

Turun seudun liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma



VARSAINAIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Alkusanat

Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on asetettu tavoitteeksi joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen sekä joukkoliikenteen sujuvuuden ja kilpailukyvyn parantaminen. Yhtenä toimenpiteenä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on asetettu kaupunkiseudun keskeisten pysäkkien ja liityntäpysäköinnin kehittäminen. Toimenpiteiden toteuttamiseksi käynnistettiin syksyllä 2017 selvitys, jossa laadittiin henkilöautojen ja pyörien liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma. Selvityksen tavoitteena oli löytää seudulle toteut-tamiskelpoinen liityntäpysäköinnin kehittämiskonsepti sekä tunnistaa seudullisesti merkittävät ja kehittämiskelpoiset liityntäpysäköinti-paikat niin lyhyellä kuin pitkällä aikavälillä.

Hankkeen aluksi toteutettiin kirjallisuusselvitys, jossa kartoitettiin muun muassa hyvin toimivan ja houkuttelevan liityntäpysäköinnin edellytyksiä sekä kustannusten jaon ja paikkamäärän arvioinnin periaatteita. Hankkeen yhtenä tavoitteena oli testata erilaisia osallistavia menetelmiä ja arvioida niiden toimivuutta alueellisessa liikennejärjestelmätyössä. Hanke oli osa EU:n Horizon 2020-rahoitteista CIVITAS ECCENTRIC -hanketta.

Tarkastelualueena hankkeessa oli Turun seudun rakenne-mallialueen 13 kuntaa. Työn tilaajana oli Varsinais-Suomen liitto, josta yhteyshenkilönä toimi Mari Sinn. Hankkeen toteuttamista ohjasi ohjausryhmä, jossa olivat edustajat Turun, Naantalin, Liedon, Kaarinan ja Raision kunnista sekä Fölistä ja ELY-keskuksen joukkoliikenneasi-antuntijat.

Työn käytännön toteuttamisesta vastasi WSP Finland, josta työhön osallistuivat Kaisa Karhula (projektipäällikkö), Susanna Harvio, Ruut Haapamäki sekä Marie Molino. Lisäksi asiantuntijoina toimivat Simo Airaksinen, Leena Gruxdaitis, Teemu Jama, Hannele Kemppi, Tuomas Santasalo sekä Andrew Potter (UK / Parking Perspectives). Raportin visuaalisesta ilmeestä on vastannut WSP:n graafikko Ari Kujala.

Turussa toukokuussa 2018

Sisällysluettelo

1. Hankkeen toteuttaminen

- 1.1. Hankkeen eteneminen
- 1.2. Liityntäpysäköinnin nykytila
- 1.3. Kirjallisuuskatsauksen päätulokset
- 1.4. Asukaskyselyn tulokset

2. Liityntäpysäköintiskenaariot

- 2.1. Skenaarioiden laatiminen
- 2.2. Skenaarioiden kuvaus
- 2.3. Yhteenveto skenaarioista

3. Liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma

- 3.1. Kehittämislinjaukset
- 3.2. Liityntäpysäköinnin kehittämisen tiekartta
- 3.3. Liityntäpysäköinti olemassa olevilla pysäköintipaikoilla
- 3.4. Pyörien liityntäpysäköinnin kehittäminen
- 3.5. Liityntäpysäköinnin kehittämisen seuranta

1. Hankkeen toteuttaminen



VARSINAIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND



1.1. Hankkeen eteneminen

Liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelman laatiminen käynnistyi elokuussa 2017 ja se jatkui toukokuulle 2018 saakka. Hanke toteutettiin vuorovaikutteisena prosessina, jossa sidosryhmien tarpeita kuultiin erilaisin vuorovaikutusmenetelmin:

