitä, vaikuttaako projekti joukkoliikennelipun hintaan. Todettiin, että liityntäpysäköinti ei ole osa joukkoliikenneinfraa eivätkä liityntäpysäköinnin kustannukset vaikuta joukkoliikennelipun hintaan. Lisäksi tiedusteltiin sitä, että tukeeko tämän kaltainen hanke liiaksi raideliikennettä ja siten väärin bussioperaattoreiden ja VR:n välistä kilpailua. Tähän todettiin, että kyse on koko liikennejärjestelmän toimivuudesta, eikä asian suhteen ole odotettavissa ongelmia. Lisäksi todettiin, että vaikka tässä työssä pilottikohteena on ratakäytävä, niin liityntäpysäköintiä voidaan toteuttaa myös runkobussilinjan varrella. Runkobussilinjoille tyypillistä on tiheä vuoroväli, nopea liikennöinti ja pitkä liikennöintiäika.

Ohjausryhmässä keskusteltiin siitä, onko valtion järkevää subventoida liityntäpysäköintiä vai pitäisikö valtion ennemmin subventoida joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä.

Ohjausryhmässä keskusteltiin siitä, onko kaikilla osapuolilla todellisia valmiuksia osallistua kustannusjakomallin edellyttämiin rahoituksiin, jotta mallille muodostuu uskottava rahoitus. Samalla korostettiin uskottavan rahoituksen tärkeyttä. Lisäksi ohjausryhmässä keskusteltiin valtion eri rahoituskanavista. Lisäksi tuotiin esille se, että kustannusjakomalli ei sellaisenaan takaa valtion eikä kuntien rahoitusta.

Liitteenä olevan sopimusohjan osalta eniten keskustelua herätti se, että tulisiko sitä käyttää ai-sopimusvaiheessa vai vasta lopullisessa sopimusvaiheessa. Sovittiin, että sopimusohjaa voidaan soveltaa kummassakin tapauksessa. Lisäksi todettiin, että sopimusohja ei sovellu sellaisenaan suurten infrahankkeiden yhteydessä käytettäväksi, koska niissä on omat sopimusmallit käytössä. Todettiin, että omien sopimusmallien käyttö on luonnollisesti sallittua, mutta kuitenkin toivotaan noudatettavan laadittua kustannusjakomallia.

LIITE 2. Sopimus pohja

1. Sopijapuolet

Kunta A (jäljempänä sijaintikunta). Tämän kunnan alueelle toteutetaan sopimukseen kuuluva liityntäpysäköintialue.

Kunnat B1 ...BN (jäljempänä kotikunnat). Näihin kuuluvat ne Helsingin seudun kunnat, joiden alueelta saapuu liityntäpysäköijä toteutettavalle liityntäpysäköintialueelle.

Kunnat C1 ... CN (jäljempänä kohdekunnat). Näihin kuuluvat ne Helsingin seudun kunnat, joiden alueelle matkustetaan toteutettavalta liityntäpysäköintialueelta.

Liikennevirasto/Uudenmaan ELY-keskus ... (jäljempänä valtio).

[HUOM: Valtion organisaatio on aina yksilöitävä sopimuksen tässä kohdassa.]

2. Sopimuksen tarkoitus

Tällä sopimuksella valtio, sijaintikunta **A** sekä kotikunnat **B1...BN** ja kohdekunnat **C1...CN** sitoutuvat osallistumaan liityntäpysäköintialueen **xxx** rakentamiskustannuksiin.

Tämä sopimus käsittää liityntäpysäköintialueen **xxx** rakentamisen sekä hoidon ja kunnossapidon kohdassa 5 esitetyn mukaisesti.

[HUOM: Tätä sopimus pohjaa on mahdollista soveltaa sekä aiesopimusta laadittaessa että lopullista kustannusjakosopimusta laadittaessa]

3. Sopimusasiakirjat

Sopimuksessa noudatetaan asiakirjoja seuraavassa pätevyysjärjestyksessä:

- tämä sopimus
- liite A
- liite B
- liite C
- liite D
- liite E
- liite F
- liite G

4. Sopijapuolten vastuut

Sopijapuolet ovat sopineet, että hankkeen rakentamisesta vastaava organisaatio on **xxx** (jäljempänä Hankevastaava).

Sopijapuolet ovat sopineet, että hankkeen hoidosta ja kunnossapidosta vastaa Sijaintikunta (jäljempänä infran hallintavastaava), jollei sopimuksessa ole muuta mainittu.

