

8

.....
2017

Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma

Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma

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

Lisätietoja: Heikki Palomäki 040 6610977
heikki.palomaki@hsl.fi

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

Helsinki 2017

Esipuhe

Helsingin seudulla liityntäpysäköinti on keskeinen osa sekä koko liikennejärjestelmää että joukkoliikennejärjestelmää. Liityntäpysäköinnin kehittäminen on kirjattu muun muassa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (HLJ 2015) sekä valtion ja Helsingin seudun kuntien väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus 2016–2019).

Tämän työn tavoitteena on ollut konkreettisen toimenpideohjelman laatiminen Helsingin seudun liityntäpysäköinnin kehittämiseksi. Työssä on koottu olemassa oleva aineisto liityntäpysäköinnin nykytilasta ja toimintaympäristön muutoksista. Työssä on päivitetty liityntäpysäköintialueiden seudullisuusluokitus sekä määritetty liityntäpysäköinnin seudulliset linjaukset ja paikkamäärätavoitteet vuoteen 2025. Toimenpideohjelmassa on esitetty toimenpiteet, joilla saavutetaan vuoden 2025 paikkamäärätavoitteet, sekä toimenpiteet, joilla seudulliset linjaukset jalkautetaan. Työ on tehty vahvasti vuorovaikutuksessa Helsingin seudun 14 kunnan, Liikenneviraston sekä muiden keskeisten toimijoiden ja sidosryhmien kanssa. Työn aikana haastateltiin kaikkien Helsingin seudun 14 kunnan, Liikenneviraston ja kaupallisten toimijoiden edustajia. Lisäksi työn aikana järjestettiin työpaja.

Työn aikana vahvistui käsitys siitä, että liityntäpysäköinnin edistäminen edellyttää sekä vastuullisen toimijan aktiivista roolia että sujuvaa yhteistyötä kaikkien toimijoiden kesken. Liityntäpysäköinti on myös usein kytköksissä muihin liikenne- ja maankäyttöhankkeisiin, jolloin pysäköintikohteiden tarkempaa toteutuksen ohjelmointia varten tarvitaan tietoa muiden hankekokonaisuuksien ohjelmoinnista. Työn aikana käydyissä keskusteluissa kustannuksilla oli merkittävä rooli. Liityntäpysäköintikohteiden kustannusjakoneuvotteluissa tulee pitäytyä valtion ja kuntien välisessä MAL-sopimuksessa sovitussa periaatteissa ja kustannusjakomallissa.

Työ on esitelty ja hyväksytty HLJ-toimikunnassa 30.3.2017, jossa valtio jätti eriaävän mielipiteensä Kalasataman liityntäpysäköintialueen seudullisuusluokituksesta. Työtä on myös ohjannut Helsingin seudun liityntäpysäköinnin yhteistyö- ja seurantaryhmä, johon ovat kuuluneet

Ossi Berg	HSL
Heikki Palomäki	HSL
Arto Siitonen	HSL
Ville Uusi-Rauva	HSL
Timo Halinen	HSL
Sinikka Ahtiainen	Espoo
Juha Hietanen	Helsinki
Saara Kanto	Helsinki
Jaakko Koivunurmi	Kauniainen
Erkki Vähätörmä	Kerava
Ilmari Viljanen	Kirkkonummi
Kimmo Kiuru	KUUMA-kunnat
Henrik Helenius	KUUMA-kunnat
Eveliina Harsia	Sipoo
Emmi Pasanen	Vantaa (31.12.2016 asti)
Tiina Hulkko	Vantaa (1.1.2017 alkaen)
Maija Stenvall	Uudenmaan liitto
Heli Siimes	Uudenmaan ELY-keskus

Arja Aalto	Liikennevirasto
Kaisa Mäkelä	Ympäristöministeriö
Tiina Pasuri	Helsingin seudun kauppakamari
Teemu Vuorio	VR
Minna Soininen	Paikallisliikenneliitto
Mikko Saavola	Linja-autoliitto

Lisäksi työtä varten perustettiin projektiryhmä, johon ovat kuuluneet

Ossi Berg	HSL
Heikki Palomäki	HSL
Sinikka Ahtiainen	Espoo
Juha Hietanen	Helsinki
Saara Kanto	Helsinki
Emmi Pasanen	Vantaa (31.1.2016 asti)
Tiina Hulkko	Vantaa (1.1.2017 alkaen)
Henrik Helenius	KUUMA-kunnat
Arja Aalto	Liikennevirasto
Leena Gruzdaitis	Trafix Oy
Essi Pohjalainen	Trafix Oy
Juhani Bäckström	Trafix Oy

Työn laatimisesta on vastannut Trafix Oy alikonsultteinaan YY-Optima Oy ja Tmi Kari Ruohonen. Trafix Oy:stä työhön ovat osallistuneet Leena Gruzdaitis, Juhani Bäckström ja Essi Pohjalainen. Lisäksi työhön ovat osallistuneet alikonsultit Seppo Lampinen ja Kari Ruohonen.

Työ käynnistyi elokuussa 2016 ja valmistui huhtikuussa 2017.

Tiivistelmäsiivu

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tekijät: Leena Gruzdaitis, Juhani Bäckström, Essi Pohjalainen			Päivämäärä 28.4.2017
Julkaisun nimi: Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma			
Rahoittaja / Toimeksiantaja: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tiivistelmä:			
Helsingin seudulla liityntäpysäköinti on keskeinen osa sekä koko liikennejärjestelmää että joukkoliikennejärjestelmää. Tämän työn tavoitteena on ollut konkreettisen toimenpideohjelman laatiminen Helsingin seudun liityntäpysäköinnin kehittämiseksi. Työ on tehty vahvasti vuorovaikutuksessa Helsingin seudun kuntien, Liikenneviraston sekä muiden keskeisten toimijoiden ja sidosryhmien kanssa. Työn keskeisinä lähtökohtina ovat toimineet Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015), valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asuminen ja liikenteen sopimus (MAL-sopimus 2016–2019) sekä vuonna 2012 laadittu Helsingin seudun liityntäpysäköinti-strategia ja toimenpideohjelma. Lisäksi työssä on hyödynnetty laajasti liityntäpysäköinnin uusimpia tutkimustuloksia ja liityntäpysäköintimallia.			
Työssä määritettiin seitsemän liityntäpysäköinnin kehittämisperiaatetta, joita hyödynnettiin liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman laatimisessa, ja jotka ohjaavat liityntäpysäköinnin kehittämistä Helsingin seudulla jatkossa. Kehittämisperiaatteet ovat - liityntäpysäköintiä kehitetään asiakaslähtöisesti, - liityntäpysäköinti on älykäs palvelu, - liityntäpysäköinnin toteutuksessa noudatetaan hyötyjä maksaa -periaatetta, - liityntäpysäköinnin kokonaisuuden kehittämisellä on selkeä vastuutaho ja kunkin liityntäpysäköintialueen kehittämisellä on nimetty vastuullinen toimija, - liityntäpysäköinnissä suositaan vuorottaispysäköintiä aina, kun se on mahdollista, - liityntäpysäköinti tukee kestävien liikkumismuotojen käyttöä ja päästötavoitteiden saavuttamista, - pyörille 8 200 ja autoille 6 000 uutta liityntäpysäköintipaikkaa vuoteen 2025 mennessä.			
Työn yhteydessä päivitettiin liityntäpysäköintialueiden seudullisuusluokitus. Seudullisesti merkittävien liityntäpysäköintialueiden määrittämiseksi muodostettiin kriteerit, joiden tulee täyttyä, jotta alue voi olla seudullisesti merkittävä. Tarkasteltavia kriteereitä olivat liityntäpysäköintipaikkamäärä vuonna 2025, liityntäpysäköintialueen sijaintikunnan ulkopuolelta saapuvien osuus liityntäpysäköintimallitarkasteluissa sekä sijainti. Seudullisesti merkittäviä liityntäpysäköintialueita on 30 kappaletta, ja ne sijaitsevat useimmiten rautatie- ja metroasemilla.			
Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2015) on asetettu tavoite lisätä seudullisesti merkittävälle liityntäpysäköintialueille noin 6 000 uutta autopaikkaa ja noin 8 200 uutta pyöräpaikkaa vuoteen 2025 mennessä. Kehäradan ja Länsimetron jo toteutetut liityntäpysäköintipaikat sisältyvät tavoitteeseen. Seudullisesti merkittävälle liityntäpysäköintialueille tiedossa oleviin suunnitelmiin sisältyvät liityntäpysäköintipaikat eivät yksin riitä asetetun tavoitteen saavuttamiseksi. Siten tavoitepaikkamäärän saavuttaminen määritettiin työssä kaksivaiheiseksi: vaiheeseen 1 sisältyy tiedossa oleva paikkamäärälisäys ja vaiheeseen 2 kuuluu tarvittaessa toteutettavat olemassa oleviin suunnitelmiin sisältyvät paikkamäärälisäys. Seudullisesti merkittävien liityntäpysäköintialueiden uusien paikkojen karkea kustannusarvio on noin 80 miljoonaa euroa. Tärkein toimenpide paikkamäärätavoitteen saavuttamiseksi on neuvotteluiden käynnistäminen uusien liityntäpysäköintipaikkojen rahoituksesta ja toteutuksesta sopimiseksi. Työssä on tunnistettu myös paikallisesti merkittävien ja muiden liityntäpysäköintialueiden paikkamäärän lisäys, vaikka ne eivät sisälly HLJ 2015 -suunnitelman tavoitteeseen.			
Työssä on kirjattu myös seudulliset linjaukset liityntäpysäköinti-informaation, liityntäpysäköinnin maksullisuuden ja pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön osalta. Älykästä liityntäpysäköinnin informaatiojärjestelmää kehitetään palvelemaan paremmin liikkujien tarpeita, ohjaamaan kysyntää liityntäpysäköintialueiden välillä ja tehostamaan niiden käyttöä. HLJ 2015 -suunnitelman mukaisesti liityntäpysäköinti perustuu matkakorttitunnistautumiseen ja liityntäpysäköinnin hinnoitteluun varaudutaan ydinalueella. Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttöä suositaan erityisesti asemanseuduilla, joissa maankäytön tiivistämistarve on suuri ja pysäköinti toteutuu rakenteellisenä.			
Avainsanat: Liityntäpysäköinti, liikennejärjestelmä, pyöräpysäköinti			
Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja 8/2017			
		Kieli: Suomi	Sivuja: 86
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-307-4 (pdf)		
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare: Leena Gruzdaitis, Juhani Bäckström, Essi Pohjalainen			Datum 28.4.2017
Publikationens titel: Åtgärdsplanen för Helsingforsregionens anslutningsparkering			
Finansiär / Uppdragsgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Sammandrag:			
Anslutningsparkeringen är en viktig del av både trafiksystemet och kollektivtrafiksystemet i Helsingforsregionen. Syftet med detta arbete har varit att utarbeta ett konkret åtgärdsprogram för att utveckla anslutningsparkeringen i Helsingforsregionen. Detta arbete har gjorts i stark växelverkan med kommunerna i Helsingforsregionen, Trafikverket samt övriga viktiga aktörer och intressentgrupper. De viktigaste utgångspunkterna för arbetet har varit trafiksystemplanen över Helsingforsregionen (HLJ 2015), avtalet om markanvändning, boende och trafik mellan staten och Helsingforsregionens kommuner (MBT-avtal 2016-2019) samt infartsstrategin och åtgärdsplanen för Helsingforsregionen som utarbetats 2012. Dessutom har man utnyttjat i arbetet i stor skala anslutningsparkeringsmodellen och de nya undersökningsresultaten om anslutningsparkeringen. I arbetet definierades sju utvecklingsprinciper för anslutningsparkeringen som sedan utnyttjades i utarbetandet av åtgärdsprogrammet för anslutningsparkeringen. Dessa principer styr i fortsättningen också utveckling av anslutningsparkeringen i Helsingforsregionen. Utvecklingsprinciperna är - anslutningsparkeringen utvecklas kundorienterat, - anslutningsparkeringen är en smart tjänst - i genomförande av anslutningsparkeringen följs principen att den som får nyttan betalar - utveckling av anslutningsparkeringen har en tydlig ansvarsfördelning och varje anslutningsparkeringsområde som utvecklas har en ansvarig aktör, - i anslutningsparkeringen gynnas alltid turvis parkering när det är möjligt, - anslutningsparkeringen stödjer användning av hållbara färdssätt och att utsläppsmålen uppnås - 8 200 nya anslutningsparkeringsplatser byggs för cyklar och 6 000 för bilar före 2025. I samband med arbetet uppdaterades regionklassificeringen av anslutningsparkeringsområdena. För att kunna definiera de anslutningsparkeringsområden som är viktiga för regionen bildades olika kriterier som ska uppfyllas för att området kunde anses vara regionalt sett viktigt. Kriterier som granskades var antalet anslutningsparkeringsplatser år 2025, andelen personer som kommer utanför den kommun där anslutningsparkeringsområdet ligger samt områdets läge. Det finns 30 anslutningsparkeringsområden som anses vara regionalt sett viktiga, och de ligger oftast vid järnvägs- och metrostationer. I trafiksystemplanen över Helsingforsregionen (HLJ 2015) finns målet att öka antalet bilplatser med ca 6 000 och antalet cykelplatser med ca 8 200 i de regionalt sett viktiga anslutningsparkeringsområdena före 2025. Anslutningsparkeringsplatserna vid Ringbanan och Västmetron som redan byggts ingår i målsättningen. Anslutningsparkeringsplatser som ingår i planerna för de regionalt sett viktiga anslutningsparkeringsområdena räcker inte för att nå det uppsatta målet. Därför definierades i arbetet att målet ska delas upp i två faser för att nå detta mål: i fas 1 ingår ökning av antalet platser som man vet att kommer att genomföras och i fas 2 ingår ökning av antalet platser som inte ingår i de nuvarande planerna och som genomförs vid behov. En grov kostnadsuppskattning för de nya platserna i de anslutningsparkeringsområden som regionalt sett anses vara viktiga är ca 80 miljoner euro. Den viktigaste åtgärden för att nå målet är att starta förhandlingarna för att komma överens om finansiering och genomförande av de nya infartsparkeringsplatserna. I arbetet har man identifierat ökningen av antalet platser på de anslutningsparkeringsplatser som lokalt sett är viktiga även om de inte ingår i målsättningen för HLJ 2015 – planen. I arbetet har man också skrivit upp regionala linjeringar vad gäller information om anslutningsparkeringen, anslutningsparkeringsavgifter och turvis parkering vid parkeringsplatserna. Det smarta informationssystemet för anslutningsparkeringen utvecklas så att det bättre betjänar kundernas behov, styr efterfrågan mellan anslutningsparkeringsplatserna samt effektiviserar användning av platser. I enlighet med planen HLJ 2015 baserar sig anslutningsparkeringen på identifiering med resekort och man reserverar sig för att anslutningsparkeringen blir avgiftsbelagd i kärnområdet. Turvis parkering favoriseras framförallt vid stationerna där behovet av att koncentrera markanvändning är stort och parkeringen genomförs som strukturell parkering.			
Nyckelord: Anslutningsparkering, trafiksystem, cykelparkering			
Publikationsseriens titel och nummer: HRT publikationer 8/2017			
ISSN 1798-6184 (pdf)		Språk: Finska	Sidantal: 86
ISBN 978-952-253-307-4 (pdf)			
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn. (09) 4766 4444			

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport			
Author: Leena Gruzdaitis, Juhani Bäckström, Essi Pohjalainen		Date of publication 28.4.2017	
Title of publication: Helsinki region Park & Ride - program of measures			
Financed by / Commissioned by: HSL Helsinki Region Transport			
Abstract:			
In the Helsinki region, Park & Ride is an important part of the transport system as a whole, as well as of the public transport system. The aim of this work was to establish a concrete program of measures to improve Park & Ride in the Helsinki region. The work was undertaken in close interaction with the region's municipalities, the Finnish Transport Agency and other key actors and stakeholders. The key starting points for the work were the Helsinki Region Transport System Plan (HLJ 2015), the agreement on land use, housing and transport (MAL agreement 2016-2019) signed between the State and Helsinki region municipalities, and Helsinki Region Park & Ride Strategy and program of measures completed in 2012. In addition, the work draws extensively on recent research results and Park & Ride model.			
During the course of the work, seven Park & Ride development principles were established and utilized to draw up a program of measures. The principles provide guidelines for the future development of Park & Ride in the Helsinki region. The development principles are:			
- Park & Ride is developed with customers in mind; - Park & Ride is an intelligent service; - Park & Ride schemes are implemented on the beneficiary pays principle; - The responsibility for the overall development of Park & Ride is clearly defined and responsible actors for the development of each Park & Ride area are designated; - Shared parking is favored whenever possible; - Park & Ride supports the use of sustainable modes of transport and achievement of emission targets; - 8,200 new Park & Ride spaces for bicycles and 6,000 spaces for cars by 2025.			
The classification according to regional importance of Park & Ride areas was updated. Criteria was created for determining which Park & Ride areas are regionally important. The criteria were number of Park & Ride spaces in 2025, share of users from outside the municipality of location in the Park & Ride model analyses, and location. There are 30 regionally important Park & Ride areas, mostly located at railway and Metro stations.			
Helsinki Region Transport System Plan (HLJ 2015) set out a goal of adding 6,000 spaces for cars and 8,000 spaces for bicycles at regionally important Park & Ride areas by 2025. The Park & Ride spaces implemented along the Ring Rail Line and the West Metro are included in the goal. The Park & Ride spaces included in the existing plans for regionally important Park & Ride areas are not enough to reach the goal. Consequently, the goal was divided into two phases: phase 1 involves the increases already planned and phase 2 involves increases not included in existing plans to be implemented as necessary. The rough cost-estimate for the new spaces at regionally important Park & Ride areas is about 80 million euros. The most important measure is launching negotiations on the funding and implementation of new Park & Ride spaces. In addition, increasing the number of spaces at locally important and other Park & Ride areas was noted in the work, although these areas are not included in the goal set out in HLJ 2015.			
The work also sets out regional guidelines for Park & Ride information, pricing of Park & Ride and shared use of parking spaces. An intelligent information system for Park & Ride is being developed to better serve the needs of people, to distribute demand across Park & Ride areas and to make their use more effective. According to HLJ 2015, Park & Ride is based on Travel Card verification and preparations are made for pricing of Park & Ride in the core area. Shared parking is favored in particular in areas around stations, where the need for more compact land use is high and structural parking is used.			
Keywords: Park & Ride, transport system, bicycle parking			
Publication series title and number: HSL Publications 8/2017			
		Language: Finnish	Pages: 86
ISSN 1798-6184 (PDF)	ISBN 978-952-253-307-4 (PDF)		
HSL Helsinki Region Transport, PO Box 100, 00077 HSL, Tel.+358 9 4766 4444			

Sisällysluettelo

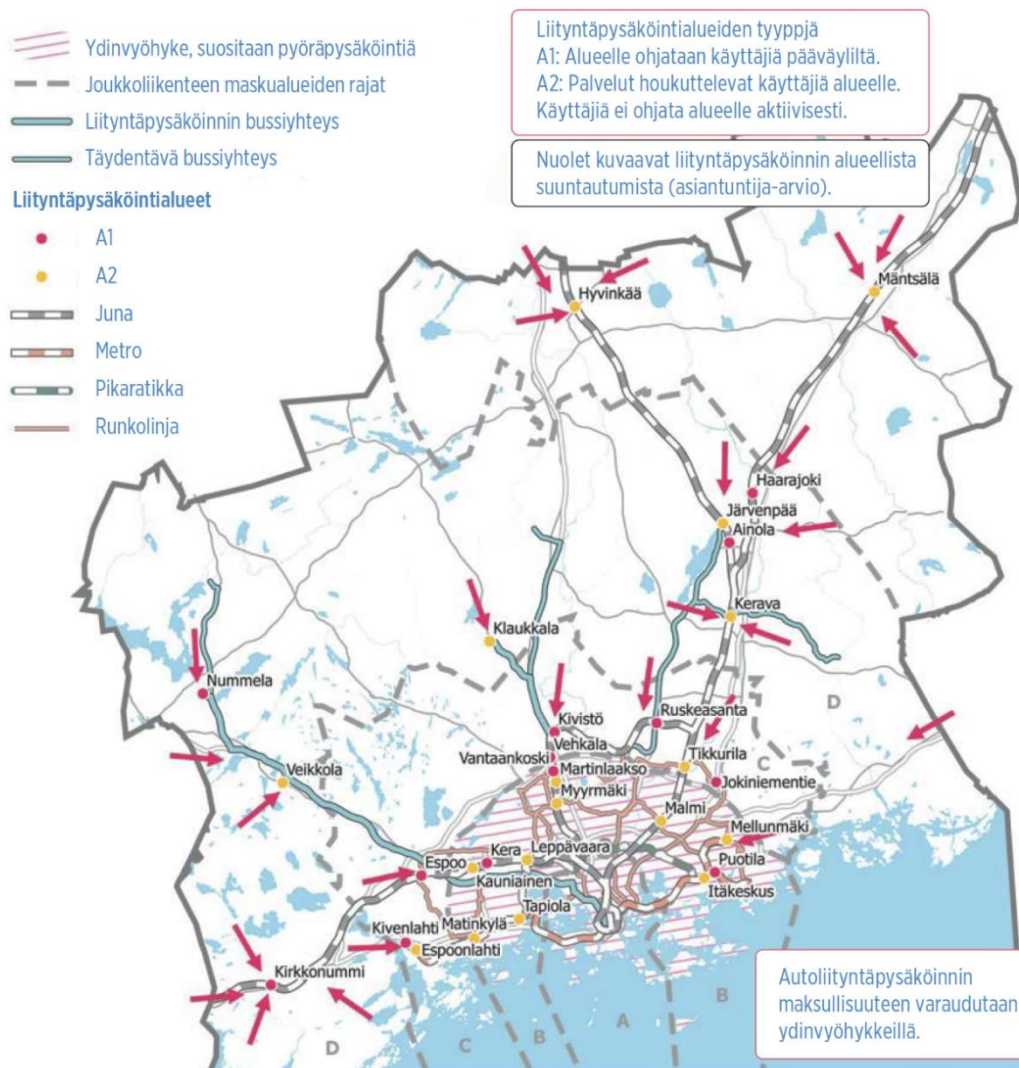
1	Työn tausta ja tavoitteet	11
1.1	Työn tausta	11
1.2	Työn tavoitteet	13
2	Liityntäpysäköinnin nykytilanne ja liityntäpysäköintistrategian toteutuminen	14
2.1	Nykyiset paikkamäärät ja kuormitusasteet	14
2.2	Liityntäpysäköinnin hinnoittelu, rajoitukset, järjestämistavat sekä informaatio ja opastus	16
2.3	Liityntäpysäköintitutkimus 2014	17
2.4	Vuoden 2012 liityntäpysäköintistrategia ja sen toteutuminen	20
3	Toimintaympäristön muutokset	24
3.1	Liikenne- ja joukkoliikennejärjestelmissä tapahtuvat muutokset vuoteen 2025	24
3.2	Joukkoliikennelipun vyöhykehinnointi	26
3.3	Liityntäpysäköinnin potentiaali Helsingin seudulla	27
3.4	Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujako	28
3.5	Pysäköinnin hinnoittelu	31
3.6	Kuntien pysäköintistrategiat ja -linjaukset	32
3.7	Liityntäpysäköinnin mallitarkastelut	32
3.7.1	Liityntäpysäköinnin suuntautuminen vuonna 2025	32
3.7.2	Liityntäpysäköinnin liikennejärjestelmätason vaikutuksia	35
3.8	Tulevaisuuden epävarmemmat suuret muutokset	36
4	Liityntäpysäköinnin kehittämisperiaatteet	38
5	Seudullisuusluokitus, paikkamäärätavoitteet 2025 ja seudulliset linjaukset	40
5.1	Seudullisuusluokitus	40
5.2	Paikkamäärätavoitteet vuoteen 2025	45
5.2.1	Seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet	45
5.2.2	Muut liityntäpysäköintialueet	52
5.3	Seudulliset linjaukset	54
5.3.1	Liityntäpysäköinti-informaatio	54
5.3.2	Liityntäpysäköinnin maksullisuus	55
5.3.3	Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö	58
6	Toimenpideohjelma	61
6.1	Toimenpiteet tavoitepaikkamäärän saavuttamiseksi seudullisesti merkittävillä alueilla	61
6.2	Toimenpiteet seudullisten linjausten jalkauttamiseksi seudullisesti merkittävillä alueilla	65
	Liite 1. Liityntäpysäköintialuekohtaiset tiedot	67
	Liite 2. Haastattelut	78

1 Työn tausta ja tavoitteet

1.1 Työn tausta

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa HLJ 2015 (HSL 3/2015) on tunnistettu, että kehittyvät liityntäpysäköintijärjestelyt luovat mahdollisuuksia kestäviin matkaketjuihin liittymällä joukkoliikenteen runkoyhteyksiin myös etäällä seudun ytimestä. Liityntäpysäköinnin avulla voidaan vähentää väylien ruuhkautumista ja houkutella uusia joukkoliikenteen käyttäjiä seudun ulommista osista.

HLJ 2015 -suunnitelman mukaan seudullisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueilla on tavoitteena lisätä noin 6 000 uutta autopaikkaa ja noin 8 200 pyöräpaikkaa vuoteen 2025 mennessä. Liityntäpysäköintiä kehitetään seudullisesti merkittävillä alueilla, joissa on nykyisellään tai tulevaisuudessa korkea matkustajavolyymi. Tavoitteen mukaisten uusien liityntäpysäköintipaikkojen sijoittaminen seudulle vaatii tarkempaa suunnittelua. Kuvassa 1 on esitetty HLJ 2015 -suunnitelman mukainen liityntäpysäköinnin seudullinen tavoitetila vuonna 2025.



Kuva 1. HLJ 2015 -suunnitelmassa esitetty liityntäpysäköinnin seudullinen tavoitetila vuonna 2025 (HLJ 2015).

HLJ 2015 -suunnitelmassa on esitetty, että liityntäpysäköinnin kehittämisessä pyritään yksityisten toimijoiden kanssa toteutusratkaisuun esimerkiksi kaavoituksen avulla. Liityntäpysäköinnin seudullisen hinnoittelun ja aikarajoituksen periaatteiden avulla liityntäpysäköinti pyritään ohjaamaan etäämmäksi ruuhkavyöhykkeestä. Ydinvyöhykkeellä varaudutaan maksullisuuteen ja siellä pyöräpysäköinti on ensisijainen liityntäpysäköintimuoto. Etäämpänä seudun ydinalueesta henkilöautojen liityntäpysäköinti voi olla maksutonta, mutta tiiviin maankäytön alueilla keskustavyöhykkeillä ja laitospysäköinnissä maksullisuus voi olla perusteltua myös KUUMA-seudulla (Hyvinkää, Järvenpää, Kirkkonummi, Kerava, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula ja Vihti). Ensimmäinen askel on matkakortilla tunnistautuminen, jolla varmistetaan, että liityntäpysäköintiä käyttää nimenomaan joukkoliikennematkustaja.

HLJ 2015 -linjausten taustalla on ollut vuonna 2012 laadittu Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma (HSL 32/2012), jossa on muodostettu yhteinen seudullinen tahtotila liityntäpysäköinnin kehittämisestä. Strategia sisältää vuoden 2035 tavoitetilan, yleisiä kehittämislinjauksia ja tavoitetilaan johtavan kehittämisspolun. Lisäksi strategiaa on konkretisoitu vuoteen 2020 ulottuvassa toimenpideohjelmassa. Kuvassa 2 on esitetty Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategian mukainen liityntäpysäköinnin tavoitetila vuodelle 2035. Määritetty tavoitetila toimii HLJ 2015 -linjausten ohella lähtökohtana myös nyt laadittavalle Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmalle, sillä sen tavoitteet ovat edelleen ajankohtaisia ja tärkeitä.

Tavoitetilassa vuonna 2035

Liityntäpysäköinti on osa liikennejärjestelmää

Liityntäpysäköinti

- Hillitsee liikenteen kasvua, ruuhkia, tieverkon kuormitusta ja tukee pyöräilyn lisäämistä.
- On osa seudullista liikennejärjestelmää ja sen järjestämisessä on otettu huomioon seudun eri osien erilainen tilanne, kehitys ja asiakasnäkökulma.

Liityntäpysäköinti on osa joukkoliikennejärjestelmää

- Liityntäpysäköinti täydentää joukkoliikennejärjestelmää.
- Liityntäpysäköinti lisää joukkoliikenteen käyttöä erityisesti työmatkoilla ja myös poikittaisessa liikenteessä.
- Liityntäpysäköinti liittyy erityyppisiin joukkoliikenteen matkaketjuihin ja joukkoliikenteen palvelutarjontaan lisäten joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoiluun.
- Liityntäpysäköintiä kehitetään erityisesti liikenneverkon tärkeissä solmukohdissa.
- Pyöräpysäköinti on osa pysäkkijärjestelmää.
- Hinnoittelu on osa sekä joukkoliikenteen että muun liikenteen hinnoittelujärjestelmää.
- Liityntäpysäköinnin käyttö ja maksaminen on helppoa.
- Liityntäpysäköijä tunnistetaan joukkoliikenteen käyttäjäksi joukkoliikenteen maksujärjestelmien kautta.

Kuva 2. Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategian mukainen tavoitetila vuodelle 2035.

Liityntäpysäköinnin nykytilaa seurataan vuosittain toteutettavilla kuormitusastelaskennoilla. Laaja liityntäpysäköintitutkimus Helsingin seudun työssäkäyntialueella toteutettiin viimeksi vuonna 2014 ja liityntäpysäköinnin mallitarkasteluja on päivitetty viimeksi keväällä 2016.

HLJ 2015 -suunnitelma ja Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma toimivat työssä keskeisinä lähtötietoina, mutta työssä hyödynnetään laajasti myös liityntäpysäköinnin uusimpia tutkimustuloksia ja liityntäpysäköintimallia.

1.2 Työn tavoitteet

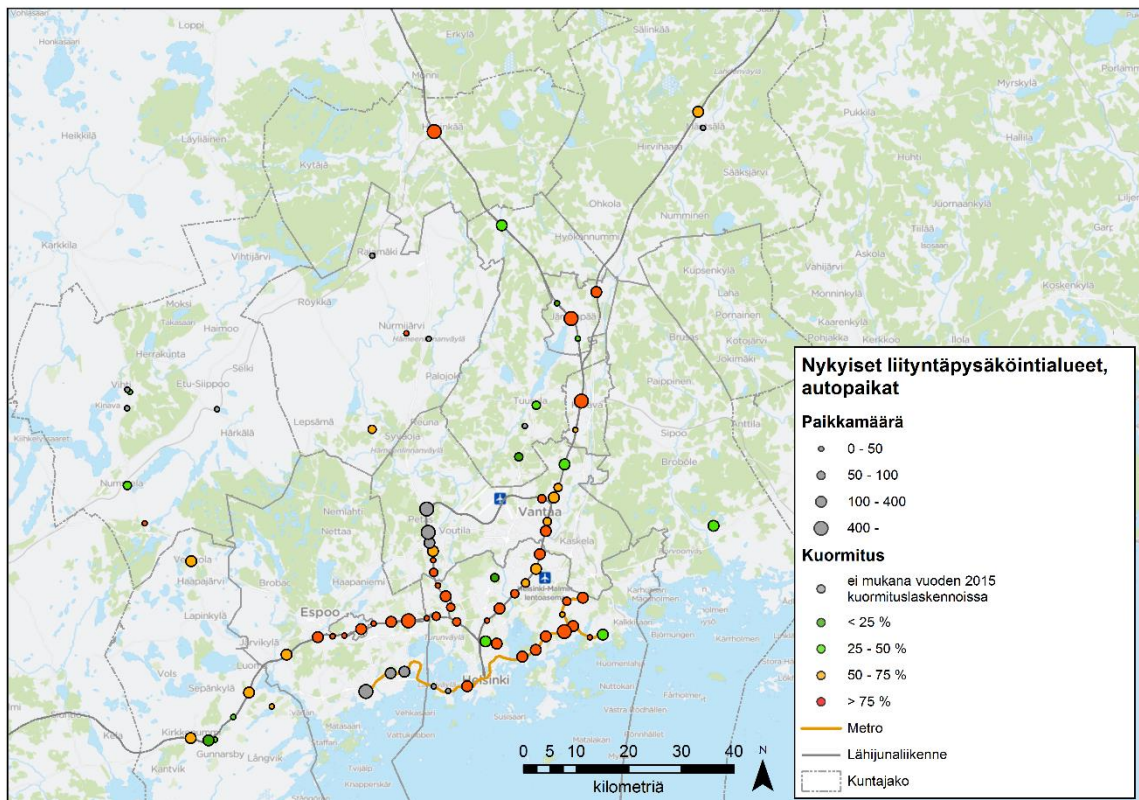
HLJ 2015 -suunnitelmassa esitetyn tavoitteen mukaisten uusien liityntäpysäköintipaikkojen sijoittaminen seudulle vaatii tarkempaa suunnittelua. Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa (MAL-sopimus 2016–2019) mainitaan, että liityntäpysäköinnin hankeohjelma laaditaan vuoden 2016 aikana HLJ-yhteistyössä.

Tämä työn tavoitteena on laatia Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma, jossa konkretisoituu liityntäpysäköinnin seudullinen näkökulma ja sen tavoitetila. Tavoitteena on realistinen ja toteutuskelpoinen toimenpideohjelma, johon keskeiset toimijat ovat sitoutuneet. Toimenpideohjelma ohjaa Helsingin seudun liityntäpysäköinnin kehittämistä tulevina vuosina.

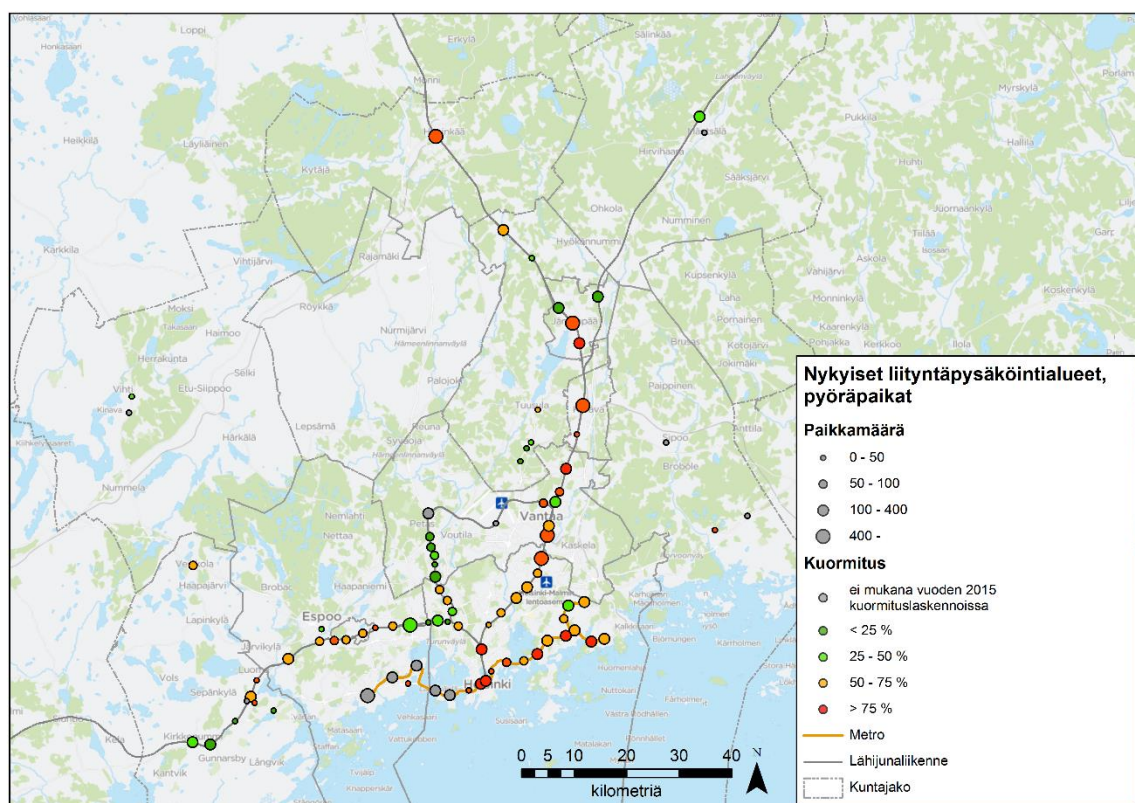
2 Liityntäpysäköinnin nykytilanne ja liityntäpysäköintistrategian toteutuminen

2.1 Nykyiset paikkamäärät ja kuormitusasteet

Helsingin seudun liityntäpysäköintialueet sijaitsevat tyypillisesti raideliikenteen asemien sekä joidenkin seutupysäkkien yhteydessä. Helsingin seudulla, 14 kunnan alueella on nykyisin vuonna 2016 kaikkiaan 12 530 autojen ja 13 381 pyörän liityntäpysäköintipaikkaa. Autopaikoilla keskimääräinen kuormitusaste on 73 % ja pyöräpaikoilla 70 %. Kuvan 3 kartassa on esitetty nykyisten liityntäpysäköintialueiden autopaikkamäärät ja niiden kuormitustiedot. Kuvassa 4 on esitetty vastaavasti nykyisten liityntäpysäköintialueiden pyöräpaikkamäärät ja niiden kuormitustiedot. Kuormitustiedot ovat vuoden 2015 kuormituslaskennoista. Vuoden 2015 kuormitusastelaskennoissa eivät olleet mukana Vantaankosken, Vehkalan ja Kivistön asemat Kehäradalla eivätkä Länsimetron uudet asemat. Pyöräliityntäpaikkoihin on laskettu kaikki pyörätelineet riippumatta siitä, onko niissä runkolukitusmahdollisuutta. Koko seudun pyöräpaikoista runkolukittavia on hieman alle puolet.