- **Kuntahaastattelut:** Turun seudun rakennemallialueen kutien edustajat kutsuttiin haastatteluihin, joissa käytiin läpi heidän näkemyksensä nykyisistä ja potentiaalisista liityntäpysäköintipaikoista sekä liityntäpysäköinnin kehittämisestä seudulla yleisesti.
- **Karttakysely asukkaille:** Turun seudun asukkaita pyydettiin merkitsemään kartalle omasta mielestään potentiaaliset liityntäpysäköintipaikat.
- **Sidosryhmätyöpaja:** Työpajassa käytiin läpi kolme eri skenaariota, joiden mukaan liityntäpysäköintiä voitaisiin seudulla kehittää. Työpajaan kutsuttiin edustajat muun muassa Turun seudun rakennemallialueen kunnista, Liikennevirastosta sekä ELY-keskuksesta.
- **Ideariihityöskentely:** Ideariihet olivat konsultin sisäisiä ideointitapahtumia, joissa eri alojen asiantuntijat kokoontuivat yhteen pohtimaan Turun seudun liityntäpysäköinnin kehittämistä. Myös tilaajan edustaja oli ideariihissä paikalla.
- **Ohjausryhmän kokoukset:** Kokoukset toteutettiin vuorovaikutteisia työpajamenetelmiä hyödyntäen niin, että ohjausryhmän jäsenet pääsivät ideoimaan ja vaikuttamaan kehittämissuunnitelman laadintaan ja sisältöön.
- **Slack:** Työn toteuttamisen aikana hyödynnettiin Slack-alustaa ohjausryhmän sisäiseen kommunikointiin ja tiedon jakamiseen. Näin kaikki hankkeeseen liittyvät dokumentit, kuten ohjausryhmän muistiot ja raporttiluonnokset, löytyivät yhdestä paikasta.



Kuva 1. Hankkeen osa-alueet ja eteneminen.

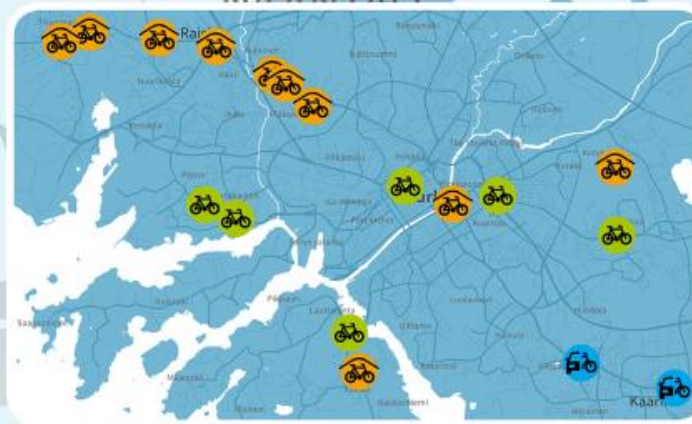
1.2. Liityntäpysäköinnin nykytila

Liityntäpysäköinti on tällä hetkellä melko pienimuotoista Turun seudulla. Muutamia autojen ja pariakymmentä pyörien liityntäpysäköintipaikkaa lukuun ottamatta virallisia liityntäpysäköintipaikkoja ei rakennemallilueella ole. Seudulla on kuitenkin tunnistettu epävirallisia autojen liityntäpysäköintipaikkoja esimerkiksi kauppojen, liikekeskusten ja matkakeskusten yhteydessä, missä pysäköintiä ei ole rajoitettu. Epävirallistakaan liityntäpysäköintiä ei kuitenkaan tapahdu suuressa mittakaavassa ja pysäköinnin rajoittamisen keinoilla, esimerkiksi aikarajoituksilla, on mahdollista ohjata pysäköintiä muualle sellaisissa paikoissa, joissa se ei ole toivottavaa.

Pyörien liityntäpysäköintiin on panostettu erityisesti Raision ja Naantalin suunnalla, jossa lähes jokaiselle Turun suuntaan kulkevalle joukkoliikennepysäkille on lisätty liityntäpysäköintimahdollisuus pyörälle.

Nykyiset liityntäpysäköintipaikat

-  Auto
-  Auto+pyörä
-  Pyörä
-  Pyörä (katos)



1.3. Kirjallisuuskatsauksen päätulokset

Hankkeen alussa toteutettiin kirjallisuuskatsaus, jossa kerättiin tietoa liityntäpysäköinnin edellytyksistä, kustannusten jaon periaatteista, paikkamäärän arvioinnista sekä muista suunnittelussa huomioon otettavista asioista. Lisäksi kirjallisuuskatsauksessa etsittiin tietoa kuudesta eurooppalaisesta esimerkkikaupungista, jotka olivat Nottingham, Ellon, Cambridge ja Ipswich Iso-Britanniasta, Strasbourg Ranskasta sekä Geneve Sveitsistä.

Seuraavalla sivulla on esitetty kirjallisuuskatsauksen sekä esimerkkikaupunkien pohjalta löydetyt tärkeimmät tekijät autojen liityntäpysäköinnin toimivuuden taustalla. Katsauksen tarkemmat tulokset ja esimerkkikaupunkien esitelyt ovat luettavissa kehittämissuunnitelman liitteestä 1.



