



32  
.....  
5.12.2012

HLJ 2011

## Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia 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](http://www.hsl.fi)

Lisätietoja: Veera Lehto, puhelin (09) 4766 4377  
[etunimi.sukunimi@hsl.fi](mailto: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 konkaisuutta, 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 edistämistöimet ovat osa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (HLJ 2011) ja Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-aiesopimusta.

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

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	Päivämäärä 05.12.2012		
Tekijät: HLJ-hanke, Sito Oy			
Julkaisun nimi: Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma			
Rahoittaja / Toimeksiantaja: HSL Helsingin seudun liikenne, Liikennevirasto ja KUUMA-kunnat			
Tiivistelmä:			
<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 lähtöaineistoja liikenneinfrastruktuurin pienten kustannustehokkaiden hankkeiden (KUHA) ohjelointityötä varten.</p>			
<p>Strategia sisältää vuoden 2035 tavoitetilan, yleisiä kehittämislinjausja ja tavoitetilaan johtavan kehittämispolun. Strategiaa on konkretisoitu vuoteen 2020 ulottuvassa toimenpideohjelmassa.</p>			
<p>Tavoitelanteessa vuonna 2035 liityntäpysäköintiä kehitetään seudullisena kokonaisuutena ja osana seudullista liikennejärjestelmää. Liityntäpysäköinnin kehittäminen osana joukkoliikenteen matkaketuja vähentää tieverkon ruuhkia, lisää pyöräilyä ja parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta. Tavoitteena on päästää mahdollisimman lyhyisiin autoliityntämatkoihin eli tarjota liityntäpysäköintimahdolisuus mahdollisimman aikaisessa vaiheessa matkaa erityisesti liikenneverkon tärkeissä solmukohtissa. Tavoitelanteessa liityntäpysäköinnin hinnoittelu on osa sekä joukkoliikenteen että myös muun liikenteen hinnoittelujärjestelmää.</p>			
<p>Toteutusohjelmassa esitetään monipuolisia sekä voimassa olevan MAL-ainesopimuskauden aikana (2012–2015) toteutettavia etä ennen vuotta 2020 aloitettavia kehittämistoimenpiteitä. Esimerkkejä kiireellisimmistä toimenpiteistä ovat neuvoitteluiden käynnistäminen liityntäpysäköinnin järjestämisen vastuista sopimiseksi, liityntäpysäköintikohteiden toteuttamisesta sopiminen esim. MAL-ainesopimuksissa, 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-ainesopimuksessa vuosille 2012–2015 sopijapuolet sitoutuvat edistämään liityntäpysäköintiä ja sopimaan yhteistyöstä toteutuksen kustannus- ja vastuunaossa 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 maankäytöön ja liikenneverkkoon ja miten hyvä palvelutaso runkojoukkoliikenneyhteydellä tarjotaan. Tyypittelyyn tarkoituksesta 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 + 5 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	Datum 05.12.2012		
Författare: HLJ-projekt, Sito AB			
Publikationens titel: Infartsparkeringsstrategi och åtgärdsprogram för Helsingforsregionen			
Finansiär / 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 konkretiseras 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 prissättningssystemet 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-intentionsavtalet, 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 förbindes 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 infartsparkeringsområdena 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 + 5 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			
<b>Abstract:</b>			
<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>			
<b>Keywords:</b> 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 + 5 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	Erityyppisten 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 vaikuttuksia, seuranta ja riskianalyysi .....	49
6.1	Vaikutusten arvointi.....	49
6.2	Seuranta.....	51
6.3	Riskianalyysi .....	54
7	Jatkotoimenpiteet .....	55
	Liiitteet .....	56

## 1 Johdanto

### 1.1 Tausta

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

Helsingin seudun asukasmäärän odotetaan kasvavan huomattavasti lähivuosikymmeninä, mikä lisää liikenteen kasvua. Tätä kasvua pyritään hillitsemään Helsingin seudun liikennejärjestelmä-suunnitelmassa (HLJ 2011) esitetyn monipuolisim 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.

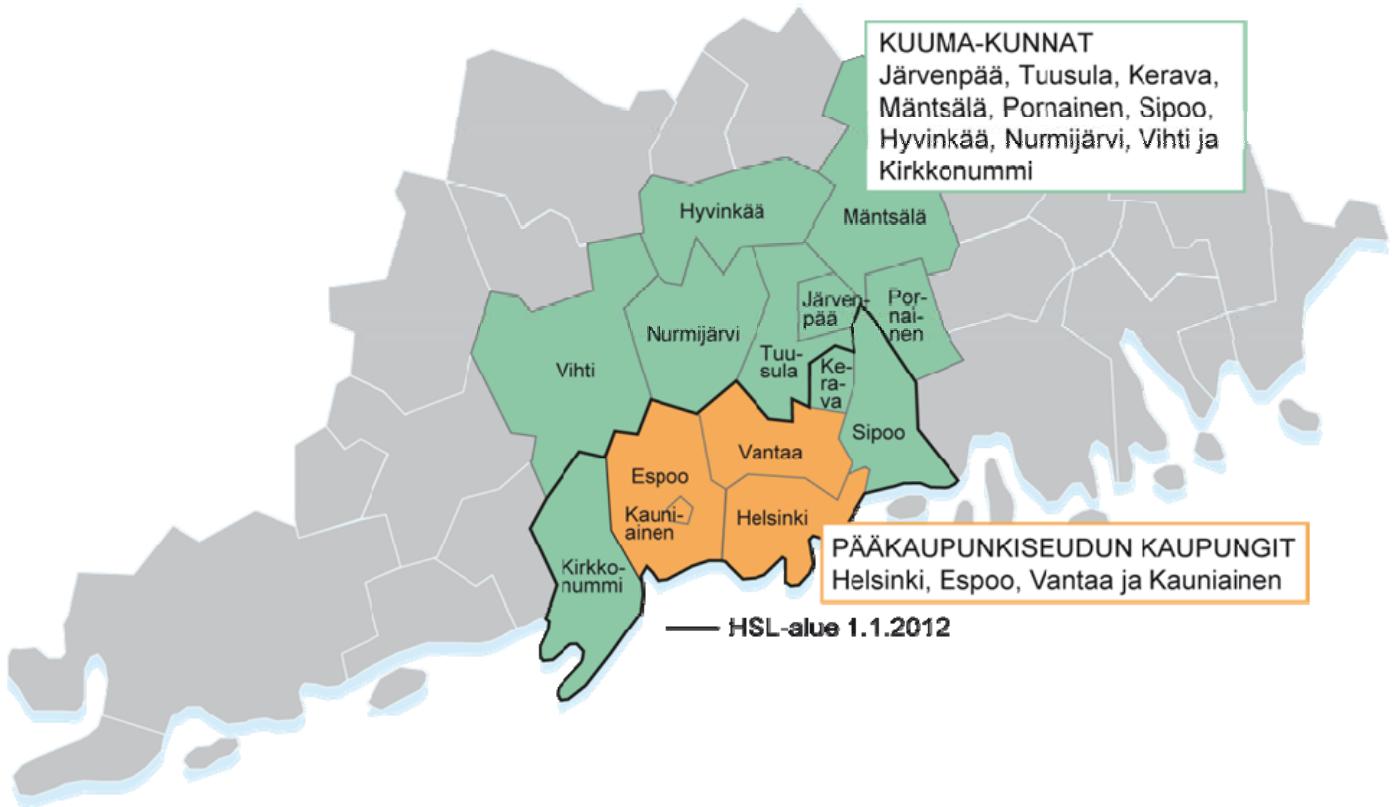
Liityntäpysäköinti hyvin toteutettuna vähentää ruuhkia, liikenteen haittavaikutuksia, keventää tie- ja katuverkon kuormitusta sekä vähentää parhaimmillaan tarvetta väyläinvestointeihin ja keskustojen pysäköintipaikkojen lisäämiseen. Positiivisista vaikuttuksistaan huolimatta liityntäpysäköinti voi huonosti 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-airesopimusta.

### 1.2 Työn tavoitteet ja toteutus

Strategiatyön tavoitteena on ollut luoda yhteinen seudullinen tahtotila liityntäpysäköinnin kehittämistä, 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 pienien kustannustehokkaiden hankkeiden (KUHA) ohjelmoimiseksi.



Kuva 1. HLJ 2011 -suunnittelualue ja Helsingin seutu.

Työn lähtökohtana ovat olleet Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011), valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT), seudun erityispiirteet, tammikuussa 2011 valmistunut diplomiutyö (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 tavoitetilaan eri strategiasoilla on laadullisesti määritelty HLJ 2011:n strategiakehikon eri tasolla kehittämislinjauksin ja -toimenpitein. Ne on otettu lähtökohdaksi muodostettaessa liityntäpysäköinnin seudullista tahtotilaan ja strategian linjauksia. HLJ 2011:n kehittämislinjauksissa ja toimenpidekokonaisuksissa on esitetty seuraavat suoraan liityntäpysäköintiin liittyvät toimenpiteet:

- Kytketään pysäköintipoliitikka kiinteämmin maankäytön suunnittelun ja sovitaan yhteiset seudulliset pysäköintipoliikan periaatteet.
- Joukkoliinnejärjestelmän perustana on kattava raideliikenteen ja bussiliikenteen runkorverkko, jota täydennetään sujuville ja turvallisille bussien, henkilöautojen, kävelyn ja pyöräilyn liityntäyhteyksillä. Näin varmistetaan matkaketujen 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 reaalialkainen informaatiojärjestelmä ja reittiopas sekä integroidaan liityntäpysäköinnin maksaminen lippujärjestelmään. Ajantasainen tiedotus varmistaa sujuvat matkaketjut.

Lisäksi MAL-ainesopimukseen (2012-2015) on kirjattu seuraavaa: "Sopijaosapuolet edistävät liityntäpysäköintiä 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 tehdynissä aiemmissa liityntäpysäköintistrategioissa 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 liityntäpysäköintipaikkojen lisäämiseen.

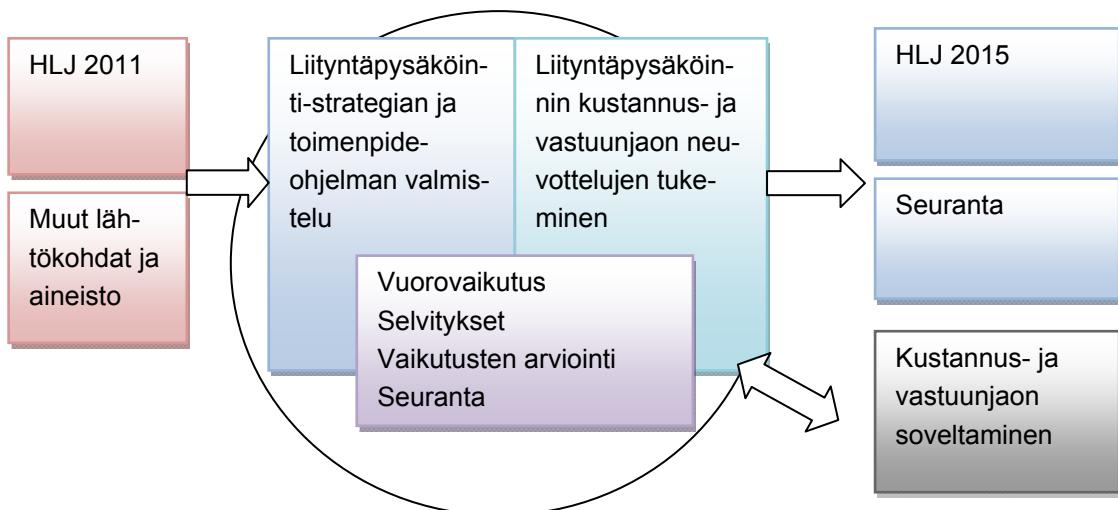
Kehittämishaasteet ja -linjaukset sekä esitettyt tavoitteet ovat muodostaneet lähtökohdan strategian, vuoden 2035 tavoitelen ja kehittämispolun laadinnalle sekä vuoteen 2020 ulottuvalle toimenpideohjelmalle. Työssä on määritelty liityntäpysäköinnin määrellinen ja laadullinen tavoitetaila vuodelle 2035. Tavoitetaila perustuu HLJ 2011:ssä määritettyyn liikenteen tavoiteverkkoon vuodelle 2020.

Keskeisenä tarkastelun kohteena työssä on ollut liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjako, joita on pidetty jo pitkään liityntäpysäköinnin järjestämisen suurimpina esteinä. Kustannus- ja vastuunjaon selkeyttämiseksi työssä tyypiteltiin liityntäpysäköintialueita 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 liityntäpysäköintistrategia päivittää vastaamaan liikennejärjestelmässä tapahtuviin muutoksiin.

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

Strategiassa linjataan tavoitetilan perusteella sitä, miten liityntäpysäköinti liittyy laajemmin joukkoliikenteen ja myös bussiliikenteen kehittämiseen seudulla. Myös paikkojen määritteille on asetettu vähimäistavoitteita 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 vuorovaikuttaisuuteen.

Prosessin aikana pidettiin kolme työpajaa. Ensimmäinen ns. starttityöpaja järjestettiin 29.2.2012. Ensimmäisessä työpajassa kerättiin keskeisten osallisten näkemyksiä työn lähtökohtia, tavoitteidenasettelua sekä kustannusten ja vastuun jakoa ajatellen. Toisessa työpajassa toukokuussa käsiteltiin strategiaa ja kehittämispolkua. 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 työssäkäytialueella määrä on huomattavasti tätkin suurempi. Liityntäpysäköintipaikat ovat sijoittuneet ratojen ja Helsinkiin suuntautuvien pääväylien varille. (YTV 25/2008, Uusi-Rauva 2011, kuva 3)

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



Kuva 3. Nykyiset liityntäpysäköintipaikat liikennekäytävittäin (Uusi-Rauva 2011).

