

HLJ 2011

Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma



Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma

Sisällysluettelo

Johdanto	4
Liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma	4
Liityntäpysäköinnin nykytilanne seudulla	5
Liityntäpysäköinti osana liikennejärjestelmää	5
Liityntäpysäköintialueiden vastuunjaosta	6
Liityntäpysäköintialueiden tyypittely	9
Ehdotus liityntäpysäköintialueiden kustannusjaosta	11
Liityntäpysäköinnin kehittämisen haasteita ja mahdollisuuksia	12
Toimenpideohjelma	13



Johdanto

Liityntäpysäköintiä kehittämällä voidaan samalla vähentää tieverkon ruuhkia, lisätä pyöräilyä ja parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta. Tavoitteena on päästä mahdollisimman lyhyisiin autoliityntämatkoihin eli tarjota liityntäpysäköintimahdollisuus mahdollisimman aikaisessa vaiheessa matkaa erityisesti liikenneverkon tärkeissä solmukohdissa. Tavoitetilanteessa liityntäpysäköinnin hinnoittelu on osa joukkoliikenteen maksujärjestelmää.

Liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma

Liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma laadittiin vuonna 2012 Helsingin seudun 14 kunnan alueelle. Työ tehtiin HLJ-valmistelua ohjaavan HLJ-toimikunnan johdolla. Liityntäpysäköintistrategiassa tähdätään vuoden 2035 tavoitetilanteeseen. Strategiaa konkretisoi vuoteen 2020 tähtäävä toimenpideohjelma. Tavoitteena on kehittää liityntäpysäköintiä seudullisena, kuntarajoista riippumattomana kokonaisuutena siten, että se tukee kestävien tavoitteiden mukaista yhdyskuntarakennetta ja maankäyttöä. Työssä on muodostettu yhteinen seudullinen tahtotila liityntäpysäköinnin kehittämisestä sekä selkeytetty polkupyörien ja autojen liityntäpysäköinnin roolia osana liikennejärjestelmää. Liityntäpysäköinnin toteutuksen esteitä pyritään poistamaan.

Liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma vastaavat osaltaan Helsingin seudun pääväylien ruuhkautumiseen ja seudun kasvunusteiin. Asukasmäärän kasvu ja erityisesti työssäkäyntialueen laajentuminen ovat lisänneet liikennemääriä, hajauttaneet yhdyskuntarakennetta ja johtaneet pääväylillä aika-ajoin merkittävään ruuhkautumiseen. Liityntäpysäköinnin kysyntä tulee edelleen kasvamaan. Nykyisten liityntäpysäköintialueiden käyttöasteiden ollessa korkeat on perusteltua lisätä liityntäpysäköintipaikkojen määrää.

Strategian lähtökohtana on ollut tarkastella liityntäpysäköintiä osana liikennejärjestelmää ja joukkoliikennettä. Nämä tekijät yhdessä ”hyötyjä maksaa” -periaatteen kanssa on otettu liityntäpysäköinnin tyypittelyn perustaksi. Keskeinen pyrkimys on ollut tarjota pohja kustannus- ja vastuunjaosta tehtäville päätöksille.

Liityntäpysäköinnin nykytilanne seudulla

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

Koko Uudenmaan alueella tehdään keskimäärin 10 000 edestakaista henkilöauton ja 11 000 edestakaista polkupyörän liityntäpysäköintimatkaa arkivuorokaudessa. Liityntäpysäköintipaikat ovat sijoittuneet ratojen ja Helsinkiin suuntautuvien pääväylien varsille.

Liityntäpysäköinti osana liikennejärjestelmää

Hyvin toteutetut liityntäpysäköintialueet vähentävät ruuhkia ja muita liikenteen haittavaikutuksia. Parhaimmillaan liityntäpysäköinnin avulla voidaan vähentää tarvetta väyläinvestointeihin ja keskustojen pysäköintipaikkojen lisäämiseen.

Kunnat, valtio sekä VR ovat järjestäneet liityntäpysäköintiä asemien seuduilla omistamallaan maa-alueilla. Muutamissa kohteissa on tehty yhteistyötä elinkeinoelämän kanssa. Helsingin seudun nykyiset liityntäpysäköintialueet sijaitsevat pääasiassa juna- tai metroratojen varrella. Osa alueista sijaitsee bussiliikenteen runkolinjojen tai liikenneverkon solmukohtien yhteydessä.

Liityntäpysäköintiä on pyritty sisällyttämään osaksi infrastruktuurin kehittämishankkeita, kuten on tehty esimerkiksi Kehäradan ja Länsimetron suunnittelun yhteydessä. Näiden hankkeiden myötä tullaan rakentamaan yhteensä noin 2 800 henkilöauton liityntäpysäköintipaikkaa sekä tuhansia polkupyörien liityntäpysäköintipaikkoja. Keväällä 2012 hyväksytyssä liikennepoliittisessa selonteossa linjattiin, että suurten kaupunkien raideliikenneinvestointeihin tulee aina sisällyttää liityntäliikenteen järjestelyt.

