



32

.....
5.12.2012

HLJ 2011

Helsingin seudun liityntäpysäköinti- strategia ja toimenpideohjelma

HLJ 2011

Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja
toimenpideohjelma

HSL Helsingin seudun liikenne

Opastinsilta 6 A

PL 100, 00077 HSL

puhelin (09) 4766 4444

www.hsl.fi

Lisätietoja: Veera Lehto, puhelin (09) 4766 4377
etunimi.sukunimi@hsl.fi

Copyright: HSL

Kansikuva: HSL/Heli Skippari

Esipuhe

Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategian ja toimenpideohjelman laadinnassa tavoitteena on ollut luoda yhteinen seudullinen tahtotila liityntäpysäköinnin kehittämisestä, selkeyttää ja vahvistaa polkupyörien ja autojen liityntäpysäköinnin roolia osana liikennejärjestelmää, joukkoliikenteen kokonaisuutta, liikkujien matkaketjuja ja pyöräilyn edistämistä sekä selventää liityntäpysäköinnin toteutuksen kustannus- ja vastuunjakoa ja poistaa liityntäpysäköinnin toteutuksen esteitä.

Työssä on laadittu seudulliseen liikennejärjestelmäkokonaisuuteen liittyvä liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma Helsingin seudun 14 kunnan alueelle, arvioitu toteutuksen vaikutuksia sekä laadittu ehdotus strategian ja toimenpideohjelman seurannasta.

Työ tehtiin HLJ-valmistelua ohjaavan HLJ-toimikunnan johdolla. Työtä ohjasi Helsingin seudun liityntäpysäköinnin yhteistyö- ja seurantaryhmä eli ns. LIIPY-ryhmä. Liityntäpysäköinnin edistämistoimet ovat osa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (HLJ 2011) ja Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-aiesopimusta.

Työssä kiinnitettiin erityistä huomiota työprosessin vuorovaikutteisuuteen. Prosessin aikana pidettiin kolme työpajaa. Lisäksi työn aikana strategian keskeiset osat, liityntäpysäköintialueiden sijainti- ja lukumäärätiedot sekä toimenpideohjelma olivat työhön osallistuneiden kommentoitavana.

Työn laadinnassa konsulttina ovat toimineet Raisa Valli, Tapio Puurunen, Tero Rahkonen ja Tapani Särkkä SITO Oy:stä. Työtä ohjasi Helsingin seudun liityntäpysäköinnin yhteistyö- ja seurantaryhmä eli ns. LIIPY-ryhmä. Työstä vastasivat HSL:ssä Outi Janhunen ja Ville Uusi-Rauva.

Tiivistelmäsiivu

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tekijät: HLJ-hanke, Sito Oy		Päivämäärä 05.12.2012	
Julkaisun nimi: Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma			
Rahoittaja / Toimeksiantaja: HSL Helsingin seudun liikenne, Liikennevirasto ja KUUMA-kunnat			
<p>Tiivistelmä:</p> <p>Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategiassa ja toimenpideohjelmassa on muodostettu yhteinen seudullinen tahtotila liityntäpysäköinnin kehittämisestä, selkeytetty polkupyörien ja autojen liityntäpysäköinnin roolia osana liikennejärjestelmää, joukkoliikenteen kokonaisuutta, liikkujien matkaketjuja ja pyöräilyn edistämistä sekä pyritty poistamaan liityntäpysäköinnin toteutuksen esteitä. Työssä on arvioitu kehittämistoimenpiteiden vaikutuksia sekä laadittu ehdotus strategian ja toimenpideohjelman seurannasta. Strategia palvelee HLJ 2015 valmistelua sekä metropolialueen toiminnan ja talouden suunnittelua tuottamalla lähtöaineistoa liikenneinfrastruktuurin pienten kustannustehokkaiden hankkeiden (KUHA) ohjelmointityötä varten.</p> <p>Strategia sisältää vuoden 2035 tavoitetilan, yleisiä kehittämislinjauksia ja tavoitetilaan johtavan kehittämisspolun. Strategiaa on konkretisoitu vuoteen 2020 ulottuvassa toimenpideohjelmassa.</p> <p>Tavoitetilanteessa vuonna 2035 liityntäpysäköintiä kehitetään seudullisena kokonaisuutena ja osana seudullista liikennejärjestelmää. Liityntäpysäköinnin kehittäminen osana joukkoliikenteen matkaketjua vähentää tieverkon ruuhkia, lisää pyöräilyä ja parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta. Tavoitteena on päästä mahdollisimman lyhyisiin autoliityntämatkoihin eli tarjota liityntäpysäköintimahdollisuus mahdollisimman aikaisessa vaiheessa matkaa erityisesti liikenneverkon tärkeissä solmukohtissa. Tavoitetilanteessa liityntäpysäköinnin hinnoittelu on osa sekä joukkoliikenteen että myös muun liikenteen hinnoittelujärjestelmää.</p> <p>Toteutusohjelmassa esitetään monipuolisia sekä voimassa olevan MAL-aiesopimuskauden aikana (2012–2015) toteutettavia että ennen vuotta 2020 aloitettavia kehittämistoimenpiteitä. Esimerkkejä kiireellisimmistä toimenpiteistä ovat neuvotteluiden käynnistäminen liityntäpysäköinnin järjestämisen vastuista sopimiseksi, liityntäpysäköintikohteiden toteuttamisesta sopiminen esim. MAL-aiesopimuksissa, liityntäpysäköintijärjestelmän integrointi HLJ:n joukkoliikennestrategiatyöhön, liityntäpysäköinnin liittäminen maankäytön kehittämiseen kaikilla kaavatasoilla, seudullisen liityntäpysäköinti-informaatiojärjestelmän sekä markkinoinnin ja tiedottamisen kehittäminen ja kunnossapidon kehittäminen.</p> <p>Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-aiesopimuksessa vuosille 2012–2015 sopijapuolet sitoutuivat edistämään liityntäpysäköintiä ja sopimaan yhteistyöstä toteutuksen kustannus- ja vastuunjaossa aiesopimuskauden loppuun mennessä. Valmistelun vastuutahot ovat HSL ja Liikennevirasto (sopimuksen kohta 17).</p> <p>Liityntäpysäköinnin toteutuksen ja ylläpidon kustannusjako-ongelmien ratkaisua on lähestytty strategiatyössä tyypittelemällä liityntäpysäköintialueita "hyötyjä maksaa" -periaatteen lisäksi sen mukaan, minkälainen rooli liityntäpysäköintialueilla on liikennejärjestelmässä, miten ne sijaitsevat suhteessa maankäyttöön ja liikenneverkkoon ja miten hyvä palvelutaso runkojoukkoliikenneyhteydellä tarjotaan. Tyypittelyn tarkoituksena on tunnistaa rooliltaan erilaisia liityntäpysäköintialueita ja näin määrittää erilaisia aluetyyppejä toteutuksen kustannus- ja vastuunjaon pohjaksi. Tyypittelyä käytettiin myös liityntäpysäköintialueiden kehittämislinjausten ja -toimien määrittelyn pohjana.</p> <p>Strategiassa ehdotetaan henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkojen lisäämistä nykyisestä noin 9 000 autopaikasta 19 600 autopaikkaan vuoteen 2020 mennessä sekä polkupyörien liityntäpysäköintipaikkojen lisäämistä noin 11 000 pyöräpaikasta 29 000 pyöräpaikkaan. Vuoden 2020 liikenneverkko pohjautuu HLJ 2011:een.</p> <p>Liityntäpysäköintistrategiassa ei ole tarkasteltu mahdollisten tienkäyttömaksujen vaikutusta liikennejärjestelmään ja liityntäpysäköinnin kysyntään.</p>			
Avainsanat: liityntäpysäköinti, strategia, toimenpideohjelma			
Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja 32/2012			
ISSN 1798-6176 (nid.)	ISBN (nid.)	Kieli: suomi	Sivuja: 56 + 6 liitettä
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-176-6 (pdf)		
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare: HLJ-projekt, Sito AB		Datum 05.12.2012	
Publikationens titel: Infartsparkeringsstrategi och åtgärdsprogram för Helsingforsregionen			
Finansär / Uppdragsgivare: Helsingforsregionens trafik, Trafikverket och KUUMA-kommuner			
Sammandrag:			
<p>Inom infartsparkeringsstrategin och åtgärdsprogrammet för Helsingforsregionen har skapats en gemensam, regional målbild för att utveckla infartsparkeringen, klarlagts cyklarnas och bilarnas roll i infartsparkeringen som en del av trafiksystemet, klarlagts kollektivtrafiken som helhet och passagerarnas resekedjor och främjandet av cykling samt syftat till att avlägsna hindren för verkställandet av infartsparkeringen. I arbetet har man värderat utvecklingsåtgärdernas påverkan samt arbetat fram ett förslag till uppföljning av strategin och åtgärdsprogrammet. Strategin tjänar beredningen av HLJ 2015 samt planeringen av metropolområdets verksamhet och ekonomi genom att producera grundmaterial i programmeringsarbetet för små kostnadseffektiva infrastrukturprojekt (KUHA).</p> <p>Strategin innehåller målbilden för år 2035, allmänna riktlinjer för utvecklingen och den utvecklingsstig som leder till målbilden. Strategin har konkretiserats i verksamhetsprogrammet som täcker år 2020.</p> <p>I den eftersträvade situationen år 2035 utvecklas infartsparkeringen som regional helhet och som en del av det regionala trafiksystemet. Att infartsparkeringen utvecklas som en del av kollektivtrafikens resekedja minskar rusningen på vägnätet, ökar cyklandet och förbättrar kollektivtrafikens tillgänglighet. Målsättningen är att anslutningsresorna med personbil är så korta som möjligt dvs. man erbjuder en möjlighet att använda infartsparkeringen i så tidigt skede som möjligt under resan särskilt i de viktigaste knutpunkterna på trafiknätet. I den eftersträvade situationen är infartsparkeringens prissättning en del av prissättningsystemet för kollektivtrafiken och även för annan trafik.</p> <p>I åtgärdsprogrammet presenteras mångsidiga utvecklingsåtgärder, både sådana som ska verkställas under MAL-intentionsavtalsperioden (2012-2015) och sådana som ska startas före år 2020. Som exempel på de mest brådskande åtgärderna är startandet av förhandlingar om att komma överens vem som ansvarar för ordnandet av infartsparkeringen, att komma överens om förverkligandet av infartsparkeringsobjekten t.ex. i MAL-intentionsavtalen, integrering av infartsparkeringssystemet till HLJ:s kollektivtrafikstrategiarbete, att förena infartsparkeringen med utvecklingen av markanvändningen på alla plannivåer, utveckling av det regionala infartsparkeringsinformationssystemet samt av marknadsföringen och informationen och av underhållet.</p> <p>I MAL-intentionsavtalet om markanvändningen, boendet och trafiken för åren 2012 – 2015 mellan staten och kommunerna i Helsingforsregionen förbinder sig avtalsparterna att främja infartsparkeringen och komma överens om samarbetet i verkställandet av kostnads- och ansvarsindelningen fram till slutet av intentionsavtalsperioden. De ansvariga för beredningen är HRT och Trafikverket (avtalspunkt 17).</p> <p>Förutom att tillämpa principen ”den som drar nytta betalar” har man i strategiarbetet beaktat problematiken med kostnadsindelningen av förverkligande och underhåll av infartsparkeringen genom att typindela infartsparkeringsområdena enligt den roll dessa infartsparkeringsområden har i trafiksystemet, var de ligger i relation till markanvändningen och vägnätet och hur god servicenivå erbjuds med stomkollektivtrafikförbindelsen. Avsikten med typindelningen är att identifiera rollen av olika infartsparkeringsområden och på så sätt definiera olika områdestyper som fungerar som grund för kostnads- och ansvarsindelning av genomförandet. Typindelningen användes även som grund för definiering av utvecklingsriktlinjer och åtgärder för infartsparkeringsområdena.</p> <p>I strategin föreslås att antalet infartsparkeringsplatser för personbilar ökas från de nuvarande 9 000 platserna till 19 600 platser fram till år 2020 samt infartsparkeringsplatserna för cyklar ökas från ungefär 11 000 cykelplatser till 29 000 cykelplatser. Trafiknätet år 2020 baserar sig på HLJ 2011.</p> <p>I infartsparkeringsstrategin har man inte tagit i beaktande hur de eventuella avgifterna för väganvändningen påverkar trafiksystemet och efterfrågan på infartsparkeringen.</p>			
Nyckelord: Infartsparkering, strategi, åtgärdsprogram			
Publikationsseriens titel och nummer: HRT publikationer 32/2012			
ISSN 1798-6176 (häft.)	ISBN (häft.)	Språk: finska	Sidantal: 56 + 6 bifogor
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-176-6 (pdf)		
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn (09) 4766 4444			

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport			
Author: HLJ-project, Sito Group		Date of publication 05.12.2012	
Title of publication: Helsinki Region Park and Ride Strategy and Program of Measures			
Financed by / Commissioned by: Helsinki Region Transport, Finnish Transport Agency and KUUMA-municipalities			
Abstract:			
<p>The Helsinki region Park and Ride strategy and program of measures set out a common vision for the development of Park and Ride in the region, clarify the role of the Park and Ride facilities for cars and bicycles as part of the transport system, public transport as a whole, people's travel chains, and promotion of cycling. Also, the strategy and program of measures seek to remove the barriers to the implementation of Park and Ride. The document assesses the impacts of development measures and outlines a proposal for monitoring of the strategy and program of measures. The strategy serves the preparation of HLJ 2015 as well as the operational and financial planning in the metropolitan area by providing input data for the programming of the small, cost-effective transport infrastructure projects (KUHA).</p> <p>The strategy includes the 2035 target state, general development policies, and the development path leading to the target state. The strategy is concretized in the program of measures running until 2020.</p> <p>In the 2035 target state, Park and Ride is developed as a regional whole and as part of the regional transport system. The development of Park and Ride as part of the public transport travel chain reduces congestion on the road network, increases cycling and improves the accessibility of public transport. The aim is to have as short car journeys as possible to Park and Ride facilities, i.e. to offer the possibility of Park and Ride in as early stage of the journey as possible, in particular in important transport network hubs. In the target state, the pricing of Park and Ride is part of the public transport pricing system, as well as other transport pricing systems.</p> <p>The implementation program sets out diverse development measures either to be implemented during the contract period (2012-2015) of the currently valid Letter of Intent on Land Use, Housing and Transport (MAL), or to be launched before 2020. The most urgent measures include, among others, launching negotiations to establish the responsibilities for Park and Ride; agreeing on the implementation of Park and Ride facilities in e.g. the MAL Letters of Intent; integrating the Park and Ride system into the public transport strategy work of HLJ; including Park and Ride in all planning levels of land use development; developing a regional Park and Ride information system, information and marketing; and developing maintenance.</p> <p>In the Letter of Intent on Land Use, Housing and Transport for 2012–2015 signed between the Government and Helsinki region municipalities, the contracting parties committed themselves to promoting Park and Ride and to agreeing on cooperation in the division of costs and responsibilities for the implementation of the agreed measures by the end of the contract period. HSL and the Finnish Transport Agency are responsible for the preparation (Section 17 of the agreement).</p> <p>The strategy addresses the problems in the division of the implementation and maintenance costs of Park and Ride by classifying Park and Ride areas not only according to the "beneficiary pays" principle but also according to the role the different Park and Ride areas play in the transport system, how they are located in relation to land use and transport network, and how good is the service level provided by the trunk public transport routes. The aim of the classification is to identify Park and Ride areas with different roles and thus define different area types to form the basis for the division of implementation costs and responsibilities. The classification was also used as the basis for defining the development policies and measures for Park and Ride areas.</p> <p>The strategy proposes that Park and Ride spaces for cars are increased from the current about 9,000 spaces to 19,600 spaces by 2020, and that Park and Ride spaces for bicycles are increased from about 11,000 spaces to 29,000 spaces. The 2020 transport network is based on HLJ 2011.</p> <p>The Park and Ride strategy does not discuss the impact of possible pricing on the transport system and Park and Ride demand.</p>			
Keywords: Park and Ride; strategy; program of measures			
Publication series title and number: HSL Publications 32/2012			
ISSN 1798-6176 (Print)	ISBN (Print)	Language: Finnish	Pages: 56 + 6 attachements
ISSN 1798-6184 (PDF)	ISBN 978-952-253-176-6 (PDF)		
HSL Helsinki Region Transport, PO Box 100, 00077 HSL, Tel.+358 9 4766 4444			

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	12
1.1	Tausta	12
1.2	Työn tavoitteet ja toteutus.....	12
1.3	Työskentelytapa ja menetelmät	15
2	Liityntäpysäköinnin nykytilanne	15
2.1	Paikkojen tarjonta ja kehitysnäkymät.....	15
2.2	Haasteet ja kehittämistarpeet	17
3	Liityntäpysäköintialueiden tyypittely kustannus- ja vastuunjaon perustana	19
3.1	Liityntäpysäköinnin vastuunjaon nykytilanne	19
3.2	Lainsäädännön velvoitteet eri tahoille.....	19
3.3	Liityntäpysäköinnin hyödyt.....	20
3.4	Aiemmat liityntäpysäköintialueiden tyypittelyt.....	21
3.5	Liityntäpysäköintialueiden tyypittely ja hyötyjen jakaantuminen	22
3.6	Eryttypisten liityntäpysäköintialueiden ominaisuuksia	24
3.7	Esimerkkejä toteutuneiden hankkeiden kustannuksista	26
4	Strategia	28
4.1	Tavoitetila 2035.....	28
4.2	Yleiset linjaukset	29
4.3	Kehittämispolku.....	35
4.4	Kehittämispolkua tukevia muita tavoitteita	38
4.5	Tyypittelyyn perustuvat linjaukset	40
5	Toimenpideohjelma	41
5.1	Toimenpideohjelman laatiminen	41
5.2	Liityntäpysäköinnin järjestämisen vastuista sopiminen ja yleinen edistäminen.....	41
5.3	Liityntäpysäköinnin liittäminen liikennejärjestelmän kehittämiseen	43
5.4	Liityntäpysäköinnin liittäminen maankäytön kehittämiseen	45
5.5	Informaatio-, maksu- ja seurantajärjestelmät.....	45
5.6	Liityntäpysäköintialueiden palvelutaso.....	46
5.7	Liityntäpysäköintialueiden markkinointi ja tiedotus	47
6	Liityntäpysäköinnin vaikutuksia, seuranta ja riskianalyysi.....	49
6.1	Vaikutusten arviointi.....	49
6.2	Seuranta.....	51
6.3	Riskianalyysi	54
7	Jatkotoimenpiteet	55
	Liitteet	56

1 Johdanto

1.1 Tausta

Helsingin seudun asukasmäärän kasvu ja erityisesti työssäkäyntialueen laajentuminen ovat lisänneet liikennemääriä, hajauttaneet yhdyskuntarakennetta ja johtaneet pääväylillä aika-ajoin merkittävään ruuhkautumiseen.

Helsingin seudun asukasmäärän odotetaan kasvavan huomattavasti lähivuosisikymmeninä, mikä lisää liikenteen kasvua. Tätä kasvua pyritään hillitsemään Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011) esitetyin monipuolisin keinoin, joista yksi on liityntäpysäköinnin edistäminen. Liityntäpysäköinnillä pyritään houkuttelemaan autoilijoita joukkoliikenteen käyttäjiksi. Tarkoituksena on mahdollistaa joukkoliikenteen käyttö alueilla, joilla hyvää joukkoliikenteen palvelutarjontaa ei ole mahdollista järjestää kustannustehokkaasti.

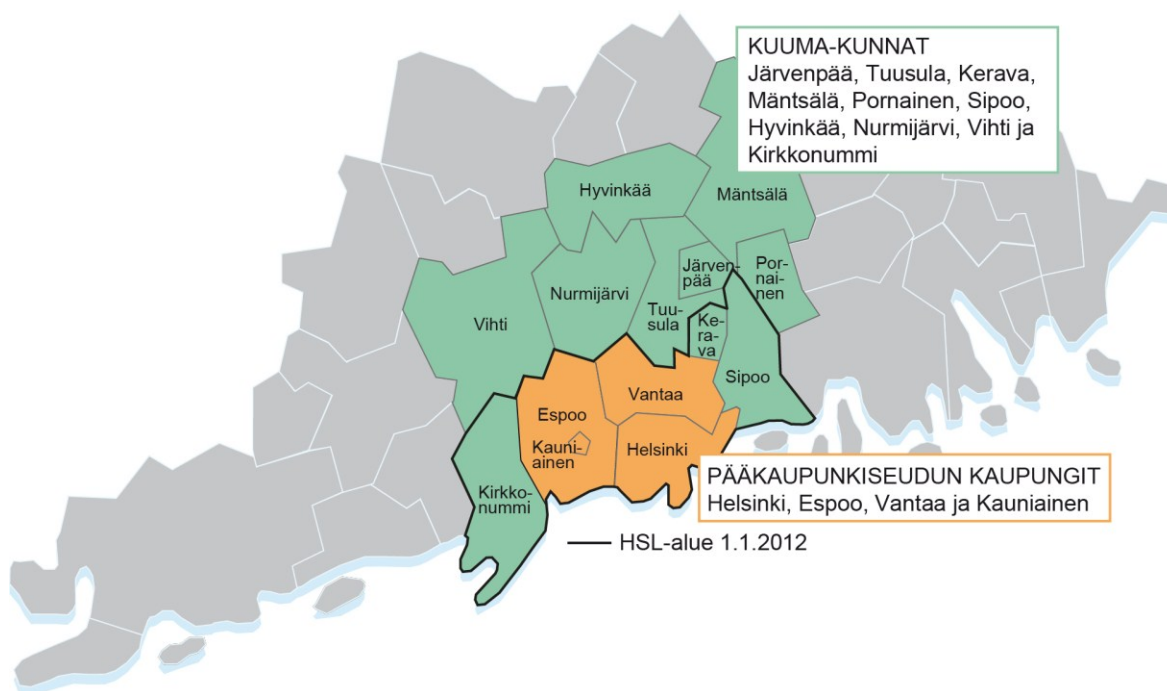
Liityntäpysäköinti hyvin toteutettuna vähentää ruuhkia, liikenteen haittavaikutuksia, keventää tie- ja katuverkon kuormitusta sekä vähentää parhaimmillaan tarvetta väyläinvestointeihin ja keskustojen pysäköintipaikkojen lisäämiseen. Positiivisista vaikutuksistaan huolimatta liityntäpysäköinti voi huonosti toteutettuna kuormittaa paikallista katuverkkoa ja hajauttaa yhdyskuntarakennetta edelleen. Siksi on tarpeen tarkastella liityntäpysäköintiä osana laajempaa kokonaisuutta eli maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämistä.

Liityntäpysäköinnin toteuttamisen kannalta on positiivista, että liityntäpysäköinti on saanut viime aikoina tukea niin hallitusohjelmassa kuin Liikennepoliittisessa selonteossa. Helsingin seudulla liityntäpysäköinti on tunnistettu yhdeksi keskeiseksi toimenpiteeksi seudun joukkoliikennejärjestelmän parantamisessa. Liityntäpysäköinnin edistämistoimet ovat osa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (HLJ 2011) ja Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-aiesopimusta.

1.2 Työn tavoitteet ja toteutus

Strategiatyön tavoitteena on ollut luoda yhteinen seudullinen tahtotila liityntäpysäköinnin kehittämisestä, selkeyttää ja vahvistaa polkupyörien ja autojen liityntäpysäköinnin roolia osana liikennejärjestelmää, joukkoliikenteen kokonaisuutta ja liikkujien matkaketjuja ja pyöräilyn edistämistä sekä poistaa liityntäpysäköinnin toteutuksen esteitä.