Kuva 3. Nykyiset autojen liityntäpysäköintialueet vuonna 2016.



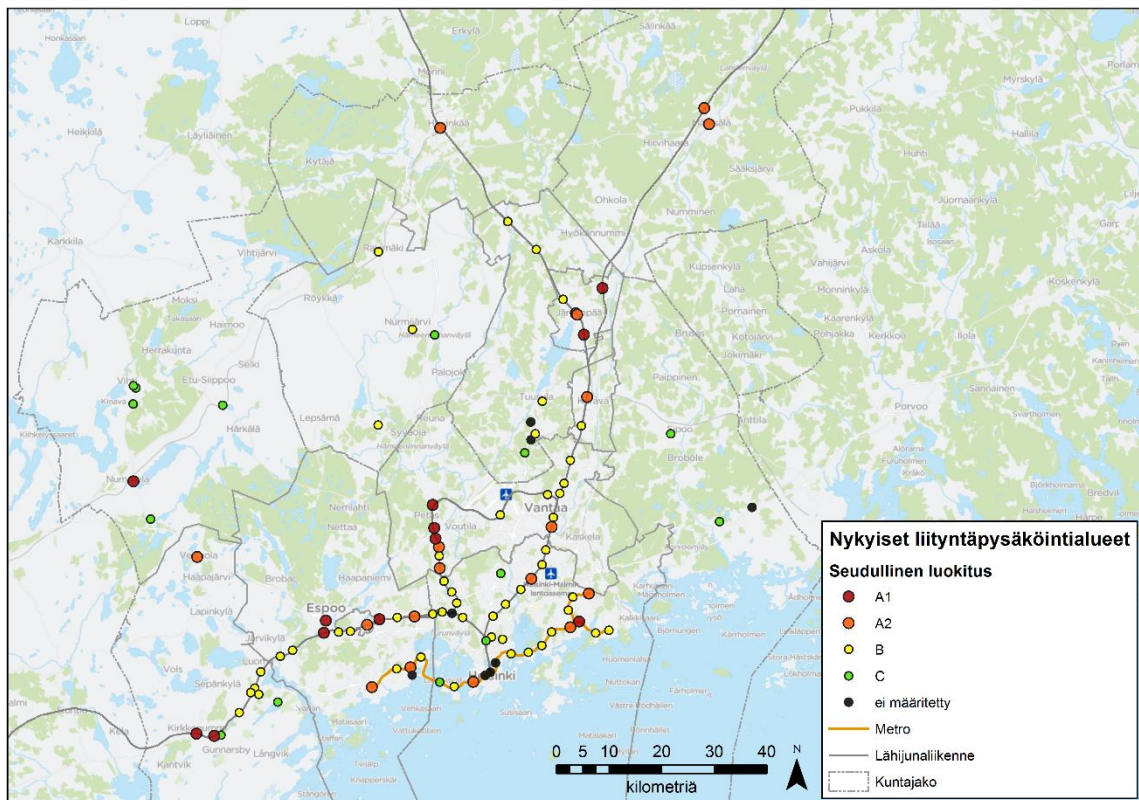
Kuva 4. Nykyiset pyörien liityntäpysäköintialueet vuonna 2016.

Vuoden 2012 Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategiassa kullekin liityntäpysäköintikohteelle (asema/pysäkki) on määritetty seudullisuusluokitus. Seudullisuusluokitukseen vaikuttaa joukkoliikenteen tarjonta, alueen sijainti suhteessa pääväyliin sekä liityntäpysäköintialueen pääasialliset käyttäjät.

Seudullisuusluokat on määritetty seuraavasti:

- A: Seudullisesti merkittävät erittäin hyvien joukkoliikennedyhteyksien alueet, joissa liityntäpysäköinnistä saatava hyöty jakaantuu monelle taholle
 - o A1: Alueille houkutellessa tietoisesti ajoneuvoliikennettä pääväyliltä ja alueilla on toimiva liityntä joukkoliikenteeseen
 - o A2: Alueet houkuttelevat lähiseudun ulkopuolelta käyttäjiä esimerkiksi palveluiden vuoksi, näille ei kuitenkaan aktiivisesti ohjata liikennettä pääväyläverkolta
- B: Paikallisesti merkittäviä säännöllisten joukkoliikennepalveluiden alueita, joihin käyttäjät tulevat verrattain läheltä.
- C: Pienimuotoisia lähinnä maantieverkon pysäkkijärjestelmään liittyviä kohteita ja/tai pelkkiä pyöräpysäköintialueita

Kuvassa 5 on esitetty nykyisten liityntäpysäköintikohteiden seudullisuusluokitus eri väreillä.



Kuva 5. Nykyisten liikeyntäpysäköintialueiden vuoden 2012 liikeyntäpysäköintistrategian mukainen seudullisuusluokitus.

Taulukossa 1 on esitetty nykyiset liikeyntäpysäköintipaikkamäärät ja niiden kuormitusasteet seudullisuusluokittain.

Taulukko 1. Nykyiset paikkamäärät ja kuormitusasteet.

Seudullisuusluokitus	Autopaikkoja	Keskimääräinen kuormitusaste autopaikoilla *	Pyöräpaikkoja	Keskimääräinen kuormitusaste pyöräpaikoilla *
A1	2 588	73 %	1 634	54 %
A2	5 184	85 %	6 140	73 %
B	4 082	75 %	4 684	68 %
C	648	39 %	299	96 %
ei määritetty	28	-	624	79 %
Yhteensä	12 530		13 381	

* Kuormitusasteet perustuvat vuoden 2015 kuormituslaskentoihin.

2.2 Liikeyntäpysäköinnin hinnoittelu, rajoitukset, järjestämistavat sekä informaatio ja opastus

Liikeyntäpysäköinti on nykyisin maksullista Ruoholahdessa, Myllypurossa, Velodromilla sekä osalla paikoista Malmilla ja Leppävaarassa. Ruoholahdessa liikeyntäpysäköinti maksaa 2 euroa / 12 h (klo 6–22) ja Myllypurossa 2 euroa / kerta (klo 5–17.30). Malmilla liikeyntäpysäköinnin hinta on 1 euro / 12 h ja Leppävaarassa 1 euro / 10 tuntia (maanantaista perjantaihin klo 6–16). Velodromilla pysä-

köinti maksaa 1 euron / tunti. Liityntäpysäköinti maksullisilla paikoilla edellyttää pääosin voimassa olevaa kausilippua tai kertalipun ostoa pysäköintimaksun yhteydessä. Martinlaakson asemalla pysäköinti edellyttää myös voimassaolevaa kausilippua, mutta erillistä maksua ei ole. Lisäksi Keraval-la voi vuokrata pyöräkaapin 120 euron vuosivuokraa vastaan. Länsimetron asemilla (Matinkylä, Niittykumpu, Urheilupuisto, Tapiola ja Lauttasaari) liityntäpysäköinti tulee niin ikään olemaan maksullista (2 euro / 10 h).

Liityntäpysäköintialueilla käytettävät liikennemerkit ja rajoitukset vaihtelevat paljon kunnittain ja alueittain. Pääosin liityntäpysäköintipaikoilla ei ole aikarajoitusta, mutta paikoin on käytössä 12 ja 24 tunnin aikarajoituksia. Myös liityntäpysäköintialueiden opastus vaihtelee.

Liityntäpysäköinnin järjestämistapojen osalta voidaan todeta, että valtaosa autopaikoista on maantasopaikkoja. Noin viidenes autopaikoista on pysäköintihalleissa (Leppävaara, Malmi, Herttoniemi, Kontula, Myllypuro, Itäkeskus, Vuosaari, Ruoholahti, Järvenpää, Kirkkonummi, Korso). Pyöräpaikoista runkolukittavia on hieman alle puolet.

2.3 Liityntäpysäköintitutkimus 2014

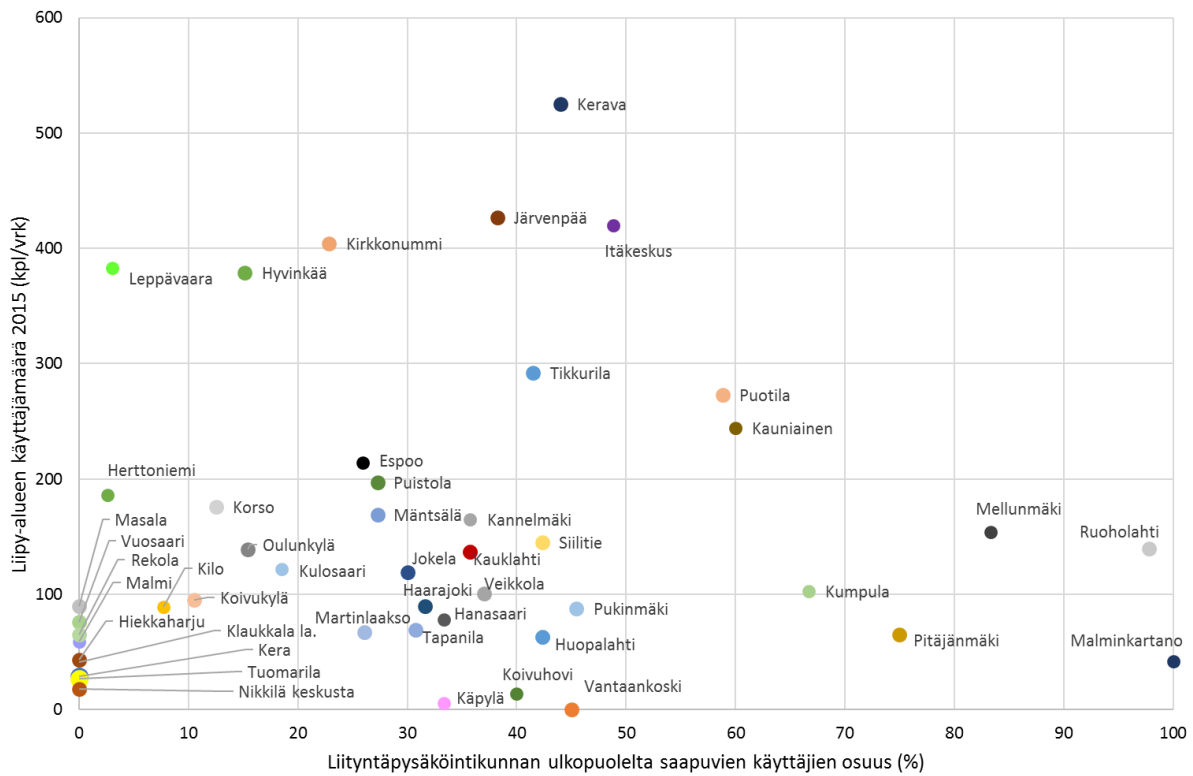
Helsingin seudun työssäkäyntialueen rautatie-, metro- ja linja-autoasemilla sekä tärkeimmillä bussipysäkeillä toteutettiin liityntäpysäköintitutkimus (HSL 23/2015) viimeksi vuonna 2014. Mukana tutkimuksessa oli 80 asemaa tai bussipysäkkiä, joista 10 Helsingin seudun ulkopuolella. Liityntäpysäköintitutkimuksen avulla saadaan arvokasta tietoa liityntäpysäköinnin käytöstä, sen syistä ja eri taustatekijöistä.

Kyselytutkimukseen vastasi 1 441 autoilijaa ja 1 562 pyöräilijää. Vastaajista kaksi kolmasosaa oli naisia, eli sukupuolijakauma on liityntäpysäköinnissä samankaltainen kuin joukkoliikenteessä. Autoilijoista 55 % asui omakotitalossa. Pyöräilijät jakautuivat varsin tasaisesti kerros-, rivi- ja omakotitalossa asuviin. Suurin osa liityntäpysäköijistä oli lähtenyt aamulla kotoa ja mennyt työpaikalleen, mutta yli 10 % vastaajista ei jatkanut matkaansa joukkoliikenteellä. Yli puolet liityntäpysäköinnin jälkeisistä joukkoliikennematkoista oli vaihdottomia. Suurin osa matkoista päättyi Helsinkiin. Suurimmalla osalla liityntämatka kesti alle 15 min. Pysäköinnin yleisin kesto oli 9–10 tuntia.

Autoilijoilla tärkeimmät syyt liityntäpysäköintiin olivat ajoneuvoliikenteen ruuhkat, hyvät joukkoliikennedyhteys ja vaikeus löytää pysäköintipaikkaa perillä. Liityntäpysäköintialueen valinnassa autoilijoilla kolme tärkeintä perustetta olivat pysäköintipaikkojen riittävä määrä, pysäköintialue lähellä lähtöpaikkaa ja sujuva yhteys pysäköintipaikalta. Pyöräilijöille tärkeimmät syyt liityntäpysäköintiin olivat pitkä matka määräpaikkaan, hyvät joukkoliikennedyhteys ja pyörä tarpeen osalla matkaa. Pyöräilijöillä pysäköintialueen läheisyys oli selvästi tärkein peruste. Seuraavaksi tärkeimmät perusteet ovat runkolukittavat telineet ja ilkvallan pelko.

Vuoden 2014 liityntäpysäköintitutkimuksessa kerättiin myös vastaajien lähtö- ja määränpääkunnan tiedot liityntäpysäköintikohteittain. Kuvissa 6, 7 ja 8 on esitetty liityntäpysäköintialueen sijaintikunnan ulkopuolelta saapuvien käyttäjien osuudet liityntäpysäköintikohteittain (asema/pysäkki). Tiedot on esitetty niistä kohteista, joissa vastaajia oli vähintään 5. Kuvien perusteella nähdään, että etenkin lähellä kunnan rajaa sijaitsevilla liityntäpysäköintialueilla sijaintikunnan ulkopuolelta saapuvien osuus on suuri. Kuvasta 6 erottuvat lisäksi kehyskuntien

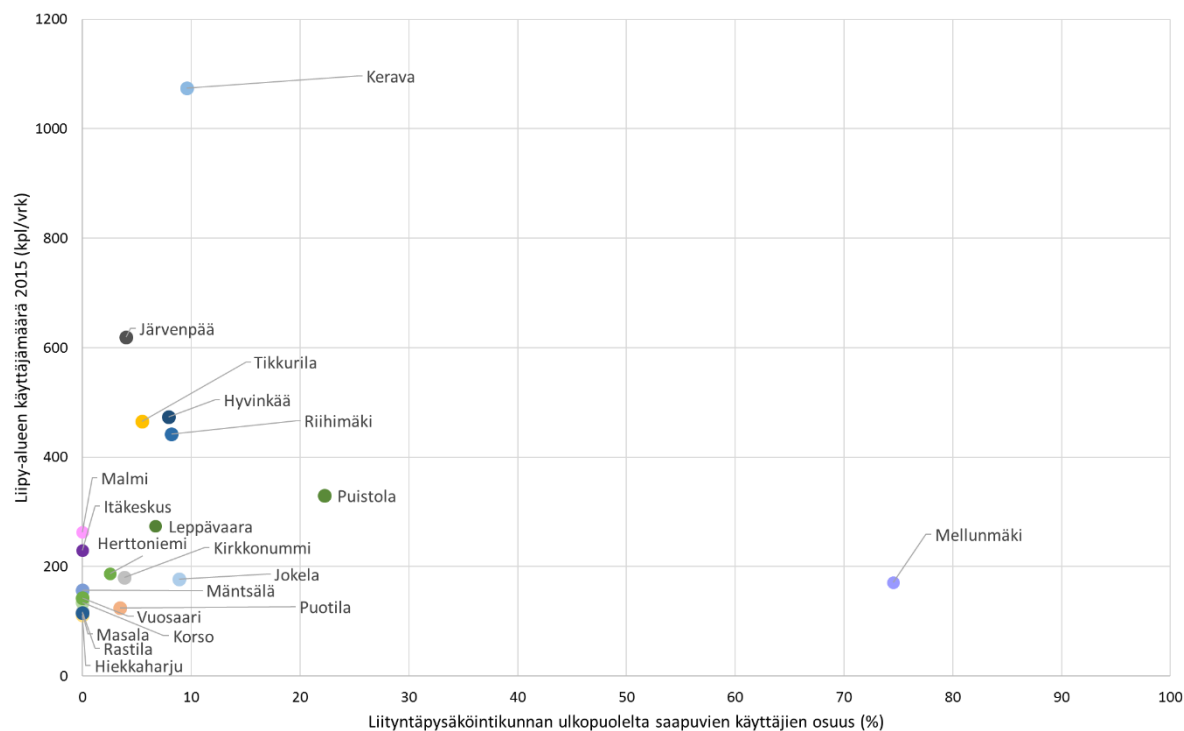
radan varressa sijaitsevat keskuksset, jotka houkuttelevat merkittävässä määrin liityntäpysäköinnin käyttäjiä sijaintikunnan ulkopuoleta.



Kuva 6. Liityntäpysäköintikunnan ulkopuolelta autolla saapuvien käyttäjien osuudet asemittain/pysäkeittäin vuoden 2014 liityntäpysäköintitutkimuksen mukaan.



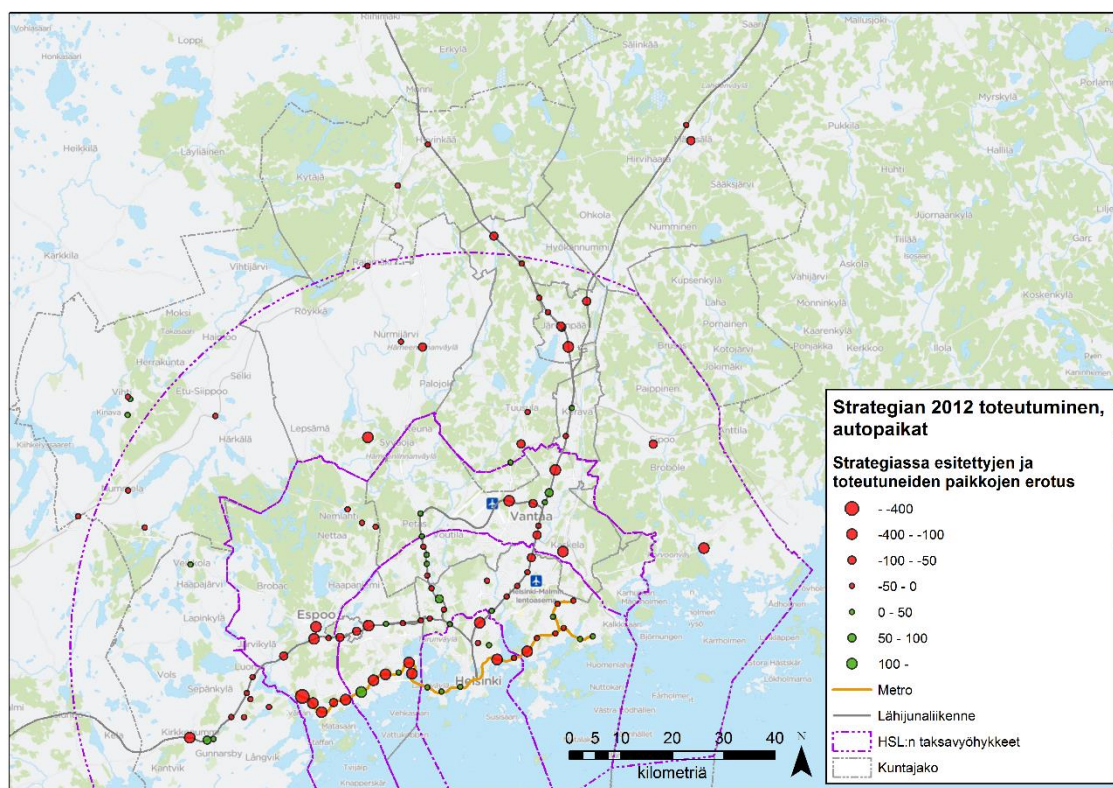
Kuva 7. Liityntäpysäköintikunnan ulkopuolelta pyörällä saapuvien käyttäjien osuudet asemittain/pysäkeittäin vuoden 2014 liityntäpysäköintitutkimuksen mukaan (alle 100 käyttäjää).



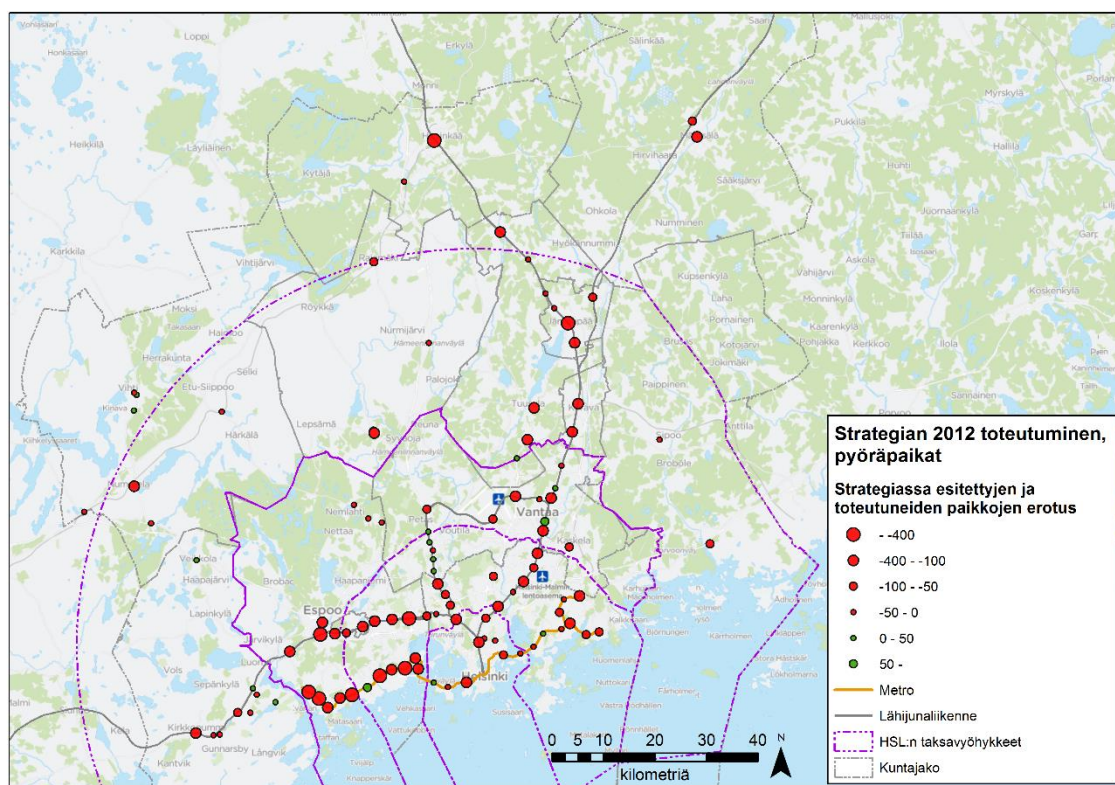
Kuva 8. Liityntäpysäköintikunnan ulkopuolelta pyörällä saapuvien käyttäjien osuudet asemittain/pysäkeittäin vuoden 2014 liityntäpysäköintitutkimuksen mukaan (yli 100 käyttäjää).

2.4 Vuoden 2012 liityntäpysäköintistrategia ja sen toteutuminen

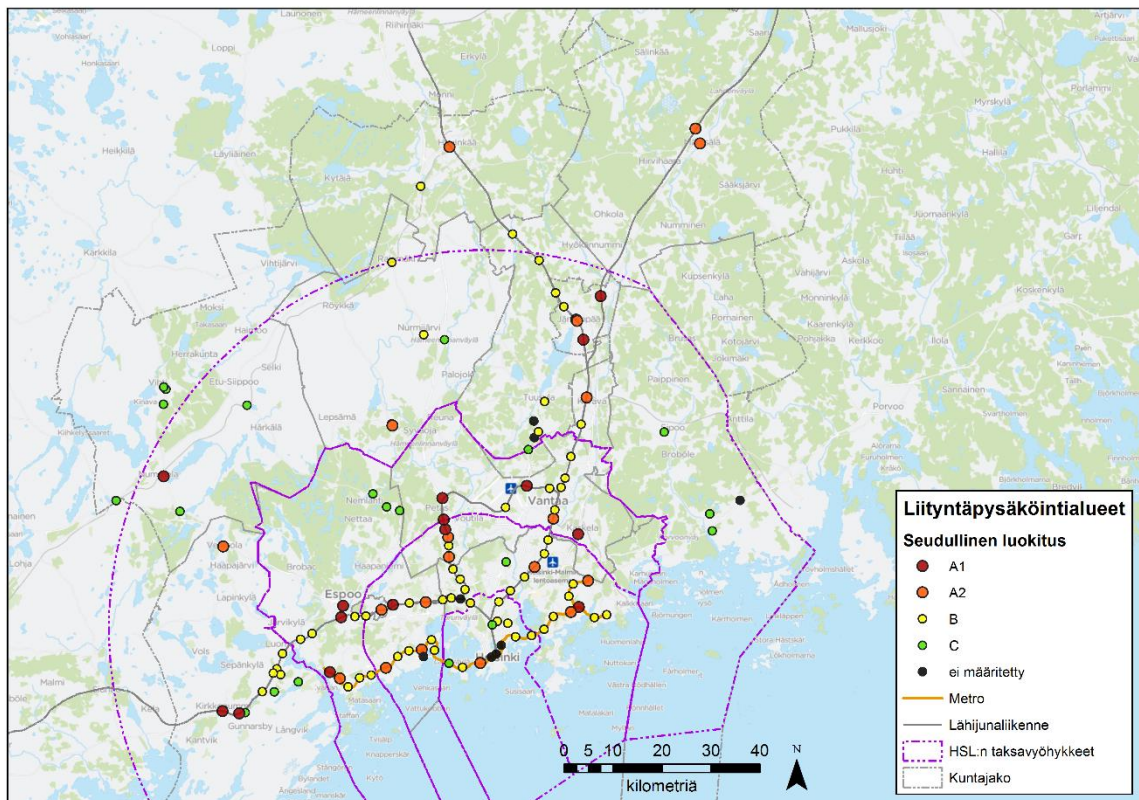
Vuonna 2012 laaditussa Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategiassa on määritelty paikkamäärätavoite vuodelle 2020. Määrällisenä suuruusluokkatavoitteena oli noin 10 000 autopaikan ja 17 000 pyöräpaikan lisääminen Helsingin seudulle. Tavoitteen mukaisesti vuonna 2020 Helsingin seudulla olisi noin 19 700 autopaikkaa ja noin 29 000 pyöräpaikkaa. Uusista autojen liityntäpysäköintipaikoista on tähän mennessä toteutunut noin 32 %, kun autopaikkoja on nykyisin 12 530 kappaletta. Esitetyistä uusista polkupyörien liityntäpysäköintipaikoista on vastaavasti tähän mennessä toteutunut noin 10 %, kun nykytilanteessa pyöräpaikkoja on 13 381 kappaletta. Kuvassa 9 on esitetty liityntäpysäköintistrategiassa esitetyn tavoitteen toteutuminen autopaikkojen osalta ja kuvassa 10 pyöräpaikkojen osalta. Kuvassa 11 on puolestaan esitetty liityntäpysäköintistrategian mukainen seudullisuusluokitus vuoden 2020 tavoitetilanteessa.



Kuva 9. Vuoden 2012 liityntäpysäköintistrategian autopaikkojen toteutuminen vuoteen 2016 mennessä.



Kuva 10. Vuoden 2012 liityntäpysäköintistrategian pyöräpaikkojen toteutuminen vuoteen 2016 mennessä.



Kuva 11. Vuoden 2012 liityntäpysäköintistrategian mukainen seudullisuusluokitus vuoden 2020 tavoitetilanteessa.

Taulukossa 2 on esitetty nykyisten ja vuoden 2020 tavoitteen mukaisten auto- ja pyöräpaikkamäärät seudullisuusluokittain.

Taulukko 2. Vuoden 2016 nykytilanteen ja vuoden 2020 tavoitteen mukaiset auto- ja pyöräpaikkamäärät.

Seudullisuusluokitus	Autopaikkoja nykytilanne 2016	Autopaikkoja 2020	Pyöräpaikkoja nykytilanne 2016	Pyöräpaikkoja 2020
A1	2 588	5 082	1 634	4 747
A2	5 184	6 571	6 140	10 953
B	4 082	7 041	4 684	11 182
C	648	1 020	299	2 232
ei määritetty	28	-	624	-
Yhteensä	12 530	19 714	13 381	29 114

Jos verrataan nykytilannetta (tilanne vuoden 2016 lopussa) liityntäpysäköintistrategiassa esitettyyn vuoden 2020 tavoitetilanteeseen, voidaan todeta, että noin 32 % asetetusta noin 10 000 autopaikan lisäystavoitteesta ja noin 10 % asetetusta 17 000 pyöräpaikan lisäystavoitteesta on toteutunut. Jos liityntäpysäköintipaikkoja toteutuu samalla nopeudella kuin viime vuosina, vuonna 2020 ei päästä asetettuun tavoitteeseen. Merkittävä osa liityntäpysäköintistrategiassa vuoteen 2020 asetetusta paikkamäärän lisäyksestä on kytketty suuriin joukkoliikenneinfrahankkeisiin (mm. Länsimetro jatkeineen, Itämetro, ratahankkeet), joista osa ei HLJ 2015 -suunnitelman mukaan sisälly edes vuoden 2025 tavoitetilanteeseen. Etenkin uusien rautatie- ja metroyhteyksien rakentamisen yhtey-

dessä liityntäpysäköintipaikkoja toteutetaan paljon, koska näissä hankkeissa rakennetaan tyypillisesti useita uusia asemia, joilla ei ennestään ole liityntäpysäköintiä. Lisäksi rautatie- ja metro-asemien yhteyteen toteutettavat liityntäpysäköintipaikkamäärät ovat suuria. Siten suuressa mitta-kaavassa liityntäpysäköintipaikkamäärän lisääminen Helsinginseudulla on sidoksissa joukkoliikenneinfrahankkeisiin ja niiden toteutuminen määrittää liityntäpysäköintipaikkojen toteutumisen.

Strategiassa on paikkamäärätavoitteen lisäksi esitetty muita toimenpiteitä, joista kiireellisimmiksi on todettu

- neuvotteluiden käynnistäminen liityntäpysäköinnin järjestämisen vastuista sopimiseksi
- liityntäpysäköintikohteiden toteuttamisesta sopiminen esimerkiksi MAL-aiesopimuksissa
- liityntäpysäköintijärjestelmän integrointi HLJ:n joukkoliikennestrategiatyöhön
- liityntäpysäköinnin liittäminen maankäytön kehittämiseen kaikilla kaavatasoilla
- seudullisen liityntäpysäköinti-informaatiojärjestelmän sekä markkinoinnin ja tiedottamisen kehittäminen ja kunnossapidon kehittäminen.

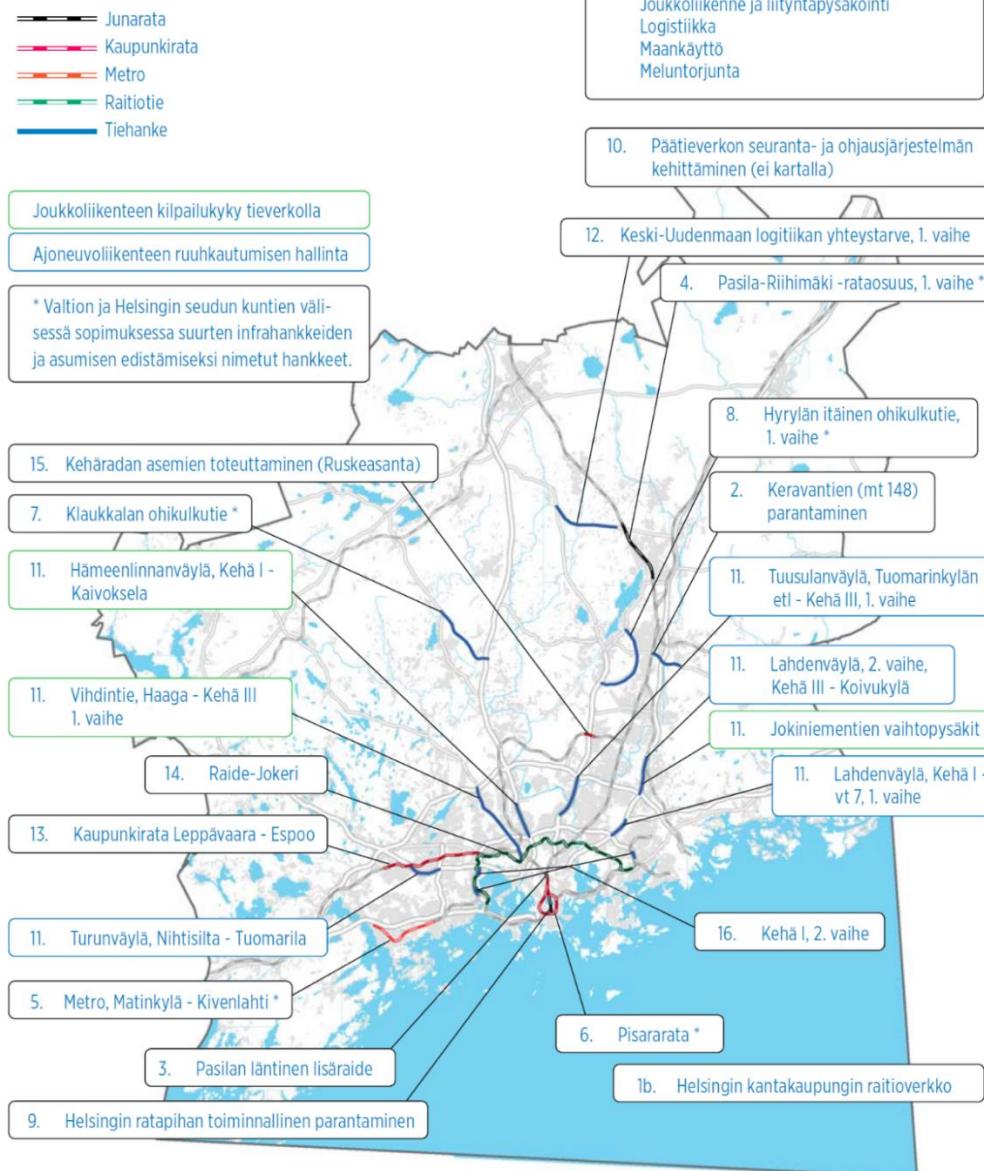
Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujakomalli on hyväksytty HLJ 2015 -suunnitelman mukana. Liityntäpysäköinti on integroitu HLJ:n joukkoliikennestrategia työhön, ja sillä on vahva rooli HLJ 2015 -suunnitelmassa. Liityntäpysäköinti-informaatiojärjestelmää on kehitetty ja sitä pilotoidaan Kehäradan ja Länsimetron asemilla. Seudullisen liityntäpysäköinti-informaatiojärjestelmän kehittäminen on edelleen käynnissä.