Liityntäpysäköintialueiden vastuunjaosta

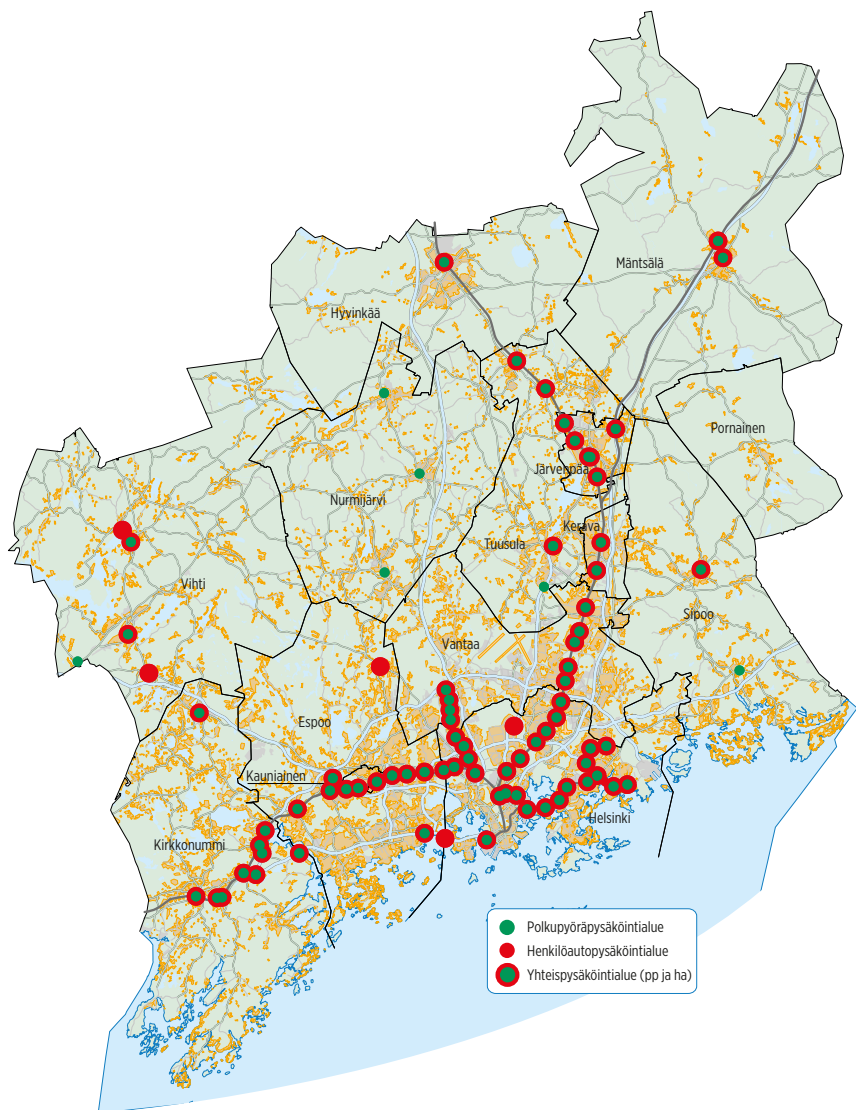
Liityntäpysäköintialueiden ja -laitosten kunnossapidon järjestämisen vastuu on lainsäädännöllisesti alueen tai laitoksen omistajalla. Omistaja on useimmiten kunta, VR, Liikennevirasto, ELY-keskus tai kiinteistöyhtiö. Maakuntaliitoilla ja kunnilla on rakennuslain mukaan kaavoitusvastuu, jolla vaikutetaan liityntäpysäköintialueiden sijoittamiseen.

Liityntäpysäköinnin toteutuksen ja ylläpidon kustannusten jako eri osapuolten kesken tulisi ratkaista, jotta liityntäpysäköintiä voidaan kehittää pitkäjänteisesti. Strategiatyössä on tyypitelty liityntäpysäköintialueita ”hyötyjä maksaa” -periaatteen mukaan. Lisäksi on huomioitu, minkälainen rooli erityyppisillä liityntäpysäköintialueilla on liikennejärjestelmässä, miten ne sijaitsevat suhteessa maankäyttöön ja liikenneverkkoon sekä miten hyvät niiden joukkoliikenneyhteydet ovat. Tyypittelyn tarkoituksena on ollut tunnistaa rooliltaan erilaisia liityntäpysäköintialueita ja näin määritellä erilaisia aluetyyppejä toteutuksen kustannus- ja vastuunjaon pohjaksi.