Hankevastaava vastaa

- kohteen suunnittelusta mukaan lukien hallinnolliset suunnitelmat, kuten katusuunnitelmat
- sopimuksen ja sen liitteiden A-E laadinnasta
- liityntäpysäköintialueen rakentamisesta, rakennusurakoiden kilpailuttamisesta sekä urakoiden vastaanottamisesta
- tarvittavista vakuuksista
- hankeen etenemisen tiedottamisesta.

Infran hallintavastaava vastaa

- liityntäpysäköintialueen hoidosta ja kunnossapidosta
- liityntäpysäköintialueen maa-alueen omistus- ja vuokrasopimuksista.

Kaikki sopijapuolet vastaavat siitä, että omat maksuosuudet maksetaan tämän sopimuksen kohtien 8 (Hankkeen kustannusjako-osuudet) ja 9 (Maksuaikataulu) mukaisesti Hankevastavalle.

5.Hankkeen laajuus

Sopimuksen kohteena oleva liityntäpysäköintialue käsittää yhteensä xxx liityntäpysäköintipaikkaa, joista

- Lisäpaikkoja on xxx kappaletta. Lisäpaikalla tarkoitetaan sellaista paikkaa, mikä lisää koko asemanseudun tai pysäkkialueen liityntäpysäköintipaikkojen määrää nykytilanteeseen verrattuna.
- Korvaavia paikkoja on xxx kappaletta. Korvaavalla paikalla tarkoitetaan rakennettavaa liityntäpysäköintipaikkaa, millä korvataan jo olemassa oleva paikka parantamalla paikan laatutasa tai sijaintia joukkoliikennevälineeseen nähden.

Sopimuksen kohteena olevan liityntäpysäköintialueen laajuus ja laatutaso sekä kustannusjako-osuudet määrittyvät seuraavien liitteiden mukaisesti:

- A.Kustannusjako-osuuksien laskelmat (Hankevastaava laatii)
- B.Hoidon ja kunnossapidon laatutason kuvaus (Hankevastaava laatii)
- C.Rakennussuunnitelmat ja niiden kustannusarviot. Suunnitelmista on käytävä ilmi liityntäpysäköintialueen fyysiset ratkaisut sekä varustustaso (päällyste, valaistus, jne.). Suunnitelmista on myös käytävä ilmi kulkuyhteydet joukkoliikennevälineisiin sekä opastus liityntäpysäköintialueelle ja liityntäpysäköintialueelta joukkoliikennevälineeseen (Hankevastaava laatii)
- D.Teknisten järjestelmien (informaatio, kameravalvonta, laskentalaitteet) suunnitelmat ja kustannusarviot (Hankevastaava laatii)
- E.Jälkeen-tutkimus (optio, josta sovitaan erikseen sopijapuolten kesken, katso kohta 13)
- F.Kustannusjaon laskentaperiaatteet
- G.Helsingin seudun liikenteen (HSL) liityntäpysäköintitutkimus 2014 ja sen käyttöohje (saatavissa HSL:stä). HSL:n on tarkoitus tehdä tutkimus määräväleihin, jolloin uusimpia tutkimustuloksia on mahdollista hyödyntää.

6. Hankkeen hoito ja kunnossapito

Infran hallintavastaava sitoutuu ylläpitämään liityntäpysäköintialueella liitteen B mukaista hoidon ja kunnossapidon laatutasoa.

Liityntäpysäköintialue tulee merkitä maastoon aina kulloinkin voimassaolevalla liityntäpysäköintipaikan liikennemerkillä.

Infran hallintavastaava sitoutuu hoitamaan ja kunnossapitamaan liityntäpysäköintialuetta x.x.20xx asti.

7. Hankkeen toteutusaikataulu

Liityntäpysäköintialueen urakka kilpailutetaan vuonna 20xx. Urakan arvioidaan valmistuvan vuonna 20xx, mikäli urakan hankintaan liittyvät mahdolliset valitukset tai muut vastaavat seikat eivät viivästytä urakan aloittamista ja valmistumista. Urakan vastaanotto tapahtuu vastaanotto-tarkastuksessa, jonka arvioitu ajankohta on 20xx.

Mikäli rakennustöiden aloittaminen tai toteuttaminen viivästyy edellä esitetystä, tiedottaa Hankkevastaava muita sopijapuolia muuttuneesta aikataulusta.

8. Hankkeen kustannusjako-osuudet

Laskelmissa noudatetaan liitteen F mukaisia laskentaperiaatteita.