3 Toimintaympäristön muutokset

3.1 Liikenne- ja joukkoliikennejärjestelmissä tapahtuvat muutokset vuoteen 2025

HLJ 2015 -suunnitelmassa on priorisoitu infrastruktuurin kehittämishankkeet vuosille 2016–2025. Niistä liityntäpysäköintiin vaikuttavia hankkeita ovat Kaupunkirata Leppävaara–Espoo, Länsimetron jatke Matinkylä–Kivenlahti, Pasila–Riihimäki-rataosuus, Ruskeasannan aseman toteuttaminen Kehäradalle, Raide-Jokeri, Hakunilan vaihtopysäkit (ent. Jokiniementien vaihtopysäkit) sekä Hyrylän itäinen ohikulkutie. Infrastruktuurin kehittämistoimenpiteet ja vuoden 2025 liikennejärjestelmä on esitetty kuvassa 12. Lisäksi Kruunusiltojen toteutuksesta on päätetty.

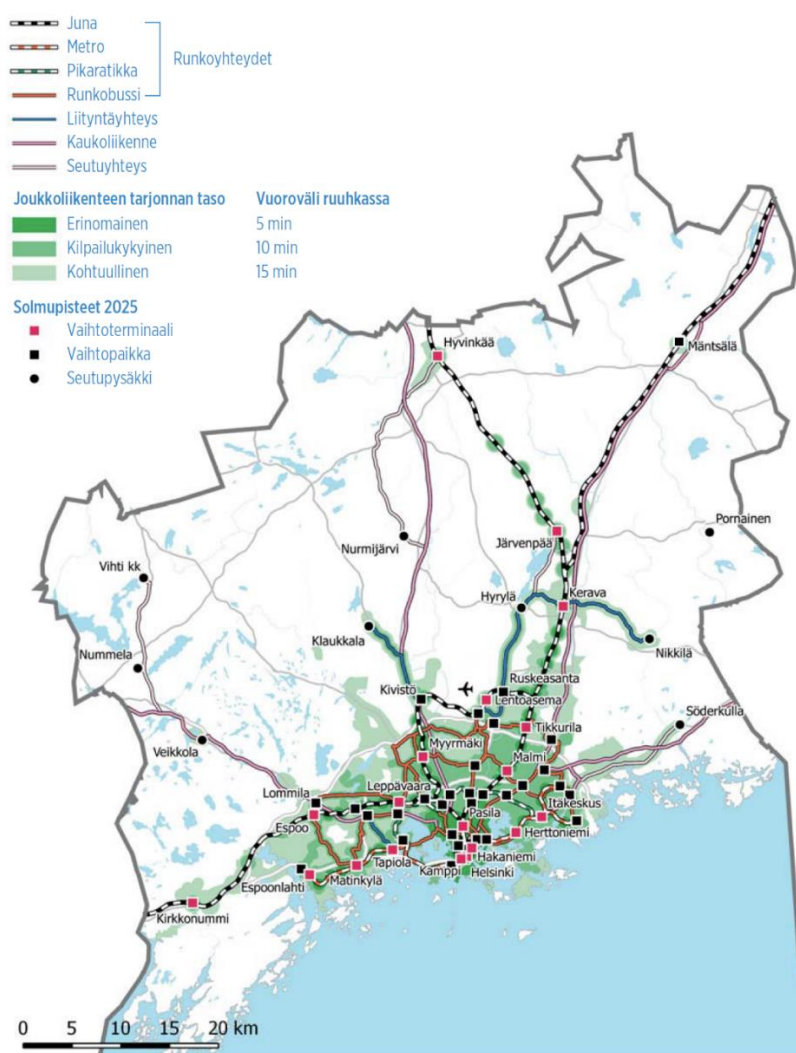
HLJ 2015 infrastruktuurin kehittämishankkeet 2016–2025



Kuva 12. HLJ 2015 -suunnitelman infrastruktuurin kehittämishankkeet 2016–2025. (HLJ 2015)

MAL-sopimuksessa 2016–2019 on päätetty Raide-Jokerin toteuttamisesta vuosina 2017–2019 sekä valtion sopimuskaudella osoittamasta 15 miljoonan euron tuesta pieniin kustannustehokkaisiin liikennehankkeisiin (ns. MAL-raha). Tuesta puolet kohdennetaan pääkaupunkiseudulle ja puolet KUUMA-kuntiin. Teemojen toimenpiteillä edistetään liikennejärjestelmän toimivuutta ja turvallisuutta voimakkaasti kasvavalla alueella. MAL-sopimuksen mukaan valtion rahoitusosuus liityntäpysäköinti-investointeihin kohdennetaan näistä MAL-rahoista, osana isoja kehittämishankkeita tai joukkoliikenneavustuksen kautta.

Helsingin seudun tulevaisuuden joukkoliikennejärjestelmä on verkostomainen. Se perustuu vahvoihin raideliikenteen runkoyhteyksiin, bussien runkolinjoihin sekä niitä täydentäviin liityntäyhteyksiin. Periaatteena on, että raideliikenteen verkkoa laajennetaan vaiheittain ydinalueelta lähtien. Vuoteen 2025 mennessä junaliikenteen toimintaedellytyksiä on parannettu pääradalla sekä toteuttamalla Espoon kaupunkirata. Metroa jatketaan länteen Matinkylästä Kivenlahteen. Kysynnän ja maankäytön kehittymisen myötä osa bussiliikenteen runkolinjoista voidaan muuttaa pikaraitioiteiksi. Ensimmäisenä toteutetaan Raide-Jokeri (nykyinen runkolinja 550). Vuonna 2025 liikennöidään viidellä poikittaisella ja neljällä säteittäisellä runkobussilla. Joukkoliikenteen runkoverkon ja solmupisteiden sekä palvelutason kehittyminen HLJ 2015 -suunnitelman mukaisesti vuoteen 2025 on esitetty kuvassa 13.



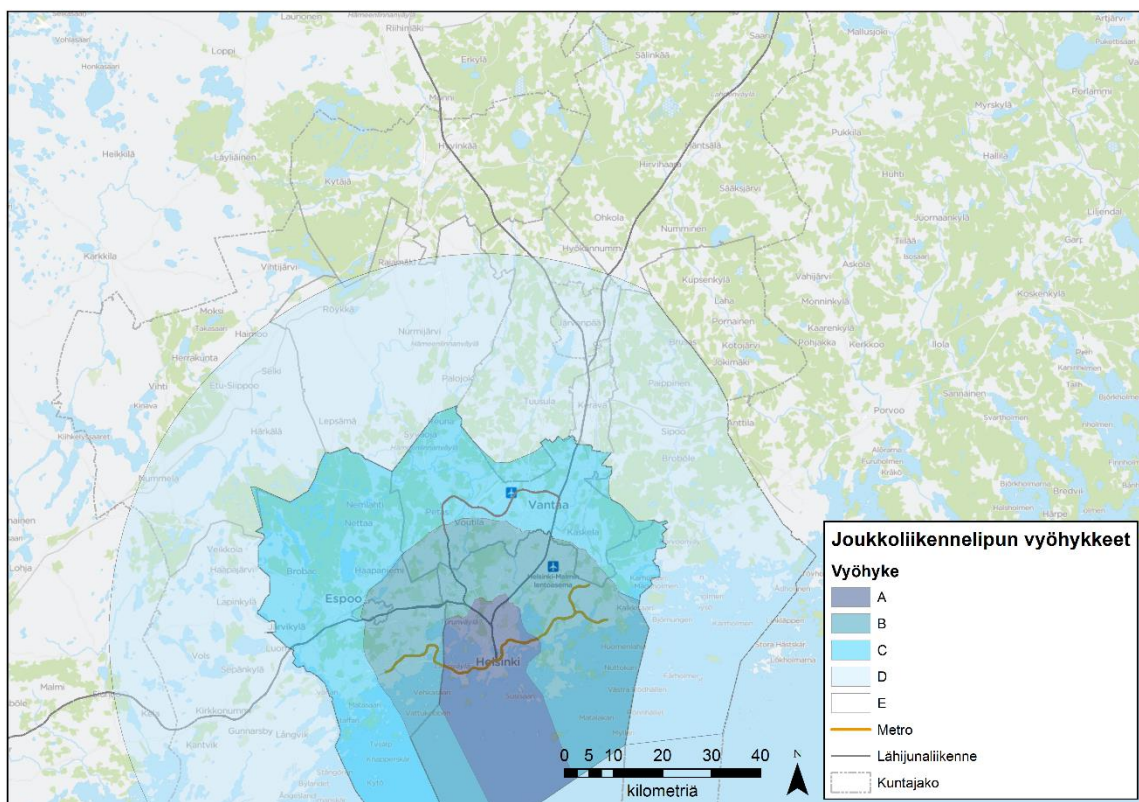
Kuva 13. Joukkoliikenteen runkoverkko, solmupisteet ja palvelutaso vuonna 2025. (HJL 2015)

Lisäksi HSL-alueen uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä otetaan käyttöön vuonna 2017 sekä vyöhykehinnointelu aikaisintaan vuoden 2018 alussa. Liityntä- ja pysäköinti-informaatiojärjestelmä LII-PI:ä kehitetään ja se tarjoaa lähivuosina ajantasaista tietoa liityntäpysäköinnistä ja vapaina olevista paikoista.

3.2 Joukkoliikennelipun vyöhykehinnointelu

Joukkoliikennematkan pituus vaikuttaa tulevaisuudessa lipun hintaan selkeämmin kuin nykyisin. Lyhyet matkat kunnasta toiseen halpenevat, kun HSL-alueella siirrytään kuntarajoihin perustuvista maksuvyöhykkeistä uuteen kaarimalliin. Siinä vyöhykerajat piirtyvät kaarimaisesti eri etäisyyksille Helsingin keskustasta. Uusi taksa- ja lippujärjestelmä otetaan käyttöön aikaisintaan vuoden 2018 alussa, kun matkakortit on ensin vaihdettu uusiin.

Vyöhykekaaret on nimetty sisimmästä uloimpaan kirjaintunnuksilla A–E. Pääkaupunkiseutu sijoittuu kolmelle sisimmälle kaarelle. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella olevat kehyskunnat sijoittuvat pääasiassa D- ja E-kaarille. Ulompien kaarien rajat määritellään tarkemmin sitä mukaa, kun uusia kehyskuntia liittyy HSL:ään. Joukkoliikennelippuvyöhykkeet on esitetty kuvassa 14.



Kuva 14. Vyöhykkeet A-E.

Sisimmillä kaarilla eli ABC-alueella kausi-, arvo- ja kertaliput kelpaavat aina vähintään kahdella vyöhykkeellä (AB tai BC) eikä alueella myydä yhden vyöhykkeen lippuja. D- ja E-vyöhykkeen lippu- ja voi ostaa myös yksittäisille vyöhykkeille. Uudessa järjestelmässä otetaan käyttöön vyöhykelisälippu. Matkustaja ostaa sen matkakortin arvolla kortinlukijalta, kun hän haluaa matkustaa kausilippunsa voimassaoloalueen ulkopuolelle. Lippujen hinnoista ei ole vielä tehty päätöksiä. Niistä

päätetään erikseen vuosittain talousarvion yhteydessä. Lippujen hintasuhteet on kuitenkin määritetty (kuva 15). HSL:n selvityksen mukaan (2/2015) kaarimallin ominaisuuksista johtuen joukkoliikennematkustaminen halpenee monilla matkoilla paljon ja kallistuu joillain matkoilla hieman. Erityisesti lyhyet matkat kuntarajojen yli ja poikittaissuuntaan halpenevat. Monelle nykyisin seutulippua tarvitsvalle riittää jatkossa edullisempi AB- tai BC-kaaren lippu.

Aikuisten liput, euroa	kausilippu				
	30 päivää				
<table><tr><td>A</td><td>B</td></tr></table>	A	B	50		
A	B				
<table><tr><td>B</td><td>C</td></tr></table>	B	C	60		
B	C				
<table><tr><td>A</td><td>B</td><td>C</td></tr></table>	A	B	C	90	
A	B	C			
<table><tr><td>A</td><td>B</td><td>C</td><td>D</td></tr></table>	A	B	C	D	140
A	B	C	D		
<table><tr><td>B</td><td>C</td><td>D</td></tr></table>	B	C	D	120	
B	C	D			
<table><tr><td>C</td><td>D</td></tr></table>	C	D	90		
C	D				
<table><tr><td>D</td></tr></table>	D	60			
D					

Kuva 15. Vyöhykeyhdistelmät ja kausilippujen hintatasojen väliset suhteet 5 euron tarkkuudella (hintataso 2012/2013). (HSL 2/2015)

HSL-alueen joukkoliikennelippuvyöhykkeiden on arvioitu vaikuttavan liityntäpysäköinnin suuntautumiseen siten, että etenkin juuri vyöhykerajan sisäpuolella liityntäpysäköinnin kysyntä kasvaa. Tällaisia liityntäpysäköintialueita ovat muun muassa Vantaankoski, Koivuhovi ja Kauniainen.

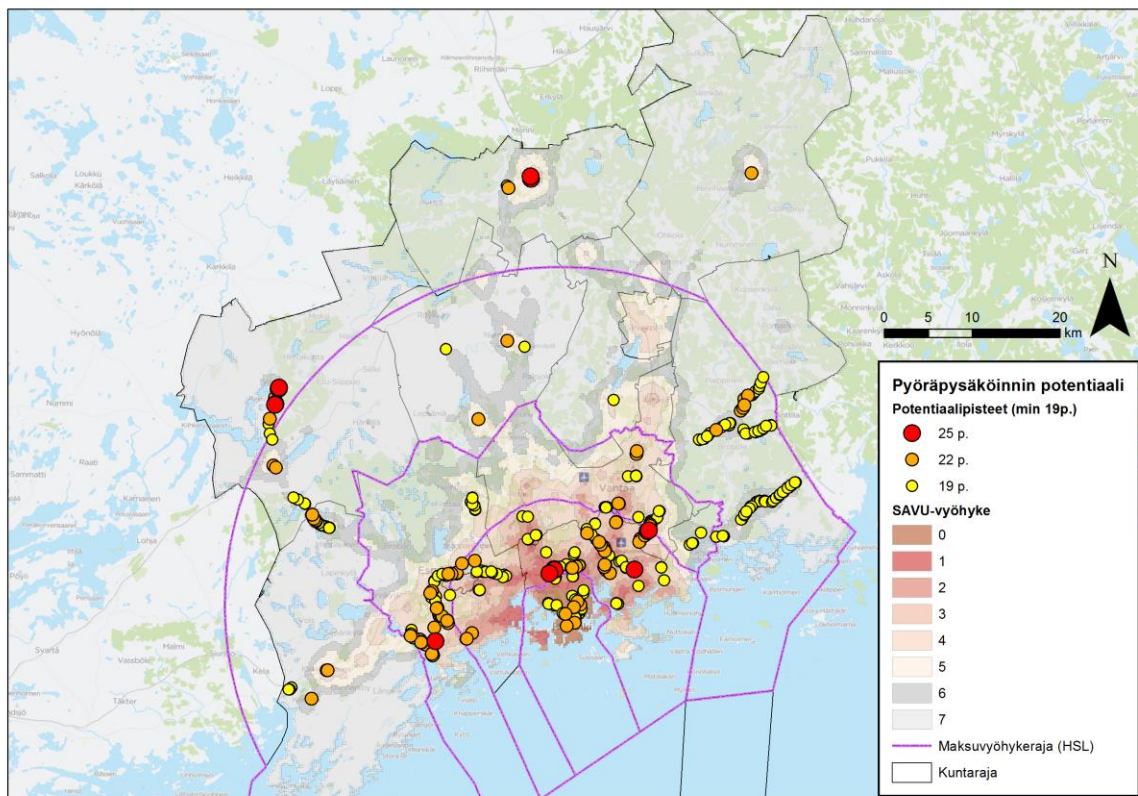
HSL-alueeseen kuuluvat nykyisin Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten lisäksi myös Kirkkonummi, Kerava ja Sipoo. Suuri osa Helsingin seudun kehyskunnista kuuluu kuitenkin ELY-keskuksen hallinnoiman liikenteen piiriin. Näissä kehyskunnissa on käytössä työmatkalippu ja Keski-Uudenmaan seutulippu. Lisäksi kuntalaisille myydään HSL:n kuukausilipuja. VR:llä on niin ikään omat lipputuotteensa lähijunaliikenteeseen.

3.3 Liityntäpyöräpysäköinnin potentiaali Helsingin seudulla

Liityntäpysäköinnissä keskeisessä asemassa on myös pyöräliityntä. Pyöräliityntämatkojen voidaan kuitenkin olettaa olevan lyhyempiä kuin autolla tehtävät liityntämatkat. Vuonna 2016 HSL teetti selvityksen Analyysi pyöräpysäköinnin potentiaalista joukkoliikenteen pysäkeillä (HSL 15/2016). Työssä kehitettiin paikkatietopohjainen menetelmä pyöräpysäköintipotentiaalin arvioimiseksi joukkoliikenteen pysäkeille. Menetelmä kehitettiin tutkien Helsingin seudun 14 kunnan yli 9 000 pysäkkiä. Potentiaalin tunnistaminen perustui kahteen osatekijään: joukkoliikenteen potentiaaliin sekä maankäytön potentiaaliin. Näiden keskinäinen painoarvo on 70 % joukkoliikenteestä ja 30 % maankäytöstä. Maankäytön osalta potentiaalia tutkittiin pysäkkien ympäriltä 500 metristä enintään kolmeen kilometriin. Tarkastelusta rajattiin pois raskaan raideliikenteen (juna ja metro) asemat, sillä ne arvioitiin itsestään selviksi potentiaalisiksi pyöräpysäköintikohteiksi eikä niiden tunnistamiseen tarvita erityistä menetelmää.

Pyöräpaikkojen mitoitukseen ohjenuoraksi todettiin Helsingin kaupungin pyöräpysäköinnin suunnitteluohjeen mukainen määritelmä ”merkittävästä pysäkestä”, joille toteutetaan pysäköintiä mitoituksella 1 pyöräpaikka 10 nousijaa kohden aamuruuhka-aikaan (klo 6.00–9.00). Tarvittaessa paikkojen toteutus voidaan tehdä vaiheittain tai kysyntää kokeilemalla. Menetelmää hyödyntäen voidaan tunnistaa potentiaalisia pyöräliityntäpaikkoja esimerkiksi moottoriteitä pitkin kulkevien nopeiden seudullisten linjojen pysäkeiltä.

Kuvassa 16 on havainnollistettu menetelmän tuloksia ja esitetty liityntäpyöräpysäköinnin kannalta kaikkein potentiaalisimmat pysäkit. Menetelmässä pysäkkejä tutkitaan saavutettavuusvyöhykkeittäin (SAVU) siten, että jokaiselta SAVU-vyöhykkeeltä nostetaan esiin vyöhykkeen parhaat pysäkit. Menetelmä toimii suunnittelun apuna, mutta pyöräpysäköinnin toteutuskohteita valittaessa menetelmän esiin nostamia pysäkkejä tulee arvioida vielä tarkemman matkojen suuntautumisen ja pyöräpysäköinnin toteutettavuuden kannalta.



Kuva 16. Potentiaalisimmat pyöräpysäköintikohteet Helsingin seudulla. (HSL 15/2016)

3.4 Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujako

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksessa 2016–2019 on liityntäpysäköinnin kustannusten jakamisesta todettu seuraavaa:

”Osapuolet sitoutuvat yhteistyössä toteuttamaan liityntäpysäköinti-investoinnit oheisen kustannusjaon mukaisesti. Hankeohjelma laaditaan vuoden 2016 aikana HLJ-yhteistyössä. Valtion rahoitusosuus liityntäpysäköinti-investointeihin kohdennetaan joko osana isoja kehittämishankkeita, ns. MAL-rahalla (pienet kustannustehokkaat hankkeet) tai joukkoliikenneavustuksen kautta.”

MAL-sopimuksessa esitetty liityntäpysäköinti-investointien kustannusjako on esitetty taulukossa 3.

Taulukko 3. MAL-sopimuksessa esitetty liityntäpysäköinti-investointien kustannusjako.

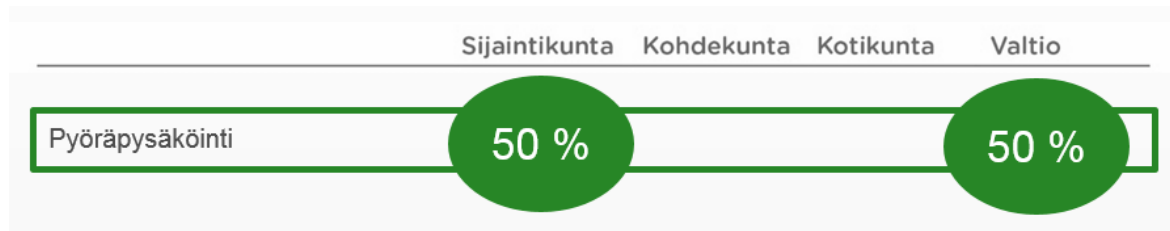
	Sijaintikunta	Kohdekunta	Kotikunta	Valtio
A1 ja A2 Seudullisesti merkittävä alue	30-50 %	10-20 %	10-20 %	30-50 %
B Paikallisesti merkittävä alue	50-70 %			30-50 %
C Pysäköintijärjestelmän kohteet ja pelkkä pyöräpysäköinti	0-100 %			0-100 %

Liityntäpysäköinnin vastuujako on yhtenä keskeisenä osana Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2015). Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujakomalli on hyväksytty HLJ-suunnitelman mukana. Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujakomallin pilotointityö (HSL 6/2016) käynnistyi HLJ 2015 -jatkotyönä keväällä 2015 ja valmistui vuoden 2015 lopussa. Työssä muodostettiin liityntäpysäköinnin kokonaiskuva Pasila–Riihimäki ratakäytävälle ja laadittiin valituille liityntäpysäköinnin pilottikohteille kustannusjakomallit, joiden mukaan liityntäpysäköintipaikkojen rakennus-, hoito- ja kunnossapitokustannukset jaetaan sijaintikunnan, valtion, kotikuntien ja kohdekuntien kesken, sekä kehitettiin pilotoinnin yhteydessä neuvottelu- ja sopimusmalli, joka on käytettävissä liityntäpysäköintialueiden kustannuksia jaettaessa.

Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujakomallin pilotointityössä (HSL 6/2016) määritettyjä kustannusjaon yleisiä periaatteita ovat

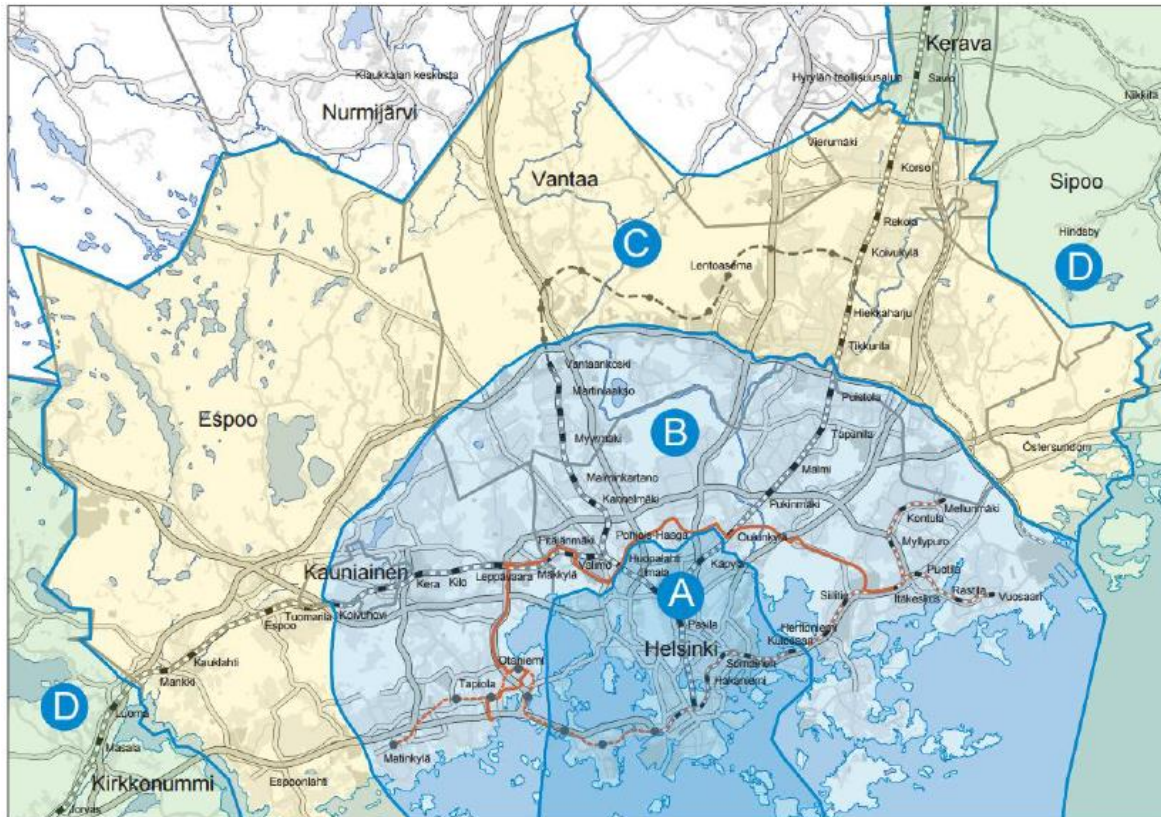
- kustannusjakomalli koskee henkilöautojen ja pyörien liityntäpysäköintialueita,
- malli ei kumoa aikaisemmin tehtyjä kohdekohtaisia sopimuksia,
- auto- ja pyöräliityntäpysäköintipaikkojen kustannusjako lasketaan omilla periaatteilla,
- kustannusjako koskee liityntäpysäköintialueiden rakentamista (hoito- ja kunnossapitokustannuksista vastaa sijaintikunta),
- mahdolliset maankäyttöhyödyt, vuorottaispysäköintihyödyt ja pysäköintitulot jäävät sijaintikunnan hyväksi.

Pyöräliityntäpysäköinnin rakentamiskustannukset esitetään jaettavaksi tasan sijaintikunnan ja valtion kesken (50 % / 50 %) sekä seudullisesti että paikallisesti merkittävissä kohteissa (kuva 17). Pyöräpaikan jaettavien kustannusten arvonlisäveroton enimmäishinta on 2 500 euroa/pyöräpaikka, joka sidotaan indeksiin. Jos enimmäishinta ylittyy, jää enimmäishinnan ylittävä osa pyöräpaikkakustannuksista sijaintikunnan maksettavaksi.



Kuva 17. Liityntäpyöräpysäköinnin kustannusjaon periaatteet. (HSL 6/2016)

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 (kuva 18).



Kuva 18. Valtion kustannusjako-osuus on 30 % vyöhykkeellä AB, 40 % vyöhykkeellä C ja 50 % vyöhykkeiden A–C ulkopuolella. (HSL 6/2016)

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. Kuvassa 19 on esitetty autojen liityntäpysäköinnin kustannusjaon periaatteet seudullisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueilla.

	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 %

Vähintään
20 %

10 %

20 %

30/40/50 %

Kuva 19. Autojen liityntäpysäköinnin kustannusjaon periaatteet seudullisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueilla. (HSL 6/2016)

Paikallisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueilla kustannuksia jakavat ainoastaan sijaintikunta ja valtio. Valtion kustannusosuus muodostuu tällöin edellä esitetyn mukaisista perushinnoista ja joukkoliikennevyöhykkeistä. Kuvassa 20 on esitetty autojen liityntäpysäköinnin kustannusjaon periaatteet paikallisesti merkittävillä ja muilla liityntäpysäköintialueilla.

	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 %

70/60/50 %

30/40/50 %

Kuva 20. Autojen liityntäpysäköinnin kustannusjaon periaatteet paikallisesti merkittävillä ja muilla liityntäpysäköintialueilla. (HSL 6/2016)

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.

3.5 Pysäköinnin hinnoittelu

Kunnallista maksullista pysäköintiä on nykyisin vain Helsingissä. Lisäksi useissa kunnissa on maksullista yksityistä pysäköintiä. Useimmiten pysäköintiä asemien ympäristöissä on rajoitettu aikarajoituksin.

Vantaan kaupunki on linjannut maaliskuussa 2016 kaupunginhallituksen hyväksymässä Vantaan liikennepoliittisessa ohjelmassa (VALO), että pysäköinti asetetaan maksulliseksi keskustoissa ja

asemien ympäristöissä. Lisäksi Vantaa on laatinut selvityksen maksullisen pysäköinnin toteutustavasta. Ensimmäisessä vaiheessa maksullisuus kattaa VALOssa esitetyt keskukset: Tikkurila, Myyrmäki, Koivukylä, Korso, Kivistö ja Martinlaakso. Hinnoittelumalliksi ehdotetaan tasahintamallia, koska se on käyttäjälle selkeä. Tasahintamallissa pysäköintimaksun suuruus on keskeisimmillä paikoilla 2 €/h ja muilla keskusta-alueilla 1 €/h. Ensimmäinen tunti on kuitenkin maksuton. Maksullisuuden ehdotetaan olevan voimassa arkisin klo 7–19 ja lauantaisin klo 8–14. Maksullisuus voi olla voimassa tapauskohtaisesti myös öisin, ja lisäksi paikat voivat olla aikarajoitettuja. Pysäköintimaksujen ensisijaiseksi keräystavaksi ehdotetaan mobiilimaksamista, mutta pysäköintiautomaattien toteuttamista voidaan harkita joihinkin keskuksiin. Myös liityntäpysäköinti sisältyi maksullisuusselvitykseen. Tosin liityntäpysäköinti on ensimmäisessä vaiheessa maksutonta. Maksuton liityntäpysäköinti edellyttää kuitenkin tunnistautumista HSL:n matkakortilla, jossa on voimassa oleva kausi- tai arvolippu.

3.6 Kuntien pysäköintistrategiat ja -linjaukset

Liityntäpysäköinti on esillä vahvasti myös laadituissa kuntien pysäköintistrategioissa. Niin Helsingin pysäköintipolitiikassa (hyväksytty 2014) kuin Espoon pysäköinnin toimenpideohjelmassa (Pysäköinnin periaatteet, asuntojen pysäköintipaikkojen laskentaohje ja pysäköinnin kehittämisohjelma, valmistunut 2015) liityntäpysäköinti on mainittu pysäköinnin strategisissa linjauksissa ja periaatteissa. Lisäksi liityntäpysäköinti on mukana omana kärkitoimenpiteenään. Helsingin pysäköintipolitiikan kärkitoimenpide 12 käsittelee liityntäpysäköintiä ja toimenpiteessä on todettu, että liityntäpysäköintiä edistetään tehtyjen suunnitelmien, eli Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategian ja toimenpideohjelman (HSL 2012) sekä Helsingin liityntäpysäköinnin kehittämisselvityksen (HKL 2009), mukaisesti. Espoon pysäköinnin toimenpideohjelman toimenpiteen 8 kohdassa 3 esitetään liityntäpysäköinnin mainostamisen ja markkinoinnin tehostamista, ja kohdassa 4 tavoitteeksi on asetettu reaaliaikaisen tilatiedon välittäminen mobiili- ja internetpalveluna käyttäjille. Liityntäpysäköinti on mainittu myös Vantaan liikennepoliittisessa ohjelmassa.

Tuusulassa on laadittu vuoden 2016 lopussa pysäköintipolitiikkaa, jossa yhtenä toimenpiteenä on liityntäpysäköinti ja sen kehittäminen. Nurmijärvelle on lisäksi käynnissä pysäköintiselvitys, jossa tarkastellaan myös liityntäpysäköintiä.

3.7 Liityntäpysäköinnin mallitarkastelut

3.7.1 Liityntäpysäköinnin suuntautuminen vuonna 2025

Liityntäpysäköinnin viimeisimmät mallitarkastelut (HSL 4/2017) ovat vuoden 2016 keväältä. Liityntäpysäköintiennusteet on laadittu HLJ 2015 -suunnitelman tulevaisuusskenaarioihin vuosille 2025 ja 2040. Lisäksi on laadittu vertailuennuste, joissa liityntäpysäköintitarjonta vastaa vuoden 2014 tilannetta. Tulevaisuusskenaarioiden liikennejärjestelmän ja maankäytön kehitys perustuu ennusteissa HLJ 2015 -suunnitelmaan. Vuoden 2025 ennusteessa koko 14 kunnan alueelle on muodostettu yhtenäinen joukkoliikennealue ja lippujärjestelmä. Ennustemallissa kaarimalli on laajennettu koko seudulle. Vuoden 2025 ennusteessa liikenteen hinnoittelu on kuvattu HLJ 2015 Ajoneuvoliikenteen hinnoittelun toteuttamisedellytykset vaihe 1 osa A -selvityksessä suositellun porttimaksu-mallin mukaisena. Liityntäpysäköinnin maksullisuus on kuvattu nykytilanteen mukaisena molemmissa ennusteskenaarioissa.

Ennustemallissa liityntäpysäköintialueiden paikkamäärätarjonta vaikuttaa liityntäpysäköinnin kysyntään. Vuoden 2025 liityntäpysäköintitarjonta on kuvattu vuonna 2012 laaditun liityntäpysäköintistrategian mukaisena. Liityntäpysäköinnin tarjonta kasvaa strategian mukaisesti nykytilanteesta vuoteen 2025 mennessä noin 65 % (8 100 autopaikkaa). Uudet liityntäpysäköintipaikat sijoittuvat suurimmaksi osaksi uusien raidekäytävien (Länsimetro ja Kehärata) yhteyteen.

Liityntäpysäköinnin kysynnän ennustetaan kasvavan vuoden 2025 tilanteessa nykyisestä noin 20 %. Kysynnän ennustetaan kasvavan erityisesti voimakkaasti kehittyvillä Länsimetron ja Kehäradan sektoreilla. Uudet liityntäpysäköintialueet muodostavat aiempaa sujuvampia liityntäyhteyksiä ja synnyttävät sitä kautta kokonaan uutta liityntäpysäköintikysyntää. Lisäksi uusien liityntäpysäköintialueiden käyttäjiksi siirtyy myös nykyisten alueiden käyttäjiä. Länsimetron ja Kehäradan uudet liityntäpysäköintialueet houkuttelevat liityntäpysäköijiiä muun muassa Rantaradan ja Pääradan sektoreista, jolloin liityntäpysäköintikysyntä jää kyseisillä sektoreilla nykyistä kysyntää pienemmäksi. Vuoden 2040 tilanteessa liityntäpysäköinnin kysyntä kasvaa nykyisestä noin 43 % ja vuoden 2025 tasosta noin 19 %. Taulukossa 4 on esitetty mallin liityntäpysäköintitarjonta sekä kysyntäennusteet sektoreittain ja vyöhykkeittäin.