Työssä on laadittu seudulliseen liikennejärjestelmään sisältyvä liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma Helsingin seudun 14 kunnan alueelle. Ne palvelevat HLJ 2015 valmistelua sekä metropolialueen toiminnan ja talouden suunnittelua tuottamalla lähtöaineistoa liikenneinfrastruktuurin pienten kustannustehokkaiden hankkeiden (KUHA) ohjelmoimiseksi.



Kuva 1. HLJ 2011 -suunnittelualue ja Helsingin seutu.

Työn lähtökohdanna ovat olleet Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011), valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT), seudun erityispiirteet, tammikuussa 2011 valmistunut diplomityö (Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia 2035) sekä suunnittelualueelle laaditut ja tekeillä olevat liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen strategiat, toimenpideohjelmat ja suunnitelmat. Edellinen liityntäpysäköintistrategia, joka kattoi pääkaupunkiseudun (vanha YTV-alue), laadittiin vuonna 2003.

HLJ 2011:n kärkitavoitteet ovat koskeneet koko liikennejärjestelmää ja siten myös asettaneet pohjan liityntäpysäköinnin tavoitteille. Tarkemmin liityntäpysäköinnin toiminnallista tavoitetilaa eri strategiatasolla on laadullisesti määritelty HLJ 2011:n strategiakehikon eri tasoilla kehittämislinjauksin ja -toimenpitein. Ne on otettu lähtökohdaksi muodostettaessa liityntäpysäköinnin seudullista tahtotilaa ja strategian linjauksia. HLJ 2011:n kehittämislinjauksissa ja toimenpidekokonaisuuksissa on esitetty seuraavat suoraan liityntäpysäköintiin liittyvät toimenpiteet:

- Kytetään pysäköintipolitiikka kiinteämmin maankäytön suunnitteluun ja sovitaan yhteiset seudulliset pysäköintipolitiikan periaatteet.
- Joukkoliikennejärjestelmän perustana on kattava raideliikenteen ja bussiliikenteen runkoverkko, jota täydennetään sujuvilla ja turvallisilla bussien, henkilöautojen, kävelyn ja pyöräilyn liityntäyhteyksillä. Näin varmistetaan matkaketjujen toimivuus.
- Liityntäpysäköinnillä vähennetään ruuhkia ja kevennetään tie- ja katuverkon kuormitusta.
- Edistetään liityntäpysäköintiä. Sovitaan yhteistyön ja vastuunjaon toteutuksesta.
- Liityntäpysäköinnin edellytyksiä parannetaan informaation ja maksujärjestelmien kehittämisellä.
- Otetaan käyttöön liityntäpysäköinnin reaaliaikainen informaatiojärjestelmä ja reittiopas sekä integroidaan liityntäpysäköinnin maksaminen lippujärjestelmään. Ajantasainen tiedotus varmistaa sujuvat matkaketjut.

Lisäksi MAL-aiesopimukseen (2012-2015) on kirjattu seuraavaa: ”Sopijaosapuolet edistävät liityntäpysäkointiä sekä sopivat yhteistyöstä ja toteutuksen kustannus- ja vastuunjaosta aiesopimuskauden loppuun mennessä. Valmistelun vastuutahot ovat HSL ja Liikennevirasto.

Strategiatyön valmisteluun liittyvässä diplomityössä (Uusi-Rauva 2011) ja tehdyissä aiemmissa liityntäpysäkointistrategioissa on tunnistettu kehittämisen haasteita ja tarpeita. Strategiassa keskitytään aiempien selvitysten perustella tunnistettuihin kehittämishaasteisiin, kuten yhteisen seudullisen tahtotilan luomiseen, kustannusten ja vastuunjaon selventämiseen, liityntäpysäköinnin liittämiseen osaksi joukkoliikenteen matkaketjua sekä liityntäpysäkointipaikkojen lisäämiseen.

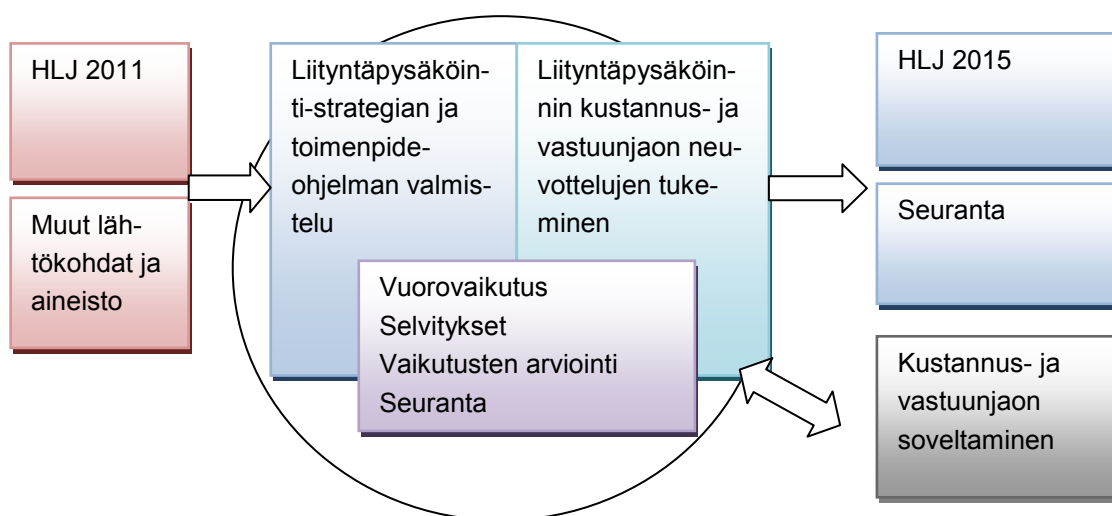
Kehittämishaasteet ja -linjaukset sekä esitetyt tavoitteet ovat muodostaneet lähtökohdan strategian, vuoden 2035 tavoitetilan ja kehittämispolun laadinnalle sekä vuoteen 2020 ulottuvalle toimenpideohjelmalle. Työssä on määritelty liityntäpysäköinnin määrällinen ja laadullinen tavoitetila vuodelle 2035. Tavoitetila perustuu HLJ 2011:ssä määritettyyn liikenteen tavoiteverkkoon vuodelle 2020.

Keskeisenä tarkastelun kohteena työssä on ollut liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjakoa, joita on pidetty jo pitkään liityntäpysäköinnin järjestämisen suurimpina esteinä. Kustannus- ja vastuunjaon selkeyttämiseksi työssä tyypiteltiin liityntäpysäkointialueita hyötyjätahojen sekä sijainnin mukaan. Tyypittelyä hyödynnettiin liityntäpysäköinnin kehittämislinjausten sekä -toimenpiteiden määrittelyssä.

Työssä ei ole tarkasteltu mahdollisten tienkäyttömaksujen vaikutuksia liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen kysyntään. Mikäli tämänkaltainen maksujärjestelmä otetaan käyttöön, tulee liityntäpysäkointistrategia päivittää vastaamaan liikennejärjestelmässä tapahtuviin muutoksiin.

Liityntäpysäköinnin kehittäminen liittyy olennaisesti käyttäjälähtöisten matkaketjujen tunnistamiseen ja niiden palvelutason parantamiseen, sillä liityntäpysäköinnin toteutuksella voidaan tukea matkatarpeiden yhdistämistä toimiviksi matkaketjuiksi.

Strategiassa linjataan tavoitetilan perusteella sitä, miten liityntäpysäkointi liittyy laajemmin joukkoliikenteen ja myös bussiliikenteen kehittämiseen seudulla. Myös paikkojen määrille on asetettu vähimmäistavoitteita tavoitellun vaikuttavuuden näkökulmasta.



Kuva 2. Työkokonaisuuden viitekehys.

1.3 Työskentelytapa ja menetelmät

Työ tehtiin HLJ-valmistelua johtavan HLJ-toimikunnan johdolla. Työtä ohjasi Helsingin seudun liityntäpysäköinnin yhteistyö- ja seurantaryhmä eli ns. LIIPY-ryhmä.

Liityntäpysäköinnin suunnitteluun ja toteutukseen osallistuu tyypillisesti useita julkisia ja yksityisiä tahoja, ja tämän vuoksi työssä kiinnitettiin erityistä huomiota työprosessin vuorovaikutteisuuteen.

Prosessin aikana pidettiin kolme työpajaa. Ensimmäinen ns. starttityöpaja järjestettiin 29.2.2012. Ensimmäisessä työpajassa kerättiin keskeisten osallisten näkemyksiä työn lähtökohtia, tavoitteenasettelua sekä kustannusten ja vastuun jakoa ajatellen. Toisessa työpajassa toukokuussa käsiteltiin strategiaa ja kehittämisspolkua. Syyskuisessa liityntäpysäköinnin yhteistyö- ja seurantaryhmän (LIIPY-ryhmän) työpajassa esiteltiin työn alustavat tulokset mukaan lukien toimenpideohjelma, ja kerättiin näkemykset ennen työn viimeistelyä.

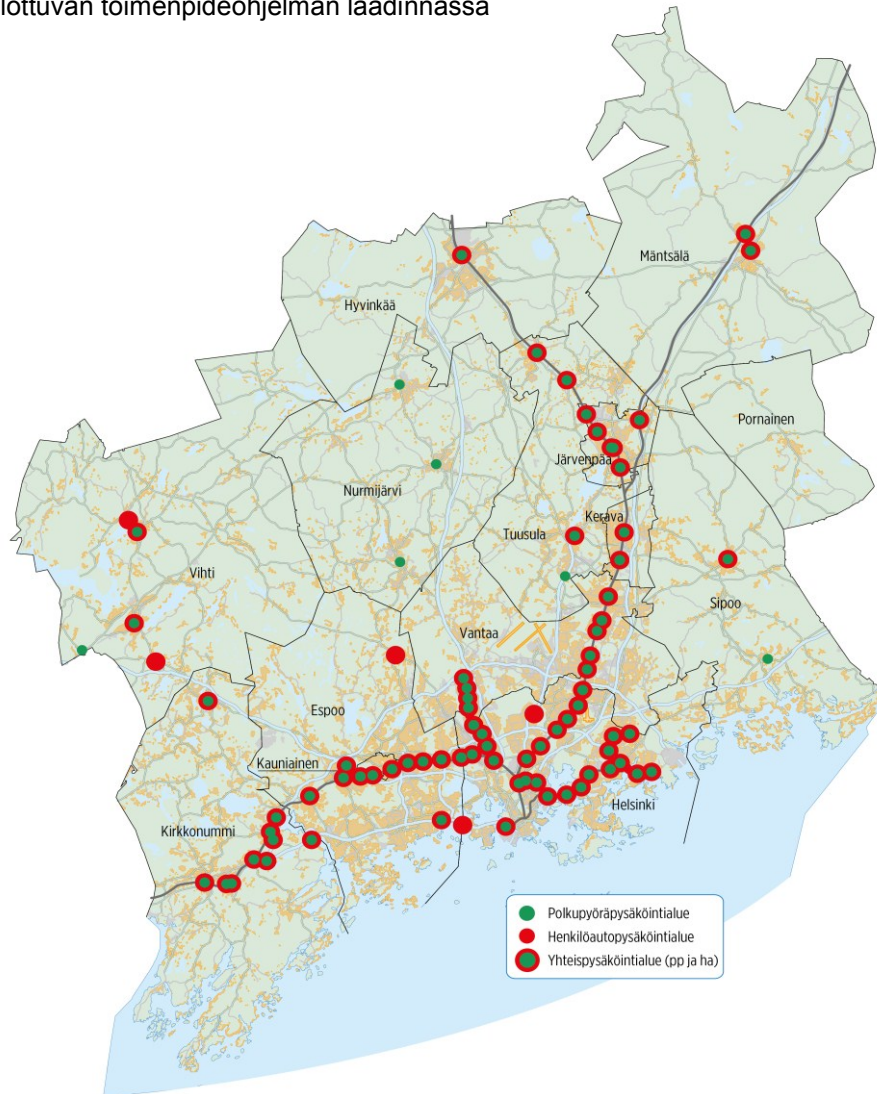
2 Liityntäpysäköinnin nykytilanne

2.1 Paikkojen tarjonta ja kehitysnäkymät

Helsingin seudun 14 kunnan (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kirkkonummi, Kerava, Sipoo, Vihti, Nurmijärvi, Hyvinkää, Tuusula, Järvenpää, Mäntsälä ja Pornainen) alueella on tällä hetkellä noin 9 000 henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkaa, joista noin 2/3 sijaitsee pääkaupunkiseudulla (Helsinki, Espoo, Kauniainen ja Vantaa). Polkupyörien liityntäpysäköintipaikkoja on noin 11 500, joista noin puolet sijaitsee pääkaupunkiseudulla. Liityntäpysäköintipaikoista noin 90 % sijaitsee raideliikenteen asemilla (liite 2 ja 3).

Koko Uudenmaan alueella tehdään keskimäärin noin 10 000 edestakaista henkilöauton ja noin 11 000 edestakaista polkupyörän liityntäpysäköintimatkaa arkivuorokaudessa. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella määrä on huomattavasti tätäkin suurempi. Liityntäpysäköintipaikat ovat sijoituneet ratojen ja Helsinkiin suuntautuvien pääväylien varsille. (YTV 25/2008, Uusi-Rauva 2011, kuva 3)

Liityntäpysäköinnin kehittäminen liittyy Helsingin seudun liikennejärjestelmän (HLJ 2011) tavoitteelliseen kehittämisspolkuun. Ensimmäisessä eli pitäytymisvaiheessa (2011–2020) on pyrkimyksenä hyödyntää tehokkaasti olemassa olevaa liikennejärjestelmän infrastruktuuria sekä parantaa kestävä liikumisen kilpailukykyä. Täydentämisvaiheessa (2021–2035) liityntäpysäköinti liittyy raideliikenneverkon ja bussiliikenteen laatuikäytävien kehittämiseen. Nämä kehittämisspolun vaiheet ja niihin liittyvät kehittämistarpeet otetaan huomioon vuoteen 2035 ulottuvan strategian ja vuoteen 2020 ulottuvan toimenpideohjelman laadinnassa



Kuva 3. Nykyiset liityntäpysäköintialueet 2011.

Kunnat, valtio sekä VR ovat järjestäneet liityntäpysäköintiä asemien seuduilla omistamallaan maa-alueilla. Muutamissa yksittäisissä kohteissa on tehty yhteistyötä elinkeinoelämän kanssa. Paikkojen toteuttamisen kannalta keskeistä on ollut liityntäpysäköinnin sisällyttäminen osaksi joukkoliikenteen infrastruktuuria ja väylähankkeita, kuten on tehty esimerkiksi Kehäradan ja Länsimetron hankkeiden yhteydessä. Näiden hankkeiden myötä tullaan rakentamaan yhteensä noin 2 800 henkilöauton liityntäpysäköintipaikkaa sekä tuhansia polkupyörien liityntäpysäköintipaikkoja. Myös keväällä 2012 hyväksytyssä liikennepoliittisessa selonteossa linjattiin, että jatkossakin suurten kaupunkien raide-liikenneinvestointeihin tulee aina sisällyttää liityntäliikenteen järjestelyt.

2.2 Haasteet ja kehittämistarpeet

Liityntäpysäköinnistä on tehty useita kehittämissuunnitelmia ja -strategioita, joissa on todettu liityntäpysäköinnin kehittämistarpeita ja -linjauksia. Tällaisia suunnitelmia ovat mm.

- Pääkaupunkiseudun ja sen lähialueiden liityntäpysäköintistrategia vuosille 2010 ja 2025 (YTV 2003)
- Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämisohjelma (Uuden maan liitto 2009)
- Liityntäpysäköinti-informaation kehittämisen periaatesuunnitelma (HSL 2010).
- Liityntäpysäköinnin suunnitteluohje (HSL 2010)
- Helsingin seudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinti - Ehdotus toimintastrategiaksi ja toteutussuunnitelmaksi (Liikennevirasto 2010)
- Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia 2035 (diplomityö 2011).

Aiempiin selvityksiin perustuen liityntäpysäköinnin keskeiset kehittämishaasteet ovat (Uusi-Rauva 2011):

- Yhteinen seudullinen tahtotila kehittämisessä
- Rahoitus ja vastuunjako toteutuksessa
- Liityntäpysäköinnin liittäminen osaksi joukkoliikenteen matkaketjua
- Liityntäpysäköintipaikkojen lisääminen
- Asemanseutujen tilanpuute
- Laatutason ongelmat (koskevat erityisesti liityntäpyöräilyä)
- Informaatiojärjestelmä
- Liityntäpysäköinnin reittiopas
- Hinnoittelu
- Operointi.

Vuonna 2003 valmistuneessa Pääkaupunkiseudun ja sen lähialueiden (kuten Hyvinkää, Riihimäki, Kerava, Järvenpää, Haarajoki, Mäntsälä, Lohja, Vihti, Karjaa ja Porvoo) liityntäpysäköintistrategiassa vuosille 2010 ja 2025 asetettiin yleistavoitteeksi riittävän liityntäpysäköintipaikkamäärän tarjoaminen sekä autoille että pyörille. Tärkeänä tavoitteena oli joukkoliikenteen palvelutason laadun ja arvostuksen parantaminen. Tavoitteeksi asetettiin, että pääkaupunkiseudulla on vuoteen 2010 mennessä 7 200 autojen liityntäpysäköintipaikkaa nykyisten liikenneväylien varrella ja 1 200 paikkaa Kehäradan uusilla asemilla.

Vuoden 2025 autopaikkojen määrälliseksi tavoitteeksi esitettiin 10 000 autopaikkaa. Pääkaupunkiseudun polkupyöräpaikkojen määrällinen tavoite oli 9 000 paikkaa vuoteen 2010 ja 12 000-15 000 paikkaa vuoteen 2025 mennessä, minkä lisäksi bussipysäkeillä tulisi olla noin 10 000 paikkaa. Pysäköintipaikkojen määrän lisäyksen ohella kehittämistarpeiksi tunnistettiin mm. pyöräpysäköinnin laadun nosto, pysäköintialueiden valvonnan ja opastuksen parantaminen sekä kehittämisen rahoitus. Jatkotoimenpiteiksi nimettiin mm. nimettyjen kärkihankkeiden edistäminen, liityntäpysäköinti-strategiatyön laajentaminen kattamaan koko Helsingin työssäkäyntialueen ja liityntäpysäköintimallien päivittäminen. (YTV 2003)

Vuonna 2009 valmistuneessa Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämisohjelmassa (Uudenmaan liitto) todetaan, että liityntäpysäköintipaikkojen määrän nostaminen ja laadun parantaminen tehokkaasti koko työssäkäyntialueella edellyttää järjestelmällistä, usean toimijan yhteistyötä. Työ edellyttää koordinoivaa viranomaista ja laajaa yhteistyöryhmää. Kehittämis-

ohjelmassa todetaan, että liityntäpysäköinnin kehittäminen tulee liittää osaksi joukkoliikenteen kehittämistä. Haasteeksi koettiin kehittämisen rahoitus, jonka osalta todetaan mm., että selkeää muutosta parempaan ei saada ilman valtion rahoitusta. Merkittäviksi todetuista kehittämistarpeista mainittiin pyöräpysäköinnin ja opastuksen laadun nosto.

Liityntäpysäköinnin kehittäminen on ollut tapauskohtaista eivätkä strategiat ja paikkamäärän kehitys ole toteutuneet odotetusti. Keskeisimpänä syynä tähän on liityntäpysäköinnin isännättömyys: seudulla ei ole sovittu eri toimijoiden kesken selkeitä vastuutahoja liityntäpysäköinnin toteuttamisessa ja kehittämisessä. Vastuunjako on myös valtakunnallisella tasolla ollut epäselvää. Toteutuksen edistämiseksi jatkossa onkin tärkeä sopia kustannusten ja vastuun jakautuminen eri osapuolten kesken (Uudenmaan liitto 2009).

Helsingin seudulla MAL-aiesopimuksen (2012-2015) sopimusosapuolet ovat sitoutuneet edistämään liityntäpysäköintiä sekä sopimaan yhteistyöstä ja toteutuksen kustannus- ja vastuunjaosta aiesopimuskauden loppuun mennessä. Konkreettisina toimina on sovittu aiesopimukseen sisältyvistä liikenteen infrastruktuurin kehittämistoimista, joihin kuuluu myös liityntäpysäköintialueiden rakentamista.

Helsingin seudun nykyisessä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011) on esitetty lähtökohdaksi, että liityntäpysäköinnin kustannukset jaettaisiin hyötyjen suhteessa. Strategian laadinnassa on sovellettu tätä lähtökohtaa eli ”hyötyjä maksaa” -periaatetta ja tunnistettu hyötyjä erityyppisillä liityntäpysäköintialueilla sekä tehty ehdotus kustannusjaon periaatteista käytävien neuvotteluiden pohjaksi.

Viime aikoina liityntäpysäköinnin edistäminen on saanut tukea sekä pääministeri Jyrki Kataisen hallitusohjelmassa että liikennepoliittisessa selonteossa. Hallitusohjelmassa liityntäpysäköintipaikkojen lisääminen on esitetty yhtenä joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvun ja yksityisautoilun vähentämisen keinona ja liitetty se joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen. Matkojen ja kuljetusten toimivuus suurimmilla ja kasvavilla kaupunkiseuduilla on nostettu liikennepoliittisessa selonteossa erityiseksi painopisteeksi. Yhtenä keskeisenä keinona on tuotu esiin liityntäpysäköinnin järjestämistapojen ratkaiseminen.

Liityntäpysäköinnin kehittämisen haasteena on myös, että liityntäpysäköintipaikkojen kysyntä on tarjontaa suurempi vilkkaissa joukkoliikenteen solmukohtissa kuten asemilla. Siellä pysäköintipaikkojen lisäämiselle on suuri tarve. Ongelma on, ettei asemien seuduilla juurikaan ole vapaita maa-alueita. Jatkossa näillä alueilla liityntäpysäköintipaikkoja joudutaan sijoittamaan pysäköintilaitoksiin, mikä on kustannuksiltaan maantasopysäköintiin nähden moninkertaista. Kasvava paikkamäärä lisää myös vuosittaisia hoito- ja ylläpitokustannuksia. Kustannusten kasvaessa lisääntyy tarve eri osapuolten väliselle yhteistyölle ja kustannusten jakamiselle.

Pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen on tärkeää. Kehittämiseen tarvitaan mukaan julkisten toimijoiden lisäksi yksityisiä tahoja. Liityntäpysäköintipaikkojen vuoroittaiskäytöllä saadaan investoinnit tehokkaampaan käyttöön: päiväsaikaan pysäköintipaikat olisivat liityntäpysäköijien käytössä ja iltaisin sekä viikonloppuisin muiden toimijoiden, kuten esimerkiksi kaupan asiakkaiden käytettävissä. Vuoroittaiskäytön kannalta otollisia kohteita ovat myös erilaiset liikuntapaikat, sillä niiden käyttö painottuu iltoihin ja viikonloppuihin. Edellytyksenä luonnollisesti on, että ne sijaitsevat hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella tai solmupisteissä.