Kunnat, valtio sekä VR ovat järjestäneet liityntäpysäköintiä asemien seuduilla omistamillaan 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 Länsimetroon hankkeiden yhteydessä. Näiden hankkeiden myötä tullaan rakentamaan yhteensä noin 2 800 henkilöauton liityntäpysäköintipaikkaa sekä tuhansia polkupyörien liityntäpysäköintipaikkoja. Myös keväällä 2012 hyväksyttyssä liikennepoliittisessa selonteoissa linjattiin, että jatkossakin suurten kaupunkien raide-liikenneinvestointeihin tulee aina sisällyttää liityntäliikenteen järjestelyt.

## 2.2 Haasteet ja kehittämistarpeet

Liityntäpysäköinnistä on tehty useita kehittämisisuunnitelmia 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 kehittämishohjelma (Uuden maan liitto 2009)
- Liityntäpysäköinti-informaation kehittämisen periaatesuunnitelma (HSL 2010).
- Liityntäpysäköinnin suunnitteluhje (HSL 2010)
- Helsingin seudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinti - Ehdotus toimintastrategiaksi ja toteutussuunnitelaksi (Liikennevirasto 2010)
- Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia 2035 (diplomityö 2011).

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

- Yhteinen seudullinen tahtotila kehittämisesä
- 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 yleistavoiteksi 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. Pyräpysäköintipaikkojen määrän lisäyksen ohella kehittämistarpeiksi tunnistettiin mm. pyöräpysäköinnin laadun nosto, pysäköintialueiden valvontan ja opastuksen parantaminen sekä kehittämisen rahoitus. Jatkotoimenpiteiksi nimettiin mm. nimettyjen kärkihankkeiden edistäminen, liityntäpysäköintistrategiatyön laajentaminen kattamaan koko Helsingin työssäkäyntialueen ja liityntäpysäköintimalien päivittäminen. (YTV 2003)

Vuonna 2009 valmistuneessa Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämishojelmassa (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. Merkittäväksi todetuista kehittämistarpeista mainittiin pyöräpysäköinnin ja opastuksen laadun nosto.

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

Helsingin seudulla MAL-ainesopimuksen (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 tästä 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 liikennepolitiisessa 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 kasavilla kaupunkiseuduilla on nostettu liikennepolitiisessa selonteossa erityiseksi painopisteeksi. Yhtenä keskeisenä keinona on tuottu esiin liityntäpysäköinnin järjestämistapojen ratkaiseminen.

Liityntäpysäköinnin kehittämisestä haasteena on myös, että liityntäpysäköintipaikkojen kysyntä on tarjontaa suurempi vilkkaissa joukkoliikenteen solmukohdissa kuten asemilla. Siellä pysäköintipaikkojen lisäämiselle on suuri tarve. Ongelma on, ettei asemien seuduilla juurikaan ole vapaita maalajeita. 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 tärkeimpää ovat ELY-keskus ja Liikennevirasto, kunnat, maakuntaliitto ja HSL. Mahdollisuksia 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 taholle

Liityntäpysäköintiä ei lainsäädännössä ole suoraan valtuutettu yhdellekään tahoille. Nykyiset ratkaisut perustuvat kussakin kohteessa erikseen sovittuun kustannusten ja vastuiden jakoon. Kun tarjastellaan Helsingin seudun kuntien aluetta, vastuu määräytyväät kohdekohtaisesti, eikä ole nimittävissä 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 ympäristökeskuksen puolestaan edistävät alueellista kehittämistä hoitamalla valtionhallinnon toimeenpano- ja kehittämistehtäviä alueilla. Ne hoitavat niille erikseen säädettyjä tehtäviä mm. huolehtimalla liikennejärjestelmän toimivuudesta, liikenneturvallisuudesta, tie- ja liikenneolo-suhteista, 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 levähdy-, varasto- tai kuormausalue. Vastaavasti ratalain (2.2.2007/110 3 §) mukaan rautatiehen kuuluvat rautatiealueet, joihin kuuluvat myös rautatieliikenteen palvelutoimintojen välittömästi tarvitsemat alueet. Ongelmanlisimpia 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 liityntäpysäköintiä.

Helsingin seudulla, ja erityisesti pääkaupunkiseudulla, on liikennejärjestelmän suunnittelussa kundi- en 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 liikennejärjestelmäsuhunnitelman laatimisesta. Nykyisen Helsingin liikennejärjestelmäsuhunnitelman (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 taks- 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 liityntä-pysäköintialueiden 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 haetaankin siten sellaisia periaatteita, jotka jatkossa helpottaisivat yksittäisten alueiden kustannuksista ja vastuista sopimista.

### **3.3 Liityntäpysäköinnin hyödyt**

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

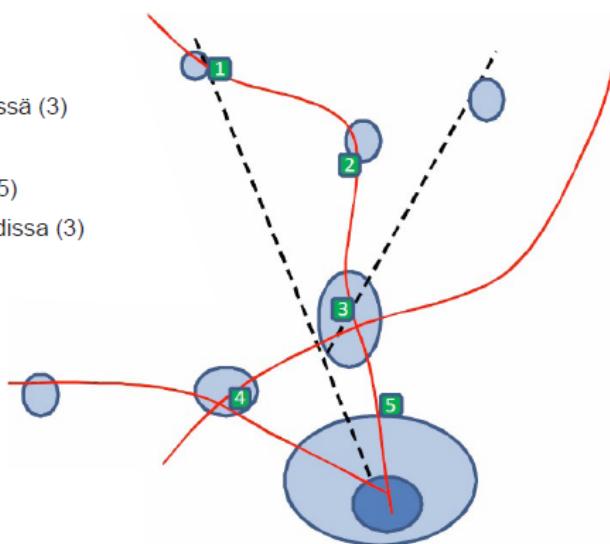
*Valtio* saa hyötyjä investointien ja yhteiskunnallisten kustannusten vähetessä. Liityntäpysäköinnin seurauksena henkilöautoliikenne päätieverkolla vähenee, mikä vähentää liikenneinvestointien tarvetta ja liikenteen haittoja (mm. melu ja päästöt). Liikenneturvallisuus paranee ja esimerkiksi pyöräilyn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

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

### 3.4 Aiemmat liityntäpysäköintialueiden tyyppitelyt

Aiemmin alueita on tyyppiteltty muun muassa HSL:n liityntäpysäköinnin suunnitteluojeessa ja Liikenneviraston selvityksessä (Liikennevirasto 2101a). HSL:n liityntäpysäköinnin suunnitteluojeessa (HSL 2010) liityntäpysäköintialueet on tyyppiteltty sen mukaan, miten alue sijaitsee suhteessa yhdyskuntarakenteeseen ja ympäröivään maankäytöön (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 maankäytöön ja liikennejärjestelmään asettaa sille erilaisia vaatimuksia (HSL 2010).

Liikennevirasto on selvityksessään (Liikennevirasto 2010a) jakanut liityntäpysäköinnin kehittämishankkeet toteutuksen suhteiden 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 tyyppitely ja hyötyjen jakaantuminen

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

Erikoisten kokeilujen ja liityntäpysäköinnin yhteistyö- ja seurantaryhmässä (LIIPY-ryhmä) käytyjen keskustelujen kautta päädyttiin tyyppitelemään 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 tyyppiteltiin 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 aiesopimusessa (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 seudulisen 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 vuorotilheys 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 ollenaisesti 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 lisäämpotentiaalia asemaa ympäröivän tiiviin asutuksen johdosta. Tällaiset alueet sijaitsevat usein niin, että tilaa on vähän ja henkilöautoliikenteestä saattaa aiheutua paimen.

kallisia ongelmia. Näille alueille ei siksi vältämättä 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 liityntä-pysäköinnin 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 esitettyjä sijaintivaihtoehdot, ja liikenneväylien kehittämishankkeisiin liittyvät kohteet. Tämä johtuu siitä, etteivät kuntakesukset 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 vähentämisenä. 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 pysäköintitalotyyppiin 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 operointikustannuksista sekä maksujärjestelmästä.

#### *Paikallisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet*

Liikennejärjestelmänäkökulmasta osa liityntäpysäköintialueista on tärkeitä paikallisesti. Tällaisille alueille tullaan keskimääräisesti lähemppää kuin seudullisesti merkittäville alueille. Siksi niillä pyörä-pysäköinnin 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 merkittävällä alueilla, 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 seurausena. Siksi käyttöasteen seurantaa voidaan tehdä harvakseltaan paikkojen riittävyyden varmistamiseksi.

Paikallisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet (tyyppi B) palvelevat pääasiassa lähiseudun asukkaita. Niissä pyöräpysäköinnillä on ensisijainen rooli. Merkittävimmän hyödyn saavat sekä käyttäji- en 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-typin alueilla. Lähtökohtana valtion kustannusosuudelle voidaan pitää esimerkiksi liikenepoliittisessa selonteoissa esitettyä valtionosuutta raideliikenneinvestointeissa<sup>1</sup>. Oletus on tällöin, että kaikkia joukkoliikennemuotoja rahoitetaan 30–50 % vähillä. 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 tyypin 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 paranemisen. 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 tyypejä 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 liityntäjoukkoliikenteeseen

A2: Alueet houkuttelevat lähiseudun ulkopuolelta käyttäjiä esimerkiksi palveluiden vuoksi, näille ei kuitenkaan aktiivisesti ohjata liikennettä pääväyläverkolta

#### **B: Paikallisesti merkittäviä säännöllisten joukkoliikenepalveluiden alueita, joihin käyttäjät tulevat verrattain läheltä.**

#### **C: Pienimuotoisia lähinnä maantieverkon pysäkkijärjestelmään liittyviä kohteita ja/tai pelkkiä pyöräpysäköintialueita**

<sup>1</sup> 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 kaupunkiraitioiden 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 kehittämisenstä alueella. Suurten kaupunkien raideliikenneinvestointeihin tulee aina sisällyttää liityntäliikenteen järjestelyt (liikenepoliittinen selonteko, 2012).

Taulukkoon 1 on koottu erityyppisten liityntäpysäköintialueiden tyypillisiä ominaisuuksia eri näkökulmista.

*Taulukko 1. Erityyppisille liityntäpysäköintialueille tyypillisiä ominaisuuksia.*

Liityntäpysäköinti-alueiden tyyppit	A1	A2	B	C
<b>Kuvaus</b>	Seudullisesti merkittävä alue	Seudullisesti merkittävä alue	Paikallisesti merkittävä alue	Pienimuotoinen liityntäpysäköintialue
<b>Rooli liikenne-järjestelmässä</b>	liittyy erittäin hyviin joukkoliikenteen runkoyhteyksiin, alueille houkutellaan aktiivisesti pää-väyläläikennettä	liittyy erittäin hyviin joukkoliikenteen runkoyhteyksiin, alueet houkuttelevat lähiseudun ulkopuolelta käyttäjiä esim. palveluiden vuoksi, suositaan pyöräpysäköintiä	säännöllisten joukkoliikenepalveluiden aluetta, suositaan pyöräpysäköintiä	maantieverkon pysäkkijärjestelmään liittyviä kohteita ja pelkkää pyöräpysäköintialueita
<b>Imago</b>	tehokas, toimiva liityntä joukkoliikenteeseen	tehokas kytken tä matkaketjuun	luotettavuus, paikallisuus	joukkoliikenteen saavutettavuus
<b>Sijoittumisen pääkohdealueet</b>	pääteiden ja joukkoliikenteen solmu-kohdat pääosin keskustojen ulkopuolella	kaupalliset ym. keskukset ja suurimmat asemat	asuntoalueiden asemat ja pysäkit, verrattain kaukana pääteistä	maanteiden pysäkit
<b>Kokoluokka</b>	150–500 autopaikkaa, jonkin verran pyöräpaikkoja	150–500 autopaikkaa, runsaasti pyöräpaikkoja	20–200 autopaikkaa, runsaasti pyöräpaikkoja	20–50 autopaikkaa, pysäkkien yhteydessä muutamia pyöräpaikkoja
<b>Toteutus</b>	kohtuullisen isoja alueita, koska halutaan saada merkitävä määrä autoilijoita pois päätieverkolta	kohtuullisen isoja pysäköintilaitostyyppisiä alueita, rajallinen tila, paikallisiin liikennejärjestelyihin on haittojen ehkäisyyn vuoksi kiinnitetävä huomiota, vuoropysäköintiä	käyttäjät tulevat verrattain läheltä, pyöräpysäköinnillä ensisijaisuus	pienä kohteita, lähellä pysäkkejä
<b>Paikkatarjonta</b>	riittävä paikkatarjonta, jotta voidaan houkutella käyttäjiä	tila ja paikalliset liikennejärjestely rajoittavat autopaikkoja	riittävä paikkatarjonta, joka kasvaa maankäytön myötä	riittävä paikkatarjonta yhteyden varrella
<b>Käyttöasteen seuranta</b>	kohtuullisen tiheää, sillä varmistetaan paikkojen riittävyyys ja pohja markkinoille	paikkojen rajallisuuden vuoksi ja tilan hallitsemiseksi tiheää, jopa reaalialaikais-ta seurantaa	harvakseltaan, koska käyttö suhteellisen vakiintunutta	harvakseltaan paikkojen riittävyyden 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 tahan 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-aluetta, jossa yksittäisen kohteen vaikutukset eivät ole eriteltävissä. Yksittäisten maantiekohteiden 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)

Lähestymismahdollisuksia 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 päällisyys). 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. Paikkakohdainen 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.

### **Sarvik (C)**

Kantatie 51 parantamishankkeen (Kirkkonummi-Kivenlahti) yhteydessä toteutettiin vuonna 2012 Sarvikin 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 kehittämispohdista. 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 kehittämispolkua: 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 suuruusluokkatavoiteeksi otettiin vähintään 9000 henkilöautopaikan ja 14 000 pyöräpaikan lisääminen Helsingin seudulle HLJ 2011 päätöksen mukaisesti.