Taulukko 4. Mallin liityntäpysäköintitarjonta sekä kysyntäennusteet sektoreittain ja vyöhykkeittäin. (HSL 4/2017)

		Paikkamäärä 2014	Paikkamäärä 2025	Paikkamäärän kehitys 2014-2025	Paikkamäärä 2040	Paikkamäärän kehitys 2014-2040	Liityntäpysäköin ti-ennuste 2014	Liityntäpysäköin ti-ennuste 2025	muutos 2014-2025	Liityntäpysäköin ti-ennuste 2040	muutos 2014-2040	muutos 2025-2040
Länsimetron sektori		220	3 314	1406 %	3 314	1406 %	208	1 459	602 %	1 628	683 %	12 %
Vyöhyke	Helsinki	140	170	21 %	170	21 %	120	90	-25 %	100	-17 %	11 %
	Muu PKS	80	3 144	3830 %	3 144	3830 %	87	1 369	1465 %	1 528	1646 %	12 %
Rantaradan sektori		3 232	4 545	41 %	4 545	41 %	1 925	1 810	-6 %	2 094	9 %	16 %
Vyöhyke	Helsinki	160	211	32 %	211	32 %	145	175	21 %	210	45 %	20 %
	Muu PKS	1 516	2 324	53 %	2 324	53 %	1 045	898	-14 %	1 036	-1 %	15 %
	Muu seutu	1 556	2 010	29 %	2 010	29 %	735	737	0 %	848	15 %	15 %
Vantaankosken radan sektori		812	1 219	50 %	1 219	50 %	632	784	24 %	897	42 %	14 %
Vyöhyke	Helsinki	293	311	6 %	311	6 %	210	200	-5 %	222	6 %	11 %
	Muu PKS	458	582	27 %	582	27 %	329	386	17 %	457	39 %	18 %
	Muu seutu	61	326	434 %	326	434 %	92	198	114 %	218	136 %	10 %
Kehärata			1 362		1 362			514		607		18 %
Vyöhyke	Muu PKS		1 362		1 362			514		607		18 %
Pääradan sektori		6 016	7 291	21 %	7 291	21 %	3 745	3 513	-6 %	4 032	8 %	15 %
Vyöhyke	Helsinki	1 424	1 659	17 %	1 659	17 %	838	756	-10 %	876	5 %	16 %
	Muu PKS	1 202	1 390	16 %	1 390	16 %	672	646	-4 %	707	5 %	10 %
	Muu seutu	3 390	4 242	25 %	4 242	25 %	2 235	2 111	-6 %	2 449	10 %	16 %
Itämetron sektori		2 156	2 820	31 %	3 970	84 %	1 444	1 500	4 %	2 120	47 %	41 %
Vyöhyke	Helsinki	1 815	2 379	31 %	3 179	75 %	1 305	1 329	2 %	1 790	37 %	35 %
	Muu PKS				200					70		
	Muu seutu	341	441	29 %	591	73 %	139	170	22 %	260	87 %	53 %
		12 436	20 551	65 %	21 701	75 %	7 955	9 580	20 %	11 378	43 %	19 %

Länsimetron sektorissa liityntäpysäköinnin kysynnän ennustetaan kasvavan nykyisestä vuoteen 2025 merkittävästi. Voimakas kasvu johtuu erityisesti liityntäpysäköintitarjonnan merkittävästä kasvusta Länsimetron asemien yhteyteen toteutettavien uusien liityntäpysäköintialueiden myötä. Kysynnän kasvusta huolimatta, liityntäpysäköintistrategiassa esitettyjen liityntäpysäköintipaikkojen määrä on ennustettuun kysyntään nähden suuri vuoden 2025 ennusteskennariossa. Länsimetron sektorin houkuttelevimmat alueet ovat ennusteiden perusteella Kivenlahti, Matinkylä ja Tapiola. Nykyisillä alueilla (Ruoholahti, Hanasaari) kysynnän ennustetaan tulevaisuudessa vähenevän, sillä nykyisten alueiden kysyntää siirtyy metroasemien varteen toteutettavien liityntäpysäköintialueiden käyttäjiksi.

Rantaradan sektorissa liityntäpysäköintikysynnän ennustetaan kokonaisuudessaan hieman vähenevän nykyisestä vuoteen 2025 mennessä. Kysynnän väheneminen johtuu erityisesti Länsimetron

yhteyteen toteutettavien liityntäpysäköintialueiden houkuttelevuudesta, mikä vähentää Rantaradan liityntäpysäköintikysyntää nykytasoon verrattuna Espoon asemilla. Vuoden 2040 tilanteessa Rantaradan sektorin Espoon asemien liityntäpysäköintikysyntä on kuitenkin palautunut nykyiselle tasolle. Houkuttelevimmat alueet ovat ennusteissa Leppävaara, Kauniainen ja Espoon keskus. Suurin kasvu kysynnässä on Keran asemalla, jonka paikkamäärä kasvaa merkittävästi nykyisestä.

Vantaankosken ratasektorilla liityntäpysäköinnin kysyntä kasvaa nykytasosta vuoteen 2025 mennessä noin 24 %. Liityntäpysäköinnin kysyntä kasvaa erityisesti Vantaalla (Vantaankoski) ja pääkaupunkiseudun ulkopuolella (Klaukkala). Kehäradan liityntäpysäköintialueille hakeutuu ennusteiden perusteella vuoden 2025 tilanteessa noin 500 liityntäpysäköijää vuorokaudessa. Kysyntä jakaantuu melko tasaisesti Vehkalan, Kivistön, Ruskeasannan ja Leinelän kesken. Vehkalaan, Kivistöön sekä Ruskeasantaan kaavailtujen liityntäpysäköintipaikkojen määrä on kuitenkin ennustettua kysyntää suurempi, mutta Leinelässä kapasiteetti on lähes täysin käytössä vuodelle 2025 ennustetulla kuormituksella.

Pääradalla liityntäpysäköinnin kysyntä vähenee vuoden 2025 tilanteessa nykyisestä kaikilla vyöhykkeillä, mikä johtuu erityisesti Kehäradan asemien houkuttelevuudesta. Vuoden 2040 tilanteessa pääradan sektorin kysyntä kuitenkin kasvaa noin 16 % vuoden 2025 tasosta. Pääradan sektorilla pääkaupunkiseudulla houkuttelevimmat asemat ovat Puistola, Tikkurila ja Korso. Pääradan sektorissa pääkaupunkiseudun ulkopuolella kysyntä on suurinta Keravalla, Järvenpäässä, Hyvinkäällä ja Mäntsälässä.

Itämetron sektorin liityntäpysäköintikysyntä kasvaa vuoden 2025 tilanteessa noin 4 %. Houkuttelevimmat alueet ovat Herttoniemi, Itäkeskus ja Puotila.

Liityntäpysäköinnin mallitarkasteluissa vain harvassa kohteessa kysyntä ylittää tarjonnan vuoden 2025 ennustetilanteessa ja tarjonta näyttää mallin perusteella paikoitellen ylimitoitetulta. On kuitenkin huomattava, että liityntäpysäköintipaikkatarjonnan kasvu on merkittävä (65 %) vuoteen 2025 mennessä, mutta vuodesta 2025 vuoteen 2040 liityntäpysäköintipaikkatarjonta ei juurikaan kasva useimmilla tarkastelusektoreilla. Näin ollen kysynnän ja tarjonnan suhde on tasoittunut vuoden 2040 tarkastelutilanteessa.

Liikenteen hinnoittelun ja joukkoliikenteen hinnoittelun vaikutuksia liityntäpysäköintiin on selvitetty herkkyystarkasteluilla. Liikenteen hinnoittelun jäädessä toteutumatta vuoteen 2025 mennessä koko seudun liityntäpysäköinnin kysynnän ennustetaan jäävän noin 3 % perusennusteen tasoa pienemmäksi. Liityntäpysäköinnin kysyntä vähenee kaikilla tarkastelusektoreilla. Liikenteen hinnoittelun jäädessä toteutumatta HELMET-mallilla tuotetuissa ennusteissa Helsingin kantakaupunkiin aamuhuipputunnin aikana suuntautuvien matkojen kulkutapajakauma muuttuu. Tällöin Helsingin kantakaupunkiin suuntautuvien henkilöautomatkojen kilpailukyky suhteessa joukkoliikenteeseen ja liityntäpysäköintiin kasvaa, minkä seurauksena Helsingin kantakaupunkiin tehdään perusennustetta enemmän henkilöautomatkoja ja vastaavasti vähemmän joukkoliikenne- ja liityntämatkoja.

Joukkoliikenteen hinnoittelun säilyessä nykyisenä liityntäpysäköinnin kysynnän ennustetaan jäävän noin prosentti vuoden 2025 perusennusteen tasoa pienemmäksi. Kysyntä kasvaa Helsingin alueella, sillä Helsingin sisäinen joukkoliikennelippu on nykyistä kalliimpi tulevassa lippujärjestelmässä. Muualla pääkaupunkiseudulla liityntäpysäköinnin kysyntä puolestaan vähenee joukkoliikenteen

hinnoittelun säilyessä nykyisellään. Vähennemä johtuu kysynnän siirtymisestä Helsingissä sijaitseville alueille.

Liityntäpysäköinnin maksullisuutta on tarkasteltu siten, että liityntäpysäköinnin maksuvyöhykkeet on kuvattu taksa- ja lippujärjestelmän vyöhykkeiden mukaisesti. Mallissa vyöhykkeiltä A–C vyöhykkeelle A suuntautuvilla matkoilla liityntäpysäköinnin ja joukkoliikennelipun yhteishinta vastaa vyöhykkeeltä D vyöhykkeelle A tehdyn joukkoliikennematkan hintaa. Maksullisuuden seurauksena liityntäpysäköinnin kysyntä vähenee Helsingin seudulla noin 6 % liityntäpysäköinnin maksullisuuden vaikutuksesta. Liityntäpysäköinnin kysyntä vähenee maksullisuuden myötä erityisesti pääkaupunkiseudulla sijaitsevilla alueilla ja kasvaa pääkaupunkiseudun ulkopuolella.

3.7.2 Liityntäpysäköinnin liikennejärjestelmätason vaikutuksia

Liityntäpysäköinnin mallitarkastelussa (HSL 4/2017) on tuotettu tietoa myös liityntäpysäköinnin kehittämisen vaikutuksista liikennejärjestelmätasolla. Järjestelmätason vaikutustarkastelut koostuvat kahdesta osasta nykytilanteen analyysistä ja perusennusteiden analyysistä.

Nykytilanteen analyysissä liikennejärjestelmästä on poistettu liityntäpysäköintimahdollisuus vyöhyke kerrallaan tai kokonaan. Tällä on pyritty osoittamaan, miten tehokkaasti liityntäpysäköinnin sijoittuminen seudun eri vyöhykkeille vaikuttaa liikennejärjestelmätasolla mm. liikennemääriin, suoritteisiin sekä käyttäjien, operoijien ja muiden tahojen taloudellisiin hyötyihin. Johtopäätöksenä tarkasteluista huomataan, että hyödyn muutos paikkamäärän muutosta kohti on selvästi suurempi seudun ulkovyöhykkeillä kuin sisemmillä vyöhykkeillä. Suurin haitta väistävää liityntäpysäköintiä kohti on Kehä III:n ulkovyöhykkeellä. Ulkovyöhykkeen liityntäpysäköijillä on kolme toimintatapavaihtoehtoa, mikäli mahdollisuuksia liityntäpysäköintiin ei ole:

- 1) Ajetaan liityntäpysäköintiin lähemmäs Helsingin keskustaa. Parhaiden liityntäpaikkojen täyttyminen siirtää kysyntää saavutettavuudeltaan heikoimmille alueille, mikä lisää liikennesuoritetta ja matka-aikoja.
- 2) Tehdään koko matka joukkoliikenteellä. Liityntäbussiyhteydet ovat kuitenkin ulkovyöhykkeellä keskimäärin heikommat, jolloin liikenteessä kuluva aika kasvaa.
- 3) Koko matka ajetaan henkilöautolla. Tämä kasvattaa henkilöautoliikenteen suoritteita ja lisää liikenteen ruuhkaisuutta.

Perusennusteiden analyysissä on osoitettu, miten liityntäpysäköinnin tarjonnan kasvattaminen vuoden 2012 toimenpideohjelman mukaisesti vaikuttaa liikennejärjestelmätasolla muun muassa liikennemääriin, suoritteisiin sekä käyttäjien, operoijien ja muiden tahojen taloudellisiin hyötyihin. Ilman tarjonnan lisäystä liityntäpysäköinnin kysyntä kasvaa vuodesta 2014 vuoteen 2025 ennusteen mukaan noin 1 250 matkalla (16 %). Jos tarjontaa lisätään kehittämisohjelman mukaisesti, kysyntä lisääntyy vastaavalla aikajaksolla noin 1 630 matkalla (20 %). Vuoden 2025 perusennusteessa liityntäpysäköintipaikkojen kokonaiskäyttöaste laskee huomattavasti nykyisestä, ja paikkoja jää ennusteen mukaan käyttämättä varsin paljon (29 %). Tarjonnan lisäämisen vaikutukset liityntäpysäköinnin kysyntämuutokseen jäävät huomattavasti tarjontamuutosta pienemmiksi. Liityntäpysäköintitarjonnan kehittämisen laskennalliset kokonaishyödyt ovat vuoden 2025 skenaariossa noin 0,4 milj. euroa vuodessa. Kokonaishyödyt koostuvat autoliikenteen parantuneesta sujuvuudesta, matkustajien aikahyödyistä sekä säästöissä pysäköintimaksuissa. Negatiivisena hyötynä joukkoliikenteen lipputulot hieman laskevat vuoden 2025 skenaariossa, koska liityntäpysäköintiä siirtyy C- ja D-vyöhykkeiltä B-vyöhykkeelle.

3.8 Tulevaisuuden epävarmemmat suuret muutokset

Toimintaympäristössä on tunnistettu tapahtuvan myös muita muutoksia, joiden toteutuminen on epävarmempaa ja vaikutukset vaikeammin arvioitavissa. Tällaisia ovat muun muassa kaupunkibulevardit, asemanseutujen maankäytön tiivistyminen, erilaisten liikkumispalveluiden yleistyminen, automaattiajoneuvot, liikenteen hinnoittelu ja mahdolliset väylämaksut. Seuraavassa on lyhyesti arvioitu, miten suuret epävarmemmat muutokset voisivat mahdollisesti vaikuttaa liityntäpysäköintiin. Näiden muutosten toteutuminen ei suurella todennäköisyydellä ajoitu tässä työssä tarkasteltavalle aikajänteelle vuoteen 2025. Sen sijaan nyt tehtävät ratkaisut liityntäpysäköinnin osalta vaikuttavat pitkälle tulevaisuuteen, ja siksi tässä työssä nähtiin tarpeelliseksi tarkastella myös epävarmempia suuria muutoksia.

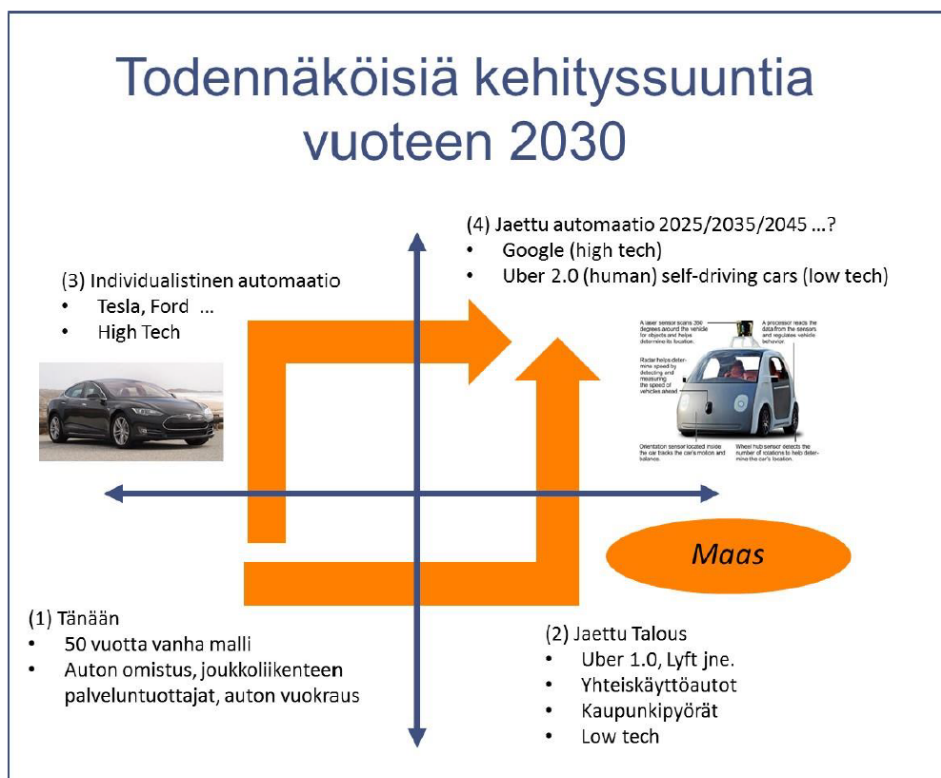
Helsingin yleiskaavassa on esitetty säteittäisten pääväylien muuttamista kaupunkibulevardeiksi Kehä I:n sisäpuolella. Kaupunkibulevardi on liikenneväylä, jota kehitetään osana laadukasta urbaania kaupunkiympäristöä tiivistettävässä kaupunkirakenteessa. Kaupunkibulevardit mahdollistavat maankäytön merkittävän lisäämisen nykyisten väylien varteen. Liityntäpysäköinnin roolin on arvioitu muuttuvan tärkeämmäksi kaupunkibulevardien myötä ja kysynnän painottuvan bulevardivyöhykkeen ulkopuolella. Toisaalta lähelle matkan lähtöpaikkaa ja raskaan raideliikenteen asemille muualla Helsingin seudulla sijoitettu liityntäpysäköinti palvelee hyvin myös kaupunkibulevarditilanteessa, kun joukkoliikenne on valittu kulkutavaksi jo ennen bulevardivyöhykkeen alkua. Lisäksi Helsingin yleiskaavassa on esitetty verkostomainen kaupunkirakenne ja kaupunkibulevardien varteen levittäytynyt kantakaupunki, mikä voi tulevaisuudessa vaikuttaa merkittävästi matkojen suuntautumiseen.

Asemanseutujen maankäytön tiivistymistä on osin sivuttu tässä työssä ja teema nousi esille myös kuntahaastatteluissa. Asemanseutujen maankäytön tiivistyessä läheltä saapuvien joukkoliikenteen käyttäjien määrä ja osuus kasvaa. Tällöin pyöräpysäköinnin merkitys korostuu entisestään. Samalla autojen liityntäpysäköinnin osalta siirrytään rakenteellisiin ja yhteiskäyttöisiin ratkaisuihin. Uusien liityntäpysäköintipaikkojen toteuttaminen ei ole enää tilanpuutteen vuoksi mahdollista, vaan tiiviillä asemanseuduilla lisäpaikkoja on tulevaisuudessa haettava nimenomaan yhteiskäyttöisistä pysäköintiratkaisuista. Myös paikkamäärä saatetaan joutua rajoittamaan tilanahtauden ja korkeiden kustannusten takia. Autolla ja pyörällä tehtävän liitynnän lisäksi liityntäjoukkoliikenteen rooli korostuu. Tulevaisuudessa tiiviillä asemanseuduilla liityntä voi perustua myös uusiin liikkumispalveluihin. Myös älykkäiden liityntäpysäköinnin tilatieto- ja opastusjärjestelmien merkitys korostuu seudulla, jossa pysäköinnin kysyntää on tarpeen ohjata liityntäpysäköintialueelta toiselle.

Erilaisten liikkumispalveluiden (MaaS) yleistymisestä on hyvin erilaisia arvioita. MaaS-ajattelutavan ja liikkumisen jakamistalouden ilmiöt on nähty Suomessa tekijöinä, joiden rooli on toistaiseksi melko marginaalinen, mutta jotka voivat tulevaisuudessa nousta merkittävään asemaan liikenteen toimintaympäristön muokkaajina. Uudet, yksilöllisemmät liikkumispalvelut muuttanevat matkaketjuja, ja niiden on arvioitu palvelevan erityisesti liityntäliikenteessä niin sanotulla viimeisellä kilometrillä. Sitä, missä määrin uudet liikkumispalvelut korvaavat henkilöautoliityntää ja vaikuttavat siten liityntäpysäköintipaikkojen kysyntään, on vielä erittäin vaikea arvioida.

Automaattiajoneuvojen yleistymisen on arvioitu voivan tapahtua kahta kehityspolkua pitkin kohti jaettua automaatiota (kuva 21). Kehityspolku voi kulkea jakamistalouden kautta, jossa erilaiset yhteiskäyttöiset ratkaisut (yhteiskäyttöautot, kaupunkipyörät, Uber jne.) yleistyvät, tai individualisti-

sen automaation kautta, jossa muutos tapahtuu henkilöautojen ajoneuvotekniikan kehityksen kautta auton omistuksen säilyessä nykyisellään. Jaetussa automaatiossa liityntäpysäköintipaikkojen tarve todennäköisesti vähenee, kun jaettu automaatio tarjoaa vaihtoehtoja viimeiselle kilometrille.



Kuva 21. Automaattiajamisen todennäköisiä kehityssuuntia.

Parhaillaan käynnissä olevassa HSL:n, Tampereen kaupunkiseudun ja MAL-verkoston yhteishankkeessa selvitetään laajemmin tunnistettujen muutosvoimien vaikutuksia auton omistukseen ja käyttöön sekä sitä kautta edelleen pysäköintiin. Työssä sivutaan myös vaikutuksia liityntäpysäköintiin. Edellä mainittujen lisäksi työssä on tunnistettu muun muassa seuraavia pysäköintiin vaikuttavia muutosvoimia: ns. Tukholma-ilmiö nuorten ajokortinhankinnassa, autottomien kotitalouksien yleistyminen Helsingissä, autoilun roolin ja merkityksen muutos, uusien sukupolvien suhtautuminen auton omistukseen ja kaupunkielämään, pysäköinnin palveluistuminen.

Edellä kuvattujen tekijöiden lisäksi liikkumiseen ja liityntäpysäköintiinkin vaikuttaa merkittävästi liikenteen hinnoittelu (sekä henkilöautoliikenteen että joukkoliikenteen hinnoittelu). Henkilöautoliikenteen hinnoittelu voidaan toteuttaa usealla eri tavalla (nykyisen tyyppinen verotus, käyttöön perustuva maksu, lisäksi siihen kuuluu myös pysäköinnin hinnoittelu), jolloin ne voivat vaikuttaa liikkumiseen ja henkilöauton käyttöön eri tavoin. Joukkoliikenteen lipun hinta ja maksuvyöhykkeet sekä suhde henkilöautoilun kustannuksiin vaikuttaa niin ikään. Liikenteen hinnoittelun vaikutuksia liityntäpysäköintiin on kuvattu edellä liityntäpysäköintimallitarkasteluiden tulosten yhteydessä.

4 Liityntäpysäköinnin kehittämisperiaatteet

Eri toimijoilla liityntäpysäköinnin kehittämiseen liittyy varsin erilaisia näkemyksiä ja jopa ristiriitaisia tavoitteita. Tämä nousi esille sekä haastatteluissa että työpajassa. Siksi toimenpideohjelman laadinnan avuksi on määritetty liityntäpysäköinnin kehittämisperiaatteet, jotka tarkentavat seudullisia linjauksia liityntäpysäköinnin kehittämiseksi. Periaatteiden taustalla ovat HLJ 2015 -suunnitelmassa ja liityntäpysäköintistrategiassa määritetyt tavoitteet.

Seuraavat seitsemän kehittämisperiaatetta ohjaavat toimenpideohjelman laadintaa ja liityntäpysäköinnin kehittämistä Helsingin seudulla. Kehittämisperiaatteita sovelletaan joustavasti.

Liityntäpysäköintiä kehitetään asiakaslähtöisesti

Liityntäpysäköinti on osa joukkoliikennejärjestelmää ja matkaketjuja. Liityntäpysäköinnin asiakaskokemuksen tulee olla sujuva ja vaivaton. Liityntäpysäköinnissä pyritään esteettömyyteen. Käyttäjät otetaan mukaan liityntäpysäköinnin kehittämiseen esimerkiksi palvelumuotoilun keinoin.

Liityntäpysäköinti on älykäs palvelu

Älykkäät ratkaisut maksimoivat pysäköintipaikkojen käytön sekä kytkevät liityntäpysäköinnin osaksi joukkoliikennematkaa ja muita palveluita. Ne voivat tulevaisuudessa mahdollistaa esimerkiksi reaaliaikaisen tiedon vapaista paikoista, kullekin alueelle sopivan maksullisuusratkaisun ja paikan varaamismahdollisuuden. Lisäksi tulee pystyä varmistamaan se, että liityntäpysäköintikapasiteetti on joukkoliikennematkustajien käytössä arkinen päivällä. Tulevaisuudessa liityntäpysäköinti tarjoaa käyttäjälle muutakin kuin pelkän paikan auton tai pyörän säilytyksen. Yhteistyö erilaisten palveluntarjoajien kanssa mahdollistaa käyttäjille esimerkiksi seuraavia palveluita: ostosten toimittaminen autoon pysäköinnin aikana (kauppakassi), sähköautojen ja -pyörien latauksen, erilaiset huoltopalvelut. Palveluiden kehittämisvastuu on operaattorilla tai kunnalla.

Liityntäpysäköinnin toteutuksessa noudatetaan hyötyjä maksaa -periaatetta

Liityntäpysäköinnin hyödyt jakautuvat usealle taholle, ja liityntäpysäköinnin toteutuksen kustannukset kohdistetaan hyötyjille. Liityntäpysäköinnin toteutuksessa noudatetaan MAL-sopimuksessa sovittua kustannusjakomallia, jonka mukaisesti kustannukset jaetaan sijaintikunnan, koti- ja kohdekunnan sekä valtion kesken. Myös käyttäjä voi maksaa liityntäpysäköinnistä.

Liityntäpysäköinnin kokonaisuuden kehittämisellä on selkeä vastuutaho ja kunkin liityntäpysäköintialueen kehittämisellä on nimetty vastuullinen toimija

HSL ohjaa liityntäpysäköintikokonaisuuden kehittämistä seudullisesti. Kukin kunta on ensisijaisesti vastuullinen toimija oman kuntansa alueella, koska kunta vastaa maankäytön hallinnasta ja sillä on suurin intressi sekä liityntäpysäköinnin että maankäytön kehittämiseen. Joissain tapauksissa vastuullinen toimija voi olla myös esimerkiksi Liikennevirasto. Liityntäpysäköintiä kehitetään tiiviissä yhteistyössä alueen toimijoiden kesken vastuullisen toimijan johdolla.

Liityntäpysäköinnissä suositetaan vuorottaispysäköintiä aina, kun se on mahdollista

Aseman ympäristön pysäköintipaikkojen on oltava mahdollisimman tehokkaassa käytössä. Eri vuorokauden aikoina samat paikat voivat olla niin liityntäpysäköitsijöiden kuin asukkaiden ja asiakkaidenkin käytössä. Vuorottaiskäyttöisiä ratkaisuja suositetaan erityisesti tiivistyillä asemanseuduilla, joille sijoittuu eri toimintoja. Vuorottaispysäköinnin toteuttaminen edellyttää tiivistä yhteistyötä eri toimijoiden kanssa jo varhaisessa suunnitteluvaiheessa.

Liityntäpysäköinti tukee kestävien liikkumismuotojen käyttöä ja päästötavoitteiden saavuttamista

Liityntäpysäköinti on osa liikennejärjestelmää ja joukkoliikennejärjestelmää. Liityntäpysäköintimahdollisuus tarjotaan mahdollisimman lähellä lähtöpaikkaa, jotta siirtyminen joukkoliikenteeseen tapahtuu mahdollisimman lähellä matkan lähtöpaikkaa. Liityntäpysäköinnin kehittämisessä painotetaan määrän lisäksi laatua. Tiiviillä asemanseuduilla sekä ydinalueella pyöräpysäköinti on ensisijainen liityntäpysäköintimuoto.

Pyörille 8 200 ja autoille 6 000 uutta liityntäpysäköintipaikkaa vuoteen 2025 mennessä

HLJ 2015 -suunnitelmassa liityntäpysäköinnin lisäämisen määrälliseksi tavoitteeksi on asetettu noin 8 200 uutta pyöräpaikkaa ja noin 6 000 uutta autopaikkaa seudullisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueille vuoteen 2025 mennessä. Kehäradan ja Länsimetron jo toteutetut liityntäpysäköintipaikat sisältyvät tavoitteeseen. Tavoitteena on lisäksi tehostaa olemassa olevien liityntäpysäköintipaikkojen käyttöä. Toteutus- ja rahoitusvastuista sovitaan mahdollisimman aikaisessa vaiheessa vastuullisen toimijan johdolla kustannusjakoperiaatteen mukaisesti.

5 Seudullisuusluokitus, paikkamäärätavoitteet 2025 ja seudulliset linjaukset

5.1 Seudullisuusluokitus

Liityntäpysäköintialueiden seudullisuusluokitus on määritetty vuonna 2012 laaditussa liityntäpysäköintistrategiassa, jossa alueet tyypiteltiin sen mukaan, mikä niiden rooli on liikennejärjestelmässä ja millaiseksi alueen roolia halutaan kehitettävän. Tällöin keskeisiä tekijöitä olivat joukkoliikenteen tarjonta, alueen sijainti suhteessa pääväyliin sekä alueen pääasialliset käyttäjät. Alueet tyypiteltiin seudullisesti ja paikallisesti merkittäviin alueisiin sekä pienimuotoisiin alueisiin kuvan 22 taulukon mukaisesti. Taulukossa on lisäksi esitetty liityntäpysäköintistrategiassa koottuja eri seudullisuusluokkien liityntäpysäköintialueiden tyypillisiä ominaisuuksia.

Liityntäpysäköinti-alueiden tyypit	A1	A2	B	C
Kuvaus	Seudullisesti merkittävä alue	Seudullisesti merkittävä alue	Paikallisesti merkittävä alue	Pienimuotoinen liityntäpysäköintialue
Rooli liikennejärjestelmässä	liittyy erittäin hyvin joukkoliikenteen runkoyhteyksiin, alueille houkutellaan aktiivisesti pääväyläliikennettä	liittyy erittäin hyvin joukkoliikenteen runkoyhteyksiin, alueet houkuttelevat lähiseudun ulkopuolelta käyttäjiä esim. palveluiden vuoksi, suositaan pyöräpysäköintiä	säännöllisten joukkoliikennepalveluiden aluetta, suositaan pyöräpysäköintiä	maantieverkon pysäkkijärjestelmään liittyviä kohteita ja pelkkiä pyöräpysäköintialueita
Imago	tehokas, toimiva liityntä joukkoliikenteeseen	tehokas kytkeä matkaketjuun	luotettavuus, paikallisuus	joukkoliikenteen saavutettavuus
Sijoittumisen pääkohdealueet	pääteiden ja joukkoliikenteen solmukohtat pääosin keskustojen ulkopuolella	kaupalliset ym. keskukset ja suurimmat asemat	asuntoalueiden asemat ja pysäkit, verrattain kaukana pääteistä	maanteiden pysäkit
Kokoluokka	150–500 autopaikkaa, jonkun verran pyöräpaikkoja	150–500 autopaikkaa, runsaasti pyöräpaikkoja	20–200 autopaikkaa, runsaasti pyöräpaikkoja	20–50 autopaikkaa, pysäkkien yhteydessä muutamia pyöräpaikkoja
Toteutus	kohtuullisen isoja alueita, koska halutaan saada merkittävä määrä autoilijoita pois päätieverkolta	kohtuullisen isoja pysäköintilaitostyyppisiä alueita, rajallinen tila, paikallisiin liikennejärjestelyihin on haittojen ehkäisyn vuoksi kiinnitettävä huomiota, vuoropysäköintiä	käyttäjät tulevat verrattain läheltä, pyöräpysäköinnillä ensisijaisuus	pieniä kohteita, lähellä pysäkkejä
Paikkatarjonta	riittävä paikkatarjonta, jotta voidaan houkutella käyttäjiä	tila ja paikalliset liikennejärjestely rajoittavat autopaikkoja	riittävä paikkatarjonta, joka kasvaa maankäytön myötä	riittävä paikkatarjonta yhteyden varrella
Käyttöasteen seuranta	kohtuullisen tiheää, sillä varmistetaan paikkojen riittävyys ja pohja markkinoinnille	paikkojen rajallisuuden vuoksi ja tilan hallitsemiseksi tiheää, jopa reaaliaikais- ta seurantaa	harvakseltaan, koska käyttö suhteellisen vakiintunutta	harvakseltaan paikkojen riittävyyden varmistamiseksi

Kuva 22. Erityyppisten liityntäpysäköintialueiden tyypillisiä ominaisuuksia.

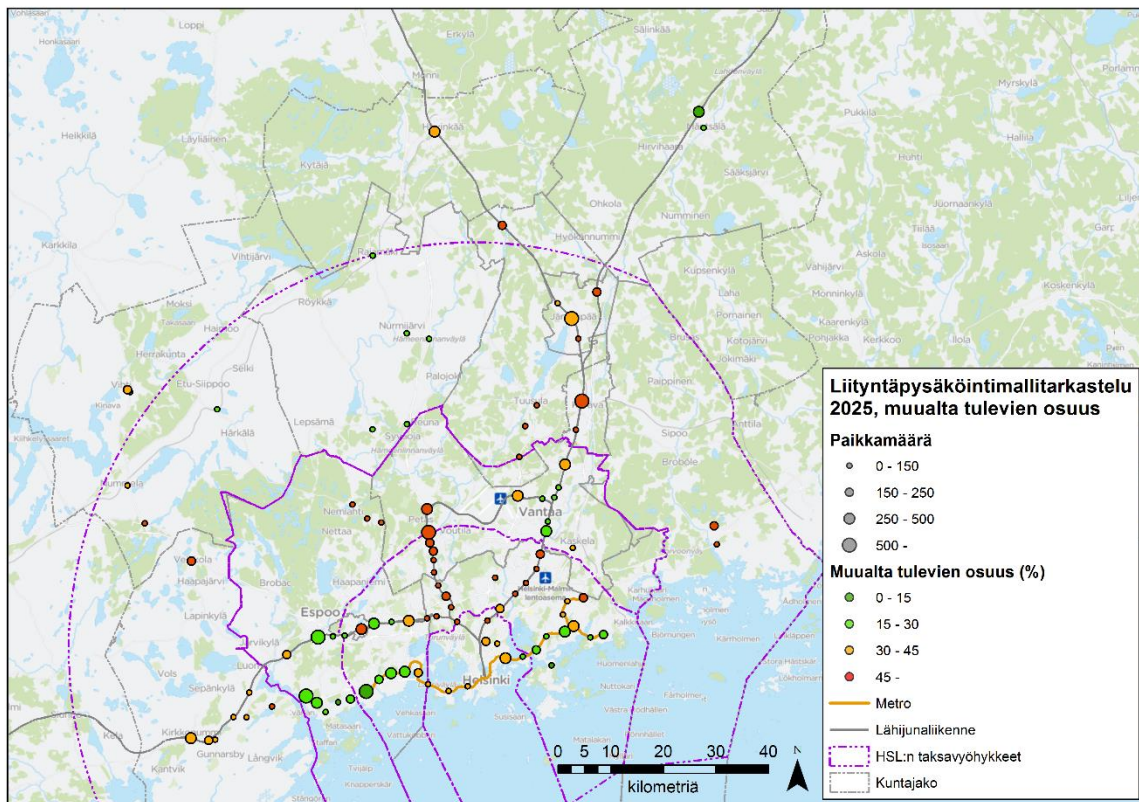
Seudullisuusluokitus itsessään on edelleen tarkoituksenmukainen, eikä sitä nähty tarpeelliseksi muuttaa tässä työssä. Myös liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujako perustuu liityntäpysäköintistrategiassa laadittuun kolmiportaiseen seudullisuusluokitukseen. Tässä työssä on tarkasteltu seudullisuusluokkia A, B ja C, eikä A-luokan alueita ole jaettu edelleen luokkiin A1 ja A2. Liityntäpysäköintialuekohtainen seudullisuusluokitus on päivitetty tässä työssä. Seuraavassa on kuvattu seudullisesti merkittävien liityntäpysäköintialueiden määrittäminen ja siinä hyödynnetyt tarkastelut.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2015) on esitetty seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet (30 kappaletta) vuoden 2025 tavoitetilanteessa. HLJ 2015 -suunnitelman mukaisesti liityntäpysäköintiä kehitetään seudullisesti merkittävillä alueilla, joissa on nykyisellään tai tulevaisuudessa korkea matkustajavolyymi. Liityntäpysäköintialueen seudulliseen merkittävyyteen vaikuttavat joukkoliikenteen tarjonta, alueen sijainti suhteessa pääväyliin sekä liityntäpysäköintialueen pääasialliset käyttäjät. HLJ 2015 -suunnitelmassa esitetty liityntäpysäköintipaikkojen lisäystavoite on kohdistettu juuri seudullisesti merkittävälle liityntäpysäköintialueille. Siten seuraavassa tarkastellaan erityisesti seudullisesti merkittäviä liityntäpysäköintialueita. Liityntäpysäköintialueen sijainnin ja paikkamäärän lisäksi seudulliseen merkittävyyteen vaikuttaa liityntäpysäköintialueen sijaintikunnan ulkopuolelta saapuvien liityntäpysäköijien osuus, jonka arvioinnissa on hyödynnetty liityntäpysäköintimallilla tehtyjä tarkasteluja.