3 Liityntäpysäköintialueiden tyypittely kustannus- ja vastuunjaon perustana

3.1 Liityntäpysäköinnin vastuunjaon nykytilanne

Liityntäpysäköinnin kehittäminen on useiden eri toimijoiden vastuulla, joista tärkeimpiä ovat ELY-keskus ja Liikennevirasto, kunnat, maakuntaliitto ja HSL. Mahdollisuuksia edistää liityntäpysäköintiä on myös joukkoliikenteen operaattoreilla, Matkahuollolla, Linja-autoliitolla ja isoilla kaupallisilla toimijoilla. ELY-keskus (entinen Tiehallinto) on rahoittanut maanteiden varrelle bussipysäkkien yhteyteen toteutettuja liityntäpysäköintialueita ja vastaavasti Liikennevirasto (aikaisemmin Ratahallintokeskus) rautatieasemien yhteyteen rakennettuja pysäköintipaikkoja. Myös VR-yhtiö omistaa joitain rautatieasemien pysäköintialueita ja vastaa niiden kehittämisestä. Kaupalliset toimijat ovat olleet toteuttajina ja ylläpitäjinä yhteistyössä kunnan kanssa tietyissä kohteissa. Muiden kuin edellä mainittujen alueiden rakentamisesta ovat vastanneet kunnat. Monissa kohteissa vastuuta on jaettu kunnan ja valtion kesken. HLJ-alueella (Helsingin seudun 14 kuntaa) HSL hoitaa liityntäpysäköintijärjestelmän strategisen suunnittelun osana liikennejärjestelmäsuunnittelua. HSL valmistelee yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa ehdotukset kehittämistarpeista alueen kunnille, ELY-keskukselle ja Liikennevirastolle, jotka vastaavat hankkeiden toteutuksesta. HSL on vastannut myös liikennemallien ja -ennusteiden, ja siihen liittyen, myös liityntäpysäköinnin tutkimusmenetelmien kehittämisestä.

3.2 Lainsäädännön velvoitteet eri tahoille

Liityntäpysäköintiä ei lainsäädännössä ole suoraan valtuutettu yhdellekään taholle. Nykyiset ratkaisut perustuvat kussakin kohteessa erikseen sovittuun kustannusten ja vastuiden jakoon. Kun tarkastellaan Helsingin seudun kuntien aluetta, vastuut määräytyvät kohdekohtaisesti, eikä ole nimettävissä yhtä tahoja, jolle kuuluisi koko liityntäpysäköinnin kokonaisuus.

Valtio vastaa rautateiden ja maanteiden rakentamisesta ja ylläpidosta, ja sillä on siten keskeinen rooli liityntäpysäköinnin järjestämisessä. Liikennevirasto on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva keskushallinnon virasto, joka vastaa valtion tie- ja rataverkosta, merkittävien tiehankkeiden toteuttamisesta sekä ratojen suunnittelusta, ylläpidosta ja rakentamisesta sekä liikenteen palveluiden kehittämisestä, julkisen liikenteen toimintaedellytysten tukemisesta sekä liikennejärjestelmästä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset puolestaan edistävät alueellista kehittämistä hoitamalla valtionhallinnon toimeenpano- ja kehittämistehtäviä alueilla. Ne hoitavat niille erikseen säädettyjä tehtäviä mm. huolehtimalla liikennejärjestelmän toimivuudesta, liikenneturvallisuudesta, tie- ja liikenneolosuhteista, maanteiden ylläpidosta sekä julkisen liikenteen järjestämisestä. Maantielain (23.5.2005/503 5§ 1 mom.) mukaan maantiehen kuuluvat ajorata pientareineen ja muut liikenteen käyttöön tarkoitettut alueet, kuten jalkakäytävä ja pyörätie, erikoiskuljetustie, pysäköintipaikka tai -alue, joukkoliikennettä ja sen käyttöä palveleva alue taikka levähdys-, varasto- tai kuormausalue. Vastaavasti ratalain (2.2.2007/110 3 §) mukaan rautatiehen kuuluvat rautatiealueet, joihin kuuluvat myös rautatieliikenteen palvelutoimintojen välittömästi tarvitsemat alueet. Ongelmallisimpia ovatkin alueet, jotka eivät kuulu tie- tai rautatieliikenteen palvelutoimintojen alueelle. Näissä maanomistajana on joko kunta tai yksityinen taho. Joka tapauksessa kunnat vastaavat kadunpidosta ja myös siihen liittyvistä joukkoliikenteen edellyttämistä hankkeista, kuten liityntäpysäköinnistä.

Helsingin seudulla, ja erityisesti pääkaupunkiseudulla, on liikennejärjestelmän suunnittelussa kuntien yhteistyöllä pitkät perinteet. Nykyisin Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä toimii henkilölii-

kennelain (343/1991) mukaisena toimivaltaisena viranomaisena. Kuntayhtymä, johon kuuluvat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kirkkonummi, Kerava ja Sipoo, vastaa joukkoliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta. Nykyisen Helsingin liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) laadintaan osallistui HSL-kuntayhtymää laajemmin 14 seudun kuntaa. Syksyllä 2012 hyväksytyn puiteohjelman mukaan myös HLJ 2015 laadintaan osallistuvat kyseiset kunnat.

HSL vastaa toimialueensa joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustajainformaatiosta. HSL hyväksyy toimialueellaan noudatettavan joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä liikenteen taksat. HSL vastaa toimialueensa joukkoliikenteen matkustajainformaatio- ja muista tietoteknisistä järjestelmistä sekä hoitaa joukkoliikennettä koskevaa jäsenkuntien keskinäistä sekä jäsenkuntien ja muiden tahojen välistä yhteistyötä.

Maakuntaliitoilla ja kunnilla on rakennuslain mukaan kaavoitusvastuu, jolla vaikutetaan liityntäpysäköintialueiden sijoittumiseen.

Liityntäpysäköintialueiden ja -laitosten kunnossapidon järjestämisen vastuu on lainsäädännöllisesti alueen tai laitoksen omistajalla. Omistaja on useimmiten kunta, VR, Liikennevirasto, ELY-keskus tai kiinteistöyhtiö.

Nykyisen lainsäädännön vastuut jakautuvat siten, että käytännössä liityntäpysäköinnin vastuut on parhaiten sovittavissa sopimusmenettelyllä, kuten laajemminkin on laita liikennejärjestelmätyössä. Nykytilanteessa kunkin alueen investointi- ja ylläpitokustannuksista sovitaan erikseen. Kustannus- ja vastuunjaossa haetaan siten sellaisia periaatteita, jotka jatkossa helpottaisivat yksittäisten alueiden kustannuksista ja vastuista sopimista.

3.3 Liityntäpysäköinnin hyödyt

Strategiatyön esiselvityksenä tehdyssä diplomityössä (Uusi-Rauva, 2011) tarkasteltiin eri tahojen liityntäpysäköinnistä saamia hyötyjä. Seuraavassa on esitelty yhteenvedona esiselvityksessä ja tässä työssä tunnistetut liityntäpysäköinnin hyödyt eri tahoille: sijaintikunnalle, käyttäjän kotikunnalle, määränpääkunnalle, valtiolle, joukkoliikenteen operaattoreille, elinkeinoelämälle ja liityntäpysäköintialueiden käyttäjille.

Liityntäpysäköinnin myötä *liityntäpysäköintialueen sijaintikunnan* saavutettavuus suhteessa työpaikkoihin paranee, minkä myötä kuntaan muuttaa uusia asukkaita ja se saa lisää ansioverotuloja. Joukkoliikennetarjonta paranee kaikille joukkoliikenteen käyttäjille. Jos alue sijaitsee keskustassa, keskustan kaupat ja palvelut saavat lisää asiakkaita, mutta henkilöautoliikenne katuverkolla lisääntyy. Liikenneinvestointien tarve ja liikenteen haitat (mm. melu ja päästöt) lisääntyvät ja liikenneturvallisuus heikkenee.

Myös *liityntäpysäköinnin käyttäjän* kotikunnan (jos eri kuin sijaintikunta) saavutettavuus suhteessa työpaikkoihin paranee, minkä myötä kuntaan muuttaa uusia asukkaita ja se saa lisää ansioverotuloja.

Matkan määränpääkunnassa pysäköintitarve keskusta-alueella vähenee ja pysäköinnin lisäpaikkojen tarve vähenee. Henkilöautoliikenne katuverkolla vähenee ja näin saadaan kaupunkitilaa muuhun käyttöön. Liikenneinvestointien tarve ja liikenteen haitat (mm. melu, päästöt) vähenevät ja lii-

kenneturvallisuus paranee. Liityntäpysäköinti lisää saavutettavuutta joukkoliikenteellä, mistä on etua työpaikkojen sijoittumisessa ja tuloja keskustojen kaupoille ja palveluille. Kuitenkin asukkaat voivat parantuneen saavutettavuuden ansiosta myös siirtyä naapurikuntiin, mistä aiheutuu matkan määränpääkunnassa ansioerotulomenetyksiä.

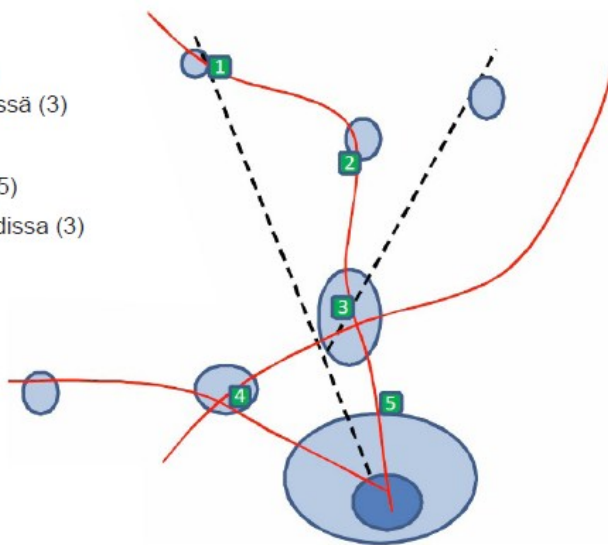
Valtio saa hyötyjä investointien ja yhteiskunnallisten kustannusten vähetessä. Liityntäpysäköinnin seurauksena henkilöautoliikenne päätieverkolla vähenee, mikä vähentää liikenneinvestointien tarvetta ja liikenteen haittoja (mm. melu ja päästöt). Liikenneturvallisuus paranee ja esimerkiksi pyöräilyn osuus kasvaa. Joukkoliikenteen käyttäjämäärät lisääntyvät ja tehtyjen joukkoliikenneinvestointien kannattavuus paranee.

Joukkoliikenteen operaattorit saavat lisää matkustajia ja siten lipputuloja. Elinkeinoelämä saa lisää asiakkaita ja liiketoimintamahdollisuuksia.

3.4 Aiemmat liityntäpysäköintialueiden tyypittelyt

Aiemmin alueita on tyypitelty muun muassa HSL:n liityntäpysäköinnin suunnitteluohjeessa ja Liikenneviraston selvityksessä (Liikennevirasto 2101a). HSL:n liityntäpysäköinnin suunnitteluohjeessa (HSL 2010) liityntäpysäköintialueet on tyypitelty sen mukaan, miten alue sijaitsee suhteessa yhdyskuntarakenteeseen ja ympäröivään maankäyttöön (kuva 4):

- kuntakeskuksissa (1)
- haja-asutusalueella (2)
- kaupallisten palvelujen tai matkakeskuksen yhteydessä (3)
- esikaupunkialueilla (4)
- keskuskaupungin rajalla (5)
- liikenteellisissä solmukohtissa (3)



Kuva 4. Liityntäpysäköintialueen sijainti suhteessa maankäyttöön ja liikennejärjestelmään asettaa sille erilaisia vaatimuksia (HSL 2010).

Liikennevirasto on selvityksessään (Liikennevirasto 2010a) jakanut liityntäpysäköinnin kehittämishankkeet toteutuksen suhteen viiteen erityyppiseen kohteeseen:

1. Katujen tai maanteiden parantamiseen liittyvät kohteet
2. Asema-alueiden parantamiseen liittyvät kohteet
3. Liityntäpysäköinnin kehittäminen yhteysvälihankkeina tai alueellisina kokonaisuuksina nykyisillä väylillä
4. Suurten väylähankkeiden yhteydessä tehtävät liityntäpysäköintialueet
5. Liityntäpysäköinti laitoksissa, kiinteistöissä tai muissa yksityisten toimijoiden tai operaattoreiden kanssa toteutettavissa yhteishankkeissa.

3.5 Liityntäpysäköintialueiden tyypittely ja hyötyjen jakaantuminen

Strategian lähtökohtana on ollut tarkastella liityntäpysäköintiä osana liikennejärjestelmää ja joukkoliikennettä. Nämä tekijät yhdessä ”hyötyjä maksaa” -periaatteen kanssa otettiin liityntäpysäköinnin tyypittelyn perustaksi. Keskeinen pyrkimys on ollut tarjota pohja kustannus- ja vastuunjaosta tehtäville päätöksille. Tyypittely osoittautui kuitenkin hyödylliseksi näkökulmaksi myös muiden tekijöiden tarkastelussa, kuten auto- ja pyöräpysäköinnin välisen suhteen, opastuksen, liikennejärjestelyjen ja informaation suunnittelun, laatutason, imagon ja markkinoinnin kohderyhmien hahmottamisessa. Aiemmat maankäyttöön ja sijaintiin perustuvat sekä erityyppisiin kehittämishankkeisiin kytkeytyneet tyypittelyt eivät sellaisenaan soveltuneet vastuunjaon tarkastelun pohjaksi. Koska tavoitteena on ollut tukea kustannusten ja vastuiden jakoa, pyrittiin mahdollisimman selkeään ja yksinkertaiseen tyypittelyyn.

Erilaisten kokeilujen ja liityntäpysäköinnin yhteistyö- ja seurantaryhmässä (LIIPY-ryhmä) käytyjen keskustelujen kautta päädyttiin tyypittelemään alueet sen mukaan, mikä on niiden rooli liikennejärjestelmässä ja millaiseksi alueen roolia halutaan kehitettävän. Tällöin keskeisiä tekijöitä ovat joukkoliikenteen tarjonta, alueen sijainti suhteessa pääväyliin sekä alueen pääasialliset käyttäjät. Alueet tyypiteltiin seudullisesti ja paikallisesti merkittäviin alueisiin sekä pienimuotoisiin alueisiin, joita voivat olla maanteiden pysäkkijärjestelmään liittyvät alueet tai pelkät pyöräpysäköintialueet.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011) on sovittu liityntäpysäköinnin kustannusjaon perustaksi ”hyötyjä maksaa” -periaate. Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksessa (2012-2015) sopijaosapuolet ovat sitoutuneet edistämään liityntäpysäköintiä sekä sopimaan yhteistyöstä ja toteutuksen kustannus- ja vastuunjaosta aiesopimuskauden loppuun mennessä. Valmistelun vastuutahot ovat HSL ja Liikennevirasto. Seuraavassa on tarkasteltu tarkemmin erityyppisiin liityntäpysäköintialueisiin liittyviä ominaisuuksia ja hyötyjä.

Seudullisesti merkittävät alueet

Seudullisesti merkittävät alueet ovat isoja liityntäpysäköintialueita, joilla on merkittävä rooli seudullisen liikennejärjestelmän kannalta. Niillä on korkeat käyttöasteet ja kova paine paikkojen lisäämiseen tai alueen laajentamiseen. Nämä ovat alueita, joilla on erittäin hyvä joukkoliikenteen palvelutaso eli ne sijoittuvat usein kuntakeskuksiin, liikenteellisiin solmukohtiin tai kaupallisten palveluiden ja matkakeskusten yhteyteen, kuten raideliikenteen asemille. Alueet ovat usein liittyneinä raideliikenteeseen, sillä raideliikenne houkuttelee kapasiteettinsa, vuorotarjontansa ja nopeutensa vuoksi siirtymään joukkoliikenteeseen merkittävässä määrin. Seudullisesti merkittäviä liityntäpysäköintialueita voi bussiliikenteessä syntyä lähinnä runkolinjojen yhteyteen ja poikittaiseen liikenteeseen, joilla voidaan saada riittävä vuorotiheys ja nopeus ja näin palvelutarjonta voi muodostua kilpailukykyiseksi henkilöautolle.

Raideliikenteessä on ongelmana tällä hetkellä se, että liityntäpysäköinnin kysyntä on suurta pääradalla, missä kapasiteetti on äärirajalla ja junat ovat täynnä. Liityntäpysäköinnin lisääminen liittyykin olennaisesti uusien raideinvestointien toteuttamiseen. Kun liityntäpysäköintialue sijoittuu taajaman keskustaan hyvien palvelujen yhteyteen, alueen käyttöön houkuttelevat joukkoliikennepalveluiden lisäksi muut palvelut, joita käyttäjien on helppo hyödyntää osana matkaketjuaan. Myös pyöräpysäköinnille on suurta lisäämispotentiaalia asemaa ympäröivän tiiviin asutuksen johdosta. Tällaiset alueet sijaitsevat usein niin, että tilaa on vähän ja henkilöautoliikenteestä saattaa aiheutua pai-

kallisia ongelmia. Näille alueille ei siksi välttämättä haluta ohjata lisäliikennettä päätieverkolta, vaan ohjaus on lähinnä lähialueelta. Tilan puutteen vuoksi on tarpeen käyttää kenttäpysäköinnin sijasta kalliimpia pysäköintilaitosratkaisuja. Pula pysäköintipaikoista korostaa käyttöasteen seurannan tiheyttä ja informaatiota vapaista paikoista. Tilan puute ja paikkojen käytön varmistaminen liityntäpysäköinnin tarpeisiin on otettava huomioon pohdittaessa maksullisuutta ja maksujärjestelmää.

Seudullisesti merkittäviä alueita voivat edellisten lisäksi olla myös alueet keskustojen ulkopuolella. Niille voidaan tieverkolta ohjata autoilijoita joukkoliikenteen käyttäjiksi. Nämä reuna-alueet voivat suhtautua maankäyttöön erittäin vaihtelevasti, eli kyseeseen tulevat kaikki kuvassa 4 esitetyt sijaintivaihtoehdot, ja liikenneväylien kehittämishankkeisiin liittyvät kohteet. Tämä johtuu siitä, etteivät kuntakeskukset ole ensisijaisia kohteita näiden reuna-alueiden paikallista liikennettä aiheuttavan luonteen vuoksi. Tärkeää näillä alueilla on kuitenkin huolehtia riittävästä opastuksesta, paikkatarjonnasta sekä joukkoliikenneyhteyksistä ja -informaatioista. Näiden alueiden henkilöautokäyttäjät ovat merkittävässä määrin ulkokuntalaisia.

Hyötyjen jakaantumisen kannalta seudullisesti merkittävät alueet (tyyppi A) ovat keskeisimpiä. Niiden käyttäjistä suuri osa tulee sijaintikunnasta, mutta myös muualta tulee käyttäjiä merkittävässä määrin. Alueilla on suuren käyttäjämäärän vuoksi merkittävä vaikutus myös määränpääkuntaan, joka seudulla usein tällä hetkellä on Helsinki. Siksi onkin perusteltua, että kaikki edellä mainitut tahot osallistuvat kustannuksiin, merkittävimmän vastuun ollessa sijaintikunnalla. Valtio saa näistä alueista hyödyn tieverkon kuormituksen vähenemisenä. Valtion kannalta perusteltua on ohjata käyttäjiä vähemmän kuormitetuille alueille ja kenttäpysäköintiin. Kenttäpysäköinnin kustannukset ovat olennaisesti pienemmät, kuin kaupallisiin palveluihin liittyvät alueet taajamissa ja asemilla, missä joudutaan helposti pysäköintitalotyyppisiin ratkaisuihin. Näillä alueilla taajaman muut palvelut, esimerkiksi kauppa, on merkittävä hyötyjä. Näissä tapauksissa yksityisen sektorin rahoitus onkin toivottavaa. Yksityinen rahoitus voisi vähentää sijaintikunnan ja mahdollisesti valtion osuutta kustannuksista. Sovittaessa investointikustannusten jaosta, voidaan samalla sopia ylläpito- ja ope-
rointikustannuksista sekä maksujärjestelmästä.

Paikallisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet

Liikennejärjestelmänäkökulmasta osa liityntäpysäköintialueista on tärkeitä paikallisesti. Tällaisille alueille tullaan keskimääräisesti lähempää kuin seudullisesti merkittävillä alueille. Siksi niillä pyöräpysäköinnin merkitys on suhteessa suurempi. Paikallisesta luonteesta huolimatta osa käyttäjistä tarvitsee autoa, koska liityntäjoukkoliikennettä ei kyetä järjestämään kustannustehokkaasti kaikille, eikä pyöräily ole kaikille mahdollinen vaihtoehto. Myös nämä alueet voivat maankäytöllisesti sijaita vaihtelevasti. Merkittävin ero edelliseen aluetyyppiin on etäisyys päätieverkosta, joka on suurempi kuin seudullisesti merkittävillä alueille, eikä näin juuri houkuttele käyttäjiä pääteiltä. Nämä alueet ovat myös yleensä edellisiä pienempiä kokoluokaltaan. Käyttäjäkunta on melko vakiintunutta ja muutokset tapahtuvat lähinnä maankäytön muutosten ja joukkoliikenteen edistämistoimien seurauksena. Siksi käyttöasteen seuranta voidaan tehdä harvakseltaan paikkojen riittävyyden varmistamiseksi.

Paikallisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet (tyyppi B) palvelevat pääasiassa lähiseudun asukkaita. Niissä pyöräpysäköinnillä on ensisijainen rooli. Merkittävimmän hyödyn saavat sekä käyttäjien kotikunta, joka on samalla liityntäpysäköintialueen sijaintikunta, että valtio, koska käyttäjät pysyvät poissa tieverkolta. Koska alueet eivät ole kooltaan yleensä seudullisesti merkittävien alueiden suuruusluokkaa ja koska alueet sijaitsevat tyypillisesti etäällä Helsingistä, on valtion saama hyöty

pienempi kuin A-tyyppin alueilla. Lähtökohtana valtion kustannusosuudelle voidaan pitää esimerkiksi liikennepoliittisessa selonteossa esitettyä valtionosuutta raideliikenneinvestoinneissa¹. Oletus on tällöin, että kaikkia joukkoliikennemuotoja rahoitetaan 30–50 % välillä. Paikallista hyötyä korostaa, että alueen ympärillä olevat palvelut saavat lisää kysyntää ja siten taloudellista hyötyä. Hyötyä voidaan voimistaa alueen yhteiskäytöllä kaupan tai virkistyskohteiden kanssa.

Pienimuotoiset kohteet

Kolmannen tyyppin muodostavat pienimuotoiset alueet. Ne voivat olla maantieverkkoon tukeutuvia alueita tai pelkän pyöräpysäköinnin alueita. Nämä alueet perustuvat olemassa olevaan pysäkkijärjestelmään. Näitä alueita on tällä hetkellä vain vähän. Jotta autoilijat voivat siirtyä seudulle tullessaan joukkoliikenteeseen, tarvitaan riittävästi informaatiota liityntäalueista ja bussivuoroista matkan aikana. Siirtyminen omasta autosta joukkoliikenteeseen tulee olla helppoa ja houkuttelevaa.

Maanteiden pysäkkijärjestelmän kohteet (tyyppi C) palvelevat sekä lähiseutua että pitkämatkaista liikennettä. Pyöräpysäköinti edistää pyöräily-joukkoliikenne -matkaketjun muodostumista. Sijaintikunta saa hyödyn saavutettavuuden paranemisena. Valtio puolestaan hyötyy, kun tieverkon kuormitus vähenee. Siksi on perusteltua, että näiden kohteiden kustannukset jakaantuvat sijaintikunnan ja valtion kesken.