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

Vuoden 2035 määrällinen minimitavoite 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 täydentämisiin sisällyttämällä suurten väylähankkeiden toteutukseen arvioitu määrä liityntäpysäköintiä
- Pyöräilyä lisätään ohjaamalla autoilijoita liityntäpyöräilyn käyttöön erityisesti ruuhkautuvilla alueilla, jolloin pyöräilypaikkojen lisäys on vähintään kaksinkertainen autopaijkojen lisäyseen verrattuna.

## **Tavoitetilassa vuonna 2035**

### **Liityntäpysäköinti on osa liikennejärjestelmää**

#### **Liityntäpysäköinti**

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

#### **Liityntäpysäköinti on osa joukkoliikennejärjestelmää**

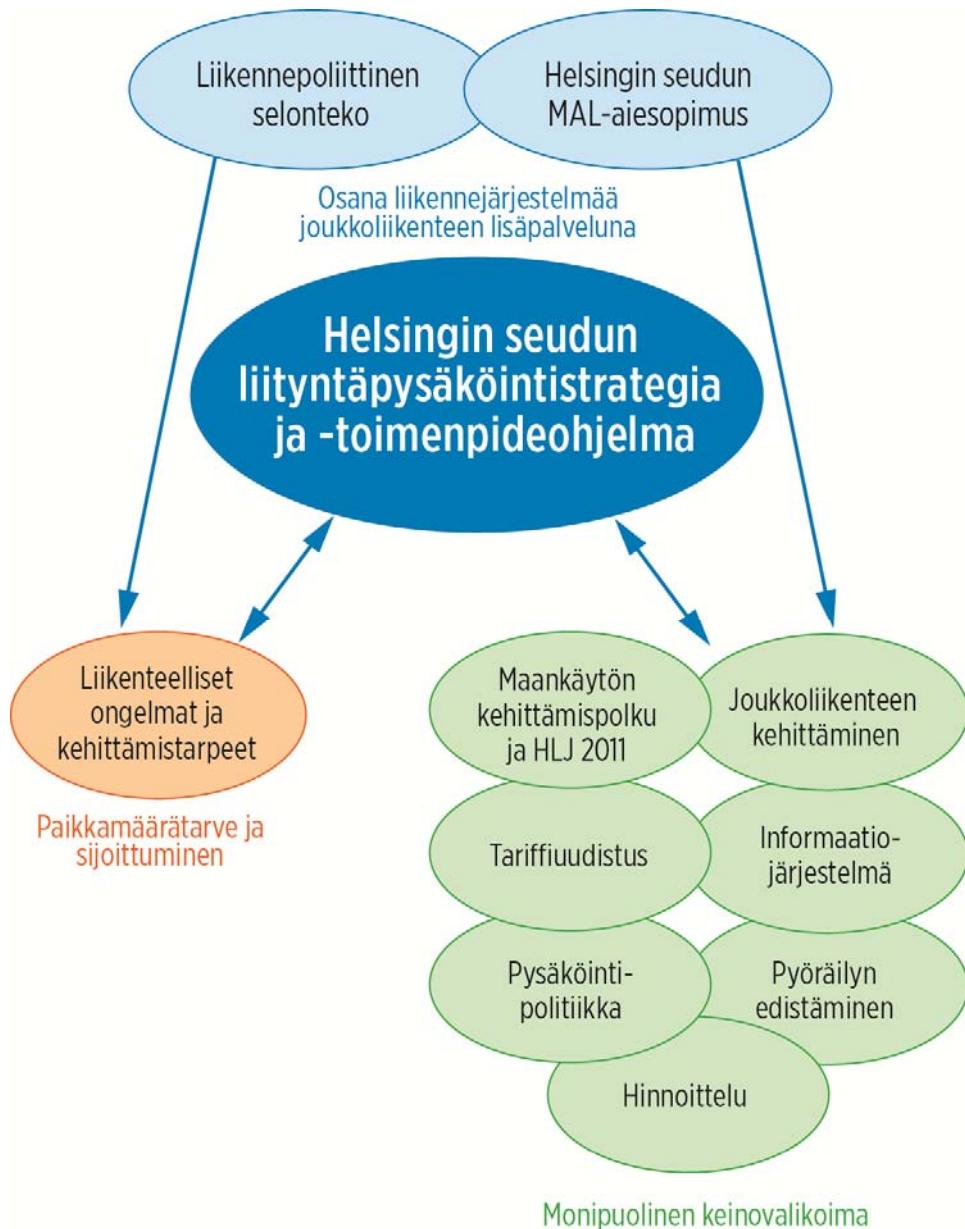
- Liityntäpysäköinti täydentää joukkoliikennejärjestelmää.
- Liityntäpysäköinti lisää joukkoliikenteen käyttöä erityisesti työmatkoilla ja myös poikittaisessa liikenteessä.
- Liityntäpysäköinti liittyy erityyppisiin joukkoliikenteen matkaketjuihin ja joukkoliikenteen palvelutarjontaan lisäten joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoiluun.
- Liityntäpysäköintiä kehitetään erityisesti liikenneverkon tärkeissä solmukohtissa.
- Pyöräpysäköinti on osa pysäkkijärjestelmää.
- Hinnottelu on osa sekä joukkoliikenteen että muun liikenteen hinnottelujärjestelmää.
- Liityntäpysäköinnin käyttö ja maksaminen on helppoa.
- Liityntäpysäköijä tunnistetaan 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 tavoitetilaan vuonna 2035 kuvamaan hyväksyttiin seuraavat liityntäpysäköinnin roolia liikennejärjestelmän ja joukkoliikennejärjestelmän osana kuvavat 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 kestävän kehityksen mukaista yhdyskuntarakennetta ja maankäytötä kustannustehokkaalla ja oikeudenmukaisella tavalla (kuva 5).



Kuva 5. Strategian yleisten linjausten ja kehittämispolun muodostuminen.

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

### **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 liityntäpysäköinti 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 kehittämislinjausia sekä valittuja kuistannus- ja vastuullisiaksoita

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 asemanseutujen kehittämistä. Liityntäpysäköintialueiden kehittäminen tehdään yhdessä joukkoliikenteen kehittämisen kanssa, siten että liityntäpysäköinti täydentää joukkoliikennejärjestelmää. Liityntäpysäköinnin kehittämisesä otetaan huomioon joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet ja siten liityntäpysäköinti liittyy erityisesti joukkoliikenteen runko- ja laatu käytävien 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 liikennerratkaisuja, kuten pysäkkijärjestelmään liittyviä liityntäpysäköintialueita ja kutsuohjattua joukkoliikennettä. Liityntä-

pysäköintiä kehitetään osana seudullista pysäköintipoliikkaa ja hyödynnetään olemassa olevaa esim. kaupan pysäköintikapasiteettia ja vuoroittaispysäköintimahdolisuutta virkistys- ja liikuntakohteiden kanssa silloin, kun ne sijaitsevat joukkoliikenteen solmukohdissa tai muuten hyvien joukkoliikennepalveluiden varrella. Pyrkimyksenä on vähentää Helsingin keskustan pysäköintipaikkojen lisätarvetta, paikkojen määrää ja kustannuksia. Yhteiskäyttö on tarpeen ottaa huomioon kaavoituksesta ja liikenteen suunnittelussa.

### **Liityntäpysäköinti on osa liikennejärjestelmää**

- Liityntäpysäköintiä kehitetään kiinteässä yhteistyössä joukkoliikenne- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa tavoitetilan 2035 mukaisesti ja liityntäpysäköintialueiden tyyppittelyn 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 päässä ja asemilla, jotka sijoittuvat suotuisasti päätelihin. 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 pysäköintipoliikkaa. 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 määritteitä kunnossapidon laatuasio 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 välttää ratkaisuja, jotka tarpeettomasti lisäävät paikallista liikennettä ja liikenteen haittoja.

Liityntäpysäköinnin houkuttelevuuden parantamiseksi edistetään joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöauton käytöön.

Seuraavassa on koottu yleiset linjaukset koskien liityntäpysäköintiä osana joukkoliikennettä.

### **Liityntäpysäköinti on osa joukkoliikennettä**

- Liityntäpysäköinti täydentää joukkoliikennejärjestelmää. Sen kehittämisenä otetaan huomioon joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet.
- Liityntäpysäköintitarjonta on tärkeää erityisesti alueilla, joilla ei ole hyvää joukkoliikentetarjontaa liityntäliikenteessä ja jonne ei heikon kysynnän vuoksi voida tarjota joukkoliikennettä. Siksi liityntäpysäköintitarjonta tulee lisätä erityisesti seudun reuna-alueilla.
- Liityntäpysäköinti liittyy erityisesti joukkoliikenteen runko/laatu käytävien kehittämiseen. Kehitetään näiden joukkoliikennepalvelujen tueksi innovatiivisia liikenneratkaisuja, kuten pysäkkijärjestelmään liittyviä, uudentyyppisiä laajalta alueelta käyttäjiä houkuttelevia liityntäpysäköintialueita ja kutsuohjattua joukkoliikennettä.
- Liityntäpysäköintialueiden kehittäminen integroidaan osaksi joukkoliikenteen tavoite-linjaoston, pyöräreittiä 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 käytöön, sillä matka-aika ruuhka-aikoina on tärkein joukkoliikenteen kilpailuetu. Liityntäpysäköintiin soveltuват parhaiten nopeat suorat linjat. Bussiliikenteen etuksiin 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, markkinoinnila 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.

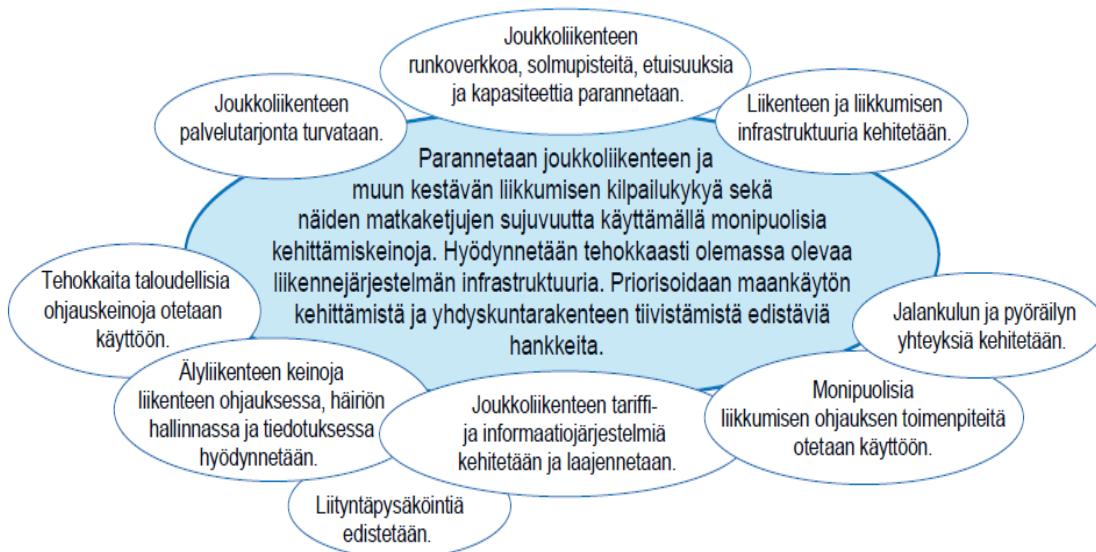
Liityntäpysäköintialueille on tarpeen tehdä laatutasokuvaukset ja imago sekä määrittää kunnossapidon laatutaso sekä opastus. Lähialueelta liityntäpysäköintialueille tulevat pyritään ensisijaisesti saamaan sinne pyöräillen. Laadukkaalla ja riittävän suurella pyöräpaikkojen tarjonnalla pyritään ohjaamaan mahdollisimman moni autoliitynnän käyttäjä pyöräiliintyään. 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**

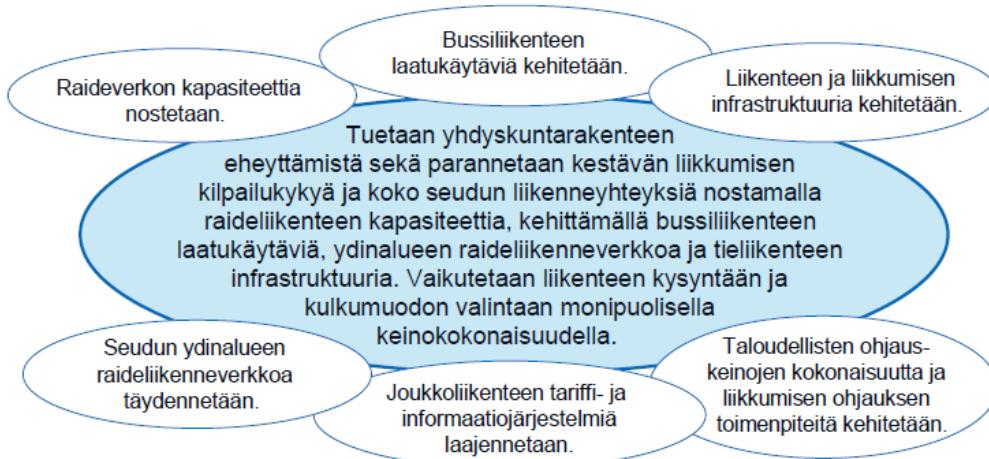
- Kustannusjaon periaatteet kirjataan HSL:n, Helsingin seudun kuntien ja valtion yhteiseen sopimukseen.
- Uudet liityntäpysäköintialueet tyypitellään, investointi- ja ylläpitokustannukset jaetaan Helsingin seudulla sovittavan kustannusjaon pohjalta.
- Liityntäpysäköinti pyritään toteuttamaan mahdollisimman 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.
- Yhteiskäytö kaupan palveluiden sekä virkistys- ja liikuntakohteiden kanssa on tärkeä tavoite kaavoituksessa ja liikenteen suunnittelussa ja sillä vähennetään sijaintikuntien kustannuksia.