Autopaikan arvonlisäverottomina perushintoina on käytetty:

Valtio

- rakenteellisen lisäpaikan osalta 20 000 euroa/paikka
- maantasolisäpaikan osalta 7 000 euroa/paikka
-
- korvaavan rakenteellisen paikan osalta 10 000 euroa/paikka
- korvaavan maantasopaikan osalta 3 500 euroa/paikka

Koti- ja kohdekuunta

- lisäpaikan osalta 7 000 euroa/paikka
- korvaavan paikan osalta 3 500 euroa/paikka.

Yksikköhinnat muutetaan maksettaessa vastaamaan viimeisintä maanrakennuskustannusindeksin kokonaisindeksiä. Vertailutilanteena on Maanrakennuskustannusindeksi 2010, joulukuu 2015.

Hankkeen jaettavat kustannukset ovat yhteensä yyy euroa ilman arvonlisäveroa. Sopijapuolten maksuosuudet ovat seuraavat:

Sijaintikuunta A yyy euroa

Kotikuunta B1 yyy euroa

Kotikuunta B2 yyy euroa

Kohdekuunta C1yyy euroa

Kohdekuunta C2yyy euroa

Valtio (* yksilöitävä, katso kohta 1)yyy euroa

Kustannusjako-osuuksien laskelmat ovat tämän sopimuksen liitteenä A.

[HUOM: Tapauskohtaisesti voidaan myös perustelluista syistä poiketa liitteen F mukaisesta kustannusjakomallista ja/tai edellä esitetystä perushinnoista, jos kaikki kustannusjaon sopijapuolet näin haluavat. Myös korvaavien paikkojen osalta on mahdollista käyttää tapauskohtaista harkintaa.]

9.Maksuaikataulu

Muut sopijapuolet maksavat Hankevastaavalle kohdan 8 mukaiset maksuosuutensa seuraavan maksuaikataulun mukaisesti.

Valtio

-xx % kun ...

-xx % kun ...

-25 % kun liityntäpysäköintialueen xxx vastaanottotarkastus on hyväksytysti tehty ja Hankevastaava on toimittanut tarvittavat hyväksytyt vastaanottotarkastuspöytäkirjat muille sopijapuolille ja urakoitsija on asettanut takuuajaisen vakuuden.

-Sijaintikuunta

-xx % kun ...

-xx % kun ...

-25 % kun liityntäpysäköintialueen xxx vastaanottotarkastus on hyväksytysti tehty ja Hankevastaava on toimittanut tarvittavat hyväksytyt vastaanottotarkastuspöytäkirjat

-Koti- ja kohdekunnat

-xx % kun ...

-xx % kun ...

-25 % kun liityntäpysäköintialueen xxx vastaanottotarkastus on hyväksytysti tehty ja Hankevastaava on toimittanut tarvittavat hyväksytyt vastaanottotarkastuspöytäkirjat muille sopijapuolille ja urakoitsija on asettanut takuuajaisen vakuuden.

[HUOM: Jos jollakin sopijapuolella ei ole mahdollista maksaa omaa maksuosuuttaan samassa aikatauluissa kuin muiden sopijapuolten, voidaan sopia poikkeavasta maksuaikataulusta, jotta liityntäpysäköintialueen rakentaminen ei siirry tämän takia.]

10.Sopimuksen tarkistaminen rakentamisen aikana

Hankvastaavan tulee hyväksyttää muut kuin vähäpätöiset muutokset paikkamääriin muilla sopijapuolilla. Vähäpätöinen muutos on sellainen, jossa kokonaispaikkamäärän muutos vaikuttaa alle 15 % kohdan 8 jaettavaan kustannuksiin. Muutosten maksuaikataulusta tulee sopia erikseen huomioiden kuntien budjettiaikataulut.

Hankvastaavan tulee hyväksyttää muut kuin vähäpätöiset muutokset suunnitelmiin tai laatu-tasoon muilla sopijapuolilla. Vähäpätöiset muutokset ovat sellaisia, joissa muutosten yhteen-

laskettu vaikutus on alle 15 % kohdan 5 alkuperäiseen rakentamisen kokonaiskustannusarvioon.

11.Sopimuksen tarkistaminen vastaanottotarkastuksen jälkeen

Jos liityntäpysäköintialue otetaan aikaisemmin pois käytöstä kuin kohdassa 6 Infran hallintavastaava on sitoutunut aluetta hoitamaan ja kunnossapitämään, niin Infran hallintavastaavan tulee osoittaa vastaava alue tai palauttaa saamansa maksut siltä osin kuin paikat eivät ole käytössä.

[HUOM: Sopijaosapuolten tulee sopia liityntäpysäköintialueen arvonalennuksesta. Esimerkiksi mikä on paikkojen arvo 20 vuoden kuluttua, laskeeko arvo lineaarisesti jne.]