3.6 Erityyppisten liityntäpysäköintialueiden ominaisuuksia

Strategiatyössä kehitettyjä liityntäpysäköintialueiden tyyppejä ovat:

A: Seudullisesti merkittävät erittäin hyvien joukkoliikenneyhteyksien alueet, joissa liityntäpysäköinnistä saatava hyöty jakaantuu monelle taholle

A1: Alueille houkutellaan tietoisesti ajoneuvoliikennettä pääväyliltä ja alueilla on toimiva liityntä joukkoliikenteeseen

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

¹ Valtio on valmis osallistumaan suurten kaupunkiseutujen (Helsingin, Turun ja Tampereen seudut) raideliikenneinvestointien rahoittamiseen. Lähtökohtana on, että kaupunkiratahankkeet toteutetaan 50–50-periaatteella valtion ja kuntien kesken. Valtio avustaa metron ja kaupunkiraitioteiden rakentamista 30 prosentin osuudella. Hankkeiden rahoitusosuudet päätetään kuitenkin tapauskohtaisesti erikseen riippuen muun muassa hankkeen kustannuksista, laajuudesta ja tarkoituksenmukaisuudesta sekä kohteiden omistussuhteista. Valtio edellyttää rahoituksensa vastapainoksi, että valtio ja kunnat sopivat yhdessä maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisestä alueella. Suurten kaupunkien raideliikenneinvestointeihin tulee aina sisällyttää liityntäliikenteen järjestelyt (liikennepoliittinen selonteko, 2012).

Taulukkoon 1 on koottu erityyppisten liityntäpysäköintialueiden tyypillisiä ominaisuuksia eri näkökulmista.

Taulukko 1. Erityyppisille liityntäpysäköintialueille 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 joukko-liikennepalveluiden aluetta, suositaan pyöräpysäköintiä	maantieverkon pysäkkijärjestelmään liittyviä kohteita ja pelkiä pyöräpysäköintialueita
Imago	tehokas, toimiva liityntä joukkoliikenteeseen	tehokas kytkentä matkaketjuun	luotettavuus, paikallisuus	joukkoliikenteen saavutettavuus
Sijoittumisen pääkohdealueet	pääteiden ja joukkoliikenteen solmukohdat 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 ehkäisyyn 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 riittävyden varmistamiseksi

Kustannus- ja vastuunjaon ehdotuksen pohjana käytettiin edellä esitettyä liityntäpysäköintialueiden tyypittelyä ja ”hyötyjä maksaa” -periaatetta. Hyödyt jakaantuvat erityyppisillä alueilla sijaintikunnan käyttäjien kotikuntien ja määränpääkunnan sekä valtion ja yksityisen tahon kesken. Seuraavassa taulukossa 2 on esitetty liityntäpysäköinnin yhteistyö- ja seurantaryhmän (LIIPY-ryhmän) keskustelujen pohjalta laadittu näkemys kustannusten ja vastuun painottumisesta eri toimijoille.

Liityntäpysäköintialueiden ylläpidon kustannusten seuranta on monissa tapauksissa käytännössä hankalaa tai jopa mahdotonta. Alueiden kunnossapito on hyvin tyypillisesti osa suurempaa urakka-alueita, jossa yksittäisen kohteen vaikutukset eivät ole eriteltävissä. Yksittäisten maantietekohteiden ylläpito sisältyy joko laajoihin tienpidon alueurakoihin tai alue on erikseen sovittu kunnan ylläpidettäväksi ympäröivän katuverkon kunnossapidon yhteydessä. Rautatieasemien liityntäpysäköintialueet ovat pääsääntöisesti joko Liikenneviraston tai VR:n omistuksessa ja kunnossapidossa. Samalla asema-alueella voi olla useita eri kunnossapidon kokonaisuuksia ja niiden välisiä rajapintoja.

Taulukko 2. Neuvotteluiden pohjaksi laadittu ehdotus investointien kustannusosuuksiksi erityyppisillä liityntäpysäköintialueilla.

	Sijainti-kunta	Kohde-kunta	Koti-kunta	Valtio
A1 ja A2 Seudullisesti merkittävä alue	XX	X	X	XX
B Paikallisesti merkittävä alue	XXX			XX
C Pysäkkijärjestelmän kohteet ja pelkkä pyöräpysäköinti	XX			XX

Yksityisten tahojen osallistuminen kustannuksiin vähentää sijaintikunnan investointikustannusta (erityisesti A2-luokassa)

Lähestymismahdollisuuksia ylläpidon kustannusvastuuksi:

- 1) Aina alueen omistaja
- 2) Sovitaan kohdekohtaisesti
- 3) Sovitaan osana MAL-aiesopimusta.

Työryhmän alustavat näkemykset suuruusluokista neuvotteluiden lähtökohdaksi:

60-70 (% investointikustannuksesta) =XXX

30-50 (% investointikustannuksesta) =XX

10-20 (% investointikustannuksesta) =X.

3.7 Esimerkkejä toteutuneiden hankkeiden kustannuksista

Liityntäpysäköintialueiden suunnittelu-, rakennus- ja ylläpitokustannuksista on vähän seurantatietoa. Kustannusten vertailua hankaloittaa alueiden rakentamisen yhteydessä tehtävät muut kehittämistyöt, joita kaikkia ei voida jälkikäteen erotella kokonaiskustannuksista. Lisäksi alueen sijainti ja laatutaso vaikuttavat kustannuksiin.

Seuraavassa tarkastellaan muutamia esimerkkejä tilanteen havainnollistamiseksi. Esimerkkikohteina esitellään erikokoisia ja eritavoin liikennejärjestelmään liittyviä kohteita.

Vihdin kirkonkylä (B)

Vihdin kirkonkylään valtatie 2:n varteen Helsingintien liittymään toteutettiin 30 autopaikan ja 20 runkolukittavan pyöräpaikan uusi liityntäpysäköintialue vuonna 2011. Autopaikat rakennettiin käytöstä poistetulle peltomaalle. Koko alue valaistiin ja puolet pyöräpaikoista sijoitettiin katokseen. Hankkeen yhteydessä toteutettiin myös uusi kevyen liikenteen yhteys (noin 100 m) Tuuliviirikujalta valtatie 2:n pikavuoropysäkille. Alueen rakentamiskustannukset olivat noin 95 000 euroa ja suunnittelukustannukset noin 25 000 euroa. Alueen kunnossapito kevyen liikenteen väylineen on sovittu kunnan vastuulle.

Veikkola (A2)

Kirkkonummen Veikkolaan toteutettiin liityntäpysäköintialueen laajennus ja perusparannus vuonna 2011. Liityntäautopaikkoja tehtiin lisää 45 kpl ja runkolukittavia pyöräpaikkoja 72 kpl. Ennestään autopaikkoja oli noin 70. Uusi liityntäpysäköintialue on osittain yhteiskäyttöinen vieressä sijaitsevan koulun kanssa. Hanke sisälsi lisäksi koulun käyttöön osoitetut 20 autopaikkaa ja läheisen linja-autopysäkin parannuksen.

Pysäköintialueen suunnittelukustannukset olivat noin 15 000 euroa. Uuden alueen toteutus maksoi kaikkineen noin 250 000 euroa. Summa sisältää myös koulun autopaikat, linja-autopysäkin parannuksen ja vanhan liityntäpysäköintialueen kunnostuksen (noin 70 autopaikkaa, tasaus ja päällystys). Hankkeeseen sisältyi pilaantuneen maan puhdistustyötä noin 100 000 euron arvosta.

Kirkkonummen aseman pysäköintitalo (A2)

Kirkkonummen aseman vieressä otettiin käyttöön alkuvuodesta 2011 uusi yhteiskäyttöinen nelikerroksinen pysäköintitalo. Kokonaispaikkamäärä pysäköintitalossa on noin 370 autopaikkaa, joista liityntäpysäköinnin käytössä on noin 170 autopaikkaa. Loput paikoista on viereisen liikekiinteistön paikkoja. Pysäköintitalossa liityntäpysäköintipaikat eivät ole erikseen merkitty. Talo on katettu, mutta lämmittämätön. Pysäköintitalon käyttöä ei ole aikarajoitettu, eikä pysäköinti ole maksullista.

Pysäköintitalon rakentamiskustannukset olivat n. 5,1 milj. euroa. Paikkakohtainen hinta on siten n. 14 000 euroa / autopaikka.

Asemaseudun pysäköintitalo on kiinteistöosakeyhtiö, jonka pääosakkaana on Kuntien eläkevakuutus. Kirkkonummen kunta on vuokralla talossa. Kunnan 170 liityntäpaikasta maksetaan vuokraa noin 200 000 euroa vuodessa. Liityntäpysäköintipaikkojen kunnossapitokustannukset ovat noin 10 000 euroa vuodessa.

Sarvvik (C)

Kantatie 51 parantamishankkeen (Kirkkonummi-Kivenlahti) yhteydessä toteutettiin vuonna 2012 Sarvvikin eritasoliittymän yhteyteen kooltaan 32 autopaikan liityntäpysäköintialue. Alue on kesto-päällystetty ja valaistu. Alueella on myös 10 polkupyöräpaikkaa.

Suunnittelukustannukset olivat noin 10 000 euroa ja toteutuskustannukset olivat noin 165 000 euroa.

4 Strategia

Strategia muodostuu vuodelle 2035 laaditusta tavoitetilasta, yleisistä linjauksista ja kehittämispolusta. Niitä on kehitetty liityntäpysäköinnin yhteistyö- ja seurantaryhmässä (LIIPY-ryhmä) sekä 29.2.2012 pidetyn starttityöpajan ja 29.5.2012 pidetyn strategiatyöpajan pohjalta.

4.1 Tavoitetila 2035

Helsingin seudun liityntäpysäköinnin yhteistyö- ja seurantaryhmälle (LIIPY-ryhmä) sekä sidosryhmille pidettiin työn alussa 29.2.2012 työpaja, jossa kerättiin näkemyksiä liityntäpysäköinnin toteutukseen liittyvistä keskeisistä lähtökohdista, tavoitteista sekä kustannusten ja vastuunjaon keskeisistä kysymyksistä. Työpajan tulosten ja HLJ 2011:n sisältämien liityntäpysäköintiä koskevien linjausten perusteella muodostettiin luonnos tavoitetilaksi vuodelle 2035 ja strategian lähtökohdat LIIPY-ryhmän käsiteltäväksi.

Strategian laadinnan lähtökohdaksi otettiin:

1. Liityntäpysäköinti tukee seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämissuuntaa: pitäytyminen, täydentyminen (ja laajentuminen)
2. Liityntäpysäköinti on osa liikennejärjestelmää
3. Liityntäpysäköinti on osa joukkoliikennettä
4. Toteutus tapahtuu kustannustehokkaalla ja oikeudenmukaisella tavalla.

Lisäksi toimenpideohjelman (vuoteen 2020) laadinnassa määrälliseksi suuruusluokkatavoitteeksi otettiin vähintään 9000 henkilöautopaikan ja 14 000 pyöräpaikan lisääminen Helsingin seudulle HLJ 2011 päätöksen mukaisesti.

Vuoden 2035 määrälliseksi tavoitteeksi asetettiin tavoitetilaan ja vaikuttavuuteen perustuen se, että Helsingin seudulle lisättäisiin edelleen vähintään 5000 henkilöautopaikkaa ja 10000 pyöräpaikkaa vuosina 2020-2035.

Vuoden 2035 määrällinen minimitaloite saavutetaan pyrkimällä seuraaviin tuloksiin:

- Aamuliikenteen huipputunnin liikennemäärää vähennetään liikennekäytävittäin noin 10 %
- Viime vuosien keskimääräistä liityntäpysäköintipaikkojen rakentamisvauhtia (noin 2 % vuodessa) jatketaan myös vuoden 2020 jälkeen
- Liityntäpysäköinnin kysyntään vastataan ja oletetaan, että kysyntä kasvaa noin 30 % vuodesta 2020 vuoteen 2035
- Liityntäpysäköintipaikkoja lisätään HLJ 2011 täydentämisvaiheeseen sisällyttämällä suurten väylähankkeiden toteutukseen arvioitu määrä liityntäpysäköintiä
- Pyöräilyä lisätään ohjaamalla autoilijoita liityntäpyöräilyn käyttöön erityisesti ruuhkautuvilla alueilla, jolloin pyöräilypaikkojen lisäys on vähintään kaksinkertainen autopaikkojen lisäykseen verrattuna.

Tavoitetilassa vuonna 2035

Liityntäpysäköinti on osa liikennejärjestelmää

Liityntäpysäköinti

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

Liityntäpysäköinti on osa joukkoliikennejärjestelmää

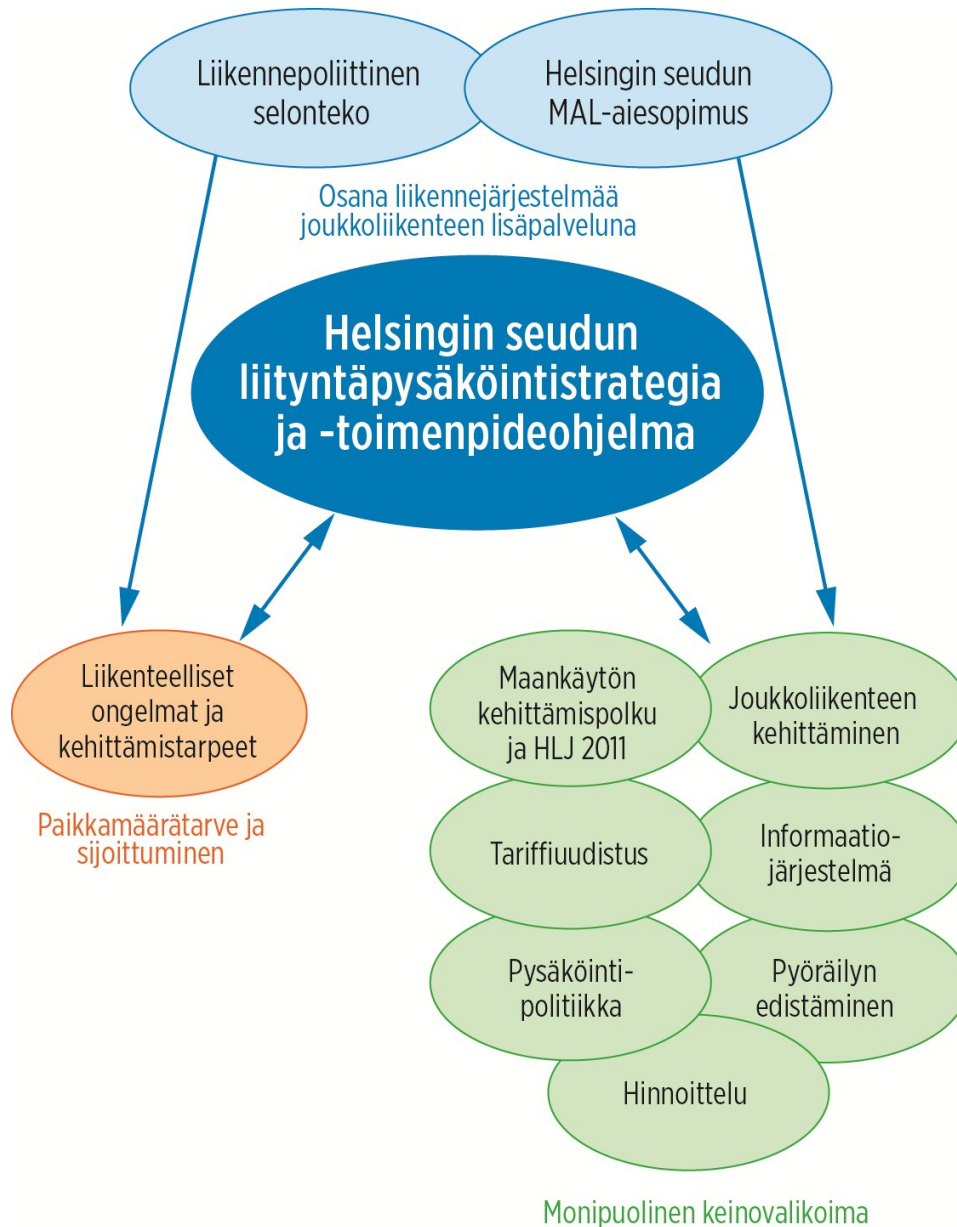
- Liityntäpysäköinti täydentää joukkoliikennejärjestelmää.
- Liityntäpysäköinti lisää joukkoliikenteen käyttöä erityisesti työmatkoilla ja myös poikittaisessa liikenteessä.
- Liityntäpysäköinti liittyy erityyppisiin joukkoliikenteen matkaketjuihin ja joukkoliikenteen palvelutarjontaan lisäten joukkoliikenteen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

Henkilöautopaikkoja on näin toimien vuonna 2035 noin 2,5-kertaa ja pyöräpaikkoja noin 3,5-kertaa nykyinen määrä.

Lähtökohdat täydennettiin strategian yleisiksi linjauksiksi. Liityntäpysäköinnin tavoitetilaa vuonna 2035 kuvaamaan hyväksyttiin seuraavat liityntäpysäköinnin roolia liikennejärjestelmän ja joukkoliikennejärjestelmän osana kuvaavat linjaukset.

4.2 Yleiset linjaukset

Liityntäpysäköintistrategian lähtökohtana on vuoden 2035 tavoitetilan toteuttaminen. Liityntäpysäköintiä kehitetään kiinteässä yhteistyössä joukkoliikenne- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa seudullisena, kuntarajoista riippumattomana kokonaisuutena ja eri toimijoiden yhteistyössä tukemaan kestäväen kehityksen mukaista yhdyskuntarakennetta ja maankäyttöä kustannustehokkaalla ja oikeudenmukaisella tavalla (kuva 5).



Kuva 5. Strategian yleisten linjausten ja kehittämisspolun muodostuminen.

Strategian toteuttamiseksi ehdotetaan, että HSL kehittää liityntäpysäköintiä osana liikennejärjestelmäsuunnittelua ja vastaa liityntäpysäköinnin strategisesta suunnittelusta ja seudun yhteistyön organisoinnista. Liityntäpysäköinnin suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan liityntäpysäköinti-alueiden tyypittelyä ja siihen perustuvia kehittämissinjausja sekä kehitetään kustannus- ja vastuunjaon toimintamalleja. Liityntäpysäköinti-alueiden kehittämisestä sovitaan ja kustannusjaon periaatteet kirjataan valtion, HSL:n ja Helsingin seudun kuntien yhteisen MAL-aiesopimuksen. Seuraavassa on esitetty yleiset linjaukset koskien liityntäpysäköinnin liittymistä maankäytön ja liikenteen kehittämisspolkuun.

Liityntäpysäköinti tukee seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämispolkua: pitäytyminen, täydentyminen ja laajentuminen

- Liityntäpysäköintiä kehitetään seudullisena, kuntarajoista riippumattomana kokonaisuutena ja eri toimijoiden yhteistyössä tukemaan kestävän kehityksen mukaista yhdyskuntarakennetta ja maankäyttöä
- Maakuntakaavoitus ohjaa seudullisesti merkittävän liityntäpysäköinnin tilavarausten tekemistä.
- Yleis- ja asemakaavoituksen yhteydessä tutkitaan liityntäpysäköinnin järjestämisen potentiaali.
- Liityntäpysäköinti tukee joukkoliikennepalvelujen saavutettavuutta ja liityntäpyöräilypysäköinti autotonta elämäntapaa.
- Liityntäpysäköintiä kehitetään liikennejärjestelmän osana erityisesti nykyisillä ruuhkasuunnilla sekä niillä suunnilla ja vyöhykkeillä, missä on voimakasta asumisen ja maankäytön kasvua sekä ennustettua ruuhkautumisen kasvua.
- Liityntäpysäköintialueiden kehittäminen tehdään yhdessä joukkoliikenteen kehittämisen kanssa. Tärkeitä tekijöitä ovat rooli liikennejärjestelmässä ja joukkoliikennetarjonta.
- Liityntäpysäköinnin suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan liityntäpysäköintialueiden tyypittelyä ja siihen perustuvia kehittämislinjauksia sekä valittuja kustannus- ja vastuunäkökohtia

Liityntäpysäköintiä kehitetään erityisesti nykyisillä ruuhkasuunnilla sekä niillä suunnilla ja vyöhykkeillä, joilla on voimakasta asumisen ja maankäytön kehittämistarvetta, liikennemäärien kasvua sekä ennustettua ruuhkautumisen lisääntymistä. Liityntäpysäköintiä kehitetään joukkoliikenteen osana ja se tukeutuu erityisesti raideliikenteeseen. On tärkeää, että liityntäpysäköinti liitetään myös bussiliikenteeseen ja liityntäpysäköintialueiden kehittäminen integroidaan osaksi joukkoliikenteen tavoitelinjaston, pyöräreittien ja erityyppisten solmukohtien kehittämistä. Tärkeänä kehitysedellytyksenä on liityntäpysäköinnin rooli osana liikennejärjestelmää ja joukkoliikennetarjontaa. Liityntäpysäköinti tukee joukkoliikennepalvelujen saavutettavuutta ja edistää autotonta elämäntapaa.

Liityntäpysäköinti suunnitellaan ja toteutetaan osana rata-, maantie- tai katuhankkeita sekä osana liikenneverkon solmukohtien, bussiliikenteen runkolinjojen ja asemansetujen kehittämistä. Liityntäpysäköintialueiden kehittäminen tehdään yhdessä joukkoliikenteen kehittämisen kanssa, siten että liityntäpysäköinti täydentää joukkoliikennejärjestelmää. Liityntäpysäköinnin kehittämisessä otetaan huomioon joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet ja siten liityntäpysäköinti liittyy erityisesti joukkoliikenteen runko- ja laatukäytävien kehittämiseen. Liityntäpysäköintitarjonta on tärkeää erityisesti alueilla, joilla ei ole omasta takaa hyvää joukkoliikennetarjontaa ja jonne ei heikon kysynnän vuoksi voida tarjota joukkoliikennettä. Siksi liityntäpysäköinnin tarjontaa lisätään erityisesti seudun reuna-alueilla. Henkilöautojen liityntäpysäköinnissä kehittämisen painopiste on jatkossa Kehä III:n ulkopuolella. Pyöräpysäköinnissä painopiste on keskusta-alueilla ja joukkoliikenteen runkoyhteyksien varrella.

Seuraavassa yhteenvedossa on koottu yleiset linjaukset koskien liityntäpysäköintiä osana liikennejärjestelmää. Joukkoliikennepalvelujen tueksi kehitetään innovatiivisia liikenne- ja kulkuvälineitä, kuten pysäkkijärjestelmään liittyviä liityntäpysäköintialueita ja kutsuohjattua joukkoliikennettä. Liityntä-

pysäköintiä kehitetään osana seudullista pysäköintipoliittikkaa ja hyödynnetään olemassa olevaa esim. kaupan pysäköintikapasiteettia ja vuoroittaispysäköintimahdollisuutta virkistys- ja liikuntakoh- teiden kanssa silloin, kun ne sijaitsevat joukkoliikenteen solmukohtissa tai muuten hyvien joukkoliikennepalveluiden varrella. Pyrkimyksenä on vähentää Helsingin keskustan pysäköintipaikkojen lisätarvetta, paikkojen määrää ja kustannuksia. Yhteiskäyttö on tarpeen ottaa huomioon kaavoituk- sessa ja liikenteen suunnittelussa.