#### 4.3 Kehittämispolku

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



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



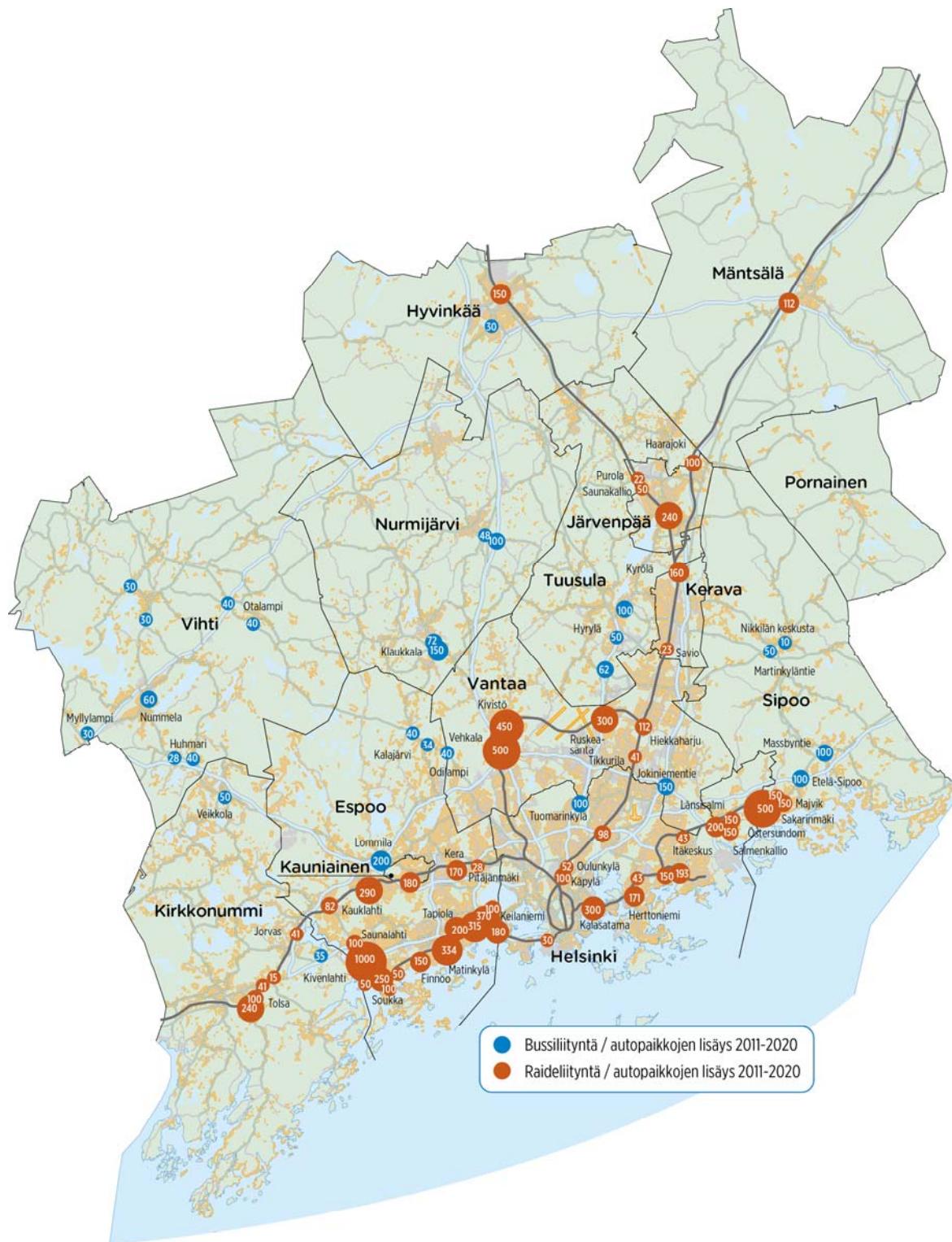
Kuva 7. Täydentämisvaiheessa 2021–2035 (HLJ 2011).

Kehittämispolkua käsiteltiin työpajassa 29.5.2012 ja lisäksi strategiatyöhön osallistuneet asiantuntijat tutustuivat ehdottettuihin lisäyksiin ja esittivät niistä kommenttinsa kesällä 2012 järjestetyn kommentointikierroksen yhteydessä.

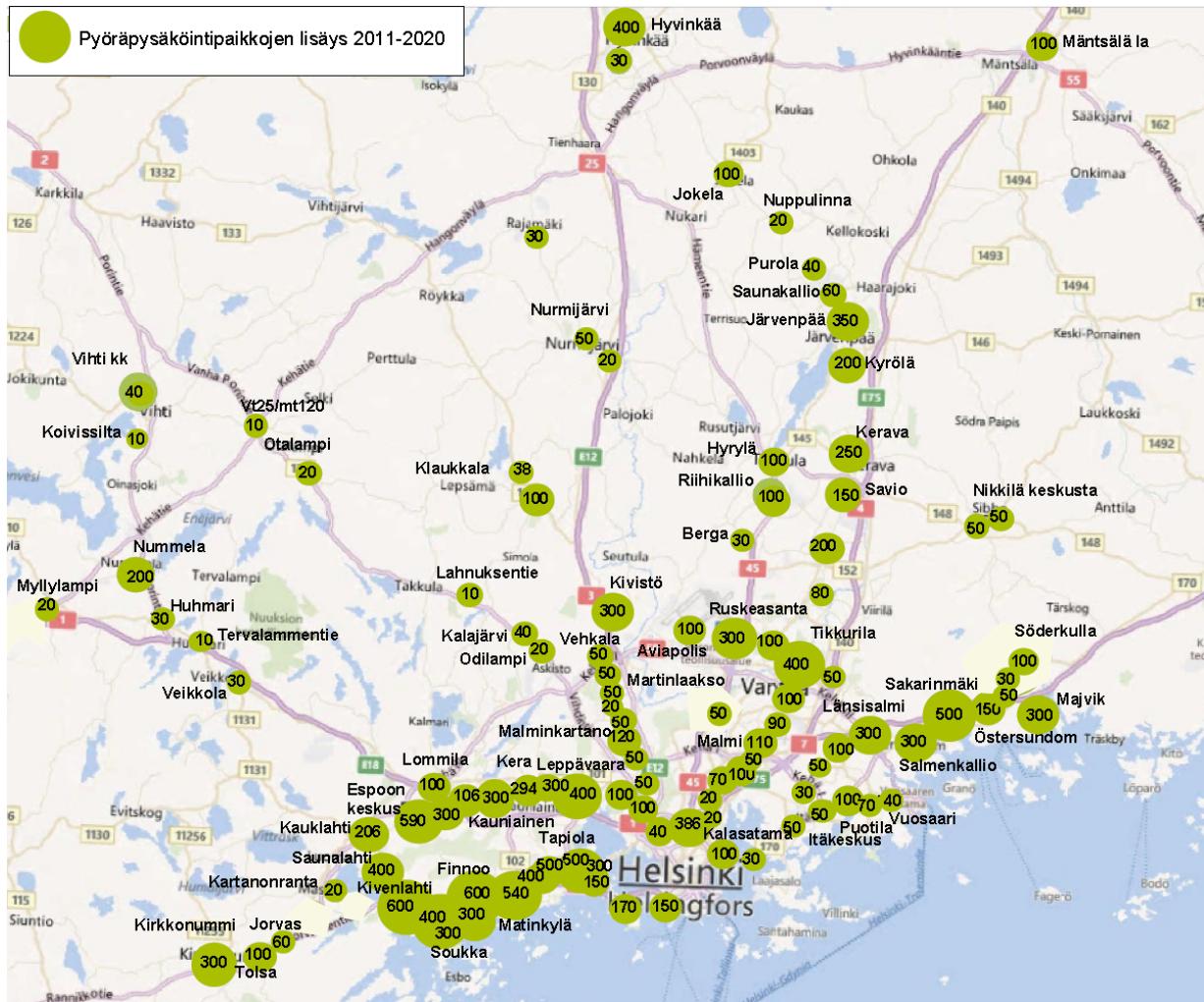
Helsingin seudulle esitetään lisättäväksi tavoitteellisesti 10 400 henkilöautopaikkaa ja 17 400 pyöräpaikkaa (kuvat 8 ja 9). Nykyiset liityntäpaikat ja ehdotetut lisäykset taulukkona on esitetty liitteessä 1. Nykyiset liityntäpaikat on esitetty kuvina liitteissä 2 ja 3. Vuoden 2020 paikkatilanne on esitetty 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 päätöksen perustuen Kehärata, Länsimetro, Espoon kaupunkirata, pääradan kapasiteetin parantaminen ja Raide-Jokeri.
- Joukkoliikenteen kapasiteetin ja palvelutason parantumisen sekä nopeuttamisen yhteydessä lisätään liityntäpysäköintikapasiteettia. Tämä liittyy esimerkiksi Pisararan 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 tihä ja joukkoliikenteen matka-aika kilpailukykyinen autoliikenteen kanssa.
- Erikokoisia liityntäpysäköintialueita lisätään hyvillä joukkoliikenteen palvelualueilla (erityisesti solmukohdissa) ja lähellä pääväylää siten, että voidaan vaikuttaa pääväyläverkon ruuhkautumiseen mahdollisimman tehokkaasti (suunnat ja vyöhykkeet). Lisäyssuunnitelmat 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 raideliikennerajontaan perustuvia alueita. Lisäyssuunnitelma 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 ohjauksien, pyöräilyn, yhteiskäyttöautojen, kimppakyytiien 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 kehittämispolkua sovelletaan myös vuoden 2020 jälkeen. Kehittämisessä otetaan huomioon erityisesti seudun maankäytön kehitys, ruuhkautuminen, joukkoliikenteen ja pyöräilyn saavutettavuuden kehitys MAL-ainesopimuksen toimien myötä.

#### 4.4 Kehittämispolkua tukevia muita tavoitteita

Liityntäpysäköinnin edistämiseksi tarvitaan toimia myös laatutason parantamiseksi.

Taulukossa 3 on esitetty kaikille liityntäpysäköintialueille tunnistettuja kehittämistavoitteita.

### Taulukko 3. Liityntäpysäköintialueille asetettuja yhteisiä kehittämistavoitteita.

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

#### 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 laatuominaisuksissa voi olla erityyppisillä liityntäpysäköintialueilla.

Taulukko 4. Liityntäpysäköintialueiden tyypittelyyn perustuvat ominaisuudet.

Liityntä-pysäköinti-alueiden tyypit	A1 seudullisesti merkittävä alue, pääteiden ja joukkoliikenteen solmukohdat pääosin keskustojen ulkopuolella	A2 seudullisesti merkittävä alue, kaukalliset ym. keskukset ja suurimmat asemat	B paikallisesti merkitävä alue, asuntoalueiden asemat ja pysäkit verrattain kaukana pääteistä	C pienimuotoinen liityntäpysäköinti-alue, maanteiden pysäkit ja pyörä-pysäköinti
<b>Imago</b>	tehokas, toimiva liityntä joukkoliikenteeseen	tehokas kytkentä matkaketjuun	luotettavuus, paikallisuus	helppous
<b>Informaation painotus</b>	sijainti- ja joukkoliikenneinformaatio tehokkaan vaihdon tukemiseksi	informaatio vapaista paikoista	joukkoliikenne-informaatio asemilla ja pysäkeillä	sijanti- ja joukkoliikenne-informaatiotien varrella matkan aikana
<b>Opastus</b>	opastus pääväyliltä	opastus lähialueelta ja alueen sisällä	opastus lähialueelta	opastus pitkin - matkaa
<b>Maksun perintä</b>	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
<b>Kunnossa-pidon vastuu</b>	alueen omistaja, pysäköinti-operaattori	alueen omistaja, pysäköintioperaattori	alueen omistaja	ELY-keskus, kunta
<b>Vastuu laitteistoista ym.</b>	opasteet tieverkolta/ ELY-keskus	opasteet katuverkolta/ vastuussa kunta; maksulaitteistot, valvonta, sisäinen opastus/ vastuussa pysäköintioperaattori	opasteet katuverkolla/ vastuussa kunta	opasteet tieverkolta/ vastuussa ELY-keskus
<b>Käyttäjän kokema turvallisuus</b>	perustuu sosiaaliseen ja kamera-valvontaan	vartiointi ja kameravalvonta, turvallinen pyöräilyreitti	perustuu pääosin sosiaaliseen valvontaan, turvallinen pyöräilyreitti	perustuu tien-käyttäjien valvontaan
<b>Keskeinen tekijä laatutason kannalta</b>	paikkojen riittävyys, sujuva liikenne-yhteys alueelle, selkeys, turvallisuus	alueen sisäinen opastus, selkeys ja kävely-yhteydet laiturille ja pysäkille esteettömiä ja turvallisia, pyöräpysäköinti optimipaikoissa	pyöräpysäköinti optimipaikoissa, sujuvuus ja turvallisuus	lyhyt ja turvallinen yhteys pysäkille, pysäkki-informaatio
<b>Markkinoinnin ensisijainen kohderyhmä</b>	seudulle tulevat pitkämatkalaiset, pendelöijät	lähialueiltä tulevat autoilijat pyöräiliijöiksi	aseman lähiseudun asukkaat	pitkämatkalaiset, seudun reuna-alueilla asuvat

## 5 Toimenpideohjelma

### 5.1 Toimenpideohjelman laatiminen

Edellisessä luvussa (luku 4) esitetty 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 pyöräiliityntäpysäköinnin käyttäjiksi.