Jos tässä sopimuksessa esitettyyn paikkojen laatuun tai hoidon ja kunnossapidon laatuun tulee heikennyksiä, on Infran hallintavastaavan hyväksyttävä ne muilla sopijapuolilla. Tällöin muilla sopijapuolilla on oikeus vaatia korvauksia heikennyksistä. Mahdollisista korvauksista sovitaan tapauskohtaisesti.

12.Hankkeen etenemisestä tiedottaminen ja organisointi

Hankevastaava tiedottaa seuraavasti muita sopijapuolia liityntäpysäköintialueen rakentamisen etenemisestä: xxx

Projektikokouskäytännöistä on sovittu seuraavaa: xxx

[HUOM: Projektikokouskäytäntö vähintään hankevastaavan ja sijaintikunnan välillä on hyvä esittää erityisesti, jos ne ovat eri toimijoita.]

13.Jälkeen-tutkimus (optio)

Sopijapuolilla ovat sopineet jälkeen-tutkimuksen tekemisestä, jonka avulla muodostetaan lopulliset kustannusjako-osuudet. Jälkeen tutkimuksen kustannukset jaetaan kohdan 8 maksuosuuksien suhteessa. Jälkeen-tutkimuksen laadinnasta vastaa Hankevastaava, jollei sopimuksessa ole muuta mainittu.

[HUOM: Ensisijaisesti kustannusjako-osuudet on tarkoitus laskea liitteen G avulla.]

14.Liityntäpysäköintialueen omistus

Kaikki rakentamisurakoiden myötä syntyvät rakenteet siirtyvät Infran hallintavastaavan omistukseen urakoiden vastaanottamisen yhteydessä.

Rakennettavan liityntäpysäköintialueen maa-alueen omistus- ja vuokrasopimuksista vastaa Infran hallintavastaava.

15.Toiminta takuuajana

Urakkasopimukseen sisältyvä rakennusurakan takuuajana on kaksi (2) vuotta urakan vastaanottamisen jälkeen. Urakoitsija antaa Hankevastaavalle takuuajan vakuuden, joka kattaa kaikkien sopijapuolten maksuosuudet.

16. Arvonlisäverot

Arvonlisäverojen maksamisesta on sovittu seuraavaa: xxx

[HUOM: Valtio ei itse maksa arvonlisäveroa, mutta kunnat ovat rakennusalan käännetyn arvonlisäveron piirissä.]

17. Riitaisuuksien ratkaiseminen

Tämän sopimuksen kohteena olevasta hankkeesta mahdollisesti aiheutuvat erimielisyydet pyritään ratkaisemaan neuvottelemalla. Mikäli neuvottelut eivät johda tulokseen, erimielisyydet käsitellään ensiasteena sijaintikunnan käräjäoikeudessa.

18. Muita rakennustöitä

Liityntäpysäköintialueen xxx käyttöönotto edellyttää sopijaosapuolilta seuraavia muita rakennustöitä:

- Sijaintikunta A
- Kotikunta B1
- Kotikunta B2
- Kohdekunta C1
- Kohdekunta C2
- Valtio (* yksilöitävä, katso kohta 1)

Muiden rakennustöiden kustannusjako ei kuulu tämän sopimukseen piiriin.

19. Sopimuksen voimassaolo

Sopimus on voimassa x.x.20xx.

[HUOM: Tähän tulee sama päiväys kuin kohdassa 6, johon asti Infran hallintavastaava on sitoutunut hoitamaan ja kunnossapitämään liityntäpysäköintialuetta.]

20. Sopimuksen purkaminen ja siirtäminen

Sopimus voidaan purkaa sopijapuolten yhteisellä päätöksellä.

Sopijapuoli ei voi siirtää sopimusta ilman muiden sopijapuolten suostumusta.

21. Sopimuksen voimaantulo ja allekirjoittaminen

Sopimus tulee voimaan, kun kaikki sopijapuolet ovat sen allekirjoittaneet. Tätä sopimusta on tehty xxx samasanaista kappaletta, yksi jokaiselle sopijapuolelle.

Paikka xxx, xx.x.20xx

HSL:n julkaisuja 6/2016

ISSN 1798-6184 (pdf)

ISBN 978-952-253-280-0 (pdf)



HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6A, Helsinki
PL 100, 00077 HSL
puh. (09) 4766 4444
etunimi.sukunimi@hsl.fi



HRT Helsingforsregionens trafik
Semaforbron 6 A, Helsingfors
PB 100 • 00077 HRT
tfn (09) 4766 4444
fornamn.efternamn@hsl.fi

www.hsl.fi