Liityntäpysäköinti on osa liikennejärjestelmää

- Liityntäpysäköintiä kehitetään kiinteässä yhteistyössä joukkoliikenne- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa tavoitetilan 2035 mukaisesti ja liityntäpysäköintialueiden tyypittelyn pohjalta.
- Liityntäpysäköintiä kehitetään joukkoliikenteen osana ja se tukeutuu erityisesti raideliikenteeseen.
- Liityntäpysäköinti pyritään suunnittelemaan ja toteuttamaan osana rata-, maantie- tai katuhankkeita sekä osana liikenneverkon solmukohtien, bussiliikenteen runkolinjojen ja aseman seutujen kehittämistä.
- Laadukkaalla ja riittävän suurella pyöräpaikkojen tarjonnalla pyritään ohjaamaan mahdollisimman moni autoliitynnän käyttäjä pyöräliityntään.
- Autojen liityntäpysäköinnissä kehittämisen painopiste on jatkossa Kehä III:n ulkopuolella. Pyöräpysäköinnissä painopiste on keskusta-alueilla ja joukkoliikenteen runkoliikenteen varrella.
- Seudulle autolla tulevat pyritään ohjaamaan joukkoliikenteeseen ja erityisesti raideliikenteeseen esim. metrolinjojen päissä ja asemilla, jotka sijoittuvat suotuisasti pääteihin. Ohjaus toteutetaan mahdollisimman aikaisin ennen kuin he tulevat ruuhkautuneille alueille.
- Liityntäpysäköintialueiden suunnittelussa kiinnitetään huomio liikennejärjestelyihin, jotka tukevat käyttäjien halukkuutta siirtyä joukkoliikenteeseen ja välttää ratkaisuja, jotka tarpeettomasti lisäävät paikallista liikennettä ja liikenteen haittoja.
- Liityntäpysäköintiä kehitetään osana seudullista pysäköintipoliittikkaa. Liityntäpysäköinti vähentää Helsingin keskustan pysäköintipaikkojen tarvetta.
- Liityntäpysäköintialueiden joukkoliikennetarjonnalla, paikkatarjonnalla, informaatiolla, markkinoinnilla ja hinnoittelulla ohjataan käyttäjiä liikennejärjestelmän kannalta parhaisiin kohteisiin.
- Liityntäpysäköintialueille tehdään palvelutasokuvaukset ja imago sekä määritetään kunnossapidon laatutaso sekä opastus.
- Liityntäpysäköintialueista (sisältää kunnossa- ja ylläpidon sekä liityntäpysäköinnin informaatiojärjestelmän) sovitaan valtion, HSL:n ja Helsingin seudun kuntien yhteisellä sopimuksella liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä.
- HSL kehittää liityntäpysäköintiä osana liikennejärjestelmäsuunnittelua ja vastaa liityntäpysäköinnin strategisesta suunnittelusta ja seudun yhteistyön organisoinnista.
- HSL huolehtii liityntäpysäköintialueiden markkinoinnista, informaatiojärjestelmän ja hinnoittelun kehittämisestä.

Seudulle autolla tulevat pyritään ohjaamaan joukkoliikenteeseen ja erityisesti raideliikenteeseen esim. metrolinjojen päissä ja asemilla, jotka sijoittuvat suotuisasti pääteihin. Ohjaus toteutetaan mahdollisimman aikaisin ennen kuin autoilijat tulevat ruuhkautuneille alueille. Liityntäpysäköinnin toteutus mahdollisimman aikaisessa vaiheessa matkaketjua vähentää yhteiskunnallisia kustannuksia.

Liityntäpysäköintialueiden suunnittelussa kiinnitetään huomio liikennejärjestelyihin, jotka tukevat käyttäjien halukkuutta siirtyä joukkoliikenteeseen ja vältetään ratkaisuja, jotka tarpeettomasti lisäävät paikallista liikennettä ja liikenteen haittoja.

Liityntäpysäköinnin houkuttelevuuden parantamiseksi edistetään joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöauton käyttöön.

Seuraavassa on koottu yleiset linjaukset koskien liityntäpysäköintiä osana joukkoliikennettä.

Liityntäpysäköinti on osa joukkoliikennettä

- Liityntäpysäköinti täydentää joukkoliikennejärjestelmää. Sen kehittämisessä otetaan huomioon joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet.
- Liityntäpysäköintitarjonta on tärkeää erityisesti alueilla, joilla ei ole hyvää joukkoliikennetarjontaa liityntäliikenteessä ja jonne ei heikon kysynnän vuoksi voida tarjota joukkoliikennettä. Siksi liityntäpysäköintitarjontaa tulee lisätä erityisesti seudun reuna-alueilla.
- Liityntäpysäköinti liittyy erityisesti joukkoliikenteen runko/laatukäytävien kehittämiseen. Kehitetään näiden joukkoliikennepalvelujen tueksi innovatiivisia liikenneratkaisuja, kuten pysäkkijärjestelmään liittyviä, uudentyypisiä laajalta alueelta käyttäjiä houkuttelevia liityntäpysäköintialueita ja kutsuhjattua joukkoliikennettä.
- Liityntäpysäköintialueiden kehittäminen integroidaan osaksi joukkoliikenteen tavoite-linjaston, pyöräreittien ja erityyppisten solmukohtien kehittämistä.
- Lähialueelta liityntäpysäköintialueille tulevat pyritään ensisijaisesti saamaan sinne pyöräillen. Pidemmältä tulevat pyritään saamaan joukkoliikenteen käyttäjiksi mahdollisimman lähellä matkan alkua.
- Liityntäpysäköinnin houkuttelevuuden parantamiseksi edistetään joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöauton käyttöön, sillä matka-aika ruuhka-aikoina on tärkein joukkoliikenteen kilpailuetu. Liityntäpysäköintiin soveltuvat parhaiten nopeat suorat linjat. Bussiliikenteen etuuksiin keskusta-alueilla tulee kiinnittää erityistä huomiota.
- Polkupyörien liityntäpysäköintiä järjestetään kaikilla raideliikenteen asemilla ja erikseen määriteltäville bussipysäkeille. Pyöräpysäköinnin ratkaisut tukevat pyöräilyn edistämistä erityisesti asema-alueiden lähiympäristöstä lähtevillä liityntämatkoilla. Pyöräpysäköinnin laatutasoa nostetaan merkittävästi ja luodaan alueilla turvallinen pyöräily-ympäristö.

Liityntäpysäköintialueiden joukkoliikennetarjonnalla, paikkatarjonnalla, informaatiolla, markkinoinnilla ja hinnoittelulla ohjataan käyttäjiä liikennejärjestelmän kannalta parhaisiin kohteisiin. Joukkoli-

kenteen maksu- ja hinnoittelujärjestelmää kehitetään niin, että se tukee liityntäpysäköinnin käyttöä ja houkuttelee liityntäpysäköintiin matkan alussa. HSL huolehtii liityntäpysäköintialueiden markkinoinnista, informaatiojärjestelmän ja hinnoittelun kehittämisestä yhdessä alueiden omistajien kanssa.

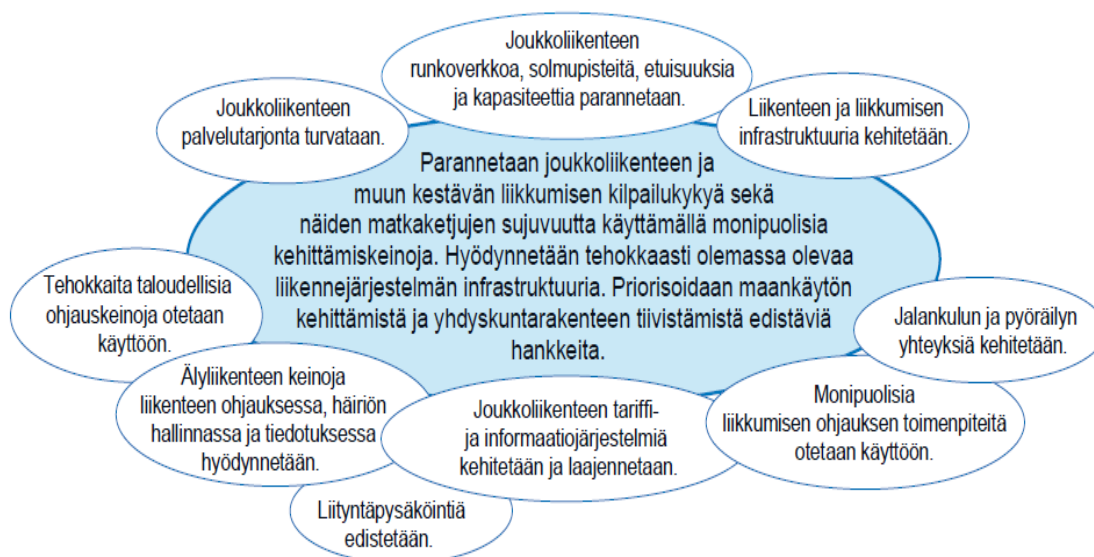
Liityntäpysäköintialueille on tarpeen tehdä laatutasokuvaukset ja imago sekä määrittää kunnossapidon laatutaso sekä opastus. Lähialueelta liityntäpysäköintialueille tulevat pyritään ensisijaisesti saamaan sinne pyöräillen. Laadukkaalla ja riittävän suurella pyöräpaikkojen tarjonnalla pyritään ohjaamaan mahdollisimman moni autoliitynnän käyttäjä pyöräliityntään. Polkupyörien liityntäpysäköintiä järjestetään kaikilla raideliikenteen asemilla ja erikseen määriteltäville bussipysäkeille. Seuraavassa on koottu yleiset linjaukset koskien liityntäpysäköinnin kustannustehokasta ja oikeudenmukaista toteutusta.

Toteutus tapahtuu kustannustehokkaalla ja oikeudenmukaisella tavalla

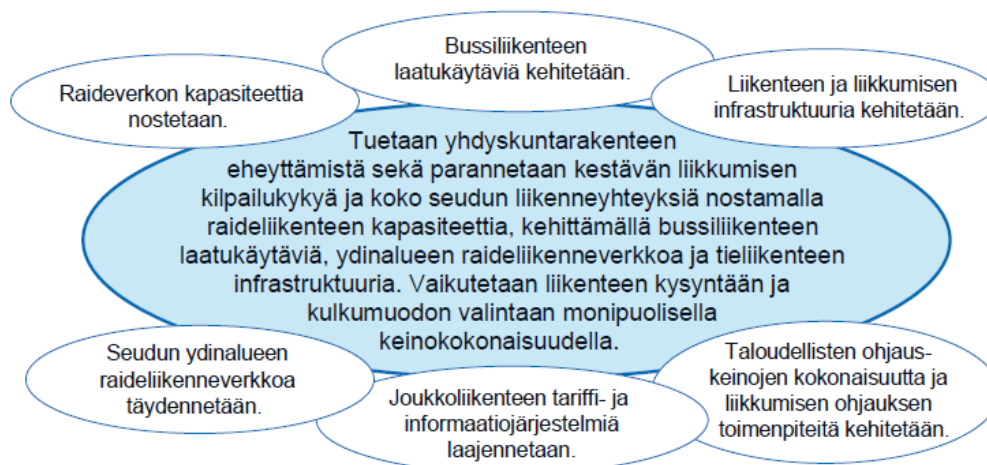
- Kustannusjaon periaatteet kirjataan HSL:n, Helsingin seudun kuntien ja valtion yhteiseen sopimukseen.
- Uudet liityntäpysäköintialueet tyypitellään, investointi- ja ylläpitokustannukset jaetaan Helsingin seudulla sovittavan kustannusjaon pohjalta.
- Liityntäpysäköinti pyritään toteuttamaan mahdollisimman aikaisessa vaiheessa matkaketjua, jolloin yhteiskunnalliset kustannukset vähenevät.
- Hinnoittelujärjestelmää kehitetään niin, että se tukee liityntäpysäköinnin käyttöä ja houkuttelee liityntäpysäköintiin matkan alussa.
- Liityntäpysäköinnin käyttö pyritään integroimaan joukkoliikenteen maksujärjestelmään.
- Yhteiskäyttö kaupan palveluiden sekä virkistys- ja liikuntakohteiden kanssa on tärkeä tavoite kaavoituksessa ja liikenteen suunnittelussa ja sillä vähennetään sijaintikuntien kustannuksia.

4.3 Kehittämisspolku

Kehittämisspolussa sijoitetaan tavoitetilasta 2035 johdettujen, yleisten linjausten mukaiset ja vaikuttavuuden perusteella asetetut määrälliset liityntäpysäköintipaikkojen lisäystavoitteet liikenneverkolle siten, että liityntäpysäköinti tukee seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisspolkua: pitäytyminen (kuva 6), täydentyminen (kuva 7) ja laajentuminen.



Kuva 6. Pitäytymisvaiheessa 2011–2020 (HLJ 2011).



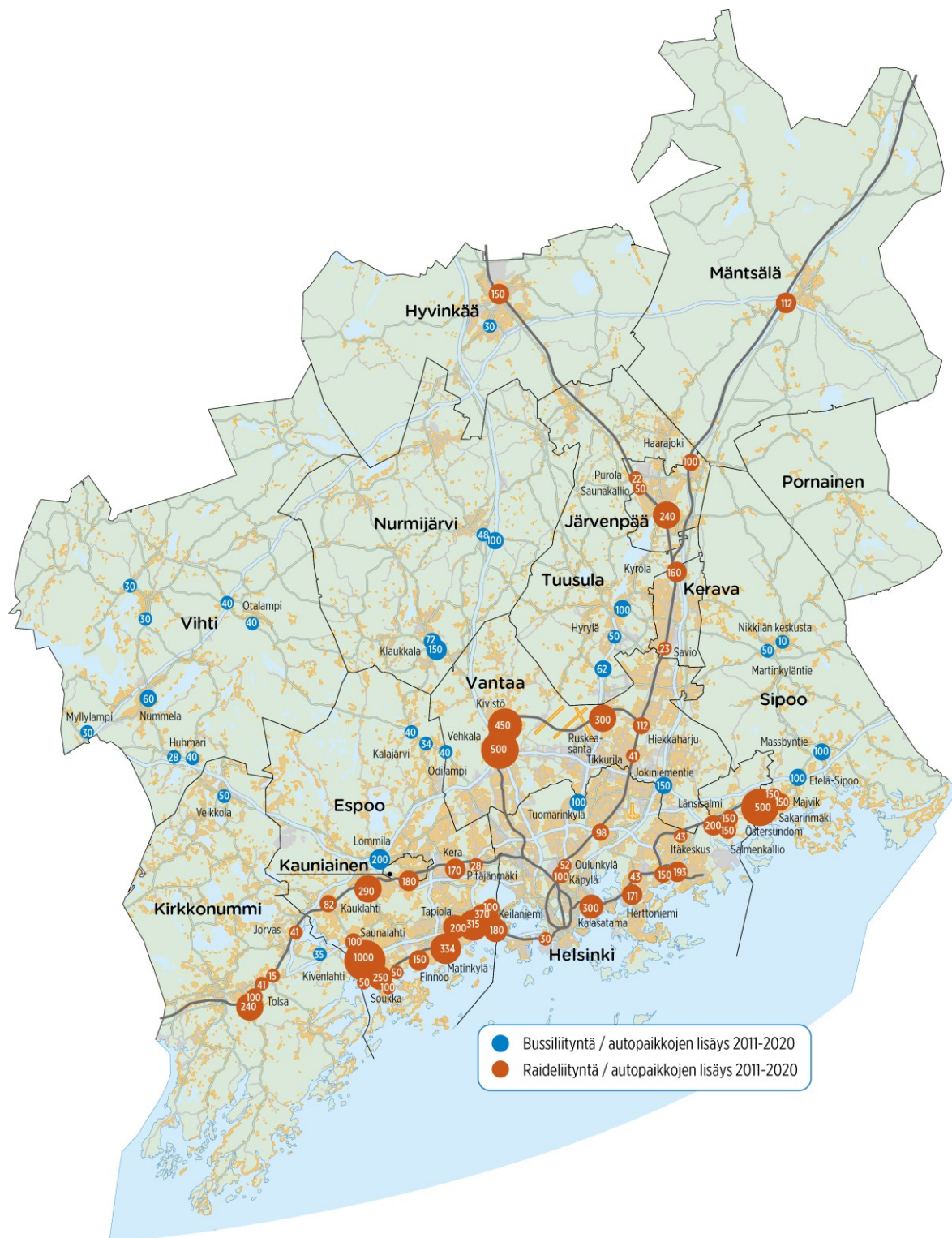
Kuva 7. Täydentämisvaiheessa 2021–2035 (HLJ 2011).

Kehittämisspolkua käsiteltiin työpajassa 29.5.2012 ja lisäksi strategiatyöhön osallistuneet asiantuntijat tutustuivat ehdotettuihin lisäyksiin ja esittivät niistä kommenttinsa kesällä 2012 järjestetyn kommentointikierron yhteydessä.

Helsingin seudulle esitetään lisättäväksi tavoitteellisesti 10 400 henkilöautopaikkaa ja 17 400 pyöräpaikkaa (kuvat 8 ja 9). Nykyiset liityntäpaikat ja ehdotetut lisäykset taulukkona on esitetty liitteessä 1. Nykyiset liityntäpaikat on esitetty kuvina liitteissä 2 ja 3. Vuoden 2020 paikkatilanne on esitetty liitteissä 4 ja 5.

Yleisten linjausten mukaisesti kehittämispolku vuoteen 2020 mennessä on seuraava:

- Uusiin rata- ja runkoyhteyksiin suunnitellaan aina muun hankkeen liikennesuunnittelun osana liityntäpysäköintialueet. Tällaisia raideliikenneinvestointeja ovat HLJ 2011 päätökseen perustuen Kehärata, Länsimetro, Espoon kaupunkirata, pääradan kapasiteetin parantaminen ja Raide-Jokeri.
- Joukkoliikenteen kapasiteetin ja palvelutason parantumisen sekä nopeuttamisen yhteydessä lisätään liityntäpysäköintikapasiteettia. Tämä liittyy esimerkiksi Pissararadan rakentamiseen ja pääradan kapasiteetin parantamiseen (Pasila-Riihimäki).
- Liityntäpysäköintipaikkoja lisätään alueilla, missä käyttöasteet ovat korkeat ja joukkoliikenteessä on kapasiteettia. Näitä alueita on tunnistettu erityisesti raideliikenteen asemien yhteydessä, missä joukkoliikenteen vuoroväli on suhteellisen tiheä ja joukkoliikenteen matka-aika kilpailukykyinen autoliikenteen kanssa.
- Erikokoisia liityntäpysäköintialueita lisätään hyvillä joukkoliikenteen palvelualueilla (erityisesti solmukohdissa) ja lähellä pääväyliä siten, että voidaan vaikuttaa pääväyläverkon ruuhkautumiseen mahdollisimman tehokkaasti (suunnat ja vyöhykkeet). Lisäyssiunnitelmat perustuvat seuraaviin selvityksiin: ELYn laatukäytävät, HSL:n runkolinjastosuunnitelma, 100 solmupysäkkiä ja HSL:n poikittaislinjastosuunnitelma.
- Uusia bussiliikenteeseen tukeutuvia alueita toteutetaan ensisijaisesti vyöhykkeillä, joille on tarjottavissa riittävä bussiliikenteen palvelutaso ja joille ei ole toteutettavissa raideliikennetarjontaan perustuvia alueita. Lisäyssiunnitelma perustuu palvelutasotarkasteluihin ja siksi ehdotetaan, että Vihdin ja Nurmijärven suuntien joukkoliikennettä kehitetään liityntäpysäköintiin perustuvana bussiliikenteenä. Turunväylän liityntäpysäköintiä lisätään ja tehdään niiden edellyttämät joukkoliikenteen tarjonnan lisäykset ja liikennejärjestelyt.
- Liityntäpysäköintialueet liitetään osaksi pysäkkijärjestelmää. Näiden paikkojen sijoittumisen määrittäminen edellyttää erillistarkasteluja. Nyt lisäystarpeet on tunnistettu suunnittain.
- Vuoropuhelua liikkumisen ohjauksen, pyöräilyn, yhteiskäyttöautojen, kimpakyytien käytön sekä muiden liikkumisen innovaatioiden kanssa hyödynnetään. Tätä kautta saatavaa paikkojen lisäystä ei ole arvioitu.
- Liityntäpyöräpysäköintiä lisätään:
 - Asemilla (raideinvestoinnit)
 - Keskustoissa
 - Runkolinjoilla ja solmukohdissa
 - Aina liityntäpysäköintialueita kehitettäessä
 - Osana pysäkkijärjestelmää
 - Ja lisäksi selvitetään, voidaanko autopaikkoja muuttaa pyöräpysäköintiin esim. kesäkaudeksi.



Kuva 8. Autoliityntäpaikkojen lisäys vuosina 2011–2020



Kuva 9. Pyöräpysäköintipaikkojen lisäys 2011–2020.

Edellä esitettyä kehittämissuunnitelmaa sovelletaan myös vuoden 2020 jälkeen. Kehittämisessä otetaan huomioon erityisesti seudun maankäytön kehitys, ruuhkautuminen, joukkoliikenteen ja pyöräilyn saavutettavuuden kehitys MAL-aiesopimuksen toimien myötä.

4.4 Kehittämissuunnitelmaa tukevia muita tavoitteita

Liityntäpysäköinnin edistämiseksi tarvitaan toimia myös laatuolosuhteiden parantamiseksi.

Taulukossa 3 on esitetty kaikille liityntäpysäköintialueille tunnistettuja kehittämissuunnitelmaa tukevia tavoitteita.

Taulukko 3. Liityntäpysäköintialueille asetettuja yhteisiä kehittämistavoitteita.

Liityntäpysäköinnin laatutaso
lähtökohtaisesti kaikilla alueilla tarjotaan palveluiden hyvä perustaso:
<ul style="list-style-type: none"> • hyvät ja sujuvat kulkuyhteydet alueelle, turvalliset ja lyhyet jalankulku- ja pyöräily-yhteydet nousupysäkeille • hyvä joukkoliikenteen tarjonta, houkutteleva tariffiraja, kilpailukykyinen matka-aika ja matkan hinta • riittävä pysäköintipaikkojen määrä, pyörille katos- ja runkolukituspaikkoja, varaukset sähköpyörille ja -autoille • ilkevän ja varkauksien riski minimoitu valaistuksella ja valvonnalla • alueen sisäisillä järjestelyillä esim. paikkojen sijoittelun avulla suositetaan pyöräliityntää • keskeisimmät tekijät ovat joukkoliikenteen palvelutaso ja riittävä paikkamäärä
Informaatio
<ul style="list-style-type: none"> • toteutetaan seudullinen liityntäpysäköinnin informaatiojärjestelmä • liityntäpysäköinti-informaation tulee olla vahvasti osa joukkoliikenteen reitti- ja aikatauluinformaatiota ja reittiopaspalveluita <p>• tiedot alueiden sijainneista, kulkuyhteyksistä, paikkamääristä ja käyttöasteista tulee olla helposti nykyisten ja uusien käyttäjien saatavilla. Järjestelmä sisältää alueidenkäytön seurannan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • liityntäpysäköinnin nykyistä sekavaa tiedonjakoa parannetaan ja kaikki tarvittava tieto kootaan yhden tiedotuspalvelun alle. • liityntäpysäköinnin tiedottaminen liittyy läheisesti liikenteen tiedotuskanaviin. Liityntäpysäköinti- ja joukkoliikenneinformaatiota lisätään myös autoilijoiden käyttämiin kanaviin (esim. sujuvus-, keli- ja häiriötietoinformaation yhteyteen) • käyttäjä saa tiedon liityntäpysäköintialueista ja -käytännöistä liityntäpysäköinnin internetisivuilta • reaaliaikaista liityntäpysäköinti-informaatiota tarjotaan päätelaitesovelluksiin
Opastus
<ul style="list-style-type: none"> • kaikille alueille kulku on opastettu päälähestymissuunnista (kiinteä opastus) • alueilla on riittävä sisäinen opastus (jalankulku, pyöräily, autoliikenne)
Hinnoittelu ja maksaminen
<ul style="list-style-type: none"> • pitkällä tähtäimellä liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen maksujärjestelmien integrointia kehitetään. • hinnoittelulla tuetaan kestävän liikkumisen näkökulmasta järkevää liityntäpysäköintialueen valintaa • liityntäpysäköinnin käyttö ja maksaminen on helppoa • liityntäpysäköijä tunnustetaan joukkoliikenteen käyttäjäksi joukkoliikenteen maksujärjestelmän kautta • toteutetaan riittävät pilotoinnit
Turvallisuus
<ul style="list-style-type: none"> • turvallisuuden vaikutus erityisesti pyöräliityntään houkuttavuuteen otetaan huomioon alueiden suunnittelussa ja varustelussa. • kohteiden keskeinen sijainti ja runsas sosiaalinen valvonta lisäävät turvallisuuden tunnetta • suurimmissa kohteissa turvallisuutta lisätään valvonnan avulla ja pyöräpysäköinnin ratkaisulla • pysäköinninvalvonta
Kunnossapito
<ul style="list-style-type: none"> • huolehditaan, että talvi- ja kesäkunnossapidon taso on riittävä turvaamaan tarpeellisen paikkamäärän, siisteyden ja alueen laatutason • kunnossapidon toteutus suunnitellaan alueen muun suunnittelun yhteydessä. • talvikunnossapidon laatua, mm. kunnossapidon ajoitusta seurataan aktiivisesti
Markkinointi
<ul style="list-style-type: none"> • tutkitaan liityntäpysäköinnin yhtenäisen imagon toteuttamista tunnistettavuuden parantamiseksi. • liityntäpysäköintialueista on yleiskartta ja kohdekohtaiset mm. joukkoliikennetarjontaa kuvailevat kohdekortit • käyttäjä saa tiedon liityntäpysäköintialueista yhdestä lähteestä muun joukkoliikenneinformaation yhteydestä • liityntäpysäköintiä varten on tehty markkinointisuunnitelma, liityntäpyöräilyn markkinointi tehdään pyöräilyn yleisen edistämisen kautta • pyöräilymahdollisuutta tuetaan matkan molemmissa päissä esim. kaupunkipyörien osalta

4.5 Tyypittelyyn perustuvat linjaukset

Koska erityyppiset alueet ovat kokoluokaltaan ja sijainniltaan erilaisia ja niiden rooli liikennejärjestelmässä on erilainen, on kehittämistavoitteiden toteuttamisessa myös eroja. Taulukossa 4 on esitetty, mitä eroja laatuominaisuuksissa voi olla erityyppisillä liityntäpysäköintialueilla.