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

Toimenpiteet	Vastuut	Aikataulu
<b>Liityntäpysäköinnin edistäminen</b>		
Toteutetaan strategian mukainen liityntäpysäköinnin seuranta ja hyödynnetään tuloksia alueiden kehittämisesä	HSL, LIVI, ELY, kunnat	I jatkuva
Liityntäpysäköinti otetaan erityisesti huomioon maankäytön, autoliikenteen, joukkoliikenteen ja pyöräilyn tarkasteluissa	HSL	I jatkuva
Lisätään liityntäpysäköintitietoutta maankäytön-, liikenne- ja joukkoliikennesuunnittelijoille sekä varmistetaan näiden yhteistyö liityntäpysäköintiä koskevissa kysymyksissä suunnitteluprosessin aikana	HSL, LIVI, kunnat	I jatkuva
Kerätään ja välitetään tietoa liityntäpysäköinnin hyödyistä	HSL, LIVI	I jatkuva
Tehostetaan liityntäpysäköinnin kunnossapitoa, informaatiota ja markkinointia	HSL, LIVI, kunnat	I jatkuva
<b>Vastunjaosta sopiminen</b>		
Kootaan kustannus- ja vastunjaosta päättämistä tukeva tausta-aineisto ja sovitaan tarpeelliset lisäselvitykset	HSL, LIVI	I
Tehdään ehdotus kustannus- ja vastunjaosta, sovitaan myös operoinnin ja kunnossapidon vastuista sekä laaditaan sopimusmallit	HSL, LIVI, ELY, kunnat	I
Täsmennetään kuntien sisäistä vastuunjakoa ja käytäntöjä	kunnat	II
Laaditaan pelisäännöt ja sopimusmallit sekä sovitaan liityntäpysäköinnin kehittämisenstä. Niičä 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
<b>Liityntäpysäköintialueiden toteutus</b>		
Varmistetaan jo ohjelmoitujen alueiden toteutus seuraamalla sitä MAL-ainesopimuksen ja HLJ:n seurannan yhteydessä	HSL, ELY, kunnat	II
Tarkistetaan kaavallujen liityntäpysäköintialueiden maanomistus- ja kaavoitustilan	Kunnat	I
Paikkatarjonnan riittävyys varmistetaan aluekohtaisella, vähintään joka toinen vuosi toteutettavalla käyttöasteen seurannalla.	HSL, kunnat, ELY	I jatkuva
Määrelliset tavoitteet ja liityntäpysäköintialueiden toteutus konkretisoidaan ja priorisoidaan, toteutus liitetään MAL-ainesopimukseen	HSL, LIVI, kunnat, LVM, ELY	II

### 5.3 Liityntäpysäköinnin liittäminen liikennejärjestelmän kehittämiseen

Liityntäpysäköinnin liittämiseksi liikennejärjestelmän kehittämiseen toteutetaan muun muassa seuraavaa:

- Joukkoliikenteen runkoyhteyksien ja laatu käytävien 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 tarkoituksemukaista toteuttaa.
- Liityntäpysäköinnin ratkaisut tukevat pyöräilyn edistämistä erityisesti asema-alueiden lähiympäristöstä (< 3km) läheville 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
<b>Liityntäpysäköinti liitetään HLJ 2015 valmisteluun ja erityisesti joukkoliikenteen runko/laatukäytävien kehittämiseen</b>		
Liityntäpysäköinti liitetään HLJ 2015- valmisteluun ja sen edistämiselle 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 kytkeytään HLJ 2015 joukkoliikennestrategian tavoitelinjastosuunnitelmaan ja nopeaan runkoverkkoon. Seudun keskeisillä sääteittäisväylillä tarjotaan runkolinjasto, johon liityntäpysäköinti soveltuu riittävän käyttäjäpohjan vuoksi -> toteutetaan tarvittavat muutokset linjastoon.	HLJ	II
Toimivaltaisen joukkoliikenneviranomaisen palvelutasomäärittelyissä tunnistetaan liikenteelliset solmupisteet (liityntäpysäköinnin tyypillisesti)	HSL, ELY, kunnat, LIVI	I jatkuva
Liityntäpysäköinnin suunnittelu toteutetaan mitoitetun tarvetiedon avulla ja tehdään vaiheittaisen kehittämisen aikataulu	Kunnat, ELY, HSL	II
Liityntäpysäköintiä kehitetään myös tukeutuen kutsuohjattuun joukkoliikenteeseen	HSL, kunnat	III
<b>Liityntäpysäköinnin integrointi liikenteen solmukohtiin</b>		
Laaditaan aiemman tavoitelinjastosuunnitelman sekä poikittais- ja runkolinjastosuunnitelman synteesi ja siihen liittyen seudullinen solmukohtien kehittämishohjelma	HSL, ELY, kunnat	I
Liityntäpysäköinti kytkeytään vahvemmin asemien, muiden henkilöliikenepaikkojen ja solmukohtien suunnittelun ja nykytilatiedon keräämiseen	LIVI , HSL, kunnat	I jatkuva
<b>Integrointi pysäkkijärjestelmään</b>		
Varmistetaan liityntäpysäköinnin mukanaolo infratoteutuksen suunnittelussa asemakaavoituksessa ja tiesuunnitelmissa	Kunnat, ELY, LIVI	I jatkuva
Tarkistetaan pysäkkiohjeen päivitystarve	LIVI, HSL, kunnat, PLL, ELY	II
Kootaan esimerkkejä pysäkkiratkaisuista, joissa liityntäpysäköinti on toteutettu onnistuneesti	HSL, kunnat, ELY	I
Tapauskohtainen liityntäpysäköinnin tarpeen harkinta tehdään pysäkkien uusimisen ja väylähankkeiden yhteydessä	Kunnat, ELY	I->
<b>Liityntäpyöräilyn edistäminen</b>		
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 suunnittelua liitetään osaksi seudun pysäköintipoliikkaa.
- Liityntäpysäköintitarjonnalla vaikutetaan keskusta-alueiden pysäköinnin kysyntään.

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

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

#### 5.5 Informaatio-, maksu- ja seurantajärjestelmät

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

- Toteutetaan seudullinen liityntäpysäköinnin informaatiojärjestelmä. Tiedot alueiden sijainneista, kulkuyhteyksistä, paikkamääristä ja käyttöasteista tulee olla helposti saatavilla. Järjestelmä sisältää alueiden käytön seurannan.
- Toteutetaan liityntäpysäköinnin tiedot kattava reittiopaspalvelu.
- Liityntäpysäköinti-informaation jakamiseen kehitetään myös helppo ja nopea mobiilisovellus/sivusto.
- Liityntäpysäköinti pidetään lähtökohtaisesti maksuttomana käyttäjälle.
- Hinnittelulla tuetaan liityntäpysäköinnin käyttöä matkan alussa ja ohjataan tarvittaessa käytäytymistä 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 seurantajärjestelmiin.

Toimenpiteet	Vastuut	Aikataulu
<b>Liityntäpysäköinti-informaatio</b>		
Reaalialainen 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 reaalialaista informaatiojärjestelmää vaiheittein	HSL, kunnat, LIVI, ELY	II jatkuvaan
<b>Liityntäpysäköinnin reittiopas</b>		
Kerätään riittävästi nykytilatietoa reittiopaspalvelua varten	HSL	I
Lisätään liityntäpysäköinnin vaihtoehto reittiopasjärjestelmään	HSL	II
<b>Hinnoittelu</b>		
Liityntäpysäköijäksi tunnistaudutaan joukkoliikenteen maksujärjestelmän kautta ja pysäköinti muutetaan maksulliseksi alueilla, joilla liityntäpysäköintipaikkojen taronta on tarpeen varmistaa	Kunnat, HSL, LIVI	II
<b>Maksujärjestelmä</b>		
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 sähköyölle ja -autoille. Liityntäpysäköintialueiden palveluista ja niiden järjestämisestä ja suunnittelusta kerrotaan tarkemmin liityntäpysäköinnin suunnitteluoheessa (HSL 11/2010).
- Turvallisuuden vaikutus erityisesti polkupyörläiliittynän houkuttavuuteen ymmärretään alueiden suunnittelussa ja varustelussa. Kohteiden keskeisellä sijainnilla ja sosialisella valvonalla lisätään turvallisuuden tunnetta. Suurimmissa kohteissa turvallisuutta lisätään järjestetyn valvontan avulla.
- Liityntäpysäköintiin tarkoitetuilla alueilla osoitetaan alueen käyttötarkoitus riittävin 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
<b>Palvelutaso/varustelu ja turvallisuus</b>		
Uusien ja uudistettavien liityntäpysäköintikohteiden suunnittelua ja toteutusta tehdään olemassa olevia suunnitteluoheja itoudattaen ja aluekohtaiset tarpeet huomioiden.	Kunnat, LIVI, ELY	I jatkuva
<b>Opastus</b>		
Liityntäpysäköinnin viitoitukseen ja opastukseen nykytilakartoitus ja kehittämishanke/suunnitelma koskien nykyisiä liityntäpysäköintialueita (erityisesti KEHÄ III ulkopuolisella alueella).	Kunnat, ELY, LIVI	I
<b>Kunnossapidon laatu</b>		
Talvikunnossapidon laatutaso valmistetaan, mm. kunnossapidon ajoitusta seurataan aktiivisesti.	ELY, HSL, kunnat, LIVI	I jatkuva
Tehdään alueiden kunnossapidon luokittelu ja kehitetään käyttäjille tältä pohjalta palvelulupaus hyödynnettäväksi mm. markkinoinnissa	ELY, HSL, kunnat, LIVI	II
Laaditaan sopimusmallit kunnossapidosta	HSL, ELY, kunnat, LIVI	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 pyöräliiptyynän näkyvyyttä ja tunnettautua. 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 kootaan yhden tiedotuspalvelun alle.
- Liityntäpysäköinnistä tiedottaminen liitetään läheisesti liikenteen tiedotuskanaviin.
- Käyttäjä saa jatkossa tiedon liityntäpysäköintialueista ja liityntäpysäköintikäytännöstä liityntäpysäköinnin internetsivulta.

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

Toimenpiteet	Vastuut	Aikataulu
<b>Imago</b>		
Suunnitellaan "liityntäpysäköinnin ilme", joka näkyy käyttäjälle maastossa ja tiedottamisessa sekä tehdään arviot vaikutuksista ja toteutuskelpoisuudesta	HSL, kunnat, ELY, alueiden omistajat	II
<b>Markkinointi</b>		
Markkinointi otetaan nykyistä selvemmin osaksi joukkoliikenteen markkinointia (mukaan myös liityntälinjat ja polkupyöräliityntä)	HSL, kunnat, liikenteenharjoittajat	I jatkuva
Pyöräliitynnän markkinointi toteutetaan osana muuta pyöräilyn markkinointia	HSL, kunnat	I jatkuva
Toteutetaan täsmämarkkinointia alueilla, jossa on potentiaalia lisätä joukkoliikennerpalvelujen käyttäjiä sekä alueilla, joilla autoilijoita voidaan houkutella polkupyöräliityntään	HSL, kunnat, liikenteenharjoittajat	II jatkuva
Tiedotetaan uusista laadukkaista pysäköintipaikoista ja -alueista myös erikseen (esim. kuntien nettisivut, paikallislehdet).	kunnat, HSL	II jatkuva
<b>Tiedottaminen</b>		
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 jatkuva
Kehitetään tiedottamista tukemaan käyttäjän matkaketjun onnistumista	HSL	I jatkuva

## 6 Liityntäpysäköinnin vaikutuksia, seuranta ja riskianalyysi

### 6.1 Vaikutusten arvointi

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

#### *Joukkoliikenne*

Liityntäpysäköinnillä parannetaan joukkoliikennepalveluiden saavutettavuutta. Liityntäpysäköinnillä mahdollistetaan joukkoliikennepalveluiden käyttö myös haja-asutusalueilla, jonka ei joukkoliiken-nepalveluita voida kustannustehokkaasti järjestää. Parantunut saavutettavuus tuo joukkoliikenteen lisämatkustajia. Lisääntynyt matkustajamäärä voi parhaimmillaan johtaa joukkoliikenteen lisätarjontaan. Jos joukkoliikennetarjontaa ei muuteta kasvavan kysynnän mukaisesti, joukkoliiken-nevälineiden kuormitus kasvaa ja kaikkien joukkoliikennevälineen käyttäjien viihtyisyys ja matkustusmukavuus kärssi. Liityntäpysäköintimahdollisuus voi johtaa siihen, että aikaisemmin liityntäbus-sien käyttäjä siirtyykin liityntäpysäköijäksi. Tämä taas voi pahimmillaan johtaa kierteeseen, missä vähentynyt bussiliittynän käyttö johtaa vuorotarjonnan vähenemiseen ja se taas vähentää bussilii-tynän käyttöä. Myös pääväylän välityskyvyn paraneminen voi saada osan joukkoliikennekäyttäjis-tä vaihtamaan henkilöautoon koko matkaketjulla.