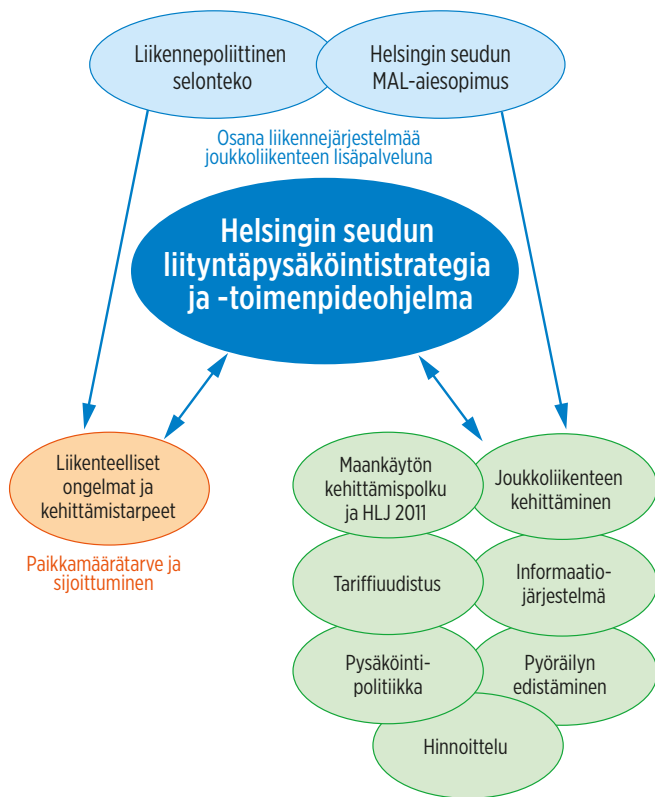
Liityntäpysäköintiä ei lainsäädännössä ole suoraan valtuutettu yhdellekään taholle. Nykyiset ratkaisut perustuvat kussakin kohteessa erikseen sovittuun kustannusten ja vastuiden jakoon. Vastuut määräytyvät kohdekohtaisesti, eikä ole nimettävissä yhtä tahoja, jolle kuuluisi koko liityntäpysäköinnin kokonaisuus.

Liityntäpysäköinnin kehittäminen on useiden eri toimijoiden vastuulla, joista tärkeimpiä ovat ELY-keskus, Liikennevirasto, kunnat, maakuntaliitto ja HSL. Mahdollisuuksia edistää liityntäpysäköintiä on myös joukkoliikenteen operaattoreilla, kuten Matkahuollolla, Linja-autoliitolla ja isoilla kaupallisilla toimijoilla. ELY-keskus on rahoittanut maanteiden varrelle bussipysäkkien yhteyteen toteutettuja liityntäpysäköintialueita ja vastaavasti Liikennevirasto rautatieasemien yhteyteen rakennettuja pysäköintipaikkoja.

HSL kehittää liityntäpysäköintiä osana liikennejärjestelmäsuunnittelua, vastaa liityntäpysäköinnin strategisesta suunnittelusta ja seudun yhteistyön organisoinnista. HSL huolehtii lisäksi liityntäpysäköintialueiden markkinoinnista ja tiedotuksesta sekä informaatiojärjestelmän ja hinnoittelun kehittämisestä.



Nykyiset liityntäpysäköintialueet henkilöautoille ja polkupyörille (2011).



Liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma osana monipuolista liikennejärjestelmän kehittämisen keinovalikoimaa.

Liityntäpysäköintialueiden tyypittely

Liityntäpysäköintialueet voidaan tyypitellä sen perusteella, minkä kokoisia alueet ovat, minkälainen rooli niillä on liikennejärjestelmässä ja miten ne sijaitsevat (ks. seuraava taulukko).

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



Liityntäpysäköintialueet vuoden 2020 tavoitetilanteessa tyypeittäin.

Ehdotus liityntäpysäköinti-alueiden kustannusjaosta

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011) on linjattu liityntäpysäköinnin kustannusjaon perustasi ”hyötyjä maksaa” -periaate. Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä MAL-aiesopimuksessa (2012–2015) sopijaosapuolet ovat sitoutuneet edistämään liityntäpysäköintiä sekä sopimaan yhteistyöstä ja toteutuksen kustannus- ja vastuunjaosta aiesopimuskauden loppuun mennessä. Valmistelun vastuutahot ovat HSL ja Liikennevirasto.

Toteutusohjelmassa esitetään sekä voimassa olevan MAL-aiesopimuskauden aikana (2012–2015) toteutettavia että ennen vuotta 2020 aloitettavia kehittämistoimenpiteitä. Kiireellisin toimenpide on neuvotteluiden käynnistäminen liityntäpysäköinnin järjestämisen vastuista sopimiseksi.