Taulukko 4. Liityntäpysäköintialueiden tyypittelyyn perustuvat ominaisuudet.

Liityntäpysäköinti-alueiden tyypit	A1 seudullisesti merkittävä alue, pääteiden ja joukkoliikenteen solmukohdat pääosin keskustojen ulkopuolella	A2 seudullisesti merkittävä alue, kaupalliset ym. keskukset ja suurimmat asemat	B paikallisesti merkittävä alue, asuntoalueiden asemat ja pysäkit verrattain kaukana pääteistä	C pienimuotoinen liityntäpysäköinti-alue, maanteiden pysäkit ja pyöräpysäköinti
Imago	tehokas, toimiva liityntä joukkoliikenteeseen	tehokas kytkentä matkaketjuun	luotettavuus, paikallisuus	helppous
Informaation painotus	sijainti- ja joukkoliikenneinformaatio tehokkaan vaihdon tukemiseksi	informaatio vapaista paikoista	joukkoliikenneinformaatio asemilla ja pysäkeillä	sijainti- ja joukkoliikenneinformaatio tien varrella matkan aikana
Opastus	opastus pääväyliltä	opastus lähialueelta ja alueen sisällä	opastus lähialueelta	opastus pitkin -matkaa
Maksun perintä	jos maksu, niin osana lippujärjestelmää	osana lippujärjestelmää tai muuta pysäköinnin hinnoittelua	jos maksu, niin osana pääasiallisesti maksutonta lippujärjestelmää	jos maksu, niin osana pääasiallisesti maksutonta lippujärjestelmää
Kunnossa-pidon vastuu	alueen omistaja, pysäköintioperaattori	alueen omistaja, pysäköintioperaattori	alueen omistaja	ELY-keskus, kunta
Vastuu laitteistoista ym.	opasteet tieverkolta/ ELY-keskus	opasteet katuverkolla/ vastuussa kunta; maksulaitteistot, valvonta, sisäinen opastus/ vastuussa pysäköintioperaattori	opasteet katuverkolla/ vastuussa kunta	opasteet tieverkolta/ vastuussa ELY-keskus
Käyttäjän kokemus turvallisuus	perustuu sosiaaliseen ja kamera-valvontaan	vartiointi ja kamera-valvonta, turvallinen pyöräilyreitti	perustuu pääosin sosiaaliseen valvontaan, turvallinen pyöräilyreitti	perustuu tienkäyttäjien valvontaan
Keskeinen tekijä laatutason kannalta	paikkojen riittävyys, sujuva liikenne-yhteys alueelle, selkeys, turvallisuus	alueen sisäinen opastus, selkeys ja kävely-yhteydet laiturille ja pysäkeille esteettömiä ja turvallisia, pyöräpysäköinti optimipaikoissa	pyöräpysäköinti optimipaikoissa, sujuvuus ja turvallisuus	lyhyt ja turvallinen yhteys pysäkeille, pysäkki-informaatio
Markkinoinnin ensisijainen kohderyhmä	seudulle tulevat pitkämatkalaiset, pendelöijät	lähialueilta tulevat autoilijat pyöräilijöiksi	aseman lähiseudun asukkaat	pitkämatkalaiset, seudun reuna-alueilla asuvat

5 Toimenpideohjelma

5.1 Toimenpideohjelman laatiminen

Edellisessä luvussa (luku 4) esitetyt linjaukset konkretisoitiin vuoteen 2020 ulottuvaksi toimenpideohjelmaksi. Toimenpideohjelma käsiteltiin liityntäpysäköinnin yhteistyö- ja seurantaryhmän (LIIPY-ryhmän) työpajassa 14.9.2012, jonka jälkeen toimenpiteet olivat kommenttikierroksella ryhmän jäsenillä.

Seuraavassa toimenpiteet on jaoteltu kuuteen kokonaisuuteen. Niille asetettiin vastuutahot ja kiireellisyysluokitus.

Toimenpidekokonaisuudet

- 1) Liityntäpysäköinnin järjestämisen vastuista sopiminen ja yleinen edistäminen
- 2) Liityntäpysäköinnin liittäminen liikennejärjestelmän kehittämiseen
- 3) Liityntäpysäköinnin liittäminen maankäytön kehittämiseen
- 4) Informaatio-, maksu- ja seurantajärjestelmät
- 5) Liityntäpysäköintialueiden palvelutaso
- 6) Liityntäpysäköinnin markkinointi/tiedottaminen

Toimenpiteiden kiireellisyysluokitus

Toimenpide, joka tehdään/aloitetaan:

- I) Mahdollisimman pian
- II) MAL -aiesopimuskauden aikana (~2012–2015)
- III) Ennen vuotta 2020

5.2 Liityntäpysäköinnin järjestämisen vastuista sopiminen ja yleinen edistäminen

Liityntäpysäköinnin yleiseksi kehittämiseksi toteutetaan muun muassa seuraavia strategian toimia:

- Liityntäpysäköintialueista on tarkoitus sopia valtion, HSL:n ja seudun kuntien yhteisellä sopimuksella liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä.
- HSL kehittää liityntäpysäköintiä osana liikennejärjestelmäsuunnittelua ja vastaa liityntäpysäköinnin strategisesta suunnittelusta ja seudun yhteistyön organisoinnista.
- Osapuolet edistävät liityntäpysäköintiä Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategian mukaisesti.
- On tarpeen varmistaa, ettei paikkojen niukkuus vähennä liityntäpysäköinnin kysyntää. Riittävä paikkatarjonta varmistetaan ensin strategisella tasolla ja sen jälkeen kohdekohtaisesti.
- Paikkatarjonnalla ohjataan autoilijoita pyöräliityntäpysäköinnin käyttäjiksi.

Seuraavassa on esitetty tarkemmin toimenpiteitä siitä, miten voidaan parantaa liityntäpysäköinnin yleistä kehittämistä.

Toimenpiteet	Vastuut	Aikataulu
Liityntäpysäköinnin edistäminen		
Toteutetaan strategian mukainen liityntäpysäköinnin seuranta ja hyödynnetään tuloksia alueiden kehittämisessä	HSL, LIVI, ELY, kunnat	I jatkuvaa
Liityntäpysäköinti otetaan erityisesti huomioon maankäytön, autoliikenteen, joukkoliikenteen ja pyöräilyn tarkasteluissa	HSL	I jatkuvaa
Lisätään liityntäpysäköintitietoutta maankäytön-, liikenne- ja joukkoliikennesuunnittelijoille sekä varmistetaan näiden yhteistyö liityntäpysäköintiä koskevissa kysymyksissä suunnitteluprosessin aikana	HSL, LIVI, kunnat	I jatkuvaa
Kerätään ja välitetään tietoa liityntäpysäköinnin hyödyistä	HSL, LIVI	I jatkuvaa
Tehostetaan liityntäpysäköinnin kunnossapitoa, informaatiota ja markkinointia	HSL, LIVI, kunnat	I jatkuvaa
Vastuunjaosta sopiminen		
Kootaan kustannus- ja vastuunjaosta päättämistä tukeva tausta-aineisto ja sovitaan tarpeelliset lisäselvitykset	HSL, LIVI	I
Tehdään ehdotus kustannus- ja vastuunjaosta, sovitaan myös operoinnin ja kunnossapidon vastuista sekä laaditaan sopimusmallit	HSL, LIVI, ELY, kunnat	I
Täsmennetään kuntien sisäistä vastuunjakoja ja käytäntöjä	kunnat	II
Laaditaan pelisäännöt ja sopimusmallit sekä sovitaan liityntäpysäköinnin kehittämisestä. Niitä sovelletaan tilanteen mukaan aseman seutujen ja kauppakeskusten pysäköintipaikkojen vuoroittaiskäytön edistämiseksi	HSL, LIVI, kunnat	I
Selvitetään liityntäpysäköinnin investointi- operointi- ja kunnossapitokustannukset	HSL, LIVI, ELY, kunnat, yritykset	I
Selvitetään liityntäpysäköintialueiden yhteisestä operaattorista saatavat hyödyt, haitat ja kustannukset	HSL, LIVI	II
Liityntäpysäköintialueiden toteutus		
Varmistetaan jo ohjelmoitujen alueiden toteutus seuraamalla sitä MAL-aiesopimuksen ja HLJ:n seurannan yhteydessä	HSL, ELY, kunnat	II
Tarkistetaan kaavailtujen liityntäpysäköintialueiden maanomistus- ja kaavoitusilanne	Kunnat	I
Paikkatarjonnan riittävyys varmistetaan aluekohtaisella, vähintään joka toinen vuosi toteutettavalla käyttöasteen seurannalla.	HSL, kunnat, ELY	I jatkuvaa
Määrälliset tavoitteet ja liityntäpysäköintialueiden toteutus konkretisoidaan ja priorisoidaan, toteutus liitetään MAL-aiesopimukseen	HSL, LIVI, kunnat, LVM, ELY	II

5.3 Liityntäpysäköinnin liittäminen liikennejärjestelmän kehittämiseen

Liityntäpysäköinnin liittämiseksi liikennejärjestelmän kehittämiseen toteutetaan muun muassa seuraavaa:

- Joukkoliikenteen runkoyhteyksien ja laatukäytävien kehittämisen yhteydessä suunnitellaan liityntäpysäköintijärjestelmän kytkeytyminen runkolinjastoon. Liityntäpysäköinnin potentiaali ja tarpeet on olennaista ymmärtää runkolinjojen suunnittelussa.
- Liityntäpysäköintiä kehitetään erityisesti kohteissa, joissa joukkoliikenteen vuoroväli on tiheä. Laadukas joukkoliikennetarjonta on keskeinen edellytys liityntäpysäköinnin käyttäjäksi siirtymiselle. Joukkoliikenteen tarjontaa lisätään myös liityntäpysäköinnin kysynnän kehittymisen mukaan.
- Liityntäpysäköintiin panostetaan erityisesti liikenteen solmukohdissa, joissa liikennevirtojen sekoittuminen on voimakasta ja joissa on hyvä joukkoliikenteen palvelutaso. Kohteissa varaudutaan liityntäpysäköinnin tarjonnan kasvattamiseen tulevaisuudessa (kaavoitus).
- Liityntäpysäköinti integroidaan osaksi seudun pysäkkijärjestelmää, ja määritellään kohteet joissa liityntäpysäköintiä on tarkoituksenmukaista toteuttaa.
- Liityntäpysäköinnin ratkaisut tukevat pyöräilyn edistämistä erityisesti asema-alueiden lähiympäristöstä (< 3km) lähtevillä liityntämatkoilla. Pyöräpysäköinnin laatutasoa nostetaan merkittävästi ja luodaan alueille turvallinen pyöräily-ympäristö.

Seuraavassa on esitetty tarkemmin toimenpiteitä siitä, miten voidaan parantaa liityntäpysäköinnin liittymistä liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Toimenpiteet	Vastuut	Aikataulu
Liityntäpysäköinti liitetään HLJ 2015 valmisteluun ja erityisesti joukkoliikenteen runko/laatukäytävien kehittämiseen		
Liityntäpysäköinti liitetään HLJ 2015- valmisteluun ja sen edistämiseksi asetetaan määrälliset tavoitteet	HLJ	II
HLJ 2015 valmistelussa täsmennetään strategiassa esitettyä liityntäpysäköintialueiden sijaintia käytäväkohtaisin ja poikittaisten yhteyksien tarkasteluilla yhdessä joukkoliikennesuunnittelun ja maankäytön suunnittelun kanssa.	HLJ	II
Liityntäpysäköinti kytketään HLJ 2015 joukkoliikennestrategian tavoitelinjastosuunnitelmaan ja nopeaan runkoverkkoon. Seudun keskeisillä säteittäisväylillä tarjotaan runkolinjasto, johon liityntäpysäköinti soveltuu riittävän käyttäjäpohjan vuoksi -> toteutetaan tarvittavat muutokset linjastoon.	HLJ	II
Toimivaltaisen joukkoliikenneviranomaisen palvelutasomäärittelyissä tunnistetaan liikenteelliset solmupisteet (liityntäpysäköinnin tyypittely)	HSL, ELY, kunnat, LIVI	I jatkuvaa
Liityntäpysäköinnin suunnittelu toteutetaan mitoitettujen tarvetiedon avulla ja tehdään vaiheittaisen kehittämisen aikataulu	Kunnat, ELY, HSL	II
Liityntäpysäköintiä kehitetään myös tukeutuen kutsuohjattuun joukkoliikenteeseen	HSL, kunnat	III
Liityntäpysäköinnin integrointi liikenteen solmukohtiin		
Laaditaan aiemman tavoitelinjastosuunnitelman sekä poikittais- ja runkolinjastosuunnitelman synteesi ja siihen liittyen seudullinen solmukohtien kehittämisohjelma	HSL, ELY, kunnat	I
Liityntäpysäköinti kytketään vahvemmin asemien, muiden henkilöliikennepaikkojen ja solmukohtien suunnitteluun ja nykytilatiedon keräämiseen	LIVI, HSL, kunnat	I jatkuvaa
Integrointi pysäkkijärjestelmään		
Varmistetaan liityntäpysäköinnin mukanaolo infratoteutuksen suunnittelussa asemakaavoituksessa ja tiesuunnitelmissa	Kunnat, ELY, LIVI	I jatkuvaa
Tarkistetaan pysäkkiohjeen päivitystarve	LIVI, HSL, kunnat, PLL, ELY	II
Kootaan esimerkkejä pysäkkiratkaisuista, joissa liityntäpysäköinti on toteutettu onnistuneesti	HSL, kunnat, ELY	I
Tapauskohmainen liityntäpysäköinnin tarpeen harkinta tehdään pysäkkien uusimisen ja väylähankkeiden yhteydessä	Kunnat, ELY	I->
Liityntäpyöräilyn edistäminen		
Laaditaan seudullinen pyöräpysäköinnin kehittämisen toteutusohjelma	HSL, LIVI, ELY, kunnat	II

5.4 Liityntäpysäköinnin liittäminen maankäytön kehittämiseen

Liityntäpysäköinnin liittämiseksi maankäytön kehittämiseen toteutetaan muun muassa seuraavaa:

- Maakuntakaavoituksessa tehdään seudullisesti merkittävät liityntäpysäköinnin tilavaraukset.
- Yleis- ja asemakaavoituksen yhteydessä tutkitaan oletusarvoisesti liityntäpysäköinnin järjestämisen potentiaali.
- Uusien asuinalueiden kulkumuotovalikoimassa on aina liityntäpysäköinti mukana.
- Liityntäpysäköinnin strateginen suunnittelu liitetään osaksi seudun pysäköintipolitiikkaa.
- Liityntäpysäköintitarjonnalla vaikutetaan keskusta-alueiden pysäköinnin kysyntään.

Seuraavassa on esitetty tarkemmin toimenpiteitä siitä, miten voidaan parantaa liityntäpysäköinnin liittymistä maankäytön kehittämiseen.

Toimenpiteet	Vastuut	Aikataulu
Liityntäpysäköinti liitetään vahvasti maankäytön suunnitteluun ja kaavoitukseen		
Liityntäpysäköinti liitetään mukaan maakunta- ja yleiskaavoihin	Maakuntaliitot, kunnat	jatkuvaa
Asemakaavoissa tehdään tarvittavat tilavaraukset liityntäpysäköinnille ja pysäköinnin yhteiskäyttöön	Kunnat	I jatkuvaa
Pääväylien ja joukkoliikenteen runkoyhteyksien varsille varataan kaavalla tai tiesuunnitelmalla liityntäpaikkoja	Kunnat, ELY	I jatkuvaa
ELYjen lausunnonantoroolia liityntäpysäköintitarpeista vahvistetaan	LVI, ELY	II
Tehdään esimerkkitarkastelut liityntäpysäköinnin liittämistä eri kaavatasoille ja matkaketjuihin	LVI	II
Liityntäpysäköinti osaksi pysäköintipolitiikkaa		
Kuntia aktivoidaan ottamaan käyttöön hyviä, liityntäpysäköintiin soveltuvia pysäköintiratkaisuja ja tätä varten kehitetään menettelyitä. Esim. alueen/kiinteistön käyttötarkoituksen muutosten yhteydessä (esim. vanhat huoltoasemat) harkitaan alueen hyödyntämistä liityntäpysäköintiin.	Kunnat, HSL, ELY, maakuntaliitot	I jatkuvaa
Liityntäpysäköinnin keinovalikoima otetaan mukaan seudun pysäköintipolitiikkaan.	HSL, kunnat	III jatkuvaa

5.5 Informaatio-, maksu- ja seurantajärjestelmät

Liityntäpysäköinnin liittämiseksi informaatio-, maksu- ja seurantajärjestelmiin toteutetaan muun muassa seuraavaa:

- Toteutetaan seudullinen liityntäpysäköinnin informaatiojärjestelmä. Tiedot alueiden sijainneista, kulkuyhteyksistä, paikkamäärästä ja käyttöasteista tulee olla helposti saatavilla. Järjestelmä sisältää alueidenkäytön seurannan.
- Toteutetaan liityntäpysäköinnin tiedot kattava reittiopaspalvelu.
- Liityntäpysäköinti-informaation jakamiseen kehitetään myös helppo ja nopea mobiilisovellus/sivusto.
- Liityntäpysäköinti pidetään lähtökohtaisesti maksuttomana käyttäjälle.
- Hinnoittelulla tuetaan liityntäpysäköinnin käyttöä matkan alussa ja ohjataan tarvittaessa käyttäytymistä ylikuormittuneilla alueilla.
- Pitkällä tähtäimellä liityntäpysäköinnin käyttö yhdistetään joukkoliikenteen käyttöön. Maksujärjestelmien integrointia selvitetään.

Seuraavassa on esitetty tarkemmin toimenpiteitä siitä, miten voidaan parantaa liityntäpysäköinnin liittymistä informaatio-, maksu- ja seuranta järjestelmiin.

Toimenpiteet	Vastuut	Aikataulu
Liityntäpysäköinti-informaatio		
Reaaliaikainen informaatiojärjestelmä otetaan 1.vaiheessa käyttöön Kehäradan asemilla (Vantaankoski, Vehkala, Kivistö).	HSL, kunnat, LIVI, ELY	II
Järjestelmän kuvausta, ominaisuuksia ja toimintamallia täsmennetään saatujen kokemusten perusteella	HSL, kunnat, LIVI, ELY	II
Laajennetaan reaaliaikaista informaatiojärjestelmää vaihteittain	HSL, kunnat, LIVI, ELY	II jatkuvaa
Liityntäpysäköinnin reittiopas		
Kerätään riittävästi nykytilatietoa reittiopaspalvelua varten	HSL	I
Lisätään liityntäpysäköinnin vaihtoehto reittiopasjärjestelmään	HSL	II
Hinnoittelu		
Liityntäpysäköijäksi tunnustaudutaan joukkoliikenteen maksujärjestelmän kautta ja pysäköinti muutetaan maksulliseksi alueilla, joilla liityntäpysäköintipaikkojen tarjonta on tarpeen varmistaa	Kunnat, HSL, LIVI	II
Maksujärjestelmä		
Selvitetään nykyisten maksujärjestelmien keinovalikoiman edut ja haitat	HSL, kunnat	I
Toteutetaan maksujärjestelmän kehittämistä tukevat riittävät pilotoinnit	HSL	II

5.6 Liityntäpysäköintialueiden palvelutaso

Liityntäpysäköinnin liittämiseksi palvelutason kehittämiseen toteutetaan muun muassa seuraavaa:

- Lähtökohtaisesti kaikilla alueilla tarjotaan palveluiden hyvä perustaso: hyvät, sujuvat, turvalliset ja esteettömät kulkuyhteydet, selkeät opasteet, joukkoliikenteen aikatauluinformaatio, pysäköintikentän ja kulkuväylien valaistus, pyörille katos- ja runkolukituspaikkoja, varaukset sähköpyörille ja -autoille. Liityntäpysäköintialueiden palveluista ja niiden järjestämisestä ja suunnittelusta kerrotaan tarkemmin liityntäpysäköinnin suunnitteluohjeessa (HSL 11/2010).
- Turvallisuuden vaikutus erityisesti polkupyöräliityntään houkuttavuuteen ymmärretään alueiden suunnittelussa ja varustelussa. Kohteiden keskeisellä sijainnilla ja sosiaalisella valvonnalla lisätään turvallisuuden tunnetta. Suurimmissa kohteissa turvallisuutta lisätään järjestetyn valvonnan avulla.
- Liityntäpysäköintiin tarkoitetuilla alueilla osoitetaan alueen käyttötarkoitus riittävien kyltein ja opastein. Kaikille alueille kulku opastetaan päälähestymissuunnista (kiinteä opastus) ja kaikilla alueilla toteutetaan riittävä sisäinen opastus (jalankulku, pyöräily ja autoliikenne). Selkeä opastus ja näkyvyys katuverkolla toimivat myös markkinointina uusille käyttäjille.
- Huolehditaan, että talvi- ja kesäkunnossapidon taso on riittävä turvaamaan helpon käytettävyyden, tarpeellisen paikkamäärän, siisteyden ja alueen laatutason. Kunnossapidon toteutus suunnitellaan alueen muun suunnittelun yhteydessä.

Seuraavassa on esitetty tarkemmin toimenpiteitä siitä, miten voidaan parantaa liityntäpysäköinnin palvelutasoa.