Seudullisesti merkittävien liityntäpysäköintialueiden määrittämistä varten laadittiin kriteerit, joiden tulee täytyä, jotta alue voi olla seudullisesti merkittävä. Kriteerit ovat seuraavat:

- Pysäköintipaikkamäärä vuonna 2025 on yli 500 autopaikkaa.
- Pysäköintipaikkamäärä vuonna 2025 on noin 250–500 autopaikkaa, ja sijaintikunnan ulkopuolelta tulevien osuus liityntäpysäköintimallitarkasteluissa on vähintään 15 %.
- Pysäköintipaikkamäärä vuonna 2025 on noin 150–250 autopaikkaa, ja sijaintikunnan ulkopuolelta tulevien osuus liityntäpysäköintimallitarkasteluissa on vähintään 30 %
- Liityntäpysäköintialue sijaitsee joukkoliikennelippuvyöhykkeillä B–E (seudullisesti merkittävät alueet eivät sijaitse lähellä ydinvyöhykkeen keskusta eli A-vyöhykkeellä, koska tavoitteena on saada liikkujat joukkoliikenteeseen mahdollisimman lähellä lähtöpaikkaa).
- Lisäksi joukkoliikennetarjonnan ja saavutettavuuden arvioinnissa on hyödynnetty asiantuntija-arviota.

Liityntäpysäköintimallilla tarkasteltiin liityntäpysäköintialueen sijaintikunnan ulkopuolelta tulevien liityntäpysäköijien osuutta (kuva 23). Tarkastelua varten malliin päivitettiin vuoden 2025 tilanteen liityntäpysäköintialueiden paikkamäärät tiedossa olevien suunnitelmien perusteella.



Kuva 23. Liityntäpysäköintimallilla tehdyn tarkastelun tulokset muualta tulevien osuudesta.

Seudullisesti merkittävien liityntäpysäköintialueiden määrittämiseksi tarkasteltiin edellä kuvatut kriteerit täyttäviä liityntäpysäköintialueita sekä liityntäpysäköintialueita, jotka ovat nykyisin seudullisesti merkittäviä (määritetty liityntäpysäköintistrategiassa 2012) tai merkitty seudullisesti merkittäväksi HLJ 2015 -suunnitelman vuoden 2025 tavoitetilanteessa. Nämä tarkastellut alueet on esitetty taulukossa 5. Lisäksi taulukossa on esitetty tässä työssä seudullisesti merkittäviksi liityntäpysäköintialueiksi määritetyt kohteet.

Taulukko 5. Tässä työssä seudullisesti merkittäviksi määritetyt liityntäpysäköintialueet. Väriluokittelu on kuvattu taulukon alla.

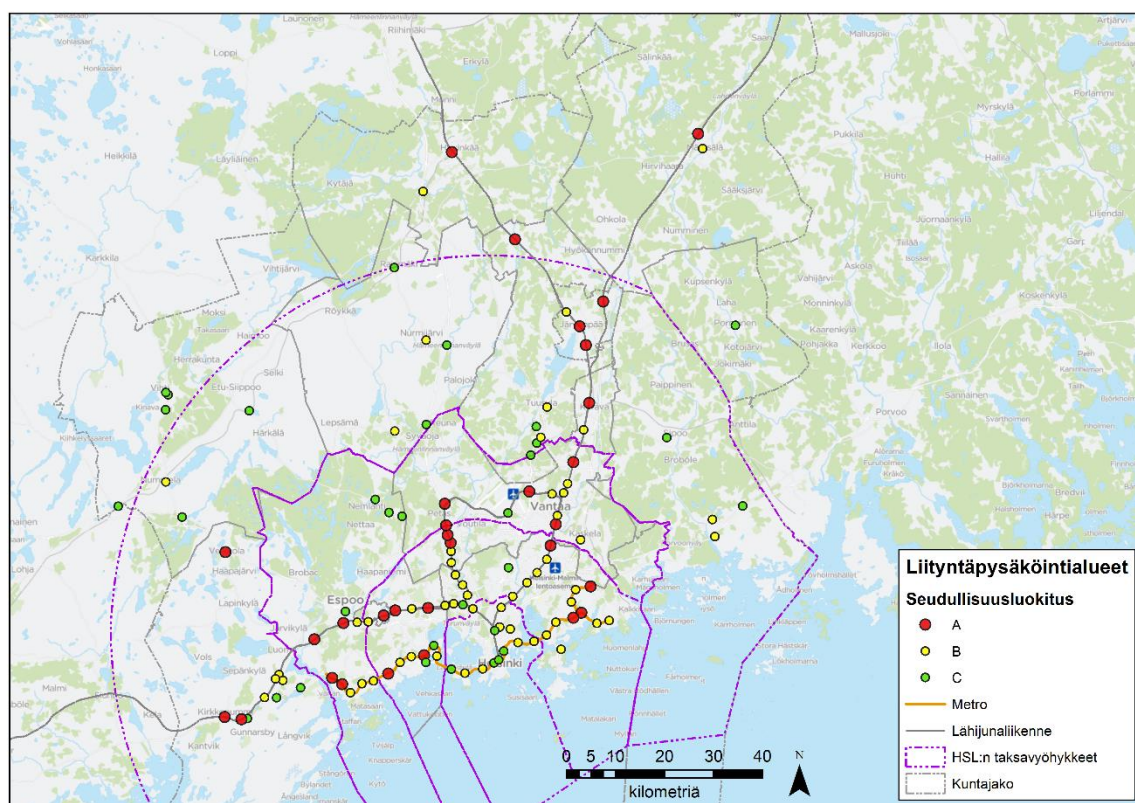
Liityntäpysäköintialue	Nyk. seudullisuusluokka (liipyst strategia 2012)	HLJ 2015:n mukainen seudullisuusluokka	Autopaikkamäärä vuonna 2025	Muualta saapuvien osuus (Liipymalli)	Seudullisesti merkittävät alueet
Ainola	A1	A1	142	48	A
Espoon keskus	A1	A1	670	24	A
Espoonlahti	A2	A2	250	20	A
Haarajoki	A1	A1	160	51	A
Hanasaari	A1	-	80	37	
Hyvinkää	A2	A2	483	32	A
Itäkeskus	A2	A2	420	28	A
Jokela	B	-	209	47	A
Hakunilan vaihtopysäkit	A1	A1	74	43	
Järvenpää	A2	A2	822	34	A
Järvenpää la	A2	-	0		
Kalasadama*	B	-	300	33	
Kannelmäki	B	-	165	61	
Kauklahti	B	-	221	37	A
Kauniainen	A2	A2	308	82	A
Keilaniemi	B	-	180	31	
Kera	A1	A1	300	23	A
Kerava	A2	A2	813	46	A
Kirkkonummi	A1	A1	469	33	A
Kivenlahti	A1	A1	1000	30	A
Kivistö	A1	A1	456	63	A
Klaukkala	A2	A2	135	18	
Korso	B	-	250	41	A
Leppävaara	A2	A2	465	36	A
Lommila	A1	-	0		
Malmi	A2	A2	92	49	
Martinlaakso	A2	A2	155	50	A
Matinkylä	A2	A2	570	14	A
Mellunmäki	A2	A2	154	56	A
Myyrämäki	A2	A2	60	54	
Mäntsälä	A2	A2	280	10	A
Mäntsälä la	A2	-	28	16	
Nummela	A1	A1	90	41	
Oulunkylä	B	-	153	41	
Puistola	B	-	210	72	A
Puotila	A1	A1	296	32	A
Ruoholahti	A2	-	140	38	

Liityntä-pysäköintialue	Nyk. seudullisuusluokka (liipyst strategia 2012)	HLJ 2015:n mukainen seudullisuusluokka	Autopaikkamäärä vuonna 2025	Muualta saapuvien osuus (Liipymalli)	Seudullisesti merkittävät alueet
Ruskeasanta	A1	A1	300	40	A
Söderkulla	C	-	221	64	
Tapiola	A2	A2	370	24	A
Tikkurila	A2	A2	385	28	A
Tolsa	A1	-	161	32	A
Urheilupuisto	B	-	330	18	
Vantaankoski	A1	A1	202	53	A
Vehkala	A1	A1	501	53	A
Veikkola	A2	A2	152	57	A
Velodromi	B	-	206	44	
Yli 500 ap					
250–500 ap, muualta tulevien osuus yli 15 %					
150–250 ap, muualta tulevien osuus yli 30 %					
Ei täytä ylläolevia kriteerejä, mutta nykyisin seudullisesti merkittävä tai merkitty seudullisesti merkittäväksi HLJ 2015 -suunnitelmassa					

*) Valtio jätti Kalasataman seudullisuusluokituksesta eriävän mielipiteen.

Tarkastelun perusteella seudullisesti merkittäviksi liityntäpysäköintialueiksi määritettiin seuraavat 30 kohdetta: Ainola, Espoon keskus, Espoonlahti, Haarajoki, Hyvinkää, Itäkeskus, Jokela, Järvenpää, Kauklahti, Kauniainen, Kera, Kerava, Kirkkonummi, Kivenlahti, Kivistö, Korso, Leppävaara, Martinlaakso, Matinkylä, Mellunmäki, Mäntsälä, Puistola, Puotila, Ruskeasanta, Tapiola, Tikkurila, Tolsa, Vantaankoski, Vehkala ja Veikkola.

Seudullisesti merkittävien liityntäpysäköintialueiden määrittämisen lisäksi työssä tarkistettiin myös B- ja C-luokkien liityntäpysäköintialueiden luokitus. Kuvassa 24 on esitetty liityntäpysäköintialueiden seudullisuusluokitus.



Kuva 24. Liityntäpysäköintialueiden seudullisuusluokitus vuonna 2025.

5.2 Paikkamäärätavoitteet vuoteen 2025

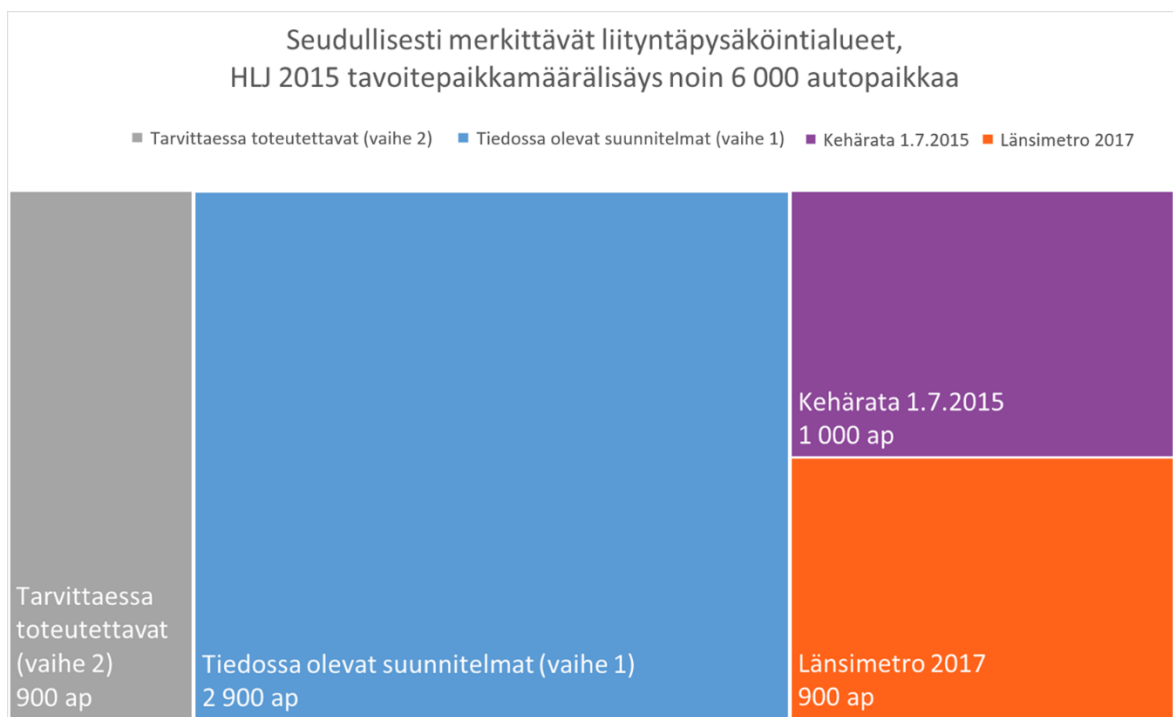
5.2.1 Seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet

Vuoden 2025 paikkamäärätavoitteen laadintaa ohjaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2015) asetettu tavoite lisätä liityntäpysäköintiä seudullisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueilla noin 6 000 autopaikalla ja noin 8 200 pyöräpaikalla vuoteen 2025 mennessä. HLJ 2015 -suunnitelman tavoite on asetettu 1.1.2015 perustilaan. Näin ollen tavoitteen paikkamääriin sisältyvät myös sekä Kehäradan että Länsimetron asemien jo toteutetut liityntäpysäköintipaikat. 1.1.2015 jälkeen Kehäradan ja Länsimetron seudullisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueille (Kivistö, Vehkala, Matinkylä, Tapiola) on jo toteutettu noin 1 900 uutta autopaikkaa ja noin 900 pyöräpaikkaa. Kuntahaastatteluiden yhteydessä kunnista saatiin tietoja suunnitteilla olevista liityntäpysäköintipaikoista. Seudullisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueille on tiedossa noin 2 900 auton ja 4 300 pyörän uutta liityntäpysäköintipaikkaa, jotka on suunniteltu toteutettavan joko osana joukkoliikenneinfrahankeita (mm. Espoon kaupunkirata, Länsimetron jatke, Pasila-Riihimäki-rataosuuden kapasiteetin parantaminen vaiheet 1 ja 2) tai osana asemanseutujen maankäytön kehittämishankkeita (mm. Kerava). Kun edellä esitetyt Kehäradan ja Länsimetron jo toteutuneet liityntäpysäköintipaikat sekä tiedossa olevien suunnitelmien paikat vähennetään HLJ 2015 -suunnitelman mukaisesta vuoden 2025 tavoitepaikkamäärästä, siitä jää puuttumaan noin 1 200 autopaikkaa ja noin 3 000 pyöräpaikkaa.

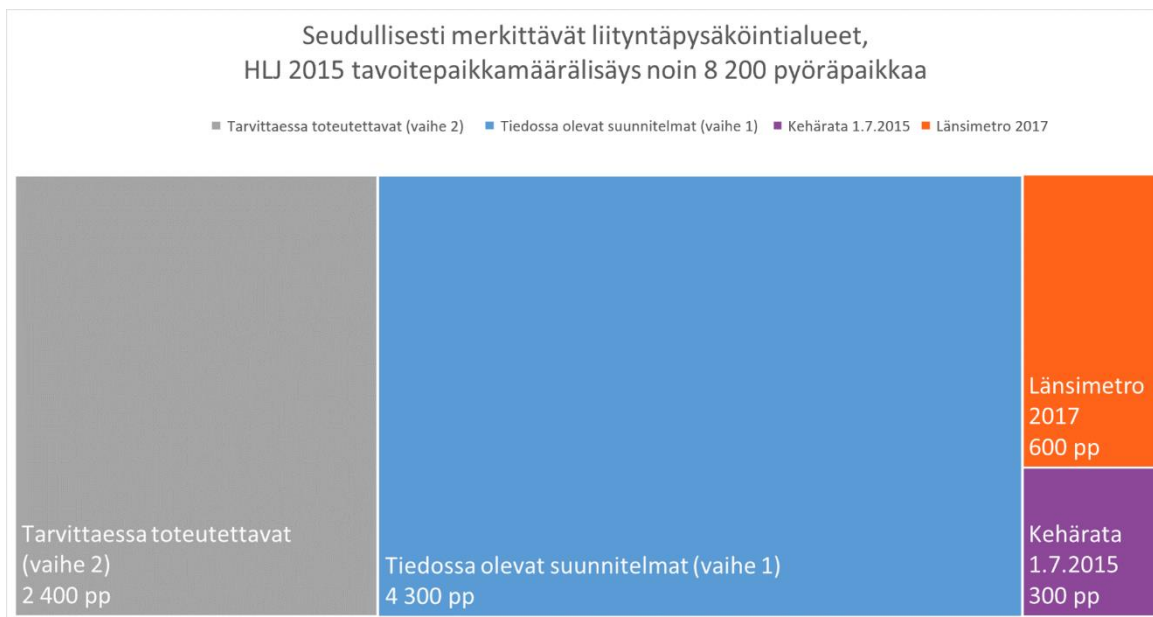
Tässä työssä tarkasteltava seudullisesti merkittävälle liityntäpysäköintialueille sijoittuva liityntäpysäköintipaikkojen lisäys vuoteen 2025 muodostuu kahdesta osasta:

- vaihe 1: ensisijaisesti toteutettavat uudet liityntäpysäköintipaikat, jotka sisältyvät tiedossa oleviin suunnitelmiin (noin 2 900 autopaikkaa ja noin 4 300 pyöräpaikkaa), sijoittuvat seuraaville liityntäpysäköintialueille
 - o länsimetro: Tapiola, Espoonlahti, Kivenlahti
 - o rantarata: Leppävaara, Kera, Kauniainen, Espoon keskus, Kauklahti, Kirkkonummi
 - o kehärata: Martinlaakso, Ruskeasanta
 - o päärata: Tikkurila, Kerava, Ainola, Järvenpää, Haarajoki
 - o itämetro: Puotila
- vaihe 2: tarvittaessa toteutettavat uudet liityntäpysäköintipaikat, jotka eivät sisälly tiedossa oleviin suunnitelmiin (910 autopaikkaa ja noin 2 400 pyöräpaikkaa), sijoittuvat seuraaville liityntäpysäköintialueille
 - o rantarata: Kera, Kauniainen, Espoon keskus, Kauklahti
 - o kehärata: Ruskeasanta
 - o päärata: Puistola, Korso, Kerava, Ainola, Järvenpää, Jokela, Hyvinkää, Haarajoki, Mäntsälä
 - o itämetro: Itäkeskus, Puotila, Mellunmäki

Edellä kuvattua tavoitepaikkamäärän muodostumista on havainnollistettu kuvissa 25 ja 26.

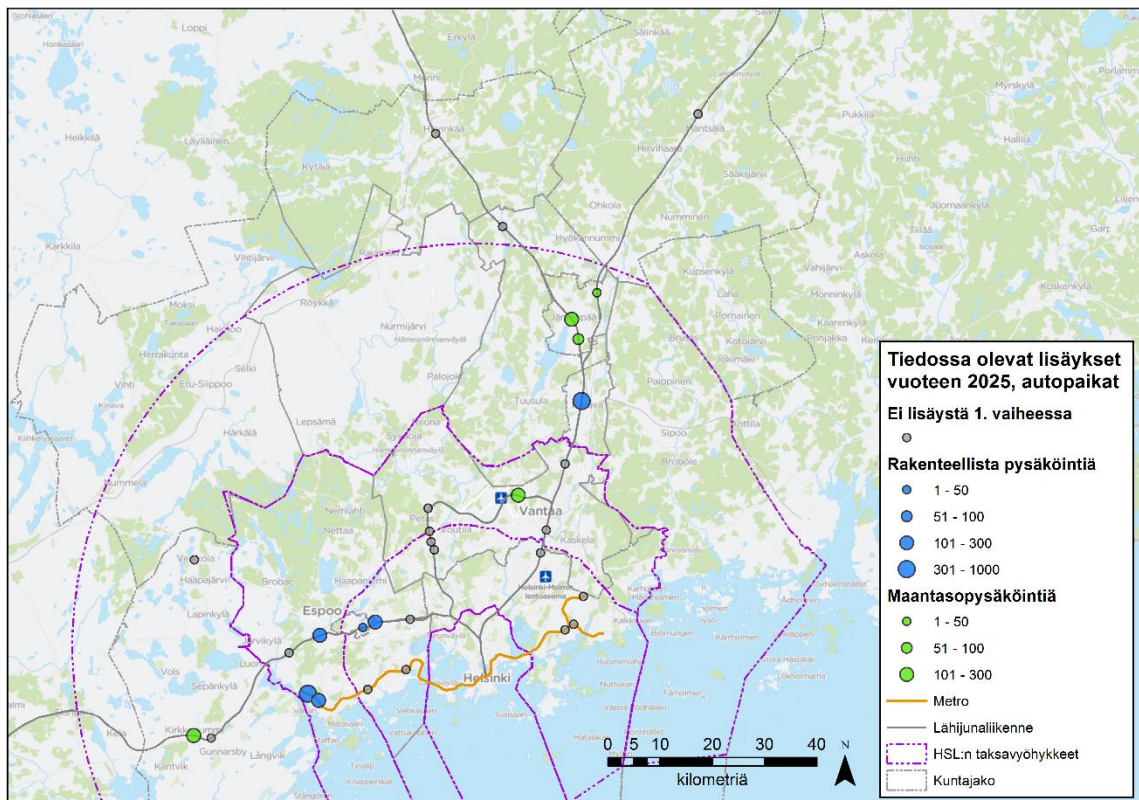


Kuva 25. Vuoden 2025 tavoitepaikkamäärän muodostuminen (autopaikat), seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet.

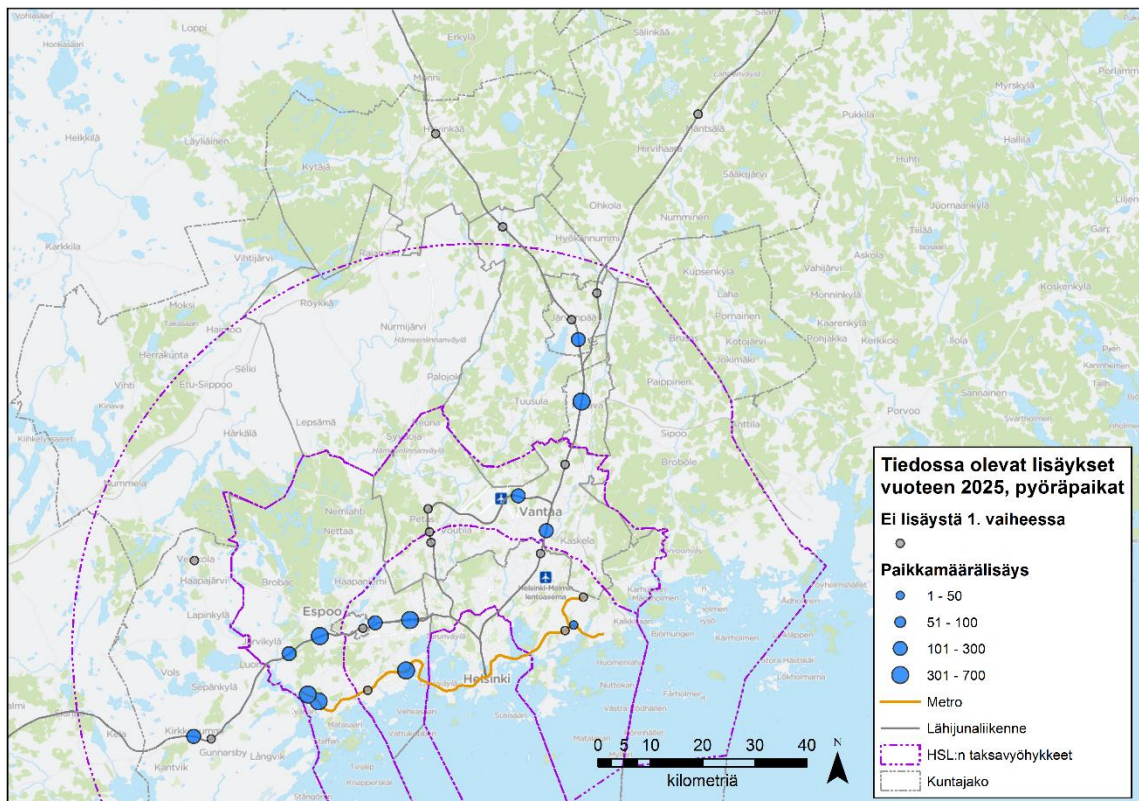


Kuva 26. Vuoden 2025 tavoitepaikkamäärän muodostuminen (pyöräpaikat), seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet.

Kuvassa 27 on esitetty seudullisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueilla sijoittuva vaiheen 1 tiedossa olevien suunnitelmien sisältämä autopaikkalisäys ja kuvassa 28 vastaavasti pyöräpaikkalisäys. Autojen pysäköinnin osalta kuvassa on esitetty suunniteltu pysäköintiratkaisu (maantaso/rakenteellinen). Tiedossa olevasta autojen liityntäpysäköintipaikkalisäyksestä noin 74 % on suunniteltu toteutettavan rakenteellisenä.

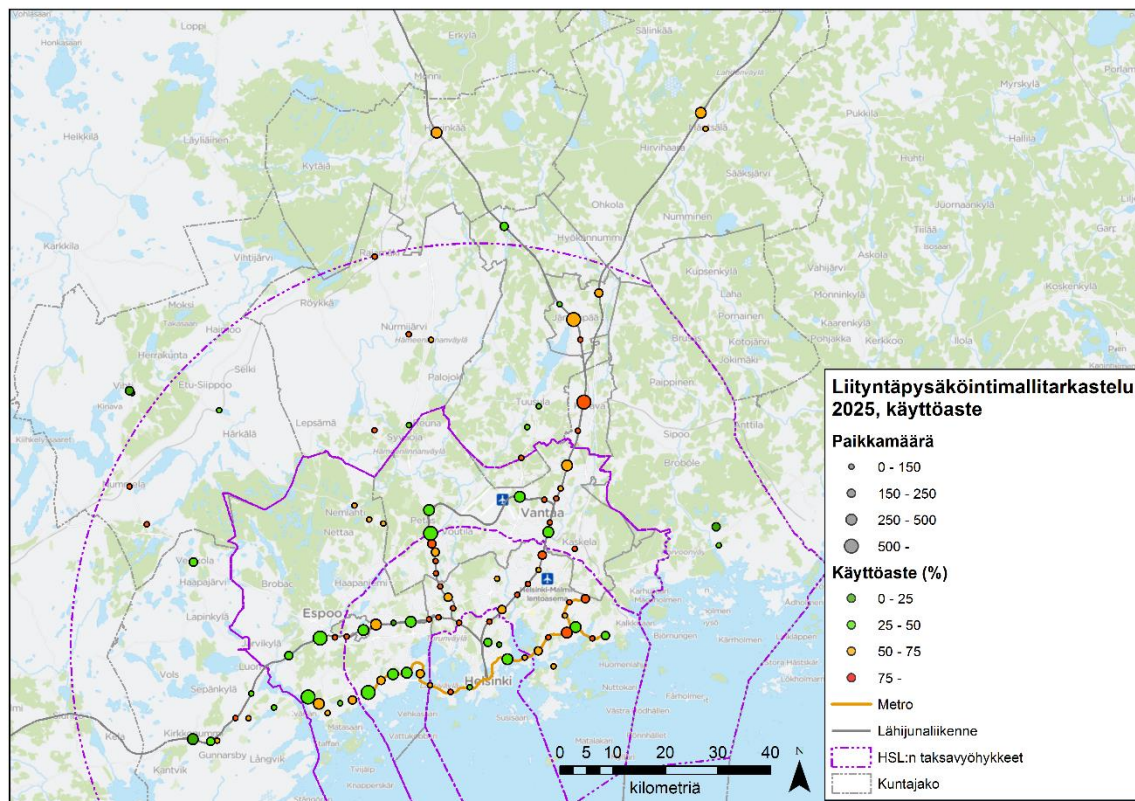


Kuva 27. Vaihe 1: seudullisesti merkittävälle liikeyntäpysäköintialueille tiedossa oleva autojen liikeyntäpysäköintipaikkalisäys vuoteen 2025.



Kuva 28. Vaihe 1: seudullisesti merkittävälle liikeyntäpysäköintialueille tiedossa oleva pyörien liikeyntäpysäköintipaikkalisäys vuoteen 2025.

Seudullisesti merkittävälle liityntäpysäköintialueille tiedossa oleva paikkamäärän lisäys ei riitä täyttämään HLJ 2015 -suunnitelmassa asetettua tavoitetta. Tarvittaessa toisessa vaiheessa toteutettavien uusien autojen liityntäpysäköintipaikkojen, jotka eivät sisälly tiedossa oleviin suunnitelmiin, tarvetta ja sijoittumista tutkittiin liityntäpysäköintimallilla. Liityntäpysäköintimallilla tarkasteltiin tiedossa olevien suunnitelmien paikkamäärälisäyksellä päivitettyjen liityntäpysäköintialueiden kuormitusasteita vuoden 2025 tilanteessa. Tarkastelun tulokset on esitetty kuvassa 29.

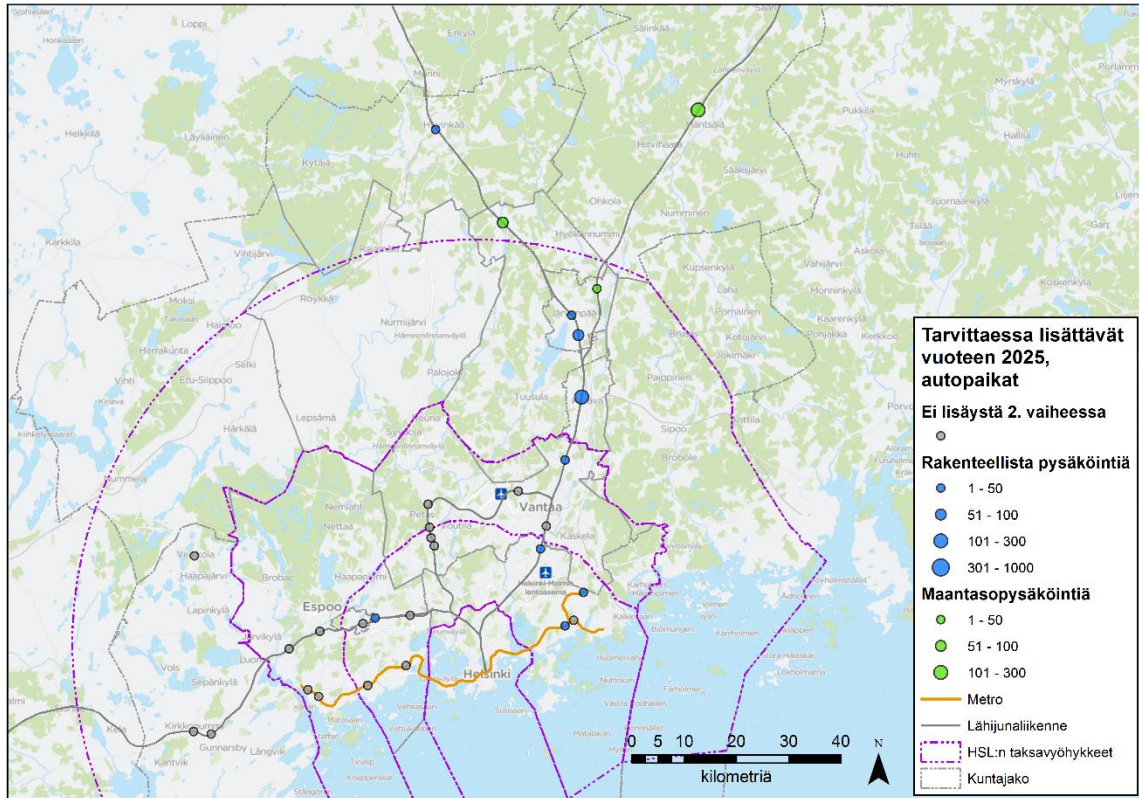


Kuva 29. Liityntäpysäköintipaikkojen käyttöaste vuoden 2025 tilanteessa mallitarkasteluissa. Käyttöasteella tarkoitetaan koko vuorokauden aikana liityntäpysäköintialueelle saapuneiden liityntäpysäköitsijöiden suhdetta paikkamäärään.

Mallitarkastelujen vuoden 2025 ennustetilanteessa koko Helsingin seudulla liityntäpysäköintipaikkojen kuormitusaste on varsin alhainen, noin 56 %, ja seudullisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueilla noin 50 %. Mallin mukaan vuoden 2025 tarkastelutilanteessa liityntäpysäköintipaikkojen lisääminen ei juurikaan lisäisi liityntäpysäköintimatkoja johtuen liityntäpysäköintipaikkojen suuresta tarjonnasta kysyntään verrattuna. On huomattava, että liityntäpysäköintipaikkatarjonnan kasvu on merkittävä vuoteen 2025 mennessä ja tämä selittää kohtalaisen alhaisen kuormitusasteen. Toisaalta vuoden 2025 jälkeen seudullisesti merkittävälle liityntäpysäköintialueille ei ole mahdollista lisätä liityntäpysäköintiä ainakaan merkittävässä määrin, joten nyt toteutettavan liityntäpysäköintikapasiteetin tulee riittää pitkälle tulevaisuuteen. Liityntäpysäköintipaikkojen kysynnän ja tarjonnan suhde tulee tasoittumaan pitkällä aikavälillä.

Mallitarkastelun avulla on kuitenkin tunnistettu liityntäpysäköintialueita, joiden kuormitusaste vuoden 2025 tarkastelutilanteessa on kohtalaisen korkea. Näille liityntäpysäköintialueille on sijoitettu tarvittaessa toisessa vaiheessa toteutettavaksi uusia autopaikkoja siten, että HLJ 2015 -suunnitelman mukainen liityntäpysäköintipaikkojen lisäystavoite täyttyisi. Mallitarkastelun tulosten

lisäksi on hyödynnetty kuntahaastattelujen tuloksia kohteista, joiden osalta kunnilla oli alustavia näkemyksiä liityntäpysäköinnin kehittämisestä ja paikkamäärän lisäysmahdollisuuksista. Seudullisesti merkittävälle liityntäpysäköintialueille tarvittaessa toisessa vaiheessa toteutettava autopaikkalisäys on esitetty kuvassa 30. Karkean arvion mukaan noin 64 % näistä paikoista toteutuisi rakenteellisina. Osassa kohteissa pysäköintipaikkakapasiteetin lisääminen voi olla mahdollista aseman ympäristön pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytöllä.