Ehdotus liityntäpysäköintialueiden kustannusjaosta tyypittelyn mukaan:

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

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

Alustava ehdotus suuruusluokista neuvotteluiden lähtökohdaksi:

XXX = 60-70 (% investointikustannuksista)

XX = 30-50 (% investointikustannuksista)

X = 10-20 (% investointikustannuksista)

Liityntäpysäköinnin kehittämisen haasteita ja mahdollisuuksia

Liityntäpysäköintikysymys on luonteeltaan moniulotteinen ja liityntäpysäköinnin kehittämiseen liittyy seuraavanlaisia haasteita ja mahdollisuuksia:

- Seudulle autolla tulevat pyritään ohjaamaan joukkoliikenteeseen ja erityisesti raideliikenteeseen. Autojen liityntäpysäköinnissä kehittämisen painopiste on jatkossa Kehä III ulkopuolella. Pyöräpysäköinnissä painopiste on keskustalueilla ja joukkoliikenteen runkoliikenteen varrella. Toisaalta laadukkaalla ja riittävän suurella pyöräpaikkojen tarjonnalla pyritään ohjaamaan mahdollisimman moni autoliitynnän käyttäjä pyöräliityntään.
- Pysäköintipaikkojen käytön tehostaminen on myös 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 kaupan asiakkaiden käytettävissä.
- Liityntäpysäköinnin hinnoittelulla pyritään ohjaamaan liityntäpysäköinnin kysyntää korkean käyttöasteen alueilla, joilla ei ole mahdollisuutta vastata kysyntään täysimääräisesti. Tutkimusten mukaan liityntäpysäköintipaikoille tullaan hyvinkin läheltä, usein alle kilometrin päästä. Maksullisuudella pyritään ohjaamaan nämä liityntäpysäköijät polku-
pyöräliityntään tai kävelyyn.

Toimenpideohjelma

Liityntäpysäköintistrategian linjaukset on konkretisoitu vuoteen 2020 ulottuvaksi toimenpideohjelmaksi.

Toimenpidekokonaisuudet

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

Kustannusjakoneuvotteluiden lisäksi muita tarvittavia toimenpiteitä ovat liityntäpysäköinnin liittäminen maankäytön kehittämiseen kaikilla kaavatasoilla, seudullisen liityntäpysäköinti-informaatiojärjestelmän markkinoinnin, tiedottamisen ja kunnossapidon kehittäminen.

Vastuista sopiminen ja yleinen edistäminen

Liityntäpysäköinnin kehittämiseksi toteutetaan muun muassa seuraavia strategian toimia:

- Liityntäpysäköintialueista sovitaan MAL-aiesopimuksen 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.
- Varmistetaan, ettei paikkojen niukkuus vähennä liityntäpysäköinnin kysyntää. Riittävä paikkatarjonta varmistetaan ensin strategisella tasolla ja sen jälkeen kohdekohtaisesti.
- Paikkatarjonnalla ohjataan autoilijoita pyöräliityntäpysäköinnin käyttäjiksi.

Määrälliset tavoitteet

Tavoitetilanteessa vuonna 2020 henkilöauton liityntäpysäköintipaikkoja on Helsingin seudulla noin 20 000 ja polkupyörän liityntäpysäköintipaikkoja 29 000. Vuoteen 2011 verrattuna lisäystä on esitetty henkilöautoille noin 10 400 ja polkupyörille 17 400. Tavoitemäärä perustuu HLJ 2011:n liikennejärjestelmän tavoiteverkkoon vuodelle 2020.

Liityntäpysäköinnin tavoitetilan 2020 paikkamäärät jakaantuvat vyöhykkeittäin siten, että suurin osa (47 %) henkilöauton liityntäpysäköintipaikoista sijoittuu tavoitevuonna Kehä III:n ulkopuolelle, 39 % Kehä I – Kehä III:n välille ja 14 % Kehä I:n sisäpuolelle. Liityntäpyöräpysäköinnin määrällinen painotus on Kehä I:n pohjoispuolisella alueella, jossa vuonna 2020 sijaitsee 86 % seudun liityntäpyöräpysäköintipaikoista.

Lisätietoja Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategiasta ja toimenpideohjelmasta:

http://www.hsl.fi/FI/mikaonhsl/julkaisut/Documents/2012/32_2012%20Liityntäpysäköintistrategia%20ja%20toimenpideohjelma.pdf



HSL Helsingin seudun liikenne
HRT Helsingforsregionens trafik
HSL Helsinki Region Transport

Opastinsilta 6 A, Helsinki
PL 100, 00077 HSL
puh. /tel. (09) 4766 4444

www.hsl.fi