Toimenpiteet	Vastuut	Aikataulu
Palvelutaso/varustelu ja turvallisuus		
Uusien ja uudistettavien liityntäpysäköintikohteiden suunnittelu ja toteutus tehdään olemassa olevia suunnitteluohjeita noudattaen ja aluekohtaiset tarpeet huomioiden.	Kunnat, LVI, ELY	I jatkuvaa
Opastus		
Liityntäpysäköinnin viitoituksen ja opastuksen nykytilakartoitus ja kehittämishanke/suunnitelma koskien nykyisiä liityntäpysäköintialueita (erityisesti KEHÄ III ulkopuolisella alueella).	Kunnat, ELY, LVI	I
Kunnossapidon laatu		
Talvikunnossapidon laatutaso valmistetaan, mm. kunnossapidon ajoitusta seurataan aktiivisesti.	ELY, HSL, kunnat, LVI	I jatkuvaa
Tehdään alueiden kunnossapidon luokittelu ja kehitetään käyttäjille tältä pohjalta palvelulupaus hyödynnettäväksi mm. markkinoinnissa	ELY, HSL, kunnat, LVI	II
Laaditaan sopimusmallit kunnossapidosta	HSL, ELY, kunnat, LVI	II

5.7 Liityntäpysäköintialueiden markkinointi ja tiedotus

Liityntäpysäköinnin liittämiseksi markkinointiin ja tiedottamiseen toteutetaan muun muassa seuraavaa:

- Liityntäpysäköinnin yhtenäisen imagon toteuttamista tutkitaan tunnistettavuuden parantamiseksi ja liityntäpysäköinnin markkinoinnin edistämiseksi.
- Liityntäpysäköinnin markkinoinnilla lisätään erityisesti pyöräliitynnän näkyvyyttä ja tunnettuutta. Pyöräpysäköinnin markkinointi liitetään osaksi muuta pyöräilyn markkinointia.
- Parasta markkinointia autoilijoille ovat hyvät yhteydet ja selkeä viitoitus alueelle.
- Liityntäpysäköinnin nykyistä sekavaa tiedonjakoa parannetaan ja kaikki tarvittava tieto koostetaan yhden tiedotuspalvelun alle.
- Liityntäpysäköinnistä tiedottaminen liitetään läheisesti liikenteen tiedotuskanaviin.
- Käyttäjä saa jatkossa tiedon liityntäpysäköintialueista ja liityntäpysäköintikäytännöstä liityntäpysäköinnin internetsivuilta.

Seuraavassa on esitetty tarkemmin toimenpiteitä siitä, miten voidaan parantaa liityntäpysäköinnin markkinointia ja tiedotusta.

Toimenpiteet	Vastuut	Aikataulu
Imago		
Suunnitellaan ”liityntäpysäköinnin ilme”, joka näkyy käyttäjälle maastossa ja tiedottamisessa sekä tehdään arviot vaikutuksista ja toteutuskelpoisuudesta	HSL, kunnat, ELY, alueiden omistajat	II
Markkinointi		
Markkinointi otetaan nykyistä selvemmin osaksi joukkoliikenteen markkinointia (mukaan myös liityntälinjat ja polkupyöräliityntä)	HSL, kunnat, liikenteenharjoittajat	I jatkuvaa
Pyöräliityntän markkinointi toteutetaan osana muuta pyöräilyn markkinointia	HSL, kunnat	I jatkuvaa
Toteutetaan täsmämarkkinointia alueilla, jossa on potentiaalia lisätä joukkoliikennepalvelujen käyttäjiä sekä alueilla, joilla autoilijoita voidaan houkuttaa polkupyöräliityntään	HSL, kunnat, liikenteenharjoittajat	II jatkuvaa
Tiedotetaan uusista laadukkaista pysäköintipaikoista ja -alueista myös erikseen (esim. kuntien nettisivut, paikallislehdet).	kunnat, HSL	II jatkuvaa
Tiedottaminen		
Laaditaan liityntäpysäköintialueista yleiskartta ja kohdekohtaiset mm. joukkoliikennetarjontaa kuvailevat kohdekortit	HSL	I
Perustetaan uusi koko seudun kattava liityntäpysäköinnin informaationsivusto	HSL	I
Seudun toimijoiden tiedonvaihtoa lisätään esim. liityntäpysäköintialueiden määrän ja palvelutason muutoksista mm. LIIPY-ryhmän kautta	Kunnat, ELY, HSL	I jatkuvaa
Kehitetään tiedottamista tukemaan käyttäjän matkaketjun onnistumista	HSL	I jatkuvaa

6 Liityntäpysäköinnin vaikutuksia, seuranta ja riskianalyysi

6.1 Vaikutusten arviointi

Liityntäpysäköinnin strategiatyössä on arvioitu kehittämislinjausten ja -toimenpiteiden vaikutuksia jatkuvasti työn edetessä. Työn keskeisenä tavoitteena on lisätä liityntäpysäköintipaikkoja ja kehittää liityntäpysäköintiä yhtenä joukkoliikenteen palvelukokonaisuutena. Seuraavassa on arvioitu liityntäpysäköinnin lisäämisestä ja muusta kehittämisestä aiheutuvia vaikutuksia. Vaikutuksia on arvioitu laadullisesti seudullisella tasolla, sillä liityntäpysäköintialueet ovat kaikki erilaisia ja niiden kehittämisellä on myös kohdekohtaisia vaikutuksia. Vaikutuksia tulee tarkastella kohteittain tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Joukkoliikenne

Liityntäpysäköinnillä parannetaan joukkoliikennepalveluiden saavutettavuutta. Liityntäpysäköinnillä mahdollistetaan joukkoliikennepalveluiden käyttö myös haja-asutusalueilla, jonne ei joukkoliikennepalveluita voida kustannustehokkaasti järjestää. Parantunut saavutettavuus tuo joukkoliikenteeseen lisämatkustajia. Lisääntynyt matkustajamäärä voi parhaimmillaan johtaa joukkoliikenteen lisätarjontaan. Jos joukkoliikennetarjontaa ei muuteta kasvavan kysynnän mukaisesti, joukkoliikennevälineiden kuormitus kasvaa ja kaikkien joukkoliikennevälineen käyttäjien viihtyisyys ja matkustusmukavuus kärsii. Liityntäpysäköintimahdollisuus voi johtaa siihen, että aikaisemmin liityntäbussien käyttäjä siirtyykin liityntäpysäköijäksi. Tämä taas voi pahimmillaan johtaa kierteseen, missä vähentynyt bussiliityntäkäyttö johtaa vuorotarjonnan vähenemiseen ja se taas vähentää bussiliityntäkäyttöä. Myös pääväylän välityskyvyn paraneminen voi saada osan joukkoliikennekäyttäjistä vaihtamaan henkilöautoon koko matkaketjulla.

Henkilöautoliikenne

Parantuneen liityntäpysäköintitarjonnan myötä henkilöautoliikennettä siirtyy pois Helsingin säteittäisiltä pääväyliltä. Tämä liikenne siirtyy kuormittamaan kuntien katu- ja paikallistieverkkoa. Liityntäpysäköintialueet sijaitsevat kuitenkin hajallaan ympäri seutua, joten paikallisten vaikutusten voidaan olettaa olevan pienehköt lukuun ottamatta muutamia isoja usean sadan paikan liityntäpysäköintialueita. Liityntäpysäköinnillä voidaan vaikuttaa väyläkapasiteetin kannalta kaikista kriittimpään hetkeen, eli liikenteen aamuhuippuun. Liikennemäärän vähentyminen huippuruuhkatunteina parantaa henkilöautoliikenteen sujuvuutta. Liityntäpysäköinnillä ei pyritä matkojen määrän vähentämiseen, vaan henkilöautosuorituksen pienenemiseen, ihmisten vaihtaessa pääkulkumuotonsa henkilöautosta joukkoliikenteeseen. Taulukossa 5 on esitetty teoreettinen tarkastelu liityntäpysäköinnin potentiaalista vähentää Helsingin sisääntuloväylien liikennettä kantakaupungin rajalla. Laskelma kuvastaa optimitilannetta ja laskelmissa on hyödynnetty vuonna 2008 tehdyn liityntäpysäköintitutkimuksen tuloksia liityntäpysäköintipaikkojen käyttäytymisestä. Todellisuudessa vaikutukset ovat esitettyä vähäisemmät.

Taulukko 5. Teoreettinen tarkastelu liityntäpysäköinnin potentiaalista vähentää Helsingin sisääntuloväylien liikennettä kantakaupungin rajalla.

	Vuosi 2011		Vuosi 2020		Muutos 2011-2020	
	Pääväylältä poistuneet ajoneuvot (kpl)	Poistuneiden ajoneuvojen osuus aamuruuhkan liikennemäärästä (%)	Pääväylältä poistuneet ajoneuvot (kpl)	Poistuneiden ajoneuvojen osuus aamuruuhkan liikennemäärästä (%)	Pääväylältä poistuneet ajoneuvot (kpl)	Poistuneiden ajoneuvojen osuus aamuruuhkan liikennemäärästä (%)
Länsiväylä (Kt 51)	454	8	2 582	43	2 128	35
Turunväylä (Vt 1)	842	14	1 621	27	779	13
Vihdintie (Mt 120)	45	1	376	6	331	5
Hämeenlinnanväylä (Vt 3)	575	10	1 181	20	606	10
Tuusulanväylä (Kt 45)	190	3	735	12	545	9
Lahdenväylä (Vt 4)		51	2 670	67	627	16
Porvoonväylä (Vt 7)	867	17	1 934	39	1 067	22

Pyöräily ja pyöräliityntä

HSL-alueen joukkoliikenteen suunnitteluohjeen mukaan kävelymatkan pituuden, joukkoliikenteen pysäkillä tai asemalla, tulisi kaikilla palvelutasoalueilla olla alle 1000 metriä. Tutkimusten mukaan tämän pidempiä matkoja harva enää kävelee. Mahdollisuus liittyä polkupyörällä joukkoliikenteeseen laajentaa pysäkkien ja asemien vaikutusalueita. Polkupyörien liityntäpysäköinti edistää mahdollisuutta autottomaan elämäntapaan. Polkupyörien liityntäpysäköinnin laatutason kehittäminen parantaa myös polkupyöräilyn yleisiä edellytyksiä.

Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne

Haja-asutusalueille on usein mahdotonta järjestää kustannustehokasta joukkoliikennepalvelua ja silloin asukkaiden ainoaksi vaihtoehdoksi jää henkilöautoilu. Liityntäpysäköinnillä pyritään tarjoamaan mahdollisuus joukkoliikenteen käyttöön matkan runko-osuudella. Toisaalta lisääntyvä liityntäpysäköinti kehyskunnissa voi johtaa yhdyskuntarakenteen hajautumiseen entisestään, kun haja-asutusalueiden liikkumismahdollisuudet näin paranevat. Maankäyttöä ei kuitenkaan tulisi suunnitella liityntäpysäköinnin varaan, jotta liityntäpysäköinti ei siten lisäisi henkilöautoriippuvuutta.

Matkaketjujen toimivuus ja sujuvuus

Liityntäpysäköinnillä pyritään täydentämään olemassa olevaa joukkoliikennepalveluiden verkkoa ja siten mahdollistamaan erilaisten matkaketjujen sujuvuus. Liityntäpysäköinti lisää vaihtoehtoja käyttäjän kulkutavan valintatilanteessa. Liityntäpysäköinnillä voidaan joustavasti yhdistää erilaisia matkoja. Tukholmassa arvioiden mukaan jopa puolet liityntäpysäköinnin käyttäjistä vie ensin lapsen päivähoidon, pysäköi sitten asemalle ja jatkaa joukkoliikenteellä töihin. Ilman liityntäpysäköintimahdollisuutta tämänkaltaisen matkaketju olisi mahdoton ja usein liikkuminen tapahtuisi pelkästään henkilöautolla.

Kustannustehokkuus

Liityntäpysäköinnillä voidaan vaikuttaa väyläkapasiteetin kannalta kaikista kriittisimpään hetkeen, eli aamu- ja iltaruuhkien huipputunteihin. Parhaimmillaan liityntäpysäköinnillä voidaan vähentää liikennemääriä niin, että tarve lisäkaistalle tai vastaavalle kalliille infrahankkeelle vähenee ja siirtyä myöhempään tulevaisuuteen. Liityntäpysäköinti myös vähentää pysäköintipaikkojen tarvetta matkan määränpäässä, joka Helsingin seudulla on usein Helsinki. Voidaan siis ajatella, että osa Helsingin pysäköintipaikkatarpeeseen vastaamisesta ikään kuin ulkoistetaan seudun muihin kuntiin, missä maan arvo on pienempi ja pysäköintipaikkojen yksikkökustannus alhaisempi. Tällöin myös

vastuu pysäköintipaikkojen järjestämisestä jakautuu useammalle taholle, mikä on osapuolten kannalta oikeudenmukaista.

Liityntäpysäköintipaikoista saadaan suurimmat yhteiskunnalliset hyödyt silloin, kun niitä käytetään siihen käyttötarkoitukseen, mihin ne on tarkoitettu. Tällöin liityntäpysäköinnin käytön valvonnalla voidaan estää paikkojen käyttöä esimerkiksi lähialueiden asukas- tai työpaikkapysäköintiin. Liityntäpysäköinnin vuoroittaiskäytöllä tehdyt investointikustannukset saadaan tehokkaampaan käyttöön, mistä tulee osapuolille suoria investointikustannussäästöjä. Parhaiten vuoroittaiskäyttö toimii liityntäpysäköinnin ja päivittäistavarakaupan asiakaspysäköinnin välillä, sillä niiden pysäköintipaikkojen kysyntähuippu ajoittuu eri vuorokauden- ja viikonaikoihin. Liityntäpysäköinnin kysyntähuippu on arkisin yleensä klo 7-17.00 välillä. Kaupan asiakaspysäköinnin kysyntähuippu taas on arki-iltaisin ja viikonloppuisin. Hyvin järjestetyllä vuoroittaiskäytöllä molemmat osapuolet saavat säästöjä.

Hinnoittelu

Liityntäpysäköinnin hinnoittelulla pyritään ohjaamaan liityntäpysäköinnin kysyntää korkean käyttöasteen alueilla, joilla ei ole mahdollisuutta vastata kysyntään täysimääräisesti. Tutkimusten mukaan liityntäpysäköintipaikoille tullaan hyvinkin läheltä, usein alle kilometrin päästä. Maksullisuudella pyritään ohjaamaan nämä liityntäpysäköijät polkupyöräliityntään tai kävelyyn. Riskinä toki on se, että maksullisuuden johdosta liityntäpysäköitsijät vaihtavat koko matkan henkilöautoiluun.

6.2 Seuranta

Liityntäpysäköintistrategian ja toimenpideohjelman seuranta tuottaa tietoja HLJ 2011:n seurantaan, joka liikennejärjestelmän osalta kytkeytyy MAL-aiesopimuksen seurantaan. Strategian seuranta on jaettu kahteen eri kategoriaan:

- 1) Liikennejärjestelmän toimintaympäristön muutokset liityntäpysäköinnin kannalta
- 2) Liityntäpysäköintistrategian seuranta.

Liityntäpysäköinnin kehitystä ei voida käsitellä omana irrallisena kokonaisuutenaan, sillä sen toimivuuteen vaikuttavat liikennepolitiikka, liikenneinfrastruktuurin rahoitus, ajoneuvoliikenne, joukkoliikenne, kävely ja pyöräily sekä moni muu tekijä, toisin sanoen koko liikennejärjestelmä. Liityntäpysäköinnin seurannassa tulee huomioida myös toimintaympäristön muutokset. Toimintaympäristön muutoksia seurataan HLJ 2011:n seurannan yhteydessä. Seuraavassa on listattu HLJ 2011 -seurannan indikaattoreita, jotka ovat olennaisia liityntäpysäköinnin kannalta. Muun muassa näiden indikaattorein kehitystä tullaan hyödyntämään liityntäpysäköinnin seurannan yhteydessä:

- Pysäköintipolitiikan linjaukset
- Pendelöinti
- Uuden asuntotuotannon sijoittuminen kestävän liikkumisen kannalta hyvän saavutettavuuden vyöhykkeille
- Lippu- ja tariffijärjestelmän alueellinen laajeneminen
- Asukkaiden kulkutapajakauma ja kulkumuoto-osuuksien kehitys
- Liikenne- ja matkustajamäärien kehitys, ruuhkautumisen kehitys
- Joukkoliikenteen palvelutason ja runkoverkon kehitys
- Joukkoliikenteen tarjonta ja kysyntä
- Joukkoliikenteen suunnittelunopeuden kehitys, henkilöautoliikenteen nopeus
- Joukkoliikennelippujen hintojen kehitys elinkustannusindeksillä korjattuna
- Joukkoliikenteen asiakastyytyväisyys

- Pääpyöräverkon ja pyöräilyn laatukäytävien toteutuminen
- Asenteet ja tyytyväisyys liikennejärjestelmään
- Liikenneinvestointien rahoitustason kehitys ja rahoituksen kohdentuminen eri toimenpidekokonaisuuksille ja liikennemuodoille

Liikenneinfrastruktuurin rahoitusjärjestelmän kehitys, KUHA-rahoitusjärjestelmän kehittäminen.

Liityntäpysäköintistrategiassa on asetettu useita liityntäpysäköintijärjestelmää koskevia yleisiä kehittämislinjauksia, joissa on määritelty kehittämisen suuntia. Näissä linjauksissa ei kuitenkaan ole asetettu numeerisia tavoitteita kehittämisen tai siitä johtuvien vaikutusten määrälle. Strategiassa asetettu ainoa määrällinen tavoite koskee liityntäpysäköintipaikkojen tavoitemäärää vuodelle 2020. Tavoitetilanteessa vuonna 2020 henkilöauton liityntäpysäköintipaikkoja on noin 20 000 ja polkupyörän liityntäpysäköintipaikkoja noin 29 000. Vuoteen 2011 verrattuna lisäystä on esitetty henkilöautoille noin 10 400 ja polkupyörille noin 17 400. Tavoitemäärä perustuu HLJ 2011:n liikennejärjestelmän tavoiteverkkoon vuodelle 2020. Liityntäpysäköinnin paikkamäärän kehityksen seurannassa tulee siis huomioida suurten raideliikenteen infrastruktuurihankkeiden tilanne, sillä useat lisäpaikat on esitetty toteutettavaksi suurten joukkoliikennehankkeiden yhteydessä. Liityntäpysäköinnin paikkamäärien kehitystä seurataan seuraavalla jaottelulla:

HA = henkilöauton liityntäpysäköintipaikka

PP = polkupyörän liityntäpysäköintipaikka

Liityntäpysäköinnin paikkamäärät	2011		Tavoitetila 2020	
	HA	PP	HA	PP

Tyypeittäin				
A1	1 229	1 433	5 082	4 747
A2	4 001	5 903	6 421	10 853
B	3 799	4 067	7 191	11 282
C	206	206	1 020	2 232

Vyöhykkeittäin				
Kehä I sisäpuoli	1 648	1 633	2 867	3 495
Kehä I - Kehä III	3 256	3 852	7 897	12 892
Kehä III ulkopuoli	3 848	5 936	9 446	12 063

Ratakäytävittäin (HLJ-alue)				
Metro (nyk.)	1 689	2 277	2 461	3 096
Itämetron jatke	-	-	1 150	1 550
Länsimetro (Matinkylään)	-	-	1 544	2 660
Länsimetron jatke	-	-	1 650	2 600
Rantarata	1 860	1 830	3 245	5 862
Vantaankosken rata (nyk.)	527	499	666	844
Kehäradan uudet asemat	-	-	1 362	850
Päärata + oikorata	3 818	6 632	4 927	9 880

Bussiliikenteen liityntäpysäköinti	864	463	2 754	2 202
------------------------------------	-----	-----	-------	-------

Strategiassa määritetyt muut tavoitteet koskevat liityntäpysäköinnin kehityksen suuntaa eikä niitä voida arvioida määrällisin perustein. Näin ollen liityntäpysäköintistrategian seuranta on, paikkamäärää ja käyttöastetta lukuun ottamatta, laadullista arviointia strategian toteutumisesta. Laadullisesta seurannasta vastaa Helsingin seudun liityntäpysäköinnin yhteistyö- ja seurantaryhmä (LIIPY) ja seuranta toteutetaan jatkuvana prosessina osana ryhmän muuta toimintaa. Seurannan tulokset raportoidaan vuosittain, lähtökohtaisesti syksyisin liityntäpysäköinnin käyttöastelaskentojen yhteydessä. Strategian seuranta perustuu liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa esitettyihin toimenpidekokonaisuuksiin ja seurannassa otetaan kantaa strategian eri linjausten ja niitä konkretisoivien toimenpiteiden toteutumiseen. Seuraavassa on esitetty liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman seurattavia laadullisia indikaattoreita:

- 1) Liityntäpysäköinnin järjestämisen vastuista sopiminen ja yleinen edistäminen:
 - Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjaon edistyminen
 - Eri osapuolten välisen vuoroittaiskäytön edistyminen
 - Liityntäpysäköinnin sisällyttäminen MAL-aiesopimukseen
- 2) Liityntäpysäköinnin liittäminen liikennejärjestelmän kehittämiseen:
 - Liityntäpysäköinnin huomioonotto HLJ 2015-suunnitelman valmistelussa
 - Liityntäpysäköinnin huomioonotto Helsingin seudun maankäytön suunnitelman valmistelussa (MAL-aiesopimus 2012-2015)
 - Liityntäpyöräilyn edistäminen
- 3) Liityntäpysäköinnin liittäminen maankäytön suunnitteluun:
 - Liityntäpysäköinnin huomioonotto eri kaavatasoilla
 - Liityntäpysäköinti osana seudullista pysäköintipoliittikkaa
- 4) Informaatio-, maksu- ja seurantajärjestelmät:
 - Liityntäpysäköinnin informaatiojärjestelmän kehitys
 - Liikenteen hallinnan kärkihankeen ”Liityntäpysäköinnin informaation ja maksujärjestelmien kehittäminen” etenemistä seuraa Helsingin seudun liikenteen hallinnan johtoryhmä
 - Liityntäpysäköinnin hinnoittelun kehitys
- 5) Liityntäpysäköintialueiden palvelutaso:
 - Liityntäpysäköintialueiden varustelu ja turvallisuus
 - Opastus ja viitoitus
 - Kunnossapidon laatu
- 6) Liityntäpysäköinnin markkinointi ja tiedottaminen:
 - Liityntäpysäköinnin markkinointi osana joukkoliikenteen markkinointia
 - Pyöräliitynnän markkinointi osana pyöräilyn markkinointia
 - Liityntäpysäköinnistä tiedottaminen internetissä (liityntäpysäköintisivusto, reittiopas)

6.3 Riskianalyysi

Riskianalyysin tarkoituksena on tunnistaa liityntäpysäköintistrategian toteutumisen epävarmuustekijöitä ja mahdollistaa niihin puuttuminen hyvissä ajoin. Taulukossa 5 on kuvattu tunnistettuja riskejä sekä arvioitu niiden vaikuttavuutta strategian toteutumiseen ja riskien todennäköisyyttä asteikolla 1-3. Taulukossa on myös esitetty, miten strategiassa on pyritty huomioimaan tunnistetut riskit. Arvo 1 tarkoittaa vähäistä vaikuttavuutta/todennäköisyyttä, arvo 2 kohtalaista vaikutusta ja arvo 3 suurta vaikutusta. Vaikuttavuuden ja riskin todennäköisyyden tulo kuvastaa kokonaisriskiä. Kokonaisriskin pisteytys on seuraavanlainen:

- Vähäinen riski = 1-3
- Kohtalainen riski = 4-6
- Suuri riski = 7-9

Taulukko 5. Riskianalyysi.