#### *Henkilöautoliikenne*

Parantuneen liityntäpysäköintitarjonnan myötä henkilöautoliikennettä siirryt pois Helsingin sääteittäisiltä pääväyliltä. Tämä liikenne siirtyy kuormittamaan kuntien katu- ja paikallistieverkkoa. Liityntä-pysäköintialueet sijaitsevat kuitenkin hajallaan ympäri seutua, joten paikallisten vaikutusten voi-daan olettaa olevan pienehköt lukuun ottamatta muutamia isoja usean sadan paikan liityntä-pysäköintialueita. Liityntäpysäköinnillä voidaan vaikuttaa väyläkapasiteetin kannalta kaikista kriitti-simpään hetkeen, eli liikenteen aamuhiipputunteihin. Liikennemäärän vähentymisen huippuruuh-katunteina parantaa henkilöautoliikenteen sujuvuutta. Liityntäpysäköinnillä ei pyritä matkojen mää-rän vähentämiseen, vaan henkilöautosuoritteen pienentämiseen, ihmisten vaihtaessa pääkulku-muotonsa henkilöautosta joukkoliikenteeseen. Taulukossa 5 on esitetty teoreettinen tarkastelu liityntäpysäköinnin potentiaalista vähentää Helsingin sisääntuloväylien liikennettä kantakaupungin rajalla. Laskelma kuvastaa optimilannetta ja laskelmissa on hyödynnetty vuonna 2008 tehdy-n liityntäpysäköintitutkimuksen tuloksia liityntäpysäköitsijöiden käyttäytymisestä. Todellisuudessa vaikutukset ovat esitettyä vähäisemmät.

*Taulukko 5. Teoreettinen tarkastelu liityntäpysäköinnin potentiaalista vähentää Helsingin sisääntulovälien 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)	2 043	51	2 670	67	627	16
Porvoonväylä (Vt 7)	867	17	1 934	39	1 067	22

### *Pyöräily ja pyöräliityntä*

HSL-alueen joukkoliikenteen suunnitteluoheen mukaan kävelymatkan pituuden, joukkoliikenteen pysäkkeille tai asemalle, tulisi kaikilla palvelutasoalueilla olla alle 1000 metriä. Tutkimusten mukaan tämän pidempää matkoja harva enää kävelee. Mahdollisuus liittää 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 joukkoliikennerpalvelua ja silloin asukkaiden ainoaksi vaihtoehdoksi jää henkilöautoilu. Liityntäpysäköinnillä pyritään tarjoamaan mahdollisuus joukkoliikenteen käytölle 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.

### *Matkaketujen toimivuus ja sujuvuus*

Liityntäpysäköinnillä pyritään täydentämään olemassa olevaa joukkoliikennerpalveluiden verkkoa ja siten mahdollistamaan erilaisten matkaketujen sujuvuus. Liityntäpysäköinti lisää vaihtoehtoja käytäjän kultutavan valintatilanteessa. Liityntäpysäköinnillä voidaan joustavasti yhdistää erilaisia matkoja. Tukholmassa arvioden mukaan jopa puolet liityntäpysäköinnin käyttäjistä vie ensin lapsen päivähoitoon, 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 liikennemäärää niin, että tarve lisäkaistalle tai vastaanalle kallioille infrahankkeelle vähenee ja siirryt myöhempään tulevaisuteen. Liityntäpysäköinti myös vähentää pysäköintipaikkojen tarvetta matkan määränpäässä, joka Helsingin seudulla on usein Helsinki. Voidaan siis ajatella, että osa Helsingin pysäköintipaikkatarpeeseen vastaanesta 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 suuria investointikustannussäästöjä. Parhaiten vuoroittaiskäyttö toimii liityntäpysäköinnin ja päivittäistavarakaupan asiakaspysäköinnin välillä, sillä niiden pysäköintipaikkojen kysyntähuippu ajoittuu eri vuorokauden- ja viikonaikeihin. 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 liityntäpysäköintipaikolle tullaan hyvinkin läheltä, usein alle kilometrin päästä. Maksullisuudella pyritään ohjaamaan nämä liityntäpysäköjät polkupyöräliityntään tai kävelyn. 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-ainesopimuksen 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 liikenepoliitikka, 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:

- Pysäköintipoliikan 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 toimenpiteekonaisuuksille ja liikennemuodoille

Liikenneinfrastruktuurin rahoitusjärjestelmän kehitys, KUHA-rahoitusjärjestelmän kehittäminen.

Liityntäpysäköintistrategiassa on asetettu useita liityntäpysäköintijärjestelmää koskevia yleisiä kehittämislajauksia, joissa on määritelty kehittämisen suunta. Näissä linjauksissa ei kuitenkaan ole asetettu numeerisia tavoitteita kehittämisen tai siitä johtuvien vaikutusten määälle. Strategiassa asetettu ainoa määrellinen 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 polkupyörlille 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 paikkamärien kehystä seurataan seuraavalla jaottelulla:

HA = henkilöauton liityntäpysäköintipaikka

PP = polkupyörän liityntäpysäköintipaikka

Liityntäpysäköinnin paikkamäärät	2011		Tavoitetila 2020	
	HA	PP	HA	PP

Tyypeittäin	1 229	1 433	5 082	4 747
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	1 648	1 633	2 867	3 495
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)	1 689	2 277	2 461	3 096
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, paikkamäärrää ja käyttöästetta lukuun ottamatta, laadullista arviontia strategian toteutumisesta. Laadullisesta seurannasta vastaa Helsingin seudun liityntäpysäköinnin yhteistyö- ja seurantaryhmä (LIIPY) ja seurantaa toteutetaan jatkuvana prosessina osana ryhmän muuta toimintaa. Seurannan tulokset raportoidaan vuosittain, lähtökohtaisesti syksyisin liityntäpysäköinnin käyttöästelaskentojen 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 edistäminen
- Eri osapuolten välisen vuoroittaiskäytön edistäminen
- Liityntäpysäköinnin sisällyttäminen MAL-ainesopimukseen

2) Liityntäpysäköinnin liittäminen liikennejärjestelmän kehittämiseen:

- Liityntäpysäköinnin huomioonotto HLJ 2015-suunnitelman valmistelussa
- Liityntäpysäköinnin huomioonotto Helsingin seudun maankäytön suunnitelman valmistelussa (MAL-ainesopimus 2012-2015)
- Liityntäpyöräilyn edistäminen

3) Liityntäpysäköinnin liittäminen maankäytön suunnittelun:

- Liityntäpysäköinnin huomioonotto eri kaavatasoilla
- Liityntäpysäköinti osana seudullista pysäköintipoliitikkaa

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.

Kehittämis-tarpeet	Huomioitu strategiassa seuraavasti	Riskin kuvaus	Vaikutta-vuus (1-3)	Todennä-köisyys (1-3)	Kokonais-riski (1-9)
Yhteinen seudullinen tahtotila kehittämisesää	Strategia tehty tiiviissä vuorovaikutuksessa yhteistyötahojen kanssa	Yhteisestä tavoitetilasta huolimatta strategia ei toteudu	3	2	6
Rahoitus ja vastunjakotooteutuksessa	Muodostettu liityntä-pysäköintialueiden tyypittely kustannus-ja vastunjakoneuvoteluiden pohjaksi	Kustannusjako-neuvottelut eivät etene, isännätömyys ongelmaan ei saada ratkaisua	3	3	9
Liityntäpysäköinti osana joukkoliikenteen matkaketjua	Liityntäpysäköinnin roolia liikenne-järjestelmässä sekä yhtenä joukkoliikenteen palveluna on selkeytetty	Yhteistoiminta suunnitelussa ei toteudu	3	2	6
Liityntä-pysäköintipaikkojen lisääminen	Esitetty paikkamäärä-tavoite vuodelle 2020, kehittämisen painopistealueet 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
Informaatio-järjestelmä ja liityntäpysäköinnin reittiopas	Tarkasteltu erillisessä projektissa	Projektissa arvioidut suurimmat riskit liittyvät organisointiin ja rahotukseen	-	-	-
Hinnoittelu	Määritetty hinnoittelun periaatteet liikenne-järjestelmänäkökulmasta	Hinnoittelu ei tue liityntäpysäköinnin tavoitteita	2	2	4
Operointi ja kunnossapito	Operointia tarkasteltu yleisellä tasolla	Vastuunjaosta ei päästä sopimukseen	2	2	4

## 7 Jatkotoimenpiteet

Liityntäpysäköintistrategian ja toimenpideohjelman toteuttamisen keskeiset jatkotoimenpiteet ovat:

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

Liityntäpysäköinnin yhteistyö- ja seurantaryhmällä (LIIPY-ryhmä) on jatkotoimien käynnistämisessä ja seurannassa keskeinen rooli. Ryhmän tehtäväänä 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 ajankohtaisiinasioihin.

[Liitteet](#)

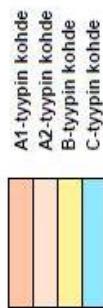
- Liite 1. Taulukko liityntäpysäköintialueista
- Liite 2. Liityntäpysäköintipaikat autoille 2011
- Liite 3. Liityntäpysäköintipaikat pyörille 2011
- Liite 4. Liityntäpysäköintipaikat autoille 2020
- Liite 5. Liityntäpysäköintipaikat pyörille 2020
- Liite 6. Liityntäpysäköintialueiden tyyppitely

Lilte 1  
Liityntäpysäköintialueet Helsingin seudulla  
Nykset ja tavoitteelliset palkkamäärität vuosina 2011 ja 2020



Liipy-alue	Sijaintikunta	Tyyppi	Autopaikat		Autopaikat		Autopaikat		Autopaikat		Pyöräpaikat		Pyöräpaikat		Pyöräpaikat		Liisätietoja / Kytkentä liikennejärjestelmän muuhun kehittämiseen	
			2011	2020	lisäys 11-20	2011	2020	lisäys 11-20	2011	2020	lisäys 11-20	2011	2020	lisäys 11-20	2011	2020	lisäys 11-20	
1 Espoon keskus	Espoo	A1	270	500	230	130	720	6	300	600	0	300	600	0	590	590	Espoon kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä palkkamäärität Isätiän.	
2 Kera	Espoo	A1	30	200	170	6	300	0	600	200	0	600	200	0	294	294	Tarve toteuttaa Liityntäpysäköintistrategia 2035 -dipломityössä, HSL / Uusi-Rauva	
3 Kivenlahdi	Espoo	A1	0	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	600	600	Länsimetroon jatkeneen toteutamisen yhteydessä.	
4 Lommi	Espoo	A1	0	200	200	0	200	0	200	200	0	200	200	0	180	180	Esiitetyt uutut liipyalueuta vt Ikaan ettuin lähetysteen. Bussiliikenteen solmukohta. Ei suunniteltamaa.	
5 Hanasaari	Espoo/Hki	A1	80	80	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Esiitetyt uutut liipyalueuta vt Ikaan ettuin lähetysteen. Bussiliikenteen solmukohta. Ei suunniteltamaa.	
6 Puotila	Helsinki	A1	144	337	193	272	372	372	350	350	350	350	350	350	350	350	Sisältyy KUHA 2013-2016 hankkeisiin.	
7 Haarajoki	Jävenpää	A1	90	190	100	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	Kapasiteettia Isätiän, koska nykyinen kyseistä yliäjää taakkatulon johdosta.	
8 Kyrölä	Jävenpää	A1	40	200	240	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	Pääradan kapasiteetin lisääminen yhteydessä.	
9 Kirkkonummi as.	Kirkkonummi	A1	330	570	100	5	105	100	5	105	105	5	105	105	5	100	Sisältyy KUHA 2013-2016 hankkeisiin. Liipy osallita Kirkkonummen keskustan puskuriasemaa.	
10 Tolsa	Jokiniementie	A1	5	150	150	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Eriilishanke. Hyvä bussitartointa. Alueella suunniteltavaa vahityöskelulle tehty. Ei liipy suunniteltamaa.	
11 Jokiniementie	Vantaa	A1	0	450	450	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Eriähtäri -hankkeen toteutukseen yhteydessä.	
12 Kivistö	Vantaa	A1	0	300	300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Kehärahti -hankkeen toteutukseen yhteydessä.	
13 Ruskeasanta	Vantaa	A1	200	-	-	30	30	30	80	80	80	80	80	80	80	80	Sisältyy KUHA 2013-2016 hankkeisiin. Liäksi ehdotetaan uuden alueen sijoittamista vt2 lähetysyteen.	
14 Vantaankoski	Vantaa	A1	0	500	500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Länsimetroon jatkeneen toteutamisen yhteydessä.	
15 Vähkkala	Vihni	A1	40	100	60	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	Eriilishanke A1 -hyvin laatuinen toteutamisaks.	
16 Nummela	Espoo	A2	0	250	250	0	0	0	600	600	600	600	600	600	600	600	Länsimetroon ensimmäisen vaiheen yhteydessä.	
17 Espoonlahti	Espoo	A2	475	475	-	0	0	0	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	Eriilishanke A1 -hyvin laatuinen toteutamisaks.	
18 Leppävaara	Espoo	A2	0	334	334	0	0	0	540	540	540	540	540	540	540	540	Länsimetroon ensimmäisen vaiheen yhteydessä.	
19 Matinkylä	Espoo	A2	0	370	370	0	0	0	500	500	500	500	500	500	500	500	Eriilishanke A1 -hyvin laatuinen toteutamisaks.	
20 Tapiola	Helsingi	A2	450	-	-	220	220	220	630	630	630	630	630	630	630	630	Eriilishanke A1 -hyvin laatuinen toteutamisaks.	
21 Itäkeskus	Helsingi	A2	114	114	-	520	520	520	357	357	357	357	357	357	357	357	Eriilishanke A1 -hyvin laatuinen toteutamisaks.	
22 Malmi	Helsingi	A2	157	200	43	60	60	60	230	230	230	230	230	230	230	230	Eriilishanke A1 -hyvin laatuinen toteutamisaks.	
23 Mellunkylä	Helsingi	A2	140	140	-	0	0	0	500	500	500	500	500	500	500	500	Eriilishanke A1 -hyvin laatuinen toteutamisaks.	
24 Ruoholahdi	Helsingi	A2	0	500	500	0	0	0	1145	1145	1145	1145	1145	1145	1145	1145	Pääradan kapasiteetin lisääminen yhteydessä palkkamäärität Isätiän. Eriilishanke A1 -hyvin laatuinen toteutamisaks.	
25 Sakarinniemi	Helsingi	A2	350	500	240	850	850	850	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200	Eriilishanke A1 -hyvin laatuinen toteutamisaks.	
26 Hyvinkää	A2	500	740	240	-	124	124	124	124	124	124	124	124	124	124	124	Eriilishanke A1 -hyvin laatuinen toteutamisaks.	
27 Jävenpää as.	A2	80	80	-	180	65	65	65	365	365	365	365	365	365	365	365	Eriilishanke A1 -hyvin laatuinen toteutamisaks.	
28 Jävenpää la.	A2	170	350	460	-	1150	1150	1150	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	Pöäräys, sis. KUHA 2013-2016 hankkeisiin. Kestustan kehittämisen suunnitelma 2030: ylieneensä 1300 ap.	
29 Kauniainen	Kerava	A2	120	120	-	72	72	72	400	400	400	400	400	400	400	400	Sisältyy KUHA 2013-2016 hankkeisiin.	
30 Kerava	Kirkkonummi	A2	210	322	112	100	100	100	200	200	200	200	200	200	200	200	Eriilishanke, kunnan vetoavastuu. Tavе toteuttaa työssäilytäytäseen liipy kehittämishoitoa (UL-2009)	
31 Vierumäki	Mäntsälä	A2	120	120	-	150	150	150	0	0	0	100	100	100	100	100	Eriilishanke, kunnan vetoavastuu. Uuden liipy-alueen rakennuskalan eteläosaan	
32 Mäntsälä as.	Mäntsälä la.	A2	0	200	200	0	0	0	300	300	300	300	300	300	300	300	Eriilishanke, kunnan vetoavastuu. Uuden liipy-alueen rakennuskalan eteläosaan	
33 Klaaukkala matkakesku	Nurmijärvi	A2	0	200	200	0	0	0	430	430	430	430	430	430	430	430	Eriilishanke, kunnan vetoavastuu. Uuden liipy-alueen rakennuskalan eteläosaan	
34 Länsisalmi	Vantaa	A2	150	150	-	85	85	85	135	135	135	135	135	135	135	135	Eriilishanke, kunnan vetoavastuu. Uuden liipy-alueen rakennuskalan eteläosaan	
35 Marttilaakso	Vantaa	A2	83	83	-	105	105	105	155	155	155	155	155	155	155	155	Eriilishanke, kunnan vetoavastuu. Uuden liipy-alueen rakennuskalan eteläosaan	
36 Myymäki	Vantaa	A2	422	463	41	430	430	430	830	830	830	830	830	830	830	830	Eriilishanke, kunnan vetoavastuu. Uuden liipy-alueen rakennuskalan eteläosaan	
37 Tikkurila	Firnoo	B	0	150	150	0	0	0	600	600	600	600	600	600	600	600	Eriilishanke, kunnan vetoavastuu. Uuden liipy-alueen rakennuskalan eteläosaan	
38 Kaitaa	Espoo	B	0	50	50	0	0	0	300	300	300	300	300	300	300	300	Eriilishanke, kunnan vetoavastuu. Uuden liipy-alueen rakennuskalan eteläosaan	
39 Kaitaa	Espoo	B	218	300	82	94	94	94	300	300	300	300	300	300	300	300	Eriilishanke, kunnan vetoavastuu. Uuden liipy-alueen rakennuskalan eteläosaan	
40 Kaitaa	Espoo	B	0	180	180	0	0	0	150	150	150	150	150	150	150	150	Eriilishanke, kunnan vetoavastuu. Uuden liipy-alueen rakennuskalan eteläosaan	
41 Kauklanlinn	Espoo	B	110	110	-	75	75	75	375	375	375	375	375	375	375	375	Eriilishanke, kunnan vetoavastuu. Uuden liipy-alueen rakennuskalan eteläosaan	
42 Kelianniemi	Espoo	B	15	65	50	18	18	18	124	124	124	124	124	124	124	124	Eriilishanke, kunnan vetoavastuu. Uuden liipy-alueen rakennuskalan eteläosaan	
43 Kilo	Espoo	B	42	80	38	20	20	20	120	120	120	120	120	120	120	120	Eriilishanke, kunnan vetoavastuu. Uuden liipy-alueen rakennuskalan eteläosaan	
44 Koivuhovi	Espoo	B																
45 Mäkkylä	Espoo	B																