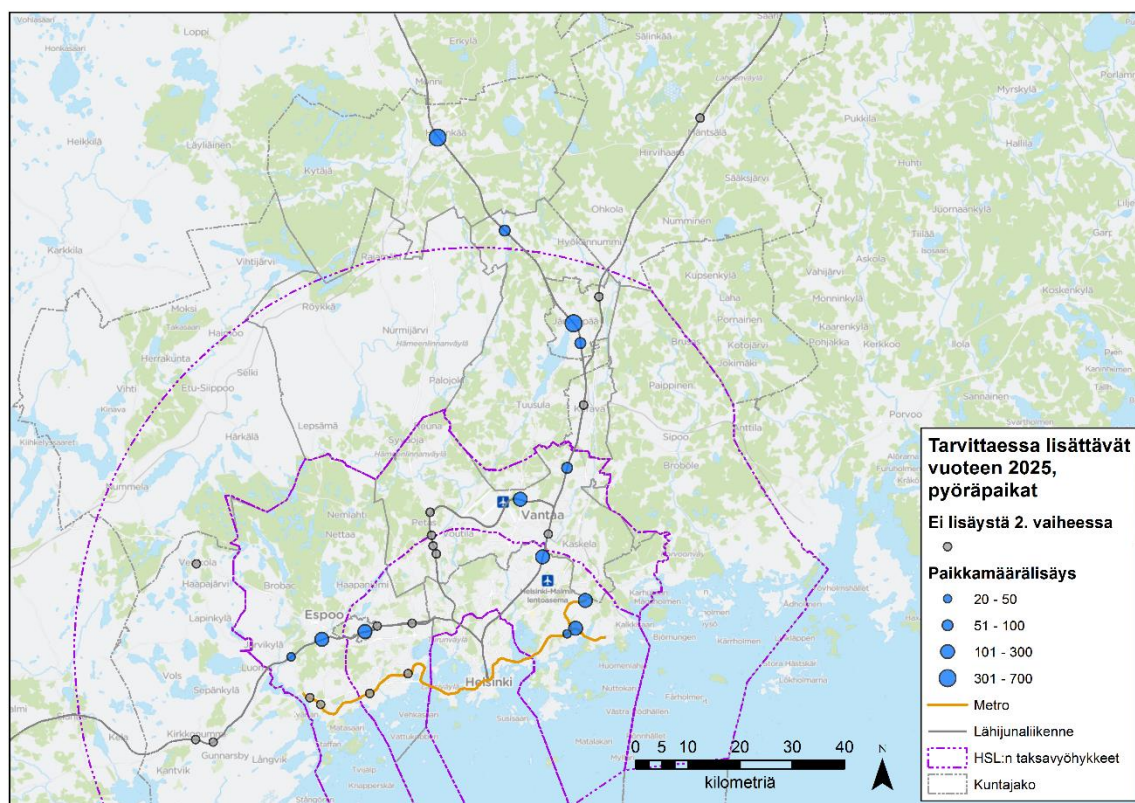
Kuva 30. Vaihe 2: tarvittaessa lisättävät autopaikat seudullisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueilla vuoteen 2025 mennessä.

Pyöräpaikkojen osalta tiedossa olevien suunnitelmien jälkeen vajuus HLJ 2015 -suunnitelman tavoitteeseen on suurempi kuin autopaikkojen osalta. HLJ 2015 -suunnitelmassa esitetty pyöräpaikkojen lisäystavoite kohdistuu niin ikään seudullisesti merkittävälle alueelle. Toisaalta HLJ 2015 -suunnitelmassa on esitetty, että ydinvyöhykkeellä suositetaan pyöräpysäköintiä, mutta suurin osa seudullisesti merkittävistä alueista sijaitsee ydinvyöhykkeen ulkopuolella. HLJ 2015 -suunnitelmassa seudullisesti merkittävälle liityntäpysäköintialueille asetettu pyöräpaikkojen lisäystavoite ei palvele pyöräpysäköinnin kehittämistä täysin tarkoituksenmukaisesti. Liityntäpyöräpysäköinnin kehittämisessä keskeisessä roolissa ovat myös paikallisesti merkittävät ja muut kohteet, jotka palvelevat aseman tai pysäkin lähiympäristössä pyöräilytätöisyydellä asuvia. Liityntäpyöräpysäköinnin potentiaaliselvityksessä laadittua menetelmää kunnat voivat hyödyntää potentiaalisten kohteiden tunnistamisessa ja siten edistää liityntäpyöräpysäköinnin kehittämistä paikallisesti merkittävillä ja muilla liityntäpysäköintialueilla.

Tarvittaessa toteutettavien uusien pyöräpaikkojen osalta käytössä ei ole mallitarkastelun tuloksia, joten näiden toisessa vaiheessa toteutettavien pyöräpaikkojen sijoittamisessa on hyödynnetty nykyisiä kuormitusastetietoja ja kuntahaastatteluissa tunnistettuja kehittämiskohteita sekä verrattu

vuoden 2025 paikkamäärää vuonna 2012 laaditussa liityntäpysäköintistrategiassa esitettyyn vuoden 2020 tavoitepaikkamäärään. Pyöräpysäköintiä on esitetty toteutettavaksi toisessa vaiheessa seudullisesti merkittävillä alueilla, joilla on nykyisin korkea kuormitusaste, kuntahaastetteluissa todettiin olevan kehittämispotentiaalia, ja joilla liityntäpysäköintistrategiassa esitettyä vuoden 2020 paikkamäärätavoitetta ei ole toteutunut vuoteen 2025. Seudullisesti merkittävillä liityntäpysäköinti-alueille tarvittaessa toisessa vaiheessa toteutettava pyöräpaikkalisäys on esitetty kuvassa 31.

Pyöräpysäköinnin määrän lisäämisen lisäksi monessa seudullisesti merkittävässä kohteessa on tarpeen parantaa pyöräpysäköinnin laatua esimerkiksi runkolukittavin telinein, katoksin tai muuten turvallisuutta parantamalla.



Kuva 31. Vaihe 2: tarvittaessa lisättävät pyöräpaikat seudullisesti merkittävillä liityntäpysäköintialueilla vuoteen 2025 mennessä.

Liitteessä 1 on esitetty liityntäpysäköintialuekohtaiset tiedot.

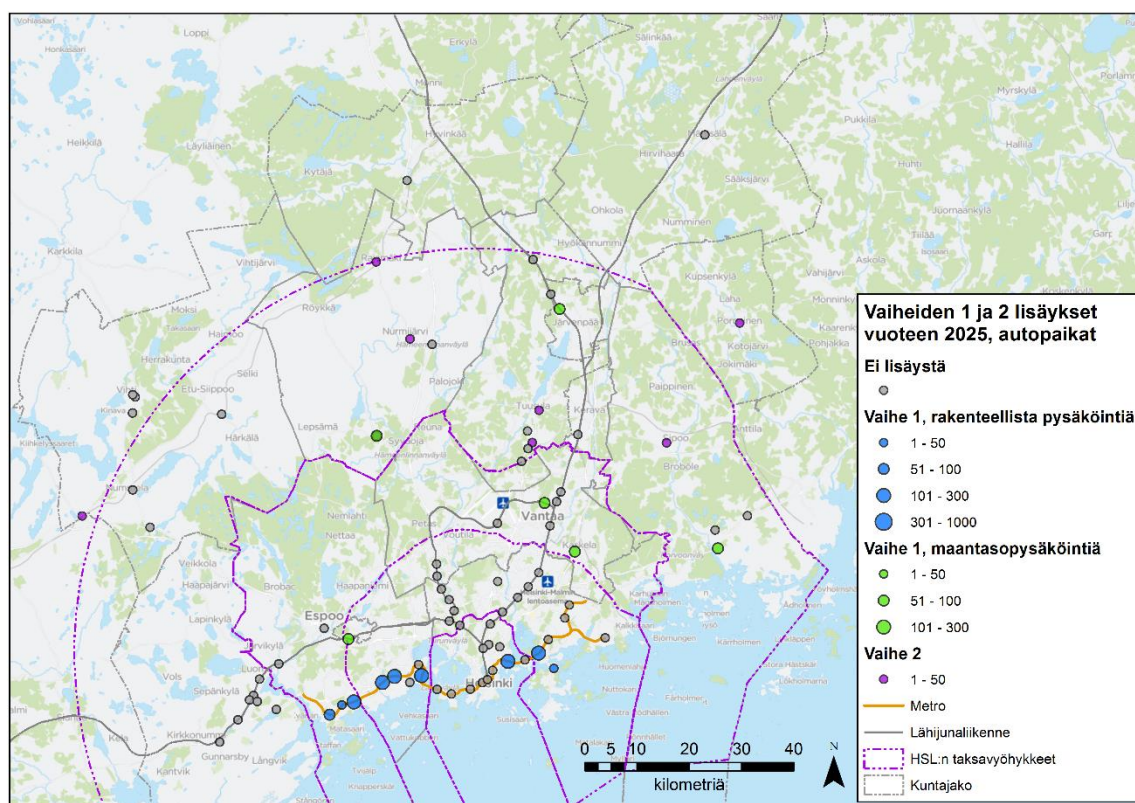
5.2.2 Muut liityntäpysäköintialueet

Liityntäpysäköinnin kehittämisperiaatteiden mukaisesti (luku 4) liityntäpysäköintimahdollisuus tulee tarjota mahdollisimman lähellä matkan lähtöpaikkaa ja siten liityntäpysäköinnin kehittäminen paikallisesti merkittävillä ja muilla liityntäpysäköintialueilla on tärkeää. Kunnilla on tässä keskeinen rooli vastuullisena toimijana. Etenkin kehyskunnissa liityntäpysäköinnin kehittämisellä ja markkinoinnilla voidaan tukea joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä, vahvistaa joukkoliikennejärjestelmää ja parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Liityntäpysäköintiä tulee kehittää keskeisenä osana joukkoliikennejärjestelmää.

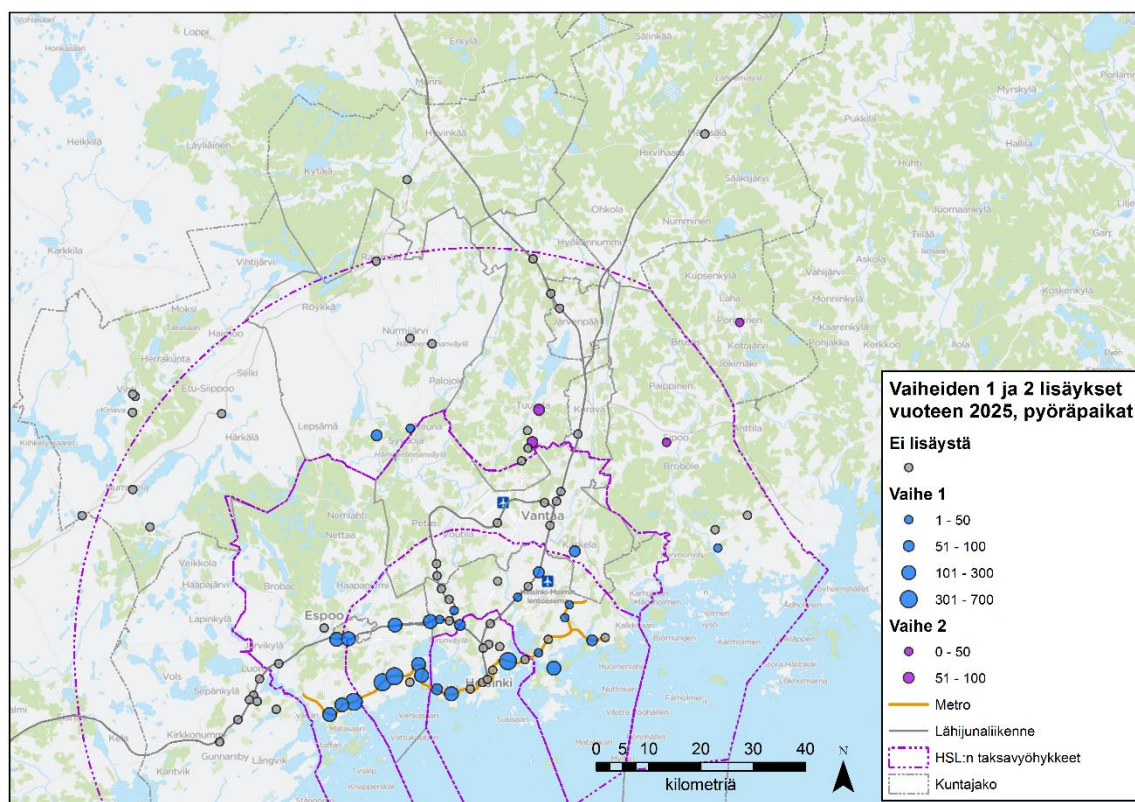
Etenkin liityntäpyöräpysäköinnin kehittämisessä keskeisessä roolissa ovat paikallisesti merkittävät ja muut kohteet, jotka palvelevat aseman tai pysäkin lähiympäristössä pyöräilyetäisyydellä asuvia. Liityntäpyöräpysäköinnin potentiaaliselvityksessä laadittua menetelmää kunnat voivat hyödyntää potentiaalisten kohteiden tunnistamisessa ja siten edistää liityntäpyöräpysäköinnin kehittämistä paikallisesti merkittävillä ja muilla liityntäpysäköintialueilla.

Vaikka HLJ 2015 -suunnitelman paikkamäärän lisäystavoite sisältää vain seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet, on tässä työssä tarkasteltu myös paikallisesti merkittävillä (B) ja muilla (C) liityntäpysäköintialueille sijoittuvaa liityntäpysäköintipaikkalisäystä, joka toteutuu HLJ 2015 -tavoitteiden lisäksi. B- ja C-luokan liityntäpysäköintialueille on tiedossa olevissa suunnitelmissa noin 2 300 uutta autopaikkaa ja noin 5 000 uutta pyöräpaikkaa vuoteen 2025. Pyöräpaikkojen lukumäärä sisältää myös Raide-Jokerin pysäkkien pyöräpaikat. Kuvassa 32 on esitetty paikallisesti merkittävillä ja muilla liityntäpysäköintialueille sijoittuva autopaikkalisäys (vaiheet 1 ja 2) ja kuvassa 33 vastaavasti pyöräpaikkalisäys. Autojen pysäköinnin osalta kuvassa on esitetty suunniteltu pysäköintiratkaisu (maantaso/rakenteellinen). Autojen liityntäpysäköintipaikkalisäyksestä noin 57 % on arvioitu toteutettavan rakenteellisenä.

Liitteessä 1 on esitetty liityntäpysäköintialuekohtaiset tiedot.



Kuva 32. Vaiheiden 1 ja 2 autopaikkalisäys vuoteen 2025 paikallisesti merkittävillä ja muilla liityntä-pysäköintialueilla.



Kuva 33. Vaiheiden 1 ja 2 pyöräpaikkalisäys vuoteen 2025 paikallisesti merkittävillä ja muilla liityntä-pysäköintialueilla.

5.3 Seudulliset linjaukset

5.3.1 Liityntäpysäköinti-informaatio

Liityntäpysäköinnistä kaivataan ensisijaisesti seuraavia tietoja:

- Missä liityntäpysäköintialueet sijaitsevat (myös pyöräpaikat)?
- Onko alueilla vapaita paikkoja nyt ja lähitulevaisuudessa?
- Miten alueilla kuuluu toimia ja mitä liityntäpysäköinti maksaa?

Vakiokäyttäjä kaipaa erityisesti tietoa vapaista paikoista ja mahdollisista liikennehäiriöistä, kun taas satunnaisempi käyttäjä kaipaa perustietoja liityntäpysäköintialueista. Satunnaisempi käyttäjä kaipaa myös laadukasta opastusta liityntäpysäköintialueilta joukkoliikennevälineeseen. Lisäksi käyttäjät kaipaavat tietoa joukkoliikenteen aikatauluista ja häiriöistä sekä ajoneuvoliikenteen häiriöistä. Erityisryhmien tietotarpeet tulee huomioida informaatioissa. Esimerkiksi pyörätuolimatrustajaa kiinnostaa erityisesti se, löytyykö alueelta invapaikkoja, ovatko paikat säältä suojattuja ja millaiset ovat yhteydet alueelta joukkoliikennevälineeseen.

Liityntäpysäköinnin mobiili- ja internetpalvelut ovat ensisijaisia kehittämiskohteita, koska niiden avulla käyttäjille voidaan tarjota laajasti tietoa liityntäpysäköintipalveluista sekä ennen matkaa että matkan aikana. Nykyisiä HSL:n liityntäpysäköintisivustoja tulee aktiivisesti kehittää. Kaikkein tärkeintä on varmistaa se, että esitettävät tiedot ovat oikeita ja ajantasaisia. Oikeiden ja ajantasaisten tietojen toimittaminen on alueen ylläpitäjän vastuulla. Sivujen jatkokehittäessä on suositeltavaa ottaa käyttäjät mukaan kehittämiseen palvelumuotoilun keinoin.

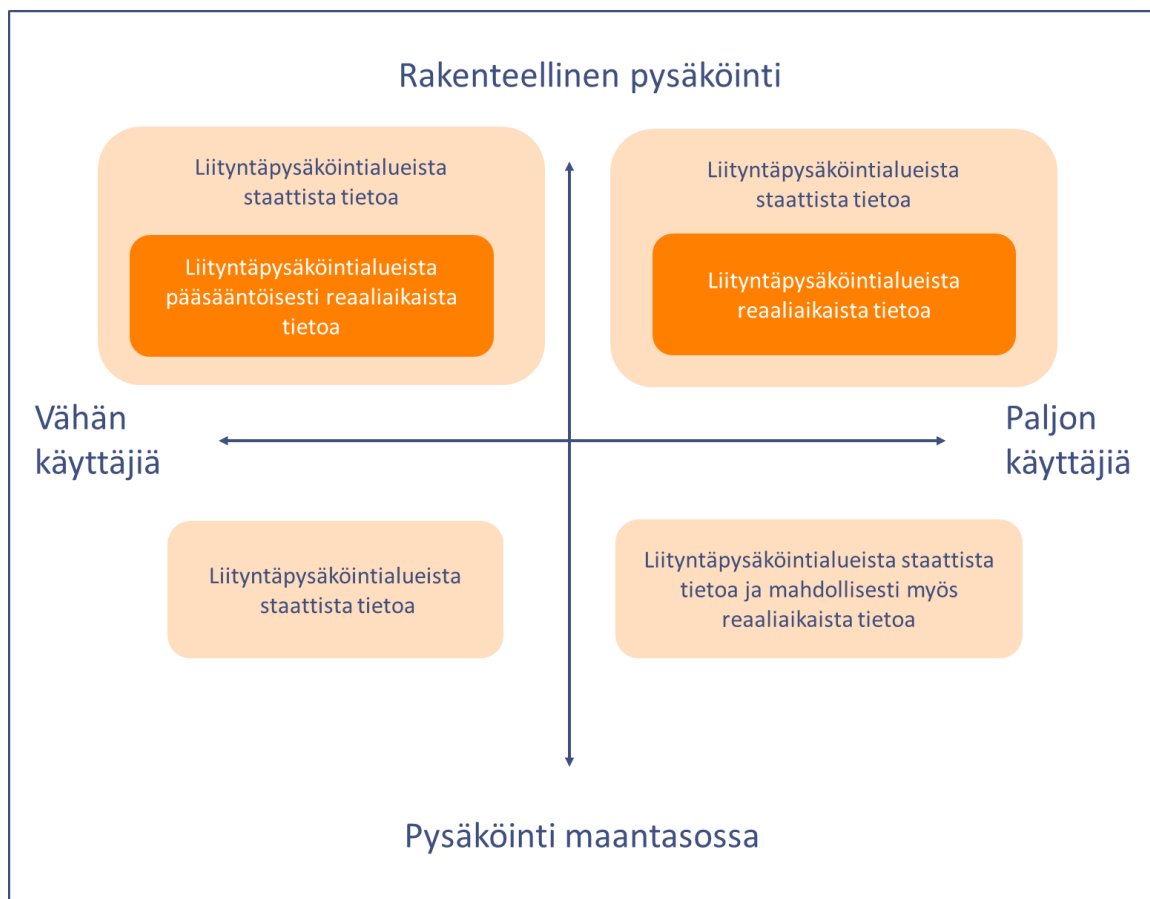
Tien- ja kadunvarsinäyttöjen toteuttaminen tulee harkita tapauskohtaisesti. Tie- ja kadunvarsinäytöt ovat liityntäpysäköinnin osalta perusteltuja, kun halutaan ohjata liikennettä seudullisesti merkittävimmille liityntäpysäköintialueille tai pystytään kertomaan useamman liityntäpysäköintialueen vapaiden paikkojen tiedot samalla näytöllä.

Reaaliaikaisia tilatietoja vapaista paikoista tullaan esittämään lähitulevaisuudessa Kehäradan asemilla (Kivistö, Vehkala, Vantaankoski) sekä Länsimetron asemilla (Matinkylä, Niittykumpu, Urheilupuisto, Tapiola). Jatkossa tilatietoja tulee laajentaa siten, että vuonna 2025 rakenteellisesta liityntäpysäköinnistä on olemassa reaaliaikainen laskentatieto. Tällöin pystytään tarjoamaan käyttäjille tietoa vapaista korkeatasoisista ja usein säältä suojatuista liityntäpysäköintipaikoista sekä toisaalta ohjaamaan käyttäjät maantasopaikoille, jos laadukkaammat alueet ovat jo täynnä. Älykkäillä pysäköinnin ohjausratkaisuilla voidaan välttää turhaa ajoa, tehostaa paikkojen käyttöä ja tasata kysyntää alueiden välillä. Pidemmällä aikatahtimella tavoitteena on saada kaikki alueet laskennan piiriin, kun laskentamenetelmät kehittyvät ja tulevat edullisemmiksi.

HSL, Liikennevirasto ja Uudenmaan ELY-keskus käynnistävät keväällä 2017 selvityksen, jonka tavoitteena on kehittää liityntäpysäköinnin maksamisen ja informaation kokonaisuutta. Tarkoituksena on selvittää muun muassa tilatiedon keruun teknisiä mahdollisuuksia, joukkoliikennekäyttäjän tunnistamismahdollisuuksia, pysäköinnin maksamismahdollisuuksia sekä edellisiin liittyviä hyötyjä, kustannuksia ja muita vaikutuksia. Työssä keskitytään erityisesti olemassa oleviin alueisiin, koska niissä haasteet ovat usein suurimmat. Uusia alueita toteutettaessa asiat on helpompi huomioida jo suunnitteluvaiheessa. Selvityksessä laaditaan suositukset ja toimenpideohjelma. Työn yhtenä ta-

voitteena on sitouttaa ja motivoida eri osapuolet osallistumaan liityntäpysäköinnin informaation ja maksamisen kehittämiseen.

Kuvassa 34 on esitetty vaatimukset liityntäpysäköintialueiden reaaliaikaiselle tiedolle suhteessa liityntäpysäköintiratkaisuun ja käyttäjämääriin.



Kuva 34. Vuonna 2025 on tavoitteena, että käyttäjille tarjotaan tietoa vapaista liityntäpysäköintipaikoista lähes kaikessa rakenteellisessa pysäköinnissä.

Liityntäpysäköintipaikkojen käyttöä voidaan tehostaa myös liityntäpysäköintialueiden markkinoinnilla ja tiedottamisella.

5.3.2 Liityntäpysäköinnin maksullisuus

Aikarajoitukset ja maksujen määräytyminen

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2015) todetaan liityntäpysäköinnin maksullisuudesta seuraavaa:

- Liityntäpysäköinnin hinnoitteluun varaudutaan ydinalueelta alkaen. Liityntäpysäköinnin seudullisen hinnoittelun ja aikarajoituksen periaatteiden avulla liityntäpysäköinti pyritään ohjaamaan etäämmäksi ruuhkavyöhykkeestä. Ydinvyöhykkeellä varaudutaan maksullisuu-

teen ja siellä pyöräpysäköinti on ensisijainen liityntäpysäköintimuoto. Etäämpänä seudun ydinalueesta henkilöautojen liityntäpysäköinti voi olla maksutonta, mutta tiiviin maankäytön alueilla keskustavyöhykkeillä ja laitospysäköinnissä maksullisuus voi olla perusteltua myös KUUMA-seudulla. Ensimmäinen askel on matkakortilla tunnistautuminen, jolla varmistetaan että liityntäpysäköintiä käyttää nimenomaan joukkoliikennematkustaja.

- *Pysäköintipolitiikkaa hyödynnetään nykyistä vahvemmin liikennejärjestelmän ohjauskeinona. Pysäköinnin kustannusten kohdentaminen käyttäjälle seudun hyvin saavutettavilla alueilla luo perusteita myös liityntäpysäköinnin tarkoituksenmukaiselle hinnoittelulle.*

HLJ 2015 linjausta on täsmennetty siten, että HSL-kuntien liityntäpysäköintialueilla huomioidaan mahdollisuuksien mukaan myös liityntäpysäköintialueen tyyppi (rakenteellinen/maantas) ja liityntäpysäköintialueen käyttöaste taulukon 6 mukaisesti.

Matkakortilla tunnistauduttaessa henkilöauton liityntäpysäköinti maksaa 1–2 euroa/pysäköintitapahtuma ja ilman matkakorttia 3–5 euroa/pysäköintitapahtuma. Maksu voi olla myös kuukausiperusteinen. Kauppakeskuksissa maksullisuudesta ja pysäköintiehdoista sovitaan tapauskohtaisesti. Käytettäessä suosituimmilla liityntäpysäköintialueilla matkakorttitunnistautumista sisäänajossa saadaan asiakkaalle kokemus, että hän saa selvää lisäarvoa HSL:n kanta-asiakkaana liityntäpysäköinnin ollessa maksutonta tai edullisempaa. Lisäksi tunnistauminen vähentää alueiden väärinkäyttöä. Liityntäpysäköintitutkimuksen mukaan nykyisin noin 10 % liityntäpysäköijistä ei jatka matkaansa joukkoliikenteellä.

Liityntäpysäköintialueilla on pääsääntöisesti 12 tunnin aikarajoitus ja suurimmilla liityntäpysäköintialueilla osalla paikoista 24 tuntia. Aikarajoituksia pidempään kestävästä pysäköinnistä määrätään pysäköintivirhemaksu. Liityntäpysäköintialueiden valvonnasta vastaavat kunnallinen pysäköinninvalvonta ja poliisi. Aikarajoitusten osalta on syytä pyrkiä joustavuuteen. Jos esimerkiksi liityntäpysäköintialueille ei ole kilpailevaa käyttöä viikonloppuisin tai yöaikaan, niin aikarajoitusten ei ole perusteltua olla tällöin voimassa. Tällä mahdollistetaan esimerkiksi pidempiaikainen vierailu viikonloppuna käyttäen liityntäpysäköintiä.

Esitetyt aikarajoitukset ja maksut ovat suosituksia, jotka perustuvat nykyisin käytössä oleviin ja suunniteltuihin käytäntöihin ja hinnoittelumalleihin. Kunnat päättävät itse alueidensa lopulliset aikarajoitukset ja liityntäpysäköintimaksut.

Taulukko 6. Maksullisuus ja tunnistautuminen HSL-kuntien (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Sipoo ja Kirkkonummi) liityntäpysäköintialueilla. Esitetyt aikarajoitukset ja maksut ovat suosituksia. Kunnat päättävät alueidensa lopulliset aikarajoitukset ja liityntäpysäköintimaksut.

LIIPY-ALUE	Liityntäpysäköijällä on matkakortti	Liityntäpysäköijällä ei ole matkakorttia
Maantaso o ei kapasiteettiongelmia	- Aikarajoitus 12h/24h - Ei tunnistautumista	- Aikarajoitus 12h/24h - Ei maksua
Maantaso o kapasiteettiongelmia, kilpailevaa maankäyttöä, isohko alue	- Aikarajoitus 12h/24 h - Tunnistautuminen matkakortilla	- Aikarajoitus 12h/24h - Liipymaksu 3–5 euroa/tapahtuma
Tiivis kaupunkirakenne, o pääsääntöisesti rakenteellinen pysäköinti o ympärillä aikarajoitettua ja/tai maksullista pysäköintiä	- Aikarajoitus 12h/24h - Tunnistautuminen matkakortilla - Mahdollinen liipymaksu 1–2 euroa/tapahtuma	- Aikarajoitus 12h/24h - Liipymaksu 3–5 euroa/tapahtuma
Kauppakeskus o pääsääntöisesti rakenteellinen pysäköinti o pysäköintiehdosta (mm. aikarajoitukset) sovitaan tapauskohtaisesti	- Aikarajoitus 12h/24h (jos käytössä ei ole ympärivuorokautinen maksu) - Mahdollinen tunnistautuminen matkakortilla - Liipymaksu 1–2 euroa/tapahtuma esim. klo 6.00–16.30, muina aikoina pysäköintimaksu on sama kuin kauppakeskuksessa	- Aikarajoitus 12h/24h (jos käytössä ei ole ympärivuorokautinen maksu) - Liipymaksu 1–2 euroa/tapahtuma esim. klo 6.00–16.30 (jos käytössä ei ole tunnistautumista matkakortilla), muina aikoina pysäköintimaksu on sama kuin kauppakeskuksessa - Liipymaksu 3–5 euroa/tapahtuma esim. klo 6.00–16.30 (jos käytössä on tunnistautuminen matkakortilla), muina aikoina pysäköintimaksu on sama kuin kauppakeskuksessa
Muut kuin HSL-kunnat	Matkakortin käyttö tunnistautumiseen ei ole perusteltua, koska alueilla on paljon muita käyttäjiä. Aikarajoituksissa ja maksujen suuruuksissa voidaan soveltaa ”liityntäpysäköijällä on matkakortti” määritystä.	

Jos liityntäpysäköinnille on toteutettu rakenteellisia valvottuja tiloja HSL-kuntien alueilla, niin niiden käyttö edellyttää tunnistautumista matkakortilla, jossa on voimassa oleva kausi- tai arvolippu. Liityntäpysäköinti on maksutonta. Helsingin seudun muissa kunnissa tunnistautuminen on mahdollista toteuttaa esimerkiksi rekisteröitymällä käyttäjäksi tai pankki- ja matkakortilla.

Tunnistautumis- ja maksamistekniikka

HSL-kuntien (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Sipoo ja Kirkkonummi) liityntäpysäköintialueilla maksuton tai hinnaltaan alennettu liityntäpysäköinti edellyttää, että pysäköijällä on matkakortillaan voimassa oleva kausi- tai arvolippu. HSL:n matkakortin tunnistus tapahtuu HSL:n matkakortin lukijalaitteella. Liityntäpysäköinnin maksaminen tapahtuu alkuvaiheessa maksuautomaateilla, jotka toimivat pankki- ja luottokorteilla. Tunnistautumista tai maksamista edellyttä-

vät liityntäpysäköintialueet varustetaan pääsääntöisesti puomeilla, mutta myös puomiton toteutus on mahdollinen, jolloin lippu ostetaan automaatista ja jätetään auton tuulilasiin.

Maksamisen ja tunnistautumisen olisi hyvä toimia samalla tavalla kaikilla liityntäpysäköintialueilla. Edellä on kerrottu tarkemmin HSL:n, Liikenneviraston ja Uudenmaan ELY-keskuksen keväällä 2017 käynnistettävästä selvityksestä, jonka tavoitteena on kehittää liityntäpysäköinnin maksamisen ja informaation kokonaisuutta. Tällöin tulee harkittavaksi myös seuraavia tunnistautumis- ja maksamisratkaisuja:

- rekisteritunnus puomilla, jolloin puomi aukeaa (rekisterinumero on yhdistetty matkakorttiin)
- puomilla matkakortin arvolla maksaminen, jolloin maksu veloitetaan puomilla. Tällöin verkkolatausominaisuus olisi hyvä lisäpalvelu.
- lähimaksuominaisuus
- mobiilimaksamisominaisuus (vertaa HSL mobiililippu)
- matkakortilla tunnistautuminen HSL-lukijalla ja jälkilaskutus esimerkiksi kuun lopussa
- liityntäpysäköinnin maksaminen matkapuhelimella yleisesti käytössä olevilla pysäköinnin maksusovelluksilla (esimerkiksi EasyPark, Parkman). Esimerkiksi Helsingissä kadunvarsipysäköinnistä selkeästi yli puolet maksetaan jo matkapuhelimilla.
- osana MaaS-palveluja.



5.3.3 Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on todettu, että liityntäpysäköinnin kehittämisessä pyritään yksityisten toimijoiden kanssa toteutusratkaisuun esimerkiksi kaavoituksen avulla. Tällä tarkoitetaan muun muassa pysäköintipaikkojen tehokasta käyttöä asemien ympäristöissä. Maankäytön tehostamistarve johtaa rakenteellisiin pysäköintiratkaisuihin, joiden korkeat kustannukset ovat selkeitä perusteita pysäköinnin tehostamiselle ja paikkojen vuorottaiskäytölle. Lisäksi tiiviillä asemanseuduilla liityntäpysäköintipaikkojen lisääminen ei ole jatkossa enää mahdollista uusia paikkoja rakentamalla, vaan lisäpaikkoja on haettava nimenomaan yhteiskäyttöisistä pysäköintiratkaisusta.

Vuorottaiskäyttöisiä liityntäpysäköintiratkaisuja on toteutettu useisiin kohtaisiin Helsingin seudulla. Toteutusratkaisut ovat olleet aina tapauskohtaisia. Ratkaisut voivat olla joko kaavaan tai erinäisiin sopimuksiin perustuvia. Vuorottaispysäköintiä on nykyisin toteutettu pääasiassa kaupallisten palve-

luiden kanssa, mutta potentiaali asumisen kanssa on myös tunnistettu. Useassa kohteessa liityntä-pysäköintipaikat toimivat puskurina kaupan kysyntähuippuina.

Seuraavassa on muutamia esimerkkejä toteutetuista liityntäpysäköinnin vuorottaiskäyttöraatkaisuksista.

Lauttasaaren metroasemalla samassa pysäköintilaitoksessa sijaitsee liityntäpysäköinti, kaupan asiakaspysäköinti sekä asukaspysäköinti. Liityntäpysäköinnille on varattu 50 pysäköintipaikkaa arkipäivinä klo 5:30–17.00, minkä jälkeen kyseiset pysäköintipaikat siirtyvät kauppakeskuksen pysäköintikäyttöön. Lisäksi laitoksessa on asukaspysäköintiä varten 75 yksinomaan asukaspysäköintiin tarkoitettua pysäköintipaikkaa. Liityntäpysäköintipaikat on toteutettu osana hanketta ja paikat toimivat kaupan pysäköintipaikkoina muina aikoina. Liityntäpysäköintimaksaa 2 euroa ja edellyttää tunnistautumista matkakortilla.

Leppävaaran asemalla liityntäpysäköinti on toteutettu osin vuorottaiskäyttöisesti Sellon kauppakeskuksen kanssa. Vuorottaiskäyttöisiä liityntäpysäköintipaikkoja (335 ap) sijaitsee sekä liityntäpysäköintihallissa että Sellon katolla. Liityntäpysäköintihalli on Espoon kaupungin omistama ja toteuttama. Erillisellä kunnallistekniikkasopimuksella on sovittu kauppakeskuksen osallistumisesta rakentamiskustannuksiin sekä siitä, että kauppakeskuksen asiakkaat saavat pysäköidä liityntäpysäköintihallissa iltaisin ja viikonloppuisin vapaasti. Operaattori hoitaa pysäköinnin valvonnan pysäköintimaksutuloja ja pysäköintivirhemaksuja vastaan. Pysäköintihallin paikat ovat liityntäpysäköintikäytössä arkisin klo 6–16. Sellon kattopysäköinti on kauppakeskuksen toteuttama, ylläpitämä ja valvoma. Liityntäpysäköinti siellä perustuu Espoon kaupungin Tilakeskuksen ja Sellon väliseen sopimukseen. Liityntäpysäköinti on maksullista liityntäpysäköintihallissa, jossa liityntäpysäköinti maksaa 1 euron.