Kehittämistarpeet	Huomioitu strategiassa seuraavasti	Riskin kuvaus	Vaikutta- vuus (1-3)	Todennä- köisyys (1-3)	Kokonais- riski (1-9)
Yhteinen seudullinen tahtotila kehittämisessä	Strategia tehty tiiviissä vuorovaikutuksessa yhteistyötahojen kanssa	Yhteisestä tavoitetilasta huolimatta strategia ei toteudu	3	2	6
Rahoitus ja vastuunjako toteutuksessa	Muodostettu liityntäpysäköintialueiden tyypittely kustannus- ja vastuunjakoneuvot- teluiden pohjaksi	Kustannusjako- neuvottelut eivät etene, isännättömyys ongelmaan ei saada ratkaisua	3	3	9
Liityntäpysäköinti osana joukkoliikenteen matkaketjua	Liityntäpysäköinnin roolia liikennejärjestelmässä sekä yhtenä joukkoliikenteen palveluna on selkeytetty	Yhteistoiminta suunnitelussa ei toteudu	3	2	6
Liityntäpysäköinti- paikkojen lisääminen	Esitetty paikkamäärä- tavoite vuodelle 2020, kehittämisen paino- pistealueet 2020–2035	Ei resursseja toteutukseen, maanomistus ja kaavoitus muodostuvat esteiksi	3	2	6
Laatutaso (erityisesti liityntäpyöräily)	Kuvattu osana tyypittelyä	Toteutetaan vain minimi	2	2	4
Informaatiojärjestelmä ja liityntäpysäköinnin reittiopas	Tarkasteltu erillisessä projektissa	Projektissa arvioidut suurimmat riskit liittyvät organisointiin ja rahoitukseen	-	-	-
Hinnoittelu	Määritetty hinnoittelun periaatteet liikennejärjestelmänäkölmasta	Hinnoittelu ei tue liityntäpysäköinnin tavoitteita	2	2	4
Operointi ja kunnossapito	Operointia tarkasteltu yleisellä tasolla	Vastuunjaosta ei päästä sopimukseen	2	2	4

7 Jatkoimenpiteet

Liityntäpysäköintistrategian ja toimenpideohjelman toteuttamisen keskeiset jatkotoimenpiteet ovat:

- Liityntäpysäköinnin yleisten edistämistoimien jatkaminen ja toteutuksen kustannus- ja vastuun jaosta sopiminen MAL-aiesopimuksen mukaisesti
- Toimenpideohjelman toimenpiteiden hankkeistaminen tiiviissä yhteistyössä eri vastuutahojen kanssa
- Ohjelmoitujen liityntäpysäköintialueiden toteuttaminen
- Liityntäpysäköinnin liittäminen HLJ 2015:n valmisteluun ja joukkoliikenteen runko/laatukäytävien kehittämiseen, pyöräilyn edistämiseen sekä liikenteen solmukohtien suunnitteluun ja toteutukseen
- Liityntäpysäköinnin liittäminen maankäytön suunnitteluun ja kaavoitukseen
- Liityntäpysäköinnin informaatio-, maksu- ja seurantajärjestelmien kehittäminen
- Liityntäpysäköintialueiden laatusosta huolehtiminen
- Liityntäpysäköintialueiden palveluiden kehittäminen sekä markkinoinnin ja tiedottamisen kehittäminen.

Liityntäpysäköinnin yhteistyö- ja seurantaryhmällä (LIIPY-ryhmä) on jatkotoimien käynnistämässä ja seurannassa keskeinen rooli. Ryhmän tehtävänä on parantaa liityntäpysäköinnin toimintaedellytyksiä, lisätä sen tunnettavuutta ja statusta, käynnistää ja ohjata erilaisia tutkimuksia, suunnitelmia ja selvityksiä liityntäpysäköinnin kehittämiseksi, parantaa liityntäpysäköinnin priorisointia maankäytön suunnittelussa sekä ottaa kantaa liityntäpysäköinnin ajankohtaisiin asioihin.

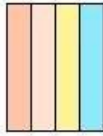
Liitteet

- Liite 1. Taulukko liityntäpysäköintialueista
- Liite 2. Liityntäpysäköintipaikat autoille 2011
- Liite 3. Liityntäpysäköintipaikat pyörille 2011
- Liite 4. Liityntäpysäköintipaikat autoille 2020
- Liite 5. Liityntäpysäköintipaikat pyörille 2020
- Liite 6. Liityntäpysäköintialueiden tyypittely

Liite 1

Lityntäpysäköintialueet Helsingin seudulla

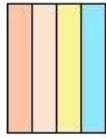
Lityntäpysäköintialueiden tyyppi A-C
Nykyiset ja tavoitteelliset paikkamäärät vuosina 2011 ja 2020



A1-tyyppin kohde
A2-tyyppin kohde
B-tyyppin kohde
C-tyyppin kohde

LIIPIY-alue	Sijaintikunta	Tyyppi	Autopaikat 2011	Autopaikat 2020	Autopaikat lisäys 11-20	Pyöräpaikat 2011	Pyöräpaikat 2020	Pyöräpaikat /lisäys 11-20	Lisätietoja / kytkentä liikennejärjestelmän muuhun kehittämiseen
1	Espoon keskus	A1	270	500	230	130	720	590	Espoon kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä paikkamäärää lisätään.
2	Kera	A1	30	200	170	6	300	294	Tarve toteutu Lityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
3	Kivenlahti	A1	0	1000	1000	0	600	600	Länsimetron jatkeen toteuttamisen yhteydessä.
4	Lommila	A1	0	200	200	20	200	180	Estetään uutta liippaluettta vt1 ikean et:n läheisyyteen. Bussiliikenteen soimukohta. Et suunnitelmaa.
5	Hanasaari	A1	80	80	-	0	0	0	
6	Puotila	A1	144	337	193	272	372	100	Sisältyy KUHA 2013-2016 hankkeisiin.
7	Haarajoki	A1	90	190	100	350	350	0	Kapasiteettia lisätään, koska nykyinen kykyntä yrittää paikkatarjonnan.
8	Kyrölä	A1	40	200	160	160	360	200	Pääradan kapasiteetin lisäämisen yhteydessä paikkamäärää lisätään. I-vahe sis. KUHA 2013-2016.
9	Kirkkonummi as.	A1	330	570	240	420	720	300	Sisältyy KUHA 2013-2016 hankkeisiin.
10	Tolsa	A1	5	105	100	5	105	100	Sisältyy KUHA 2013-2016 hankkeisiin. Liipyn osalta Kirkkonummen keskustan puskuriasema.
11	Jokimientie	A1	0	150	150	0	50	50	Erillishanke. Hyvä bussitarjonta. Aluevarausuunnitelma vaihtopysäkeille tehty. Et liipyn suunnitelmaa.
12	Kivistö	A1	0	450	450	0	300	300	Kehärata -hankkeen toteutuksen yhteydessä.
13	Ruskeasanta	A1	0	300	300	0	300	300	
14	Vantaankoski	A1	200	200	-	30	80	50	Kehärata -hankkeen toteutuksen yhteydessä.
15	Vehkala	A1	0	500	500	0	50	50	
16	Nummela	A1	40	100	60	40	240	200	
17	Espoonlahti	A2	0	250	250	0	400	400	Sisältyy KUHA 2013-2016 hankkeisiin. Lisäksi ehdotetaan uuden alueen sijoittamista vt2 läheisyyteen.
18	Leppävaara	A2	475	475	-	600	1000	400	Länsimetron jatkeen toteuttamisen yhteydessä.
19	Matinkylä	A2	0	334	334	0	540	540	Erillishanke A1 -tyypin laatuson toteuttamiseksi
20	Tapiola	A2	0	370	370	0	500	500	Länsimetron ensimmäisen vaiheen yhteydessä.
21	Itäkeskus	A2	450	450	-	220	270	50	Länsimetron ensimmäisen vaiheen yhteydessä.
22	Malmi	A2	114	114	-	520	630	110	Erillishanke A1 -tyypin laatuson toteuttamiseksi
23	Mellunmäki	A2	157	200	43	357	457	100	Tarve toteutu Lityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
24	Ruoholanti	A2	140	140	-	80	230	150	Sisältyy KUHA 2013-2016 hankkeisiin.
25	Sakarimäki	A2	0	500	500	0	500	500	Ruoholantiin rooli muuttuu Länsimetron myötä
26	Hyvinkää	A2	350	500	150	745	1145	400	Itämetron toteuttamisen yhteydessä.
27	Järvenpää as.	A2	500	740	240	850	1200	350	Pääradan kapasiteetin lisäämisen yhteydessä paikkamäärää lisätään. I-vahe sis. KUHA 2013-2016.
28	Järvenpää la.	A2	80	80	-	124	124	0	Pääradan kapasiteetin lisäämisen yhteydessä paikkamäärää lisätään. I-vahe sis. KUHA 2013-2016.
29	Kauniainen	A2	170	350	180	65	365	300	Ks. Järvenpään aseman kehittämissuunnitelma.
30	Kerava	A2	460	460	-	1150	1400	250	Sisältyy KUHA 2013-2016 hankkeisiin. Kaupunkiratahanke.
31	Veikkola	A2	120	120	-	72	72	0	Sisältyy KUHA 2013-2016 hankkeisiin.
32	Mäntsälä as.	A2	210	322	112	400	400	0	Sisältyy KUHA 2013-2016 hankkeisiin.
33	Mäntsälä la.	A2	120	120	-	100	200	100	Erillishanke. Kunnan vetoavastuu. Tarve toteutu työssäkäyntialueen liipyn kehittämissuunnitelma (U-L 2009)
34	Klaukkala matkakeskus	A2	0	150	150	0	100	100	Erillishanke. Kunnan vetoavastuu. Uuden liipyn-alueen rakentaminen Klaukkalan eteläosaan
35	Länsisalmi	A2	0	200	200	0	300	300	Itämetron toteuttamisen yhteydessä
36	Martilaakso	A2	150	150	-	85	135	50	
37	Mymmäki	A2	83	83	-	105	155	50	Tarve toteutu Lityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
38	Tikkurila	A2	422	463	41	430	830	400	Tarve toteutu Lityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
39	Finnoo	B	0	150	150	0	600	600	Länsimetron jatkeen toteuttamisen yhteydessä.
40	Kaitaa	B	0	50	50	0	300	300	Länsimetron toteuttamisen yhteydessä.
41	Kaukilahti	B	218	300	82	94	300	206	Espoon kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä paikkamäärää lisätään.
42	Kellaniemi	B	0	180	180	0	150	150	Länsimetron ensimmäisen vaiheen yhteydessä.
43	Kilo	B	110	110	-	75	375	300	Tarve toteutu Lityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
44	Koivuhovi	B	15	65	50	18	124	106	Espoon kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä paikkamäärää lisätään.
45	Mäkkylä	B	42	80	38	20	120	100	Espoon kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä paikkamäärää lisätään.

Liite 1
Liityntäpysäköintialueet Helsingin seuduilla
 Liityntäpysäköintialueiden tyyppi A-C
 Nykyiset ja tavoitteelliset paikkamäärät vuosina 2011 ja 2020



A1-tyyppiin kohde
 A2-tyyppiin kohde
 B-tyyppiin kohde
 C-tyyppiin kohde

LIIPY-alue	Sijaintikunta	Tyyppi	Autopaikat 2011	Autopaikat 2020	Autopaikat iisäys 11-20	Pyöräpaikat 2011	Pyöräpaikat 2020	Pyöräpaikat iisäys 11-20	Lisätietoja / kytkentä liikennejärjestelmän muuttuun kehittämiseen
46	Niittykumpu	B	0	200	200	0	400	400	Länsimetron ensimmäisen vaiheen yhteydessä.
47	Otanlempi	B	0	100	100	0	300	300	Toteutus jos Länsimetro jatketaan Saunalahteen saakka.
48	Saunalahti	B	0	100	100	0	400	400	Länsimetron jatkeen toteuttamisen yhteydessä.
49	Soukka	B	0	100	100	0	300	300	Espoon kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä paikkamäärää lisätään.
50	Tuomanila	B	27	37	10	65	365	300	Länsimetron ensimmäisen vaiheen yhteydessä.
51	Urheilupuisto	B	0	330	330	0	500	500	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
52	Herttoniemi	B	169	340	171	214	199	-15	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
53	Huopalahti	B	62	62	-	98	198	100	Kalasadaman keskuksen kehittämisen yhteydessä. Lisäksi tulossa yhteiskäyttöisiä pyöräpaikkoja n.1000 kpl.
54	Kalasadama	B	0	300	300	50	150	100	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
55	Kannelmäki	B	89	89	-	100	150	50	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
56	Kontula	B	54	100	46	252	302	50	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
57	Kulosaari	B	126	126	-	50	80	30	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
58	Kumpula	B	103	103	-	0	20	20	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
59	Käpylä	B	20	120	100	32	102	70	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
60	Lautasaari	B	0	30	30	0	170	170	Länsimetron ensimmäisen vaiheen yhteydessä.
61	Malminkartano	B	45	45	-	80	200	120	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
62	Myllypuro	B	40	40	-	102	132	30	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
63	Oulunkylä	B	88	150	62	94	194	100	Sisältyy KUHA 2013-2016 hankkeisiin.
64	Pitäjänmäki	B	72	100	28	108	148	40	Autopaikat mahdollisia kaavamuutoksen yhteydessä. Kapiteelin kauppaokeskushanke.
65	Pohjois-Haaga	B	85	85	-	54	104	50	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
66	Puistola	B	305	305	-	504	604	100	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
67	Pukimäki	B	102	102	-	94	144	50	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
68	Rastila	B	38	38	-	136	206	70	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
69	Salmenkallio	B	0	150	150	0	300	300	Itämetron toteuttamisen yhteydessä.
70	Siilitie	B	125	168	43	32	82	50	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
71	Tapanila	B	137	137	-	90	180	90	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
72	Velodromi	B	207	207	-	0	20	20	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
73	Vuosaari	B	222	222	-	258	298	40	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
74	Östersundom	B	0	150	150	0	150	150	Itämetron toteuttamisen yhteydessä.
75	Uudenmaankatu	B	0	31	31	0	30	30	Tarve toteutu työssäkäyntialueen lipyn kehittämissuunnitelma (U-L 2008)
76	Purola	B	8	30	22	6	46	40	Pääradan kapasiteetin lisäämisen yhteydessä paikkamäärää lisätään.
77	Saunakallio	B	30	80	50	66	126	60	Pääradan kapasiteetin lisäämisen yhteydessä paikkamäärää lisätään.
78	Savio	B	27	50	23	70	220	150	Erillishanke, kunnan vetovastuu.
79	Jorvas	B	20	61	41	10	70	60	Sisältyy KUHA 2013-2016 hankkeisiin.
80	Kartanonranta	B	0	15	15	20	40	20	Mt.11281 Samsbergintie.
81	Luoma	B	20	20	-	0	0	0	
82	Masala	B	165	165	-	120	120	0	
83	Klaukkala la-asema	B	0	72	72	12	50	38	Sisältyy KUHA 2013-2016 hankkeisiin. Nykyisen linja-autosaman lipyn kehittäminen.
84	Nurmijärvi kk	B	0	48	48	6	56	50	Sisältyy KUHA 2013-2016 hankkeisiin. Nurmijärven kirkonkylän lipyn kehittäminen.
85	Rajamäki	B	0	28	28	0	50	30	Erillishanke, kunnan vetovastuu.
86	Majvik	B	0	150	150	0	300	300	Itämetron toteuttamisen yhteydessä.
87	Nikkilä keskusta	B	30	40	10	20	70	50	Sisältyy KUHA 2013-2016 hankkeisiin.
88	Hyrylä la-asema	B	40	140	100	30	130	100	Sisältyy KUHA 2013-2016 hankkeisiin.
89	Jokela	B	260	260	-	265	365	100	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva
90	Nuppulinna	B	20	40	20	30	50	20	Tarve toteutu Liityntäpysäköintistrategia 2035 -diplomityössä. HSL / Uusi-Rauva

Liite 1
Liityntäpääsöntialueet Helsingin seudulla

Liityntäpääsöntialueiden tyyppi A-C

Nykyiset ja tavoitteelliset paikkamäärät vuosina 2011 ja 2020

A1-tyyppin kohde
A2-tyyppin kohde
B-tyyppin kohde
C-tyyppin kohde

LIIPY-alue	Sijaintikunta	Tyyppi	Autopaikat 2011	Autopaikat 2020	Autopaikat lisäys 11-20	Pyöräpaikat 2011	Pyöräpaikat 2020	Pyöräpaikat lisäys 11-20	Lisätietoja / kytkentä liikennejärjestelmän muuhun kehittämiseen
91	Riihimäki	B	0	50	50	18	118	100	Sisältyy KUHA 2013-2016 hankkeisiin. Kehärata -hankkeen toteutuksen yhteydessä. Tarve sodettu Liityntäpääsöntistrategia 2035 -diplomiyössä, HSL / Uusi-Raura M120 ehdotetaan toteutettavaksi liippyn tukeutuvaa JL-tarjontaa ja 4-8 liipyaaluetta välillä Kehä III-vt 25. M120 ehdotetaan toteutettavaksi liippyn tukeutuvaa JL-tarjontaa ja 4-8 liipyaaluetta välillä Kehä III-vt 25.
92	Aviapolis	B	0	0	-	0	100	100	
93	Hiekkaharju	B	84	84	-	249	249	0	
94	Koivukylä	B	148	148	-	284	284	0	
95	Korso	B	390	390	-	171	171	0	
96	Leinela	B	0	112	112	0	100	100	
97	Louhela	B	14	14	-	0	20	20	
98	Rekola	B	42	42	-	50	50	0	
99	Katajaervi	C	6	40	34	0	40	40	
100	Lahnukseentie	C	0	40	40	0	10	10	
101	Odlampi	C	0	40	40	0	20	20	
102	Koivusaari	C	0	0	-	0	100	0	
103	Pasila	C	0	0	-	114	500	386	
104	Tuomarinkylä	C	50	100	50	0	50	50	
105	Inklänpöytä	C	40	40	-	20	20	0	
106	Porkkalantie	C	23	23	-	20	20	0	
107	Sarvik	C	35	35	-	10	10	0	
108	Siippoontie (kk ETL)	C	0	100	100	0	20	20	
109	Etelä-Sipoo	C	0	100	100	0	50	50	
110	Nikkilä Martinkyläntie	C	0	50	50	0	50	50	
111	Söderkulla keskusta	C	0	0	-	12	112	100	
112	Söderkulla Maasbyntie	C	0	100	100	0	30	30	
113	Berga	C	0	62	62	0	30	30	
114	Huhmari	C	12	40	28	0	30	30	
115	mt120 / vt25	C	0	40	40	0	10	10	
116	Myllylampi	C	0	30	30	10	30	20	
117	Otalampi	C	0	40	40	0	20	20	
118	Tervalammentie	C	0	40	40	0	10	10	
119	Vihhti kk	C	10	40	30	0	40	40	
120	Vihhti kk / vt2	C	30	30	-	20	20	0	
121	Vihhti Koivissilta	C	0	30	30	0	10	10	
122	Poikittaisyhteydet	E	74	0	-	0	1000	1000	
123	Mellahti	F	0	0	-	0	0	0	
			2011	2020	Lisäys ap:	2011	2020	Lisäys pp:	
			9309	19714	10405	11609	29114	17405	
			Yhteensä:						

Alueiden tyypit	Alueita (lkm)	Paikkamäärä AP (2011)	Paikkamäärä AP (2020)	AP lisäys 2011 -> 2020	Paikkamäärä PP (2011)	Paikkamäärä PP (2020)	PP lisäys 2011 -> 2020
A1	16	1229	5082	3853	1433	4747	3314
A2	22	4001	6571	2570	5903	10953	5050
B	60	3799	7041	3242	4067	11182	7115
C	23	206	1020	814	206	2232	1926
Yhteensä	121	9235	19714	10405	11609	29114	17405

PK-seudun poikittaisien runkoyhteyksien (mm. Jokeri 0, 1, 2) varsille mainittujen kohteiden lisäksi.
Alue poistuu käytöstä.

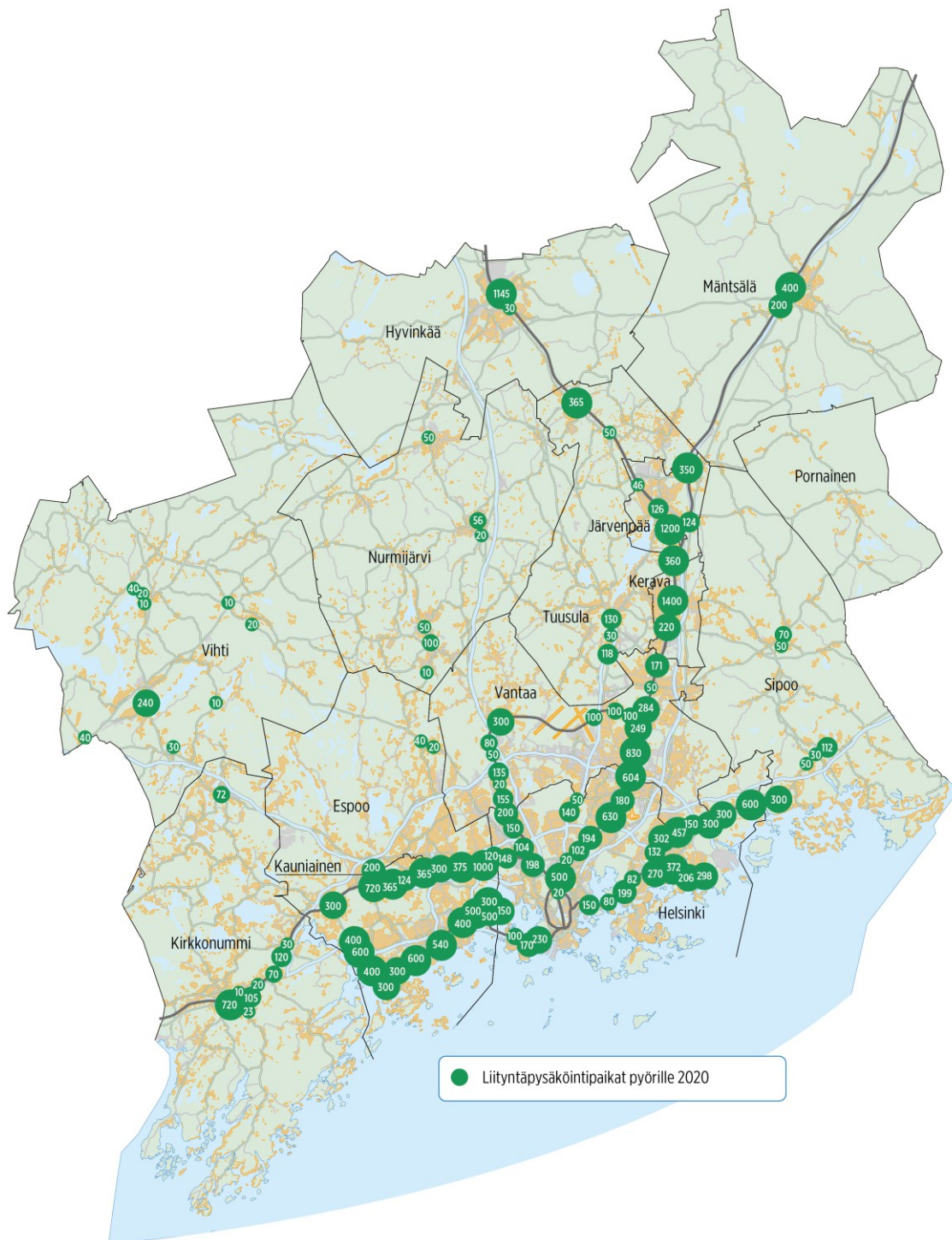
PK-seudun poikittaisien runkoyhteyksien (mm. Jokeri 0, 1, 2) varsille mainittujen kohteiden lisäksi.
Alue poistuu käytöstä.



Liite 2 Liityntäpysäköintipaikat autoille 2011.



Liite 3. Liityntäpysäköintipaikat pyörille 2011.



Liite 5. Liityntäpysäköintipaikat pyörille 2020.



Liite 6. Liityntäpysäköintialueiden tyypittely.

HSL:n julkaisu 32/2012

ISSN 1798-6184

ISBN 978-952-253-176-6 (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