**Liityntäyskointialueet Helsingin seudulla**  
Liityntäyskointialueiden tyyppi A-C  
Nykäiset ja tavoitteelliset paikkamäärität vuosina 2011 ja 2020



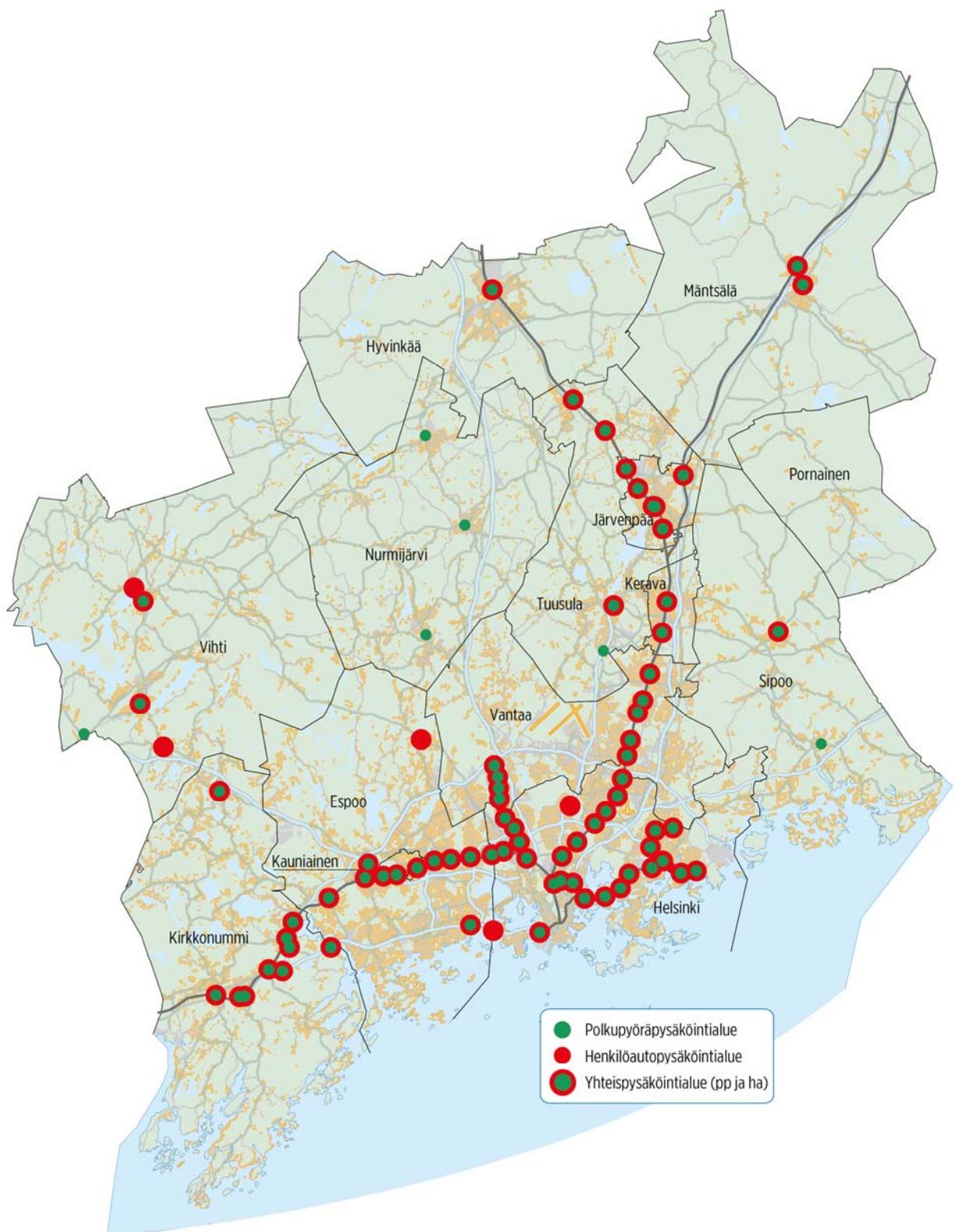
Liipy-alue	Sijaintikunta	Tyyppi	Autopalkat		Autopalkat /lisäys 11-20	Pyöräpalkat 2011	Pyöräpalkat 2020	Pyöräpalkat /lisäys 11-20	Liästietoja / kytkentä liikennejärjestelmiin muuhun kehittämiseen
			2020	2011					
46 Niittykumpu	Espoo	B	0	200	200	0	400	400	Länsimetroon ensimmäisen valineen yhteydessä.
47 Otaniemi	Espoo	B	0	100	100	0	300	300	Toteutus jos länsimetro jatketaan Saunalahdelle saakka.
48 Saunalahdi	Espoo	B	0	100	100	0	400	400	Länsimetroon jatkeneen toteuttamisen yhteydessä.
49 Soukka	Espoo	B	27	37	10	65	300	300	Espoon kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä paikkamäärä lisätään.
50 Tuumanila	Espoo	B	0	330	330	0	500	500	Länsimetroon ensimmäisen valineen yhteydessä.
51 Urheilupuisto	Espoo	B	0	169	340	171	214	199	Tarve toteuttaa Läntis-Työläs-kointistrategia 2035-diplomityössä, HSL / Uusi-Rauva -15
52 Herttoniemi	Helsinki	B	62	62	-	98	198	100	Tarve toteuttaa Läntis-Työläs-kointistrategia 2035-diplomityössä, HSL / Uusi-Rauva 100
53 Huopalahti	Helsinki	B	0	300	300	50	150	Kalasataman keskuksen kehittämisen yhteydessä. Lätkäksi tulossa yhteiskäytöissä pyöräpalkkoja n. 1000 kpl.	
54 Kalasatama	Helsinki	B	89	89	-	100	150	Tarve toteuttaa Läntis-Työläs-kointistrategia 2035-diplomityössä, HSL / Uusi-Rauva 100	
55 Kannelmäki	Helsinki	B	54	100	46	252	302	Tarve toteuttaa Läntis-Työläs-kointistrategia 2035-diplomityössä, HSL / Uusi-Rauva 50	
56 Kontula	Helsinki	B	126	126	-	50	80	Tarve toteuttaa Läntis-Työläs-kointistrategia 2035-diplomityössä, HSL / Uusi-Rauva 30	
57 Kulosaaari	Helsinki	B	103	103	-	0	20	Tarve toteuttaa Läntis-Työläs-kointistrategia 2035-diplomityössä, HSL / Uusi-Rauva 20	
58 Kumpula	Helsinki	B	20	120	100	32	102	Tarve toteuttaa Läntis-Työläs-kointistrategia 2035-diplomityössä, HSL / Uusi-Rauva 70	
59 Käpylä	Helsinki	B	0	30	30	0	170	Länsimetroon ensimmäisen valineen yhteydessä.	
60 Lauttasaari	Helsinki	B	45	45	-	80	200	Tarve toteuttaa Läntis-Työläs-kointistrategia 2035-diplomityössä, HSL / Uusi-Rauva 120	
61 Malminkartano	Helsinki	B	40	40	-	102	132	Tarve toteuttaa Läntis-Työläs-kointistrategia 2035-diplomityössä, HSL / Uusi-Rauva 30	
62 Myllypuro	Helsinki	B	88	150	62	94	194	Sisällyty KUHA 2013-2016 hankeisiin.	
63 Oulunkylä	Helsinki	B	72	100	28	108	148	Autopalkat mahdollisia ja kasvavuotokseen yhteydessä. Kapiteelin kauppanekushanke.	
64 Pitäjänmäki	Helsinki	B	85	85	-	54	104	Tarve toteuttaa Läntis-Työläs-kointistrategia 2035-diplomityössä, HSL / Uusi-Rauva 50	
65 Pohjois-Haaga	Helsinki	B	305	305	-	504	604	Tarve toteuttaa Läntis-Työläs-kointistrategia 2035-diplomityössä, HSL / Uusi-Rauva 100	
66 Puistola	Helsinki	B	102	102	-	94	144	Tarve toteuttaa Läntis-Työläs-kointistrategia 2035-diplomityössä, HSL / Uusi-Rauva 50	
67 Pukinmäki	Helsinki	B	38	38	-	136	206	Tarve toteuttaa Läntis-Työläs-kointistrategia 2035-diplomityössä, HSL / Uusi-Rauva 70	
68 Rastila	Helsinki	B	0	150	150	0	300	Itämetron toteuttamisen yhteydessä.	
69 Salmenkalio	Helsinki	B	125	168	43	32	82	Tarve toteuttaa Läntis-Työläs-kointistrategia 2035-diplomityössä, HSL / Uusi-Rauva 50	
70 Silttilä	Helsinki	B	137	137	-	90	180	Tarve toteuttaa Läntis-Työläs-kointistrategia 2035-diplomityössä, HSL / Uusi-Rauva 90	
71 Tapanila	Helsinki	B	207	207	-	0	20	Tarve toteuttaa Läntis-Työläs-kointistrategia 2035-diplomityössä, HSL / Uusi-Rauva 20	
72 Velodromi	Helsinki	B	222	222	-	258	298	Tarve toteuttaa Läntis-Työläs-kointistrategia 2035-diplomityössä, HSL / Uusi-Rauva 40	
73 Vuosaari	Helsinki	B	0	150	150	0	150	Itämetron toteuttamisen yhteydessä.	
74 Östersundom	Helsingin kaupunki	B	0	31	31	0	30	Pääradan kapasiteetin lisäämisen yhteydessä paikkamäärä lisätään.	
75 Uudenmaankatu	Helsingin kaupunki	B	8	30	22	6	46	40	
76 Purola	Järvenpää	B	30	80	50	66	126	Pääradan kapasiteetin lisäämisen yhteydessä paikkamäärä lisätään.	
77 Saunakallio	Järvenpää	B	27	50	23	70	220	60	
78 Savios	Kerava	B	20	61	41	10	70	150	
79 Kartanonranta	Kirkkonummi	B	0	15	15	20	40	Ennilishanke. Kunnon velvostuu.	
80 Luoma	Kirkkonummi	B	20	20	-	0	0	Sisällyty KUHA 2013-2016 hankeisiin.	
81 Masala	Kirkkonummi	B	165	165	-	120	120	Nykäisen linja-autotoaseman liipyn kehittäminen. Nykäisen linja-autotoaseman liipyn kehittäminen.	
82 Klaaukkala ja-asema	Nummijärvi	B	0	72	72	12	50	38	
83 Nummijärvi ikk	Nummijärvi	B	0	48	48	6	56	Sisällyty KUHA 2013-2016 hankeisiin. Nummijärven kirkonkylin liipyn kehittäminen.	
84 Rajamäki	Nummijärvi	B	0	28	28	20	50	30	
85 Maivik	Sipoon	B	0	150	150	0	300	Itämetron toteuttamisen yhteydessä.	
86 Nikkilä keskusta	Sipoon	B	30	40	10	20	50	Sisällyty KUHA 2013-2016 hankeisiin.	
87 Hyrylä ja-asema	Tuusula	B	40	140	100	30	100	Sisällyty KUHA 2013-2016 hankeisiin.	
88 Jokela	Tuusula	B	260	260	-	365	100	Tarve toteuttaa Läntis-Työläs-kointistrategia 2035-diplomityössä, HSL / Uusi-Rauva 100	
89 Nupputiima	Tuusula	B	20	40	20	30	50	Tarve toteuttaa Läntis-Työläs-kointistrategia 2035-diplomityössä, HSL / Uusi-Rauva 20	