1.3.1 Autojen liityntäpysäköinnin edellytykset



Matkojen suuntautuminen

Liityntäpysäköinnillä voidaan palvella erityisesti kohteita, joihin on samaan aikaan paljon matkustajia samasta suunnasta. Työ- ja koulumatkat ovatkin liityntäpysäköinnin kannalta potentiaalisimpia.



Liityntäpysäköinnin sijoittuminen

Liityntäpysäköintipaikan tulee sijaita näkyvällä paikalla suurten teiden varrella ja olla helposti autolla saavutettavissa.



Pysäköinti määränpäässä

Merkittävin syy liityntäpysäköintipaikan valintaan on tutkimusten mukaan pysäköinnin maksullisuus tai sen vaikeus määränpäässä. Pysäköintipolitiikalla voidaan ohjata muiden kulkutapojen valintaan.



Joukkoliikenteen matka-ajan kilpailukyky

Joukkoliikennematkan tulee olla nopeampi ja sujuvampi kuin vastavan matkan ajaminen henkilöautolla. Joukkoliikenne-etuudet mahdollistavat esimerkiksi bussien nopeamman kulun ruuhka-aikaan.



Joukkoliikennetarjonta

Joukkoliikenteellä tulee olla riittävä vuoroväli, jotta se on houkutteleva vaihtoehto. Ideaalitulanteessa ruuhka-aikoina vuorovälin tulee olla sellainen, ettei joukkoliikennevuoroa joudu odottamaan yli 5 minuuttia.



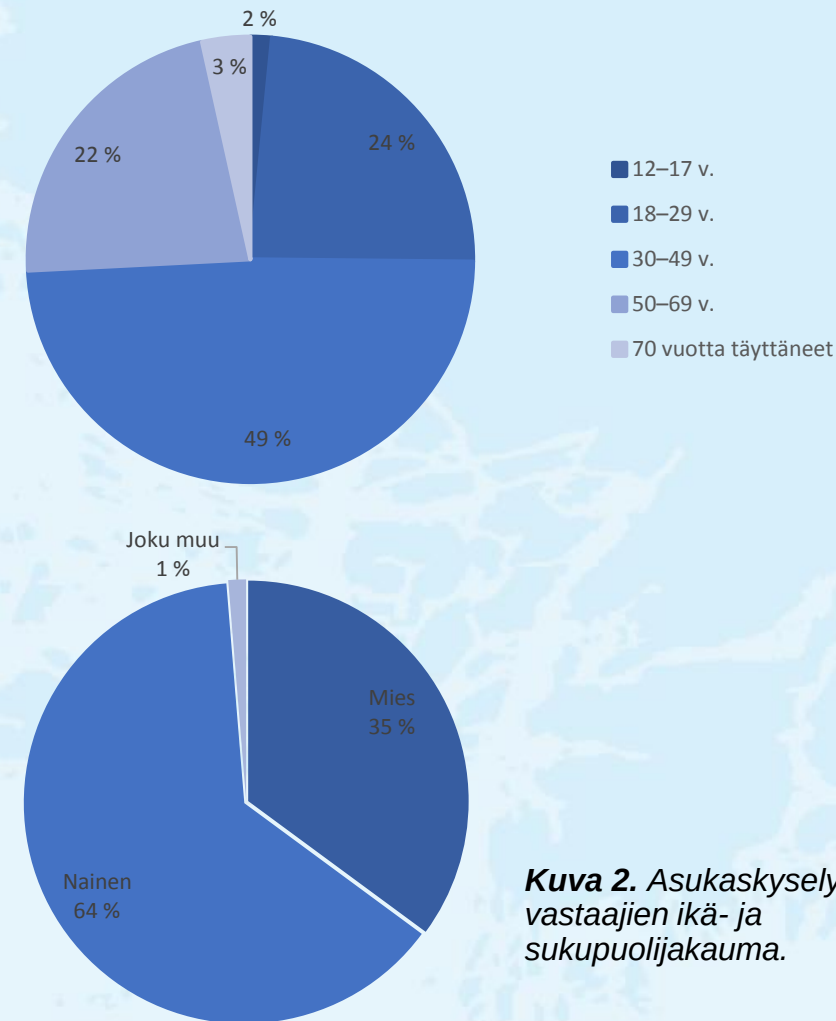
Maankäytölliset edellytykset

Liityntäpysäköinnille tulee olla riittävästi tilaa kaupunkirakenteessa. Mitä lähemmäs taajamaa tullaan, sitä vähemmän vapaata tilaa pysäköinnille on käytettävissä. Paikkojen vaatima tila on huomioitava kaavoituksessa.

1.4. Asukaskyselyn tulokset