Ruoholahden metroaseman liityntäpysäköintipaikat (140 ap) sijaitsevat kauppakeskus Ruoholahden pysäköintihallissa, jonka osakas HKL on. Paikkojen toteutus on perustunut sekä asemakaavaan että maankäyttösopimukseen. Ylläpitokulut HKL korvaa vastikkeina kauppakeskukselle. Liityntäpysäköinti maksaa 2 euroa ja edellyttää tunnistautumista HSL:n matkakortilla.

Herttoniemen metroaseman vuorottaiskäyttöiset liityntäpysäköintipaikat (169 ap) sijaitsevat K-Market Hertan pysäköinnin yhteydessä. Asemakaava mahdollistaa liityntäpysäköinnin, mutta ei ole velvoittava. Liityntäpysäköinnin toteutus perustuu HKL:n ja Keskon väliseen sopimukseen, jonka mukaan HKL osallistui toteutuskustannuksiin. Kesko vastaa pysäköintipaikkojen ylläpidosta.

Myllypuron metroasemalla liityntäpysäköinti (40 ap) sijaitsee Myllypuron ostoskeskuksen pysäköintihallissa. Asiakas-, asukas- ja liityntäpysäköintipaikat on merkitty omilla tunnuksilla. Liityntäpysäköinti maksaa 2 euroa.

Mellunmäen metroasemalla vuorottaiskäyttöiset liityntäpysäköintipaikat (85 ap) sijaitsevat K-Market Masin katolla. Paikkojen vuorottaiskäyttö perustuu Keskon ja Helsingin kaupungin Kiinteistöviraston väliseen sopimukseen. Kauppa vastaa paikkojen ylläpidosta.

Korson asemalla liityntäpysäköintipaikat sijaitsevat monitoimikeskus LUMOn pysäköintitalossa. Pysäköintilaitos on Vantaan kaupungin ylläpitämä ja toteuttama.

Martinlaakso asemalla liityntäpysäköintipaikat sijaitsevat Martinlaakson ostarin pysäköintilaitoksessa. Liityntäpysäköinti edellyttää tunnistautumisen matkakortilla.

Lisäksi esimerkiksi Kirkkonummella useassa kohteessa, jossa on kaavoitettu kauppaa aseman/pysäkin läheisyyteen, on kaavassa osa kaupan paikoista velvoitettu osoittamaan liityntäpysäköintiin (arkisin klo 6–18). Sipoonlahden eritasoliittymän tilavaraussuunnitelmassa on puolestaan esitetty pilottia liityntäpysäköinnin ja rekkaparkin vuorottaiskäytöstä. Espoossa usealla Länsimetron asemalla liityntäpysäköinti on toteutettu vuorottaiskäyttöisesti kaupan pysäköinnin kanssa. Länsimetron asemilla autojen liityntäpysäköinnistä on sovittu erikseen. Länsimetron jatkeen osalta liityntäpysäköinti on tarkoitus sisällyttää myös asemakaavoihin ja tutkia vuorottaiskäyttömahdollisuutta asukaspysäköinnin kanssa.

Edellä esitellyt esimerkit osoittavat, että vuorottaiskäytöstä tulee sopia tapauskohtaisesti huomioiden toiminnot ja vuorottaiskäyttöisyyden potentiaali. Kaupan kohteissa liityntäpysäköinti on toiminut pääsääntöisesti kaupan kysyntähuippuja palvelevana puskurina, jolla kaupan autopaikkojen määrä on voitu maksimoida kyseisissä kohteissa. Tällä on saatu aikaan molemminpuolisia kustannussäästöjä. Asumisen pysäköinnin kanssa vuorottaiskäyttöiset ratkaisut ovat todettu niin ikään potentiaalisiksi, vaikka esimerkkejä toteutetuista ratkaisuista ei juuri ole. Tulevaisuudessa asemien yhteyteen toteutetut ratkaisut ovat yhä enemmän hybridejä, joissa yhdistyvät niin kaupalliset palvelut kuin asuminen ja työpaikat sekä liityntäpysäköinti.

6 Toimenpideohjelma

6.1 Toimenpiteet tavoitepaikkamäärän saavuttamiseksi seudullisesti merkittävillä alueilla

Vuoteen 2025 tavoiteltu liityntäpysäköintipaikkamäärälisäys muodostuu ensisijaisesti vaiheen 1 tiedossa oleviin suunnitelmiin sisältyvistä auto- ja pyöräpaikoista (yhteensä noin 3 400 autopaikkaa ja noin 4 900 pyöräpaikkaa). Liityntäpysäköintipaikkojen toteutuminen on siten pitkälti sidoksissa sekä joukkoliikenneinfran että asemanseutujen kehittämishankkeiden toteutukseen. Usean hankkeen osalta rahoitus, toteutusaikataulu ja liityntäpysäköinnin sisältyminen on tosin vielä auki. Taulukoon 7 on koottu sekä ensimmäisessä että toisessa vaiheessa toteutettava paikkamäärälisäys. Taulukossa on esitetty, mihin hankkeeseen liityntäpysäköintipaikkojen toteutus on kytketty (jos tiedossa), päätös liityntäpysäköintipaikkojen toteutuksesta ja rahoituksesta (kyllä/ei), liityntäpysäköintipaikkojen toteutusaikataulu sekä seuraavat toimenpiteet esitetyn paikkamäärän toteuttamisen edistämiseksi.

Taulukko 7. Sekä ensimmäisen vaiheen tiedossa oleviin suunnitelmien myötä (korostettu sinisellä) että tarvittaessa toisessa vaiheessa toteutettavat liityntäpysäköintipaikat. Taulukossa on esitetty hanke, johon etenkin tiedossa oleviin suunnitelmiin perustuva paikkamäärälisäys on kytketty, päätös rahoituksesta ja toteutuksesta, liityntäpysäköintipaikkojen toteutusaikataulu.

Liityntäpysäköintialue (vastuullinen toimija)	Liityntäpysäköintipaikkalisäys ap / pp	Hanke	Päätös tehty (kyllä/ei)	Paikat käytössä	Seuraavat toimenpiteet (esim. neuvotteluiden käynnistäminen)
Ainola (Järvenpää)	96 ap / 112 pp	Pasila-Riihimäki vaihe 2 / Kaupungin suunnitelmat	Ei		Ratasuunnitelman laadinta käynnissä, liityntäpysäköinnin sisällyttämisestä hankkeeseen sovitava
	80 ap / 78 pp		Ei		
Espoon keskus (Espoo)	348 ap / 514 pp	Espoon kaupunkirata (ratasuunnitelma 2015, Espoon torin kauppakeskuksen asemakaava)	Ei		
	120 pp		Ei		
Espoonlahti (Espoo)	250 ap / 600 pp	Länsimetron jatke (hankesuunnitelma 2012, asemakaava)	Ei		Neuvotteluiden käynnistäminen Lippulaivan kauppakeskuksen omistavan Cityconin kanssa käynnissä,

					Länsimetro vastaa toteutuksesta
Haarajoki (Järvenpää)	50 ap	KUHA	Ei		Neuvottelut käynnistettävä
	50 ap		Ei		
Hyvinkää (Hyvinkää)	50 ap / 492 pp*	<i>*Hyvinkään liityntäpyörä-pysäköinti ja brändäys 2015</i>	Ei		
Itäkeskus (Helsinki)	50 ap / 20 pp		Ei		
Jokela (Tuusula)	80 ap / 100 pp		Ei		Neuvottelut lisäyksen sisällyttämiseksi Pasila-Riihimäki vaihe 2 käynnistettävä
Järvenpää (Järvenpää)	150 ap	Pasila-Riihimäki vaihe 1	Ei		Neuvottelut käynnissä
	50 ap / 550 pp		Ei		
Kauklahti (Espoo)	194 pp	Espoon suunnitelmat	Ei		Asemakaavan laadinnan käynnistäminen
	50 pp		Ei		
Kauniainen (Kauniainen)	43 ap	Espoon kaupunkirata (rata-suunnitelma 2015)	Ei		
	269 pp		Ei		
Kera (Espoo)	267 ap / 234 pp	Espoon kaupunkirata (rata-suunnitelma 2015)	Ei		Osayleiskaava tekeillä
	50 ap		Ei		
Kerava (Kerava)	320 ap / 700 pp	Asemakeskuk- sen suunnitelmat	Ei	2020	Kustannusjakoneuvottelujen käynnistäminen, asema-kaavamuutoksen laadinnan käynnistäminen
	150 ap		Ei		
Kirkkonummi (Kirkkonummi)	123 ap / 112 pp	Kirkkonummen suunnitelmat	Kyllä	2017	
Kivenlahti (Espoo)	1000 ap / 600 pp	Länsimetron jatke (hanke-	Ei		Tarkempien suunnitelmien laadinta ja

		suunnitelma 2012)			sopimusneuvottelut käynnistettävä
Korso (Vantaa)	50 ap / 100 pp		Ei		
Leppävaara (Espoo)	414 pp	Espoon kau- punkirata (rata- suunnitelma 2015)	Ei		
Martinlaakso (Vantaa)	22 pp	Vantaan suun- nitelmissa	Kyllä		
Mellunmäki (Helsinki)	50 ap / 200 pp		Ei		
Mäntsälä (Mäntsälä)	200 ap		Ei		
Puistola (Helsinki)	50 ap / 180 pp		Ei		
Puotila (Helsinki)	25 pp		Ei		
	150 pp		Ei		
Ruskeasanta (Vantaa)	300 ap / 160 pp	Kehäradan asemavaraus	Ei		
	140 pp		Ei		
Tapiola (Espoo)	500 pp	Länsimetro (hankesuunni- telma 2007)	Kyllä	2018	Toteutussuunnittelu käynnissä
Tikkurila (Vantaa)	158 pp	Vantaan suun- nitelmissa	Kyllä	2017	

Tärkein toimenpide esitetyn liityntäpysäköinti paikkamäärätavoitteen saavuttamiseksi on neuvotteluiden käynnistäminen uusien liityntäpysäköintipaikkojen rahoituksesta ja toteutuksesta sopimiseksi.

Alla on esitetty karkea kustannusarvio seudullisesti merkittävien liityntäpysäköintialueiden uusien auto- ja pyöräpaikkojen toteutuksesta. Laskelmassa on käytetty liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujakomallin pilotoitinyössä (HSL 6/2016) esitettyjä arvonlisäverottomia perushintoja maantasoautopaikalle (7 000 €/paikka) ja rakenteelliselle autopaikalle (20 000 €/paikka) sekä pyöräpaikan enimmäishintaa (2 500 €/paikka). Rakenteellisen autopaikan rakentamiskustannukset tiiviillä asemanseudulla voivat olla huomattavasti enemmänkin kuin 20 000 euroa/autopaikka, jolloin 20 000 euron ylittävä osuus jää tässä sopimusmallissa sijaintikunnan maksettavaksi.

Vaihe 1:

Ensisijaisesti toteutettavat autopaikat 2 180 kpl (rakenteellinen) => 43,6 milj. euroa

Ensisijaisesti toteutettavat autopaikat 767 kpl (maantaso) => 5,4 milj. euroa

Ensisijaisesti toteutettavat pyöräpaikat 4 345 kpl => 10,9 milj. euroa

Yhteensä noin 60 milj. euroa

Vaihe 2:

Tarvittaessa toteutettavat autopaikat 580 kpl (rakenteellinen) => 11,6 milj. euroa

Tarvittaessa toteutettavat autopaikat 330 kpl (maantaso) => 2,3 milj. euroa

Tarvittaessa toteutettavat pyöräpaikat 2 449 kpl => 6,1 milj. euroa

Yhteensä noin 20 milj. euroa

Seudullisesti merkittävälle liityntäpysäköintialueille sijoittuvan paikkamäärälisäyksen osalta laskettiin karkea kustannusjako Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujakomallin pilotointityössä (HSL 6/2016) määritettyjen periaatteiden mukaisesti. Karkea kustannusjako on esitetty taulukossa 8. Laskelmassa valtion kustannusosuutena on käytetty autopaikkojen osalta AB-vyöhykkeellä sijaitsevilla liityntäpysäköintialueilla 30 %, C-vyöhykkeellä 40 % ja AB-C-vyöhykkeiden ulkopuolella 50 % sekä pyöräpaikkojen osalta 50 %. Sijaintikunnan kustannusosuutena on käytetty vähintään 20 % autopaikkojen ja 50 % pyöräpaikkojen osalta. Kotikuntien osuutena on käytetty 20 % ja kohdekuntien osuutena 10 % autopaikkojen osalta. Laskelmassa koti- ja kohdekuntien osuudet perustuvat liityntäpysäköintimallilla tehtyihin tarkasteluihin liityntäpysäköinnin sijaintikunnan ulkopuolelta tulevien osuudesta ja sijaintikunnan ulkopuolelle menevien osuudesta. Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujakomallin pilotointityössä (HSL 6/2016) esitetyn mukaisesti koti- ja kohdekuntien todelliset kustannusosuudet määritetään liityntäpysäköintitutkimusten perusteella. Taulukossa on esitetty karkea laskenta ja lopullisesta kustannusjaosta sovitaan erikseen asianosaisten välisissä neuvotte- luissa.

Taulukko 8. Karkea laskelma seudullisesti merkittävien liityntäpysäköintialueiden paikkamäärälisäyksen kustannusjaosta valtion, sijainti-, koti- ja kohdekuntien kesken. Yksikkö euroa.

Vaihe 1	Sijaintikunta (väh. 20 %)			Kotikunta (20 %)	Kohdekunta (10 %)	Yhteensä
	Rakenteelliset autopaikat (20 000 €/ap)	Maantaso- autopaikat (7 000 €/ap)	Pyöräpaikat (2 500 €/pp)	Autopaikat (7 000 €/ap)	Autopaikat (7 000 €/ap)	
Helsinki	-	-	31 000	260 000	1 829 000	2 120 000
Espoo	18 522 000	101 000	3 822 000	200 000	26 000	22 671 000
Vantaa	-	630 000	426 000	295 000	71 000	1 422 000
Hyvinkää	-	-	-	8 000	31 000	39 000
Järvenpää	-	414 000	140 000	93 000	18 000	665 000
Kauniainen	512 000	-	-	146 000	2 000	660 000
Kerava	2 528 000	-	875 000	132 000	19 000	3 554 000
Kirkkonummi	-	172 000	140 000	1 971 000	13 000	2 296 000
Mäntsälä	-	-	-	129 000	6 000	135 000
Nurmijärvi	-	-	-	54 000	12 000	66 000
Pornainen	-	-	-	72 000	-	72 000
Sipoo	-	-	-	132 000	7 000	139 000
Tuusula	-	-	-	469 000	20 000	489 000
Vihti	-	-	-	160 000	7 000	167 000
	Valtio (30/40/50 %)					
Valtio	17 460 000	2 441 000	5 434 000			25 335 000

Vaihe 2	Sijaintikunta (väh. 20 %)			Kotikunta (20 %)	Kohdekunta (10 %)	Yhteensä
	Rakenteelliset autopaikat (20 000 €/ap)	Maantaso- autopaikat (7 000 €/ap)	Pyöräpaikat (2 500 €/pp)	Autopaikat (7 000 €/ap)	Autopaikat (7 000 €/ap)	
Helsinki	1 785 000	-	688 000	28 000	459 000	2 960 000
Espoo	595 000	-	213 000	5 000	46 000	859 000
Vantaa	495 000	-	300 000	259 000	46 000	1 100 000
Hyvinkää	395 000	-	615 000	117 000	19 000	1 146 000
Järvenpää	1 027 000	70 000	786 000	99 000	11 000	1 993 000
Kauniainen	-	-	336 000	17 000	-	353 000
Kerava	1 185 000	-	-	85 000	11 000	1 281 000
Kirkkonummi	-	-	-	13 000	8 000	21 000
Mäntsälä	-	280 000	-	110 000	3 000	393 000
Nurmijärvi	-	-	-	81 000	6 000	87 000
Pornainen	-	-	-	162 000	1 000	163 000
Sipoo	-	-	-	101 000	3 000	104 000
Tuusula	-	112 000	125 000	178 000	9 000	424 000
Vihti	-	-	-	10 000	9 000	19 000
	Valtio (30/40/50 %)					
Valtio	4 900 000	1 155 000	3 063 000			9 118 000

Lisäksi on huomattava useassa seudullisesti merkittävässä kohteessa maankäytön tehostamistarve, joka johtaa siihen, että liityntäpysäköinnin säilyttäminen edellyttää nykyisten maantasopaikkojen korvaamista rakenteellisella pysäköinnillä. Näitä kustannuksia ja kohteita ei ole tässä työssä tarkastelu yksityiskohtaisemmin.

6.2 Toimenpiteet seudullisten linjausten jalkauttamiseksi seudullisesti merkittävillä alueilla

Liityntäpysäköinti-informaatio

- Liityntäpysäköinnin mobiili- ja internetpalvelut ovat ensisijaisia kehittämiskohteita. HSL:n nykyisiä liityntäpysäköintisivustoa tulee kehittää aktiivisesti. Tärkeintä on varmistaa, että sivustolla esitettävät tiedot oikeita ja ajantasaisia. Tietojen oikeellisuuden ja ajantasaisuuden varmistaminen on alueen ylläpitäjän vastuulla.
- Tien- ja kadunvarsinäyttöjen toteuttaminen harkitaan tapauskohtaisesti.
- Seudullisesti merkittävien liityntäpysäköintialueiden uusilla pysäköintipaikoilla liityntäpysäköinti-informaatio toteutetaan aina lähtökohtaisesti linjauksen mukaisesti:
 - o Reaaliaikaisen tilatiedon kerääminen rakenteellisesta liityntäpysäköinnistä
- Seudullisesti merkittävien liityntäpysäköintialueiden olemassa olevilla paikoilla liityntäpysäköinti-informaation toteutusmahdollisuuksia selvitetään tarkemmin keväällä 2017 käynnistytävässä HSL:n, Liikenneviraston ja Uudenmaan ELY-keskuksen yhteishankkeessa.

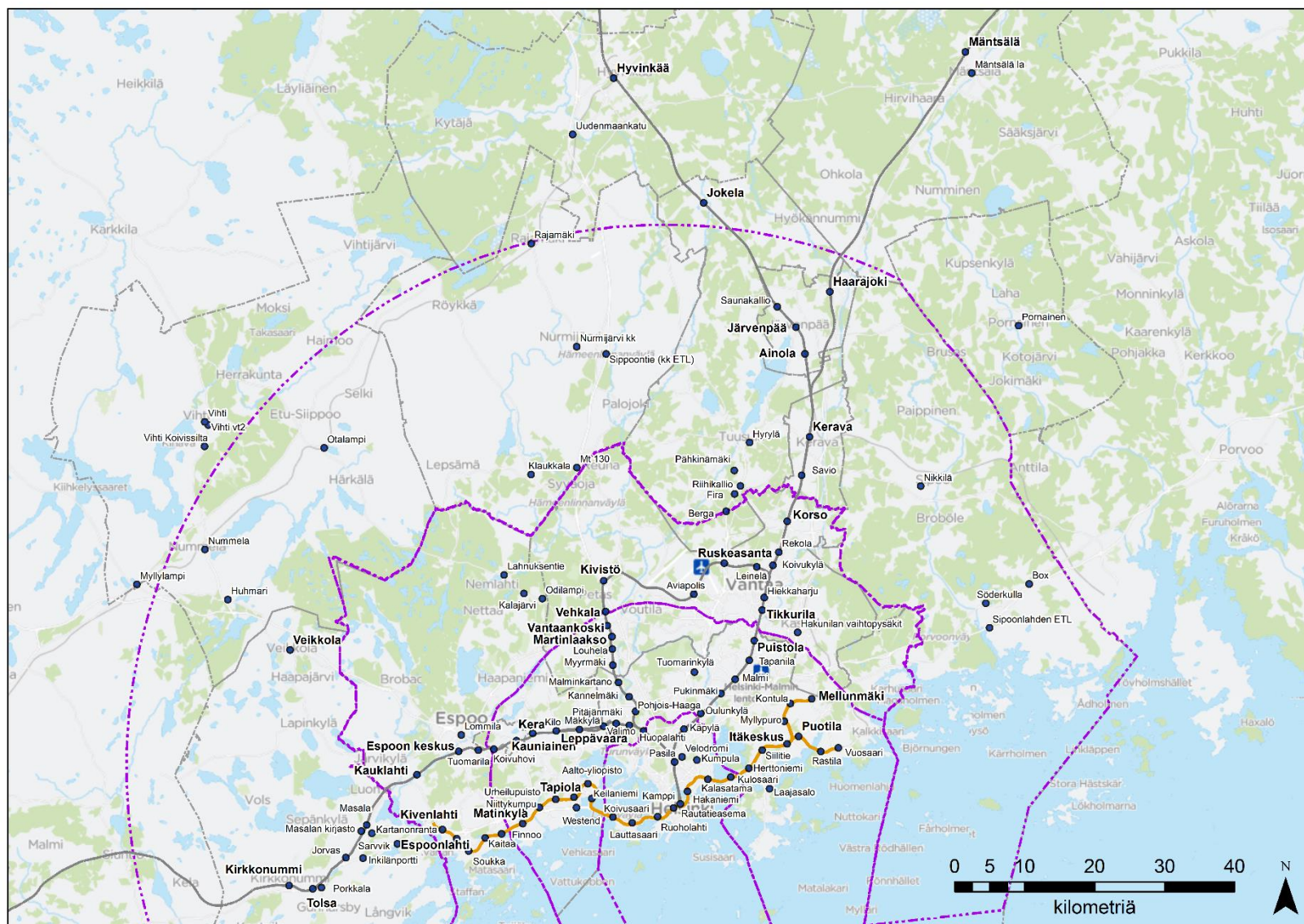
Liityntäpysäköinnin maksullisuus

- Seudullisesti merkittävien liityntäpysäköintialueiden uusilla pysäköintipaikolla tunnistautuminen toteutetaan aina lähtökohtaisesti linjauksen mukaisesti ja etenkin ydinalueella varaudutaan liityntäpysäköinnin maksullisuuteen:
 - o Maantasopaikoilla, joilla kapasiteettiongelmia ja kilpailevaa maankäyttöä, tunnistautuminen matkakortilla
 - o Tiiviissä kaupunkirakenteessa, jossa pysäköinti pääsääntöisesti rakenteellista ja ympärillä pysäköinti aikarajoitettua ja/tai maksullista, tunnistautuminen matkakortilla ja maksullisuus mahdollinen
 - o Kauppakeskuksissa, joissa pysäköinti pääsääntöisesti rakenteellista, tunnistautuminen ja maksullisuus mahdollisia
 - o Muissa kuin HSL-kunnissa matkakortin käyttö tunnistautumisessa ei perusteltua, maksullisuus mahdollinen
- Liityntäpysäköintialueiden aikarajoitusta yhdenmukaistetaan (pääsääntöisesti 12 h).
- Liityntäpyöräpysäköinnin rakenteellisten ja valvottujen tilojen käyttö HSL-kuntien alueella edellyttää tunnistautumista matkakortilla.
- Tunnistautuminen tapahtuu HSL:n matkakortilla, jossa on voimassa oleva kausi- tai arvolippu.
- Kunnat päättävät kuitenkin viimekädessä liityntäpysäköinnin maksullisuudesta. Liityntäpysäköinnin ehdoista kauppakeskuksissa neuvotellaan tapauskohtaisesti vastuullisen toimijan toimesta.

Pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö

- Seudullisesti merkittävien liityntäpysäköintialueiden uusien pysäköintipaikkojen osalta tulee aina arvioida pysäköintipaikkojen vuorottaiskäytön potentiaali suunnittelun aikaisessa vaiheessa, ja vastuullisen toimijan tulee käynnistää neuvottelut keskeisten toimijoiden kanssa.

Liite 1. Liityntäpysäköintialuekohtaiset tiedot



Seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet

Alue	Joukkoliikenneliippu- vyöhyke	Nykytilanne		Suunnitteilla, vuoteen 2025 mennessä toteutettavat (vaihe 1)			Tarvittaessa, vuoteen 2025 mennessä toteutettavat (vaihe 2)			Huom
		Auto- paikat	Pyörä- paikat	Autopaikat, maantaso	Autopaikat, rakenteellinen	Pyörä- paikat	Autopaikat, maantaso	Autopaikat, rakenteellinen	Pyörä- paikat	
Ainola	A–C ulkopuolella	46	168	96	0	112	0	80	78	Pasila-Riihimäki vaihe 2, Kaupungin suunnitelmat
Espoon keskus	C	322	86	48*	300*	514*	0	0	120	*Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelma 2015, Kaupunkiradan liityntäpysäköinnin tarveselvitys 2012, Espoon keskuksen liikenne- ja ympäristösuunnitelma 2012 (ESTELI)
Espoonlahti	C	0	0	0	250	600	0	0	0	Länsimetron jatkeen hankesuunnitelma 2012
Haarajoki	A–C ulkopuolella	110	300	50*	0	0	50	0	0	*KUHA
Hyvinkää	A–C ulkopuolella	483	653	0	0	0	0	50	492*	*Hyvinkään liityntäpyöräpysäköinti ja brändäys 2015
Itäkeskus	AB	420	246	0	0	0	0	50	20	-
Jokela	A–C ulkopuolella	209	242		0		80	0	100	Kuntahaastattelussa tunnistettu potentiaali
Järvenpää	A–C ulkopuolella	672	773	150*	0	0	0	50	550	*Pasila-Riihimäki vaihe 1
Kauklahti	C	221	106	0	0	194*	0	0	50	*Espoon suunnitelmissa
Kauniainen	AB	265	96	0	43*	0	0	0	269	*Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelma 2015

		Nykytilanne		Suunnitteilla, vuoteen 2025 mennessä toteutettavat (vaihe 1)			Tarvittaessa, vuoteen 2025 mennessä toteutettavat (vaihe 2)			Huom
Alue	Joukkoliikennelippu- vyöhyke	Auto- paikat	Pyörä- paikat	Autopaikat, maantaso	Autopaikat, rakenteellinen	Pyörä- paikat	Autopaikat, maantaso	Autopaikat, rakenteellinen	Pyörä- paikat	
Kera	AB	33	16	0	267*	234*	0	50	0	*Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelma 2015, Kaupunkiradan liityntä-pysäköinnin tarveselvitys 2012
Kerava	A–C ulkopuolella	493	1075	0	320*	700*	0	150	0	*Asemakeskuksen suunnitelmat
Kirkkonummi	A–C ulkopuolella	346	354	123	0	112	0	0	0	Kirkkonummen suunnitelmissa
Kivenlahti	C	0	0	0	1000	600	0	0	0	Länsimetron jatkeen hankesuunnitelma 2012
Kivistö	C	456	220	0	0	0	0	0	0	-
Korso	C	250	166	0	0	0	0	50	100	-
Leppävaara	AB	465	586	0	0	414	0		0	Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelma 2015, Kaupunkiradan liityntä-pysäköinnin tarveselvitys 2012
Martinlaakso	AB	155	97	0	0	22	0	0	0	Vantaan suunnitelmissa
Matinkylä	AB	570	600	0	0	0	0	0	0	-
Mellunmäki	AB	154	246	0	0	0	0	50	200	-
Mäntsälä	A–C ulkopuolella	280	350	0	0	0	200	0	0	Kuntahaastattelussa tunnistettu potentiaali
Puistola	AB	210	422	0	0	0	0	50	180	-
Puotila	AB	331	200	0	0	25	0	0	150	-
Ruskeasanta	C	0	0	300*	0	160*	0	0	140	*Kehäradan asemavaraus

		Nykytilanne		Suunnitteilla, vuoteen 2025 mennessä toteutettavat (vaihe 1)			Tarvittaessa, vuoteen 2025 mennessä toteutettavat (vaihe 2)			
Tapiola	AB	370	0	0	0	500	0	0	0	Länsimetron hankesuunnitelma 2007
Tikkurila	C	385	728	0	0	158	0	0	0	Vantaan suunnitelmissa
Alue	Joukkoliikennelippu- vyöhyke	Auto- paikat	Pyörä- paikat	Autopaikat, maantaso	Autopaikat, rakenteellinen	Pyörä- paikat	Autopaikat, maantaso	Autopaikat, rakenteellinen	Pyörä- paikat	Huom
Tolsa	A–C ulkopuolella	161	102	0	0	0	0	0	0	-
Vantaankoski	AB	192	84	0	0	0	0	0	0	-
Vehkala	C	501	84	0	0	0	0	0	0	-
Veikkola	A–C ulkopuolella	152	72	0	0	0	0	0	0	-

Paikallisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet

Alue	Joukkoliikennelippu- vyöhyke	Nykytilanne		Suunnitteilla, vuoteen 2025 mennessä toteutettavat (vaihe 1)			Tarvittaessa, vuoteen 2025 mennessä toteutettavat (vaihe 2)			Huom
		Auto- paikat	Pyörä- paikat	Autopaikat, maantaso	Autopaikat, rakenteellinen	Pyörä- paikat	Autopaikat, maantaso	Autopaikat, rakenteellinen	Pyörä- paikat	
Finnoo	C	0	0	0	150	600	0	0	0	Länsimetron jatkeen hankesuunnitelma 2012
Hakunilan vaihtopysäkit	C	0	0	74	0	60	0	0	0	Lahdenväylä (vt 4) Jokienmentien vaihtopysäkit
Herttoniemi	AB	186	193	0	140	25	0	0	0	-
Hiekkaharju	C	58	303	0	0	0	0	0	0	-
Huopalahti	AB	64	98	0	0	100	0	0	0	-
Hyrylä	A-C ulkopuolella	91	30	0	0	0	9	0	100	Kuntahaastattelussa tunnistettu potentiaali
Jorvas	A-C ulkopuolella	31	12	0	0	0	0	0	0	-
Kaitaa	C	0	0	0	50	250	0	0	0	Länsimetron jatkeen hankesuunnitelma 2012
Kalasatama	AB	0	78	0	300	400	0	0	0	Toteutus osana kauppakeskus Rediä
Kannelmäki	AB	165	84	0	0	0	0	0	0	-
Kartanonranta	A-C ulkopuolella	0	18	0	0	0	0	0	0	-
Keilaniemi	AB	0	0	0	180	150	0	0	0	Länsimetron hankesuunnitelma 2007
Kilo	AB	118	70	12	0	280	0	0	0	Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelma 2015, Kaupunkiradan liityntäpysäköintin tarveselvitys 2012
Klaukkala	A-C ulkopuolella	69	0	66	0	56	30*	0	0	Rakennussuunnitelma 2016 *Kuntahaastattelussa tunnistettu potentiaali

		Nykytilanne		Suunnitteilla, vuoteen 2025 mennessä toteutettavat (vaihe 1)			Tarvittaessa, vuoteen 2025 mennessä toteutettavat (vaihe 2)			
Alue	Joukkoliikennelippuvyöhyke	Auto-paikat	Pyörä-paikat	Autopaikat, maantaso	Autopaikat, rakenteellinen	Pyörä-paikat	Autopaikat, maantaso	Autopaikat, rakenteellinen	Pyörä-paikat	Huom
Koivuhovi	AB	15	52	100	0	148	0	0	0	Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelma 2015, Kaupunkiradan liityntäpysäköinnin tarveselvitys 2012
Koivukylä	C	162	180	0	0	0	0	0	0	-
Kontula	AB	54	273	0	0	25	0	0	0	-
Kulosaari	AB	122	50	0	0	0	0	0	0	-
Kumpula	AB	103	0	0	0	0	0	0	0	-
Käpylä	AB	6	24	0	0	0	0	0	0	-
Laajasalo	AB	0	0	0	50	300	0	0	0	Osana Kruunusillat hanketta
Lauttasaari	AB	50	160	0	0	160	0	0	0	-
Leinelä	C	61	58	76	0	0	0	0	0	Vantaan suunnitelmissa
Louhela	AB	30	48	0	0	0	0	0	0	-
Malmi	AB	92	389	0	0	0	0	0	0	-
Malminkartano	AB	43	80	0	0	0	0	0	0	-
Masala	A–C ulkopuolella	127	134	0	0	0	0	0	0	Kuntahaastattelussa tunnistettu potentiaali
Myllypuro	AB	40	50	0	0	25	0	0	0	-
Myyrmäki	AB	60	156	0	0	0	0	0	0	-
Mäkkylä	AB	42	42	40	0	158	0	0	0	Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelma 2015, Kaupunkiradan liityntäpysäköinnin tarveselvitys 2012
Mäntsälä la	A–C ulkopuolella	28	25	0	0	0	0	0	0	-
Niittykumpu	AB	0	0	0	200	430	0	0	0	Länsimetron hankesuunnitelma 2007

Alue	Joukkoliikennelippuvyöhyke	Nykytilanne		Suunnitteilla, vuoteen 2025 mennessä toteutettavat (vaihe 1)			Tarvittaessa, vuoteen 2025 mennessä toteutettavat (vaihe 2)			Huom
		Auto-paikat	Pyörä-paikat	Autopaikat, maantaso	Autopaikat, rakenteellinen	Pyörä-paikat	Autopaikat, maantaso	Autopaikat, rakenteellinen	Pyörä-paikat	
Nummela	A-C ulkopuolella	90	0	0	0	0	0	0	0	-
Nurmijärvi kk	A-C ulkopuolella	9	0	0	0	0	41	0	0	Kuntahaastattelussa tunnistettu potentiaali
Oulunkylä	AB	153	80	0	0	20	0	0	0	-
Pitäjänmäki	AB	65	108	28	0	40	0	0	0	-
Pohjois-Haaga	AB	82	54	0	0	50	0	0	0	-
Pukinmäki	AB	99	110	0	0	50	0	0	0	-
Rastila	AB	41	134	15	0	70	0	0	0	-
Rekola	C	96	50	0	0	0	0	0	0	-
Riihikallio	A-C ulkopuolella	0	18	0	0	0	50	0	100	Kuntahaastattelussa tunnistettu potentiaali
Ruoholahti	AB	140	48	0	0	0	0	0	0	-
Saunakallio	A-C ulkopuolella	39	121	60	0	0	0	0	0	Pasila-Riihimäki vaihe 1
Savio	A-C ulkopuolella	25	20	0	0	0	0	0	0	Kuntahaastatteluissa tunnistettu potentiaali (pyöräpysäköinti)
Siilitie	AB	145	128	0	0	0	0	0	0	-
Sipoonlahden ETL	A-C ulkopuolella	0	0	100	0	50	0	0	0	Sipoonlahden eritasoliittymän suunnitelma
Soukka	C	0	0	0	100	300	0	0	0	Länsimetron jatkeen hanke-suunnitelma 2012
Söderkulla	A-C ulkopuolella	221	15	0	0	0	0	0	0	-
Tapanila	AB	134	90	0	0	100	0	0	0	-
Tuomarila	C	27	83	13	0	157	0	0	0	Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelma 2015, Kaupunkiradan liityntäpysäköinnin tarveselvitys 2012

		Nykytilanne		Suunnitteilla, vuoteen 2025 mennessä toteutettavat (vaihe 1)			Tarvittaessa, vuoteen 2025 mennessä toteutettavat (vaihe 2)			Huom
Alue	Joukkoliikennelippuvyöhyke	Auto-paikat	Pyörä-paikat	Autopaikat, maantaso	Autopaikat, rakenteellinen	Pyörä-paikat	Autopaikat, maantaso	Autopaikat, rakenteellinen	Pyörä-paikat	
Urheilupuisto	AB	200	170	0	130	330	0	0	0	Länsimetron hankesuunnitelma 2007
Velodromi	AB	206	0	0	0	0	0	0	0	-
Vuosaari	AB	222	241	0	0	0	0	0	0	-

Muut liityntäpysäköintialueet

		Nykytilanne		Suunnitteilla, vuoteen 2025 mennessä toteutettavat (vaihe 1)			Tarvittaessa, vuoteen 2025 mennessä toteutettavat (vaihe 2)			Huom
Alue	Joukkoliikennelippuvyöhyke	Autopaikat	Pyöräpaikat	Autopaikat, maantaso	Autopaikat, rakenteellinen	Pyöräpaikat	Autopaikat, maantaso	Autopaikat, rakenteellinen	Pyöräpaikat	
Aalto-yliopisto	AB	0	200	0	0	150	0	0	0	Länsimetron hankesuunnitelma 2007
Aviapolis	C	0	40	0	0	0	0	0	0	-
Berga	A-C ulkopuolella	62	30	0	0	0	0	0	0	-
Box	A-C ulkopuolella	0	5	0	0	0	0	0	0	-
Fira	A-C ulkopuolella	0	26	0	0	0	0	0	0	-
Hakaniemi	AB	0	28	0	0	0	0	0	0	-
Huhmari	A-C ulkopuolella	14	0	0	0	0	0	0	0	Kuntahaastattelussa tunnistettu potentiaali
Inkilänportti	A-C ulkopuolella	0	0	40	0	20	0	0	0	Inkilänportin asemakaava
Kalajärvi	C	0	0	40	0	20	0	0	0	Espoon suunnitelmissa
Kamppi	AB	0	208	0	0	0	0	0	0	-
Koivusaari	AB	80	100	0	0	100	0	0	0	-
Lahnuksentie	C	0	0	40	0	20	0	0	0	Espoon suunnitelmissa
Lommila	C	0	20	0	0	0	0	0	0	-
Masalan kirjasto	A-C ulkopuolella	0	20	0	0	0	0	0	0	-
Mt 130	A-C ulkopuolella	0	0	15	0	25	0	0	0	Klaukkalan ohikulkutie tie-suunnitelma 2016
Myllylampi	A-C ulkopuolella	0	0	0	0	0	30	0	0	Kuntahaastattelussa tunnistettu potentiaali (käytetty vuoden 2012 liipystrategian tavoitepaikkamäärää)
Nikkilä	A-C ulkopuolella	0	10	0	0	0	50	0	50	Sipoon suunnitelmissa (käytetty v. 2012 liipystrategian tavoitepaikkamäärää)

Alue	Joukkoliikennelippu- vyöhyke	Nykytilanne		Suunnitteilla, vuoteen 2025 mennessä toteutettavat (vaihe 1)			Tarvittaessa, vuoteen 2025 mennessä toteutettavat (vaihe 2)			Huom
		Auto- paikat	Pyörä- paikat	Autopaikat, maantaso	Autopaikat, rakenteellinen	Pyörä- paikat	Autopaikat, maantaso	Autopaikat, rakenteellinen	Pyörä- paikat	
Odilampi	C	0	0	40	0	10	0	0	0	Espoon suunnitelmissa
Otalampi	A-C ulkopuolella	16	0	0	0	0	0	0	0	-
Pasila	AB	0	104	0	0	0	0	0	0	-
Porkkala	A-C ulkopuolella	24	0	0	0	0	0	0	0	-
Pornainen	A-C ulkopuolella	0	0	0	0	0	10	0	30	Kuntahaastattelussa tunnistettu potentiaali
Pähkinämäki	A-C ulkopuolella	28	0	0	0	0	0	0	0	-
Rajamäki	A-C ulkopuolella	10	0	0	0	0	20	0	0	Kuntahaastattelussa tunnistettu potentiaali
Rautatieasema	AB	0	285	0	0	0	0	0	0	-
Sarvvik	A-C ulkopuolella	30	10	0	0	0	0	0	0	Kuntahaastattelussa tunnistettu potentiaali
Sippoontie (kk ETL)	A-C ulkopuolella	25	0	0	0	0	0	0	0	-
Tuomarinkylä	AB	89	0	0	0	0	0	0	0	-
Uudenmaan- katu	A-C ulkopuolella	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Valimo	AB	0	36	0	0	0	0	0	0	-
Westend	AB	0	36	0	0	0	0	0	0	-
Vihti	A-C ulkopuolella	10	0	0	0	0	0	0	0	-
Vihti Koivissilta	A-C ulkopuolella	47	10	0	0	0	0	0	0	-
Vihti vt2	A-C ulkopuolella	30	20	0	0	0	0	0	0	-

Liite 2. Haastattelut

Kuntahaastattelut

Työn aikana haastateltiin kaikkien 14 kunnan edustajia liityntäpysäköinnin nykytilanteesta, kehittämismahdollisuuksista ja -suunnitelmista.