**Liite 1**  
**Liityntäpysäköintialueet Helsingin seudulla**  
**Nykyiset ja tavoitteelliset paikamäärität vuosina 2011 ja 2020**

A1-typin kohde
A2-typin kohde
B-typin kohde
C-typin kohde

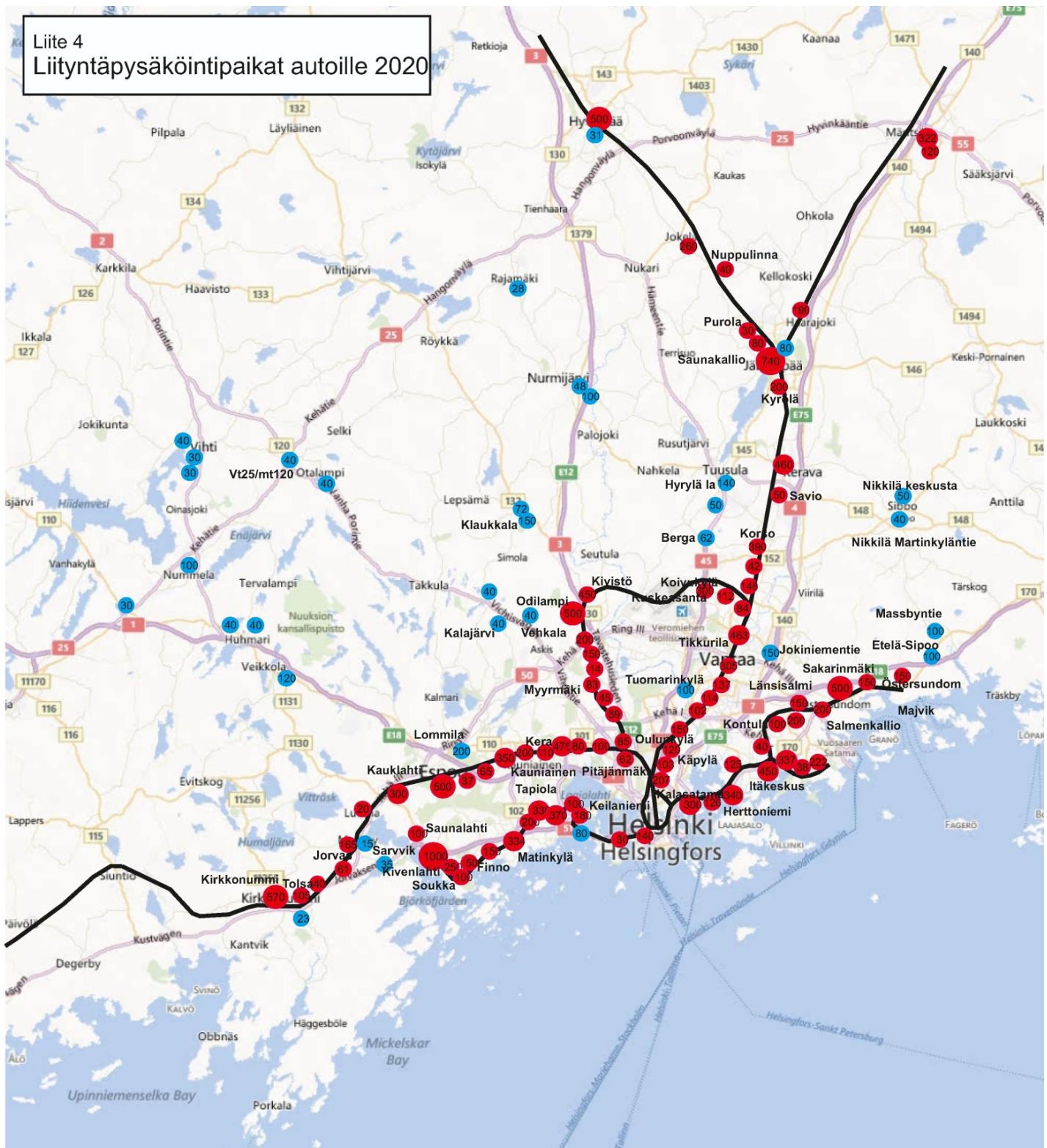
LiIPY-allue	Sijaintikunta	Typpi	Autopäät	Autopäät	Autopäät	Autopäät	Pyöräpaikat	Pyöräpaikat	Liisätietoja / Kytkentä liikennejärjestelmään muuhun kehittämiseen	
									Liisäys 11-20	Liisäys 11-20
91 Riihimälio	Tuusula	B	0	50	50	18	118	100	100	100
92 Aviapolis	Vantaa	B	0	0	0	0	100	100	100	100
93 Hiekkaharju	Vantaa	B	84	84	-	249	249	0	0	0
94 Kotkakylä	Vantaa	B	148	148	-	284	284	0	0	0
95 Korsio	Vantaa	B	390	390	-	171	171	0	0	0
96 Leineliä	Vantaa	B	0	112	112	0	100	100	100	100
97 Louhela	Vantaa	B	14	14	-	0	20	20	20	20
98 Rekola	Vantaa	B	42	42	-	50	50	0	0	0
99 Kalaajärvi	Espoo	C	6	40	34	0	40	40	40	40
100 Lahnuksentie	Espoo	C	0	40	40	0	10	10	10	10
101 Oulalampi	Espoo	C	0	40	40	0	20	20	20	20
102 Koruosaari	Helsinki	C	0	0	0	-	0	100	0	0
103 Pasila	Helsinki	C	0	0	0	-	114	500	386	386
104 Tuomarinkylä	Helsinki	C	50	100	50	0	50	50	50	50
105 Inkilänpörtti	Kirkkonummi	C	40	40	-	20	20	0	0	0
106 Porkkalantie	Kirkkonummi	C	23	23	-	20	20	0	0	0
107 Sarvik	Kirkkonummi	C	35	35	-	10	10	0	0	0
108 Siipooontie (kk ETL)	Nurmijärvi	C	0	100	100	0	20	20	20	20
109 Elektra-Sipo	Sipo	C	0	100	100	0	50	50	50	50
110 Nikkilä Martinkyläntie	Sipo	C	0	50	50	0	50	50	50	50
111 Söderkulla keskusta	Sipo	C	0	100	100	0	12	112	100	100
112 Söderkulla Massyntie	Sipo	C	0	0	0	-	0	30	30	30
113 Berga	Tuusula	C	0	62	62	0	30	30	30	30
114 Huuhmari	Vihti	C	12	40	28	0	30	30	30	30
115 mtl 2 / vt25	Vihti	C	0	40	40	0	10	10	10	10
116 Myllylämpä	Vihti	C	0	30	30	10	20	20	20	20
117 Otsalampi	Vihti	C	0	40	40	0	10	10	10	10
118 Tervalammentie	Vihti	C	0	40	40	0	40	40	40	40
119 Vihti kk	Vihti	C	10	40	30	0	20	20	0	0
120 Vihti kk / vt2	Vihti	C	30	30	-	20	20	0	0	0
121 Vihti Koirivuori	Vihti	C	0	30	30	0	10	10	10	10
122 Palkkitalsyhteystie	PKS-alue	E	74	0	-	0	1000	1000	1000	1000
123 Mellanti	Helsinki	F	2011	2020	Liisäys 10-05:	2011	2020	Liisäys 05:	0	0
	Yhteensä:		9309	19714	Liisäys 10-05:	11609	29114	Liisäys 05:	17405	

Alueiden tyypit	Alueita (km)	Palkkamäärä AP (2011)	Palkkamäärä AP (2020)	AP Liisäys 2011->2020	Liisäys 2011	Paikkamäärä AP (2011)	Paikkamäärä AP (2020)	PP Liisäys 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

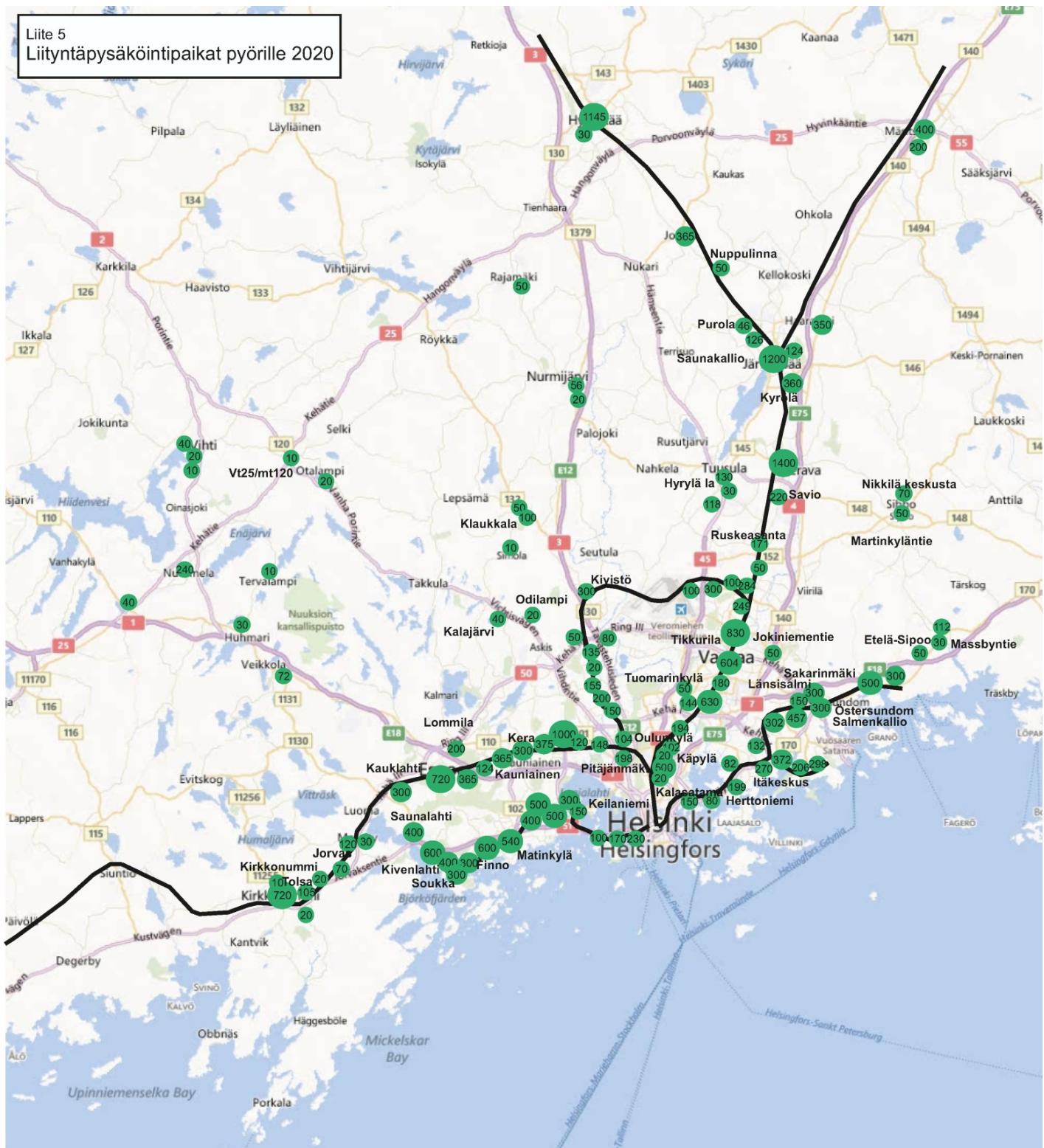


Liite 3 Liityntäpysäköintipaikat autoille ja pyörille 2011.

**Liite 4**  
**Liityntäpysäköintipaikat autoille 2020**



## Liite 5 Liityntäpysäköintipaikat pyörille 2020





#### *Liite 5. Liityntäpysäköintialueiden tyypittely.*

**HSL:n julkaisuja 32/2012**  
**ISSN 1798-6184**  
**ISBN 978-952-253-176-6 (pdf)**

[www.hsl.fi](http://www.hsl.fi)

**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**