Yleisiä havaintoja

- Haastatteluissa mukana vähintään liikennesuunnittelija ja kaavoituksen/maankäytön edustaja.
- Liityntäpysäköinti ja sen kehittäminen nähdään kunnissa tärkeänä, vaikka haastatellut kunnat ovat hyvin erilaisia liityntäpysäköinnin suhteen. Toiselle liityntäpysäköinti on keskeinen kilpailutekijä, toiselle se takaa joukkoliikenteen edellytykset.
- Liityntäpysäköinnin seudullisuus on tunnistettu ja ymmärretty.
- Liityntäpysäköinti sijoittuu usein arvokkaalle maalle ja tarve maankäytön tehostamiselle on suuri.
- Pyöräpysäköinnin osalta paikkamäärän lisäämisen lisäksi laatutason nosto nähtiin tärkeäksi etenkin asemilla/pysäkeillä, joilla pyöräpysäköintipaikkoja on nykyisin jo paljon.
- Liityntäpysäköinnin toteutuksen kustannukset ja rahoitus sekä eri toimijoiden roolit ovat nousseet haastatteluissa esille.
- Liityntäpysäköintitiedot eivät ole ajan tasalla.
- Lisäksi esille on noussut mm. seuraavia kysymyksiä
 - o miten työssä käsitellään esim. Raide-Jokerin tyyppisten kohteiden liityntäpysäköinnin (pyöräpysäköinnin) kehittäminen ja lisääminen?
 - o miten työssä käsitellään lakkautettuja asemia?

Helsinki

- HKL:n vetämänä on käynnistynyt liityntäpysäköinnin hanke, ja virastojen yhteinen työryhmä on ehdottanut, että kaikki Helsingin liityntäpysäköintipaikat (sekä auto- että pyöräpaikat) siirtyisivät HKL:n hallintaan. Mikäli ehdotus hyväksytään, hanke jatkuu nykytilanteen kartoituksella.
- Asemien ympäristössä merkittävät maankäytön tiivistämisaineet ja liityntäpysäköinnin järjestäminen nykyisessä muodossa / lisääminen on haastavaa. Liityntäpysäköinnille on vaikea löytää maksajaa. Kaavoihin merkitty rakenteellinen (liityntä)pysäköinti on jäänyt pääsääntöisesti toteutumatta.
- Vuorottaiskäyttöraatkaisujen toteutumista kaupan kanssa pidettiin hankalana. Toisaalta hyviäkin kokemuksia vuorottaiskäytöstä oli esimerkiksi Herttoniemestä (Hertta), jonka hallipaikat ovat liityntäpysäköijien käytössä ja maantasopaikat kaupan asiakkaille.
- Helsingin hyvä saavutettavuus on yritysten sijoittumisen näkökulmasta keskeinen asia ja liityntäpysäköinti on nähty yhtenä osatekijänä hyvässä saavutettavuudessa. B-seudullisuusluokan liityntäpysäköintipaikoilla ei kuitenkaan katsottu olevan suurta merkitystä yritysten saavutettavuuden kannalta, vaan keskeisessä asemassa ovat myös Helsingin ulkopuolella sijaitsevat liityntäpysäköintipaikat.

- Lisäksi B-seudullisuusluokkaan kuuluvien asemien saavutettavuutta joukkoliikenteellä, pyörällä ja kävellen parannetaan monin keinoin, jolloin autojen liityntäpysäköintipaikkoja voisi olla niukemmin. Paikkojen jatkuva lisääminen nähtiin kestävämmänä ratkaisuna.
- Todettiin, että liityntäpysäköintialueita käytetään myös muuhun pysäköintiin. Siten niiden saamista liityntäpysäköitsijöiden käyttöön pidettiin tärkeänä. Keskeisenä keinona nähtiin tunnistautuminen matkakortilla. Sen sijaan liityntäpysäköinnin maksullisuus nähtiin hankalana, jos muu pysäköinti ei ole maksullista.
- Maksullisuus ja tilatiedon keruu nähtiin kytkeytyvän vahvasti rakenteellisiin pysäköintiratkaisuihin.
- Pyöräpysäköinnin laadun parantaminen nähtiin tärkeänä.
- Liityntäpysäköinnin järjestämiseen kaivattiin älyinnovaatioita esimerkiksi pysäköintipörssin tapaan.

Espoo

- Liityntäpysäköinnin kehittäminen liittyy vahvasti sekä Kaupunkirata-hankkeeseen Leppävaara-Espoo että Länsimetron ja sen jatkeeseen.
- Länsimetron asemilla (Matinkylä, Niitykumpu, Urheilupuisto, Tapiola) autojen liityntäpysäköinti tulee olemaan maksullista ja reaaliaikaista tilatietoa kerätään ja esitetään Länsiväylän varressa. Liityntäpysäköinnin reaaliaikaista tilatietoa kerätään pysäköintihalleista ja esitetään tieverkon lisäksi myös metrolityntään johtavalla katuverkolla (mm. Merituulentie-lä).
- Usealla Länsimetron asemalla liityntäpysäköintipaikat on osin vuorottaiskäytössä kaupan kanssa. Länsimetron jatkeen osalta vuorottaiskäyttöä asumisen kanssa tutkitaan. Nykyisin vuorottaiskäyttöä on Leppävaarassa yhteistyössä Sellon kauppakeskuksen kanssa. Liityntäpysäköintihallin yhteiskäytöstä ja toteutuksen kustannusjaosta on sovittu ennen hallin rakentamista Espoon kaupungin ja Sellon kesken erillisellä kunnallistekniikkasopimuksella. Myös pyöräpaikat ovat usealla asemalla yhteiskäytössä muiden toimintojen kanssa.
- Rantaradan asemilla liityntäpysäköinti on tällä hetkellä pääosin maantasossa. Kaupunkiradan ja kaupunkikeskusten kehittymisen myötä toteutettavat uudet liityntäpysäköintipaikat toteutetaan pääosin rakenteellisina autopaikkoina pysäköintilaitoksiin. Maksullisuus ja tilatiedon keruu voi tulla kyseeseen rakenteellisten ratkaisujen yhteydessä Espoon keskuksesta ja Kerassa.
- Lisäksi esille nousi kysymys siitä, miten työssä käsitellään esim. Raide-Jokerin tyyppisten kohteiden liityntäpysäköinnin (pyöräpysäköinnin) kehittäminen ja lisääminen.

Vantaa

- Liityntäpysäköinti on suuressa mittakaavassa pitkälti jo toteutunut Kehäradan rakentamisen yhteydessä, eikä suuria paikkamäärälisäyksiä ole suunnitelmissa (lukuun ottamatta Ruskeasannan asemaa). Pikemminkin tavoitteena on säilyttää nykyinen paikkamäärä.
- Seudullisen liityntäpysäköinnin suuret massat on pyritty ohjaamaan pois keskustoista. Vantaan liikennepoliittisen ohjelman tavoitteiden mukaan keskustoihin suuntautuvassa liityntäliikenteessä tulisi suosia joukkoliikennettä ja pyöräilyä.
- Pyöräpysäköintiä on perusteltua lisätä siellä, missä käyttöasteet ovat korkeat.
- Vantaa edistää vahvasti pysäköinnin maksullisuutta keskustoissa ja samalla liityntäpysäköinnin maksullisuutta ja tunnistautumista.

- Yhteiskäyttöratkaisuja haetaan keskustoisissa siellä, missä ne ovat mahdollista. Nykyisin liityntäpysäköinti on vuorottaiskäyttöistä Martinlaaksossa kauppakeskuksen kanssa ja Korssossa monitoimikeskus Lumon kanssa.
- Useassa kohteessa kaava mahdollistaa rakenteellisia liityntäpysäköintiratkaisuja, mutta niiden toteutuminen ei ole todennäköistä.
- Reaaliaikaisen tilatiedon keruu käynnistyy vuoden 2016 loppuun mennessä kolmella pilot-tiasemalla Kivistössä, Vehkalassa ja Vantaankoskella (tilatieto kerätään maantasopaikoilta silmukoilla).

Kauniainen

- Kauniaisten aseman liityntäpysäköintialue on laajennettu muutama vuosi sitten. Alueen valmistuttua sitä pidettiin suurena, mutta nyt alue on päivittäin täynnä. Pääosa liityntäpysäköintialueen käyttäjistä on arvioitu tulevan muualta kuin Kauniaisista. Liityntäpysäköinnille on selkeä tarve.
- Maankäyttö Kauniaisten aseman ympäristössä on tehostunut ja tehostumassa. Myös nykyiselle liityntäpysäköintialueelle on tunnistettu kohdistuvan myös muita intressejä.
- Kaupunkiradan suunnitelmissa liityntäpysäköinti on esitetty rakenteellisena 1,5-kerroksisena laitoksena. Rakenteellinen liityntäpysäköinti toteutuu vasta kaupunkiradan myötä. Nykyinen liityntäpysäköinti sijaitsee osin ratavarauksen alueella.
- Uuden lippujärjestelmän vyöhykerajan arvioitiin lisäävän liityntäliikennettä Kauniaisten ja Koivuhovin asemilla. Myös Koivuhovin aseman ympäristössä on tarve tehostaa maankäyttöä sekä Kauniaisten että Espoon puolella.
- Maksullista liityntäpysäköintiä ei pidetty ajankohtaisena, mutta sen sijaan tunnistautuminen matkakortilla nähtiin mahdollisena. Tilatiedon keruu nähtiin mahdollisena vasta rakenteellisesta liityntäpysäköinnistä.
- Liityntäpysäköintistrategiassa esitettyä pyörien paikkamäärätavoitetta pidettiin epärealistisen suurena.

Kirkkonummi

- Maankäyttöä kehitetään etenkin Kirkkonummen, Masalan ja Jorvaksen asemien ympäristössä ja maankäyttösuunnitelmat ovat tuomassa muutoksia nykyiseen liityntäpysäköintiin. Liityntäpysäköinti tulee jatkossakin toteutumaan ainakin pääosin maantasossa.
- Useassa kohteessa, jossa on kaavoitettu kauppaan aseman/pysäkin läheisyyteen, on kaavassa osa kaupan paikoista veloitettu osoittamaan liityntäpysäköintiin (arkisin klo 6-18). Kauppa on suhtautunut tähän positiivisesti, tosin yhtään tällaista kaavaa ei ole vielä toteutunut. Vuorottaiskäyttö asumisen kanssa nähtiin sen sijaan haastavana.
- Kaupunkiradan jatkeen suunnitelmien myötä radan varteen tulee laajat rata-aluevaraukset. Voisiko alueita käyttää liityntäpysäköintiin?
- Kun tilatiedon kerääminen yleistyy muualla, se voi tulla ajankohtaiseksi myös Kirkkonummella.
- Tolsan asema nähtiin seudullisuusluokkaan A1 kuuluvaksi.
- Kirkkonummi on kehittänyt liityntäpysäköintiä oma-aloitteisesti liityntäpysäköintistrategiasta riippumatta.

Sipoo

- Sekä Nikkilässä että Söderkullassa on tulossa lähivuosina muutoksia nykyiseen liityntä-pysäköintiin maankäytön kehittymisen myötä. Etenkin Söderkullassa yhteistyötä päivittäis-kaupan kanssa pidettiin kiinnostavana.
- Merkittävänä uutena liityntäpysäköinnin potentiaali kohteena nähdään Sipoonlahden eritasoliittymä, jolloin Sipoo kytkeytyisi paremmin Porvoon suunnan bussitarjontaan. Tämä edellyttäisi kuitenkin pysäkkien rakentamista eritasoliittymään. Eritasoliittymän tilavaraus-suunnitelmassa liityntäpysäköintiä on merkitty nykyisen huoltoaseman pihaan. On myös pohdittu vuorottaiskäyttöä rekkaparkin kanssa.
- Sipolaiset käyttävät paljon Keravan liityntäpysäköintiä ja muita palveluita. Keskustelussa nousikin esille kysymys siitä, minkä verran liityntäpysäköintiä on tarpeen kehittää Sipooissa ja minkä verran osallistua kehittämiseen muualla (mikä palvelisi sipolaisia parhaiten). Liityntäpysäköinti nähdään kuitenkin tärkeänä asiana ja osana kunnan joukkoliikennejärjestelmää.

Kerava

- Liityntäpysäköinnin kehittämisen painopiste selkeästi Keravan asemalla, jossa on selkeä tarve maankäytön tehostamiselle. Suunnitteilla on asemakeskushanke, johon sijoittuu asumista ja liiketiloja sekä liityntäpysäköintiä 450 ap ja 1000 pp. Hankkeen arvioidaan käynnistyvän lähivuosina. Tavoitteena on päästä eroon maantasoliityntäpysäköinnistä vuoteen 2025 mennessä.
- Savion asemalla painopiste voisi olla pyöräpysäköinnin kehittämisessä, koska autopaikkojen lisääminen ilman rakenteellisia ratkaisuja on hankalaa. Muuttaako Rykmentinpuiston rakentuminen tilannetta?
- Liityntäpysäköinnin kasvu tulee naapurikunnista (Sipoo ja Tuusula). Keravalla maankäytön kehittämisen painopiste on keskustassa.
- Keravalla on kaavailtu, että rakenteellinen liityntäpysäköinti olisi maksullista käyttäjille (kuukausi- ja kertamaksu, kattaisi hoito- ja ylläpitokulut). Myös tilatietoa kerättäisiin rakenteellisesta pysäköinnistä ja paikan voisi varata maksua vastaan.
- Liityntäpysäköintistrategia on vaikuttanut taustalla ja etenkin päättäjien keskuudessa.

Järvenpää

- Järvenpään ja Saunakallion asemien liityntäpysäköinti on mukana Pasila-Riihimäki -ratahankkeen ensimmäisessä vaiheessa. Liityntäpysäköinnin toteutuksen kustannusjaosta on päästy yhteisymmärrykseen kaupungin ja Liikennevirasto välillä haastatteluiden jälkeen.
- Ainolan maankäytön kehittäminen on pitkälti sidoksissa ratahankkeen toiseen vaiheeseen. Ainolan aseman ympäristöön on suunnitteilla huomattavaa maankäytön kehittämistä, ja liityntäpysäköinti on kaavailtu toteutettavan rakenteellisena osin vuorottaiskäyttöön kaupallisten palveluiden kanssa.
- Nykyinen junien parempi vuorotarjonta Ainolassa ja Saunakalliossa on lisännyt liityntäpysäköitsijöiden määrää. Ainolassa liityntäpysäköinnin paikkamäärää on mahdollista lisätä jo ennen muun maankäytön kehittämistä.
- Haarajoen aseman ympäristöön kaavailaan puolestaan yritysalueita työpaikkoineen ja asemalle liityntäpysäköinnin laajentamista. Haarajoen asemalla yksityisellä maanomistajal-

la on alustavia suunnitelmia palveluiden ja pysäköinnin toteuttamisesta, joihin kaupunki on suhtautunut positiivisesti.

- Purolan asemalta junaliikenne lakkautettiin alkuvuodesta. Keskustelussa nousi esille kysymys siitä, miten lakkautettuja asemia käsitellään työssä. Purolan asema nähdään jatkosakin potentiaalisena yritysalueena.

Hyvinkää

- Suunnitelmissa on maankäytön tehostaminen aseman ympäristössä merkittävästi, mikä vaikuttaa myös nykyisiin liityntäpysäköintipaikkoihin. Maankäytön kehittyessä nykyistä liityntäpysäköintipaikkamäärää on vaikea säilyttää ilman rakenteellisia ratkaisuja. Suunnitelmat ovat olemassa rakenteellisesta pysäköinnistä radan varteen. Liityntäpysäköinnin maksullisuus ja tilatiedon keruu ovat ajankohtaisia aikaisintaan silloin, kun rakenteellinen pysäköinti on toteutunut.
- Nykyisin väliaikainen liityntäpysäköintialue (asuntomessuja varten toteutettu hiekkakenttä) on tuonut helpotusta korkeaan täyttöasteeseen.
- Myös suunnitelmat pyörrien liityntäpysäköinnin lisäämiseksi ovat olemassa. Pyöräpysäköintiä on esitetty toteutettavan katettuna kahteen tasoon, mikä on ainoa tapa saada lisättyä pyöräpysäköintiä merkittävästi keskeisimmille ja käytetyimmille sijainneille asemalla.
- Hyvinkään aseman lisäksi esille nousi vasta käynnistynyt hanke liityntäpysäköinnin kehittämiseksi moottoritien pysäkeillä. Nykyisin pysäkeillä ei ole liityntäpysäköintiä. ABC-huoltoasema on järjestänyt pihalleen oma-aloitteisesti muutamia paikkoja pidempiaikaiseen liityntäpysäköintiäkin palvelevaan pysäköintiin.
- Aseman välittömään läheisyyteen ei ole suunnitteilla kaupallisia palveluita sellaisessa mitataavassa, että pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö toisi merkittäviä hyötyä. Vuorottaiskäyttö asumisen kanssa nähtiin hankalampana.
- Haastattelussa nousi esille myös eri toimijoiden roolit (Liikennevirasto, VR) sekä käynnissä olevaan Pasila-Riihimäki -ratahankkeen että maanomistuksen kautta.

Mäntsälä

- Joukkoliikenteen painopiste siirtymässä keskustasta asemalle ja myös maankäyttöä kehitetään aseman ympäristössä aktiivisesti. Autopaikkojen lisääminen on mahdollista, mutta ongelmana ovat aseman saavutettavuus ja hankalat yhteydet moottoritieltä asemalle sekä aseman heikko varustelu/palvelutaso (nykyisin ei esim. ole säältä suojattua odotustilaa). Tulevaisuuden pysäköintivisiona esille nousi jopa robottiparkki.
- Myös bussiliikenteen liityntäpysäköintiä kaavaillaan siirrettäväksi moottoritien varteen joko aseman tai eritasoliittymien yhteyteen.
- Liityntäpyöräpysäköinnin haasteena on ollut ilkeä. Pyöräpysäköinnille voisi olla enemmänkin kysyntää, jos turvallisuus olisi kunnossa.

Tuusula

- Tuusulassa maankäytön kehittäminen keskittyy lähivuosina pitkälti Rykmentipuiston alueeseen Hyrylän keskustan kupeeseen. Rykmentipuiston suunnitelmissa Hyrylän linja-autoasema siirtyy ja samalla liityntäpysäköinti toteutettaisiin rakenteellisenä ja vuorottais-

käyttöiseksi kaupallisten palveluiden kanssa. Hyrylässä on myös muita suunnitelmia maankäytön tiivistämiseksi, mikä vaikuttaa nykyiseen liityntäpysäköintiin.

- Jokelan asemalla olisi mahdollista lisätä autojen liityntäpysäköintiä. Myös pyöräpysäköinnin lisääminen ja laatutason parantamisen nähtiin olevan tarpeen. Jokelan aseman osalta esille nousi jälleen kysymys eri toimijoiden roolista liityntäpysäköinnin kehittämisessä. Mikä on kunnan ja mikä maanomistajan rooli?
- Nuppulinnan aseman junaliikenne lakkautettiin alkuvuodesta. Kunnan näkökulmasta liityntäpysäköinti pitäisi asemalla säilyttää, vaikka sille ei esitettäisi lisäpaikkoja tulevaisuudessa.
- Tuusulanväylän käytävässä uusien liityntäpysäköintipaikkojen sijainti ja määrä ovat pitkälti sidoksissa liittymäratkaisuun Tuusulan Itäväylän liittymässä. Tuusulanväylä on vahvin bussiliityntäkäytävä.
- Lisäksi liityntäpysäköinnin markkinointi käyttäjille nousi haastattelussa esille.

Nurmijärvi

- Liityntäpysäköinti nähdään vetovoimatekijänä ja sujuvan arjen mahdollistajana. Päättäjät ovat sitoutuneet joukkoliikenteen pitkäjänteiseen kehittämiseen. Liityntäpysäköinti nähdään yhtenä osana joukkoliikennejärjestelmää. Nurmijärvi on kunta, johon tullaan asumaan, ja työssä käydään kunnan ulkopuolelle, jolloin sujuvat matkaketjut ovat tärkeä tekijä. Riittävää liityntäpysäköintipaikkamäärää pidettiin tärkeänä.
- Liityntäpysäköinnin kehittämisen painopisteet ovat Klaukkala, Kirkonkylä ja Rajamäki. Uusi maankäyttö sijoittuu pitkälti joukkoliikennetarjonnan varteen.
- Liityntäpysäköintialueiden käyttäjät ovat pääasiallisesti nurmijärveläisiä.
- Maksullisuutta ei nähty ensimmäisessä vaiheessa tarkoituksen mukaisena. Toisaalta tunnistettiin kohteita, joissa voi olla tulevaisuudessa tarpeen osoittaa paikat tarkemmin liityntäpysäköitsijöiden käyttöön (tunnistautuminen).
- Myös vuorottaiskäyttö kaupan kanssa nähtiin kiinnostavana uusien paikkojen rakentamisen sijaan.
- Hämeenlinnanväylän ruuhkaisuus nousi esille haasteena joukkoliikenteen sujuvuudelle.

Pornainen

- Pornaisissa ei ole nykyisin liityntäpysäköintiä, mutta pornaislaiset tekevät liityntämatkansa Järvenpäähän tai Mäntsälään.
- Pornaisissa on käynnistymässä sekä keskustan että kylien kehittämissuunnitelmat, joiden yhteydessä liityntäpysäköintikysymystä on mahdollista käsitellä. Vuonna 2025 liityntäpysäköintiä voisi olla noin 10 ap keskustassa ja 20–30 pp keskustassa ja kylissä yhteensä.

Vihti

- Linja-autoasemien läheisyydessä, Nummelassa ja Vihdin kirkonkylässä, liityntäpysäköintipaikkojen toteuttaminen ei ole tilanpuutteen takia mahdollista. Myöskään yhteiskäyttö esim. kaupallisten palveluiden kanssa ei onnistu vähäisten paikkamäärien takia. Autojen liityntäpysäköinnin kehittämisen osalta painopiste on pääteiden varsilla pieninä alueina. Pyöräpysäköinnin kehittäminen voisi olla mahdollista etenkin Nummelan linja-autoasemalla.

- Liityntäpysäköinnin kehittäminen ei ole kovin sidoksissa maankäytön kehittämiseen.
- Liityntäpysäköinnin rooli nähtiin mahdollisuutena saada lisää joukkoliikenteen käyttäjiä, koska Vihti on varsin harvaan asuttu.
- Ratavarauksen takia 100 metriä leveä kaistale Etelä-Vihdissä on rakentamiskiellossa. Voisiko ko. aluetta hyödyntää liityntäpysäköintiin?
- Vihtiläiset liityntäpysäköivät Kirkkonummen Veikkolassa ja Espoossa, missä on parempi joukkoliikennetarjonta ja alhaisemmat lipunhinnat. Kustannusjakomallin mukaan Vihti joutuu kustantamaan muualla toteutettavia liityntäpysäköintialueita eikä rahaa jää oman liityntäpysäköinnin kehittämiseen. Tätä ei pidetty kuitenkaan täysin huonona asiana.
- Kaikkia liityntäpysäköintistrategiassa esitettyjä uusia liityntäpysäköintikohteita ei pidetty realistisina.

Liikennevirasto

- Liikennevirasto näkee liityntäpysäköinnin kehittämisen tärkeänä liikennejärjestelmänäkökulman, matkaketjuajattelun ja päästövähennystavoitteiden kautta. Helsingin seudulla on tärkeää kehittää liityntäpysäköintiä osana sujuvaa joukkoliikennejärjestelmää tukeutuen raideliikenteen runkoyhteyksiin rantarataan, Kehärataan ja päärrataan sekä metroon. Liityntäpysäköinti tulisi sisältyä joukkoliikennelipun käyttöön ja olla maksullista vain perustelluin syin.
- Liikenneviraston rooli liittyy liityntäpysäköinnin kehittämiseen, suunnittelun ja rahoitukseen yhteistyössä kuntien kanssa, muttei niiden operointiin.
- Valtiolla on merkittävästi maanomistusta sekä asemilla että radanvarsilla. Omitus/hallinnointi on kuitenkin jakautunut usealle taholle: Liikennevirasto, Senaatti-kiinteistöt ja VR. Lisäksi kaavaillut liikenneverkon kehittämissuunnitelmat sekä rautateiden henkilöliikenteen kilpailun vapauttaminen voivat vaikuttaa tulevaisuudessa myös liityntäpysäköinnin kehittämiseen asemien ympäristöissä.
- Liityntäpysäköinnin suunnittelu ja toteutus tulee lähtökohtaisesti liittää osaksi hankkeita (mm. ratahankkeet), jolloin liityntäpysäköinnin toteuttamisesta ja rahoituksesta (kustannusjaosta) voidaan sopia projektissa.
- Myös seudun ulkopuolelle suuntautuvan, kaukoliikenteen junia palvelevan liityntäpysäköinnin tarpeet tulee huomioida.
- Lisäksi haastatteluissa keskusteltiin mm. ratavarauksalueiden väliaikaisesta hyödyntämisestä liityntäpysäköintiin sekä raidekapasiteetin riittävydestä suhteessa liityntäpysäköinnin kehittämiseen.
- Haasteena asemanseuduilla on nykyisten maantasopaikkojen korvaaminen rakenteellisilla ratkaisulla ja niiden rahoitus.

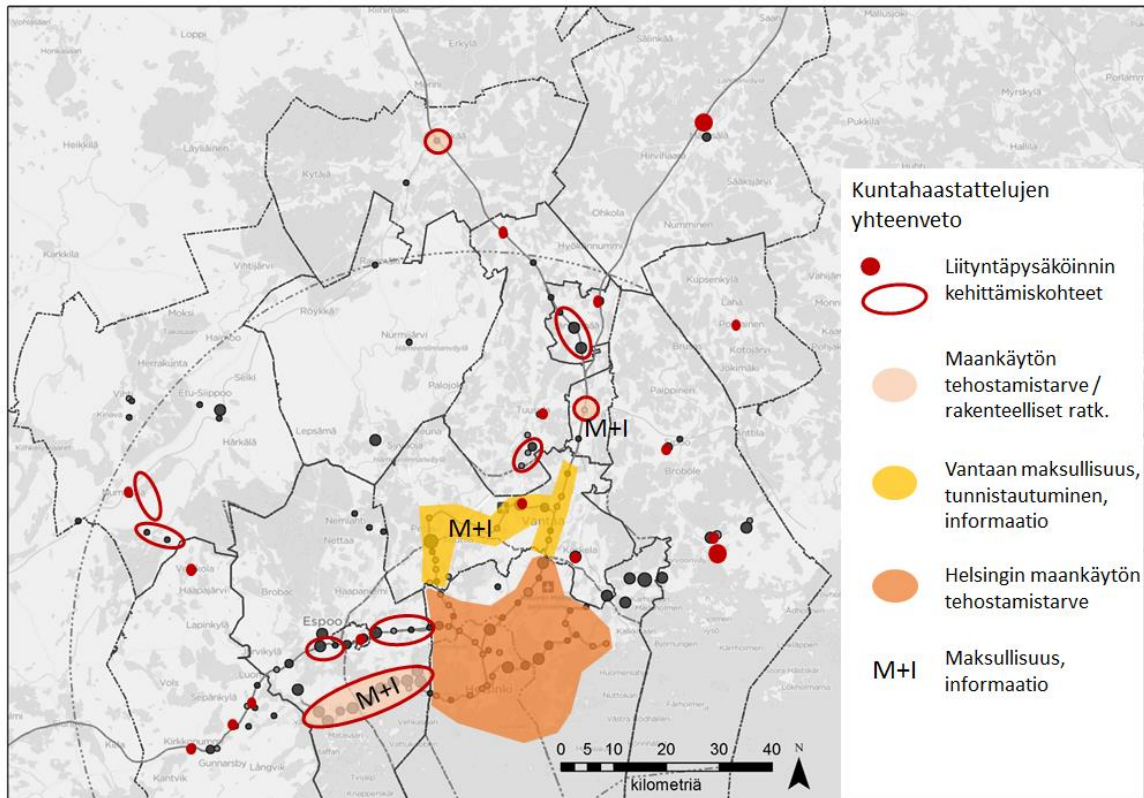
Muut toimijat

Kaupan edustajat

- Pysäköinti on yleisesti kaupalle tärkeä asia, ja sen kustannukset merkittävä investointi. Pysäköinti pyritään mitoittamaan tarpeen mukaan, ei ylimääräisiä paikkoja. Pintapysäköinti on halpaa, mutta tiivistyvä kaupunkirakenne johtaa väistämättä rakenteellisiin ratkaisuihin, joiden kustannukset paikkaa kohden ovat suuret. Kauppa tavoittelee pysäköintipaikkojen kor-

- keaa käyttöastetta ja tehokas kiertoa, jolloin paikat palvelevat mahdollisimman suurta asiakasmäärää. Kaupan pysäköintipaikat toteutetaan pääsääntöisesti kaupan omalla tontilla.
- Kaupan kannalta toimitot ovat paras yhdistelmä pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttöön. Kauppojen aukiolojen pidennettyä päällekkäisyyttä tulee liikaa asumisen kanssa. Myös liityntäpysäköinti nähtiin sopivan hieman huonosti vuorottaiskäyttöön, koska kaupan päivittäinen asiointihuippu ajoittuu klo 15–19. Liityntäpysäköijä ei vielä ole nähty erityisen merkittävänä asiakasryhmänä, mutta potentiaali on tunnistettu.
 - Isompaan kohteeseen on periaatteessa helpompi sijoittaa enemmän vuorottaiskäyttöisiä paikkoja, kun taas tiiviissä maankäytössä ja pienempien yksiköiden osalta pysäköintipaikkamäärä jää niin vähäiseksi, että kauppa tarvitsee/haluaa kaikki paikat asiakkaitensa käyttöön. Nykyisen vajaakäyttöisen pysäköinnin vuorottaiskäyttö voisi periaatteessa olla mahdollista. Vuorottaiskäyttö voisi toteuttaa eripituisilla aikarajoituksilla pysäköintialueiden eri osissa. Sisäänkäyntiä lähimmät paikat kuitenkin halutaan kaupan asiakkaiden käyttöön, koska ne ovat tehokkaimmassa käytössä. Liityntäpysäköintipaikat voisivat toimia paisunta-
varana juhlapyhien asiointihuipuissa (mm. jouluku, juhannus, pääsiäinen). Uusissa kohteissa helpompi miettiä vuorottaiskäyttöratkaisuja kuin täydennysrakennuskohteissa. Täydennysrakentamiskohteissa yhteiskäyttöiset pysäköintilaitokset voisivat olla potentiaalinen ratkaisumalli.
 - Uusien etenkin suurien kaupanyksiköiden suunnittelu ja toteutus kestää kauan, ja nyt suunnitellaan 2020-luvulla käyttöön tulevat ratkaisut. Siten tämän työn aikajänne vuoteen 2025 nähtiin lyhyenä.
 - Yhä useammin suunnitellaan hybridikohteita, joissa on sekä asumista ja toimistoja että kauppaa. Isoissa laitoksissa on käyttötarkoitusten kesken joustoa ja puskurointimahdollisuuksia. Tekniikka on olemassa.
 - Kauppakeskukset poikkeavat toisistaan ja yhteiskäyttömahdollisuudet tutkittava tapauskohtaisesti.
 - Liityntäpysäköintiä varten tietty kapasiteetti käytettävissä korvausta vastaan.

Yhteenveto haastatteluista



Kuva. Kuntahaastattelujen yhteenveto: tunnistetut liityntäpysäköinnin kehittämiskohteet, tarpeet maankäytön tehostamiselle ja rakenteellisille ratkaisuille sekä maksullisuuden ja informaation kehittämiskohteet.

HSL:n julkaisuja 8/2017

ISSN 1798-6184

ISBN 978-952-253-307-4 (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.efternam@hsl.fi

www.hsl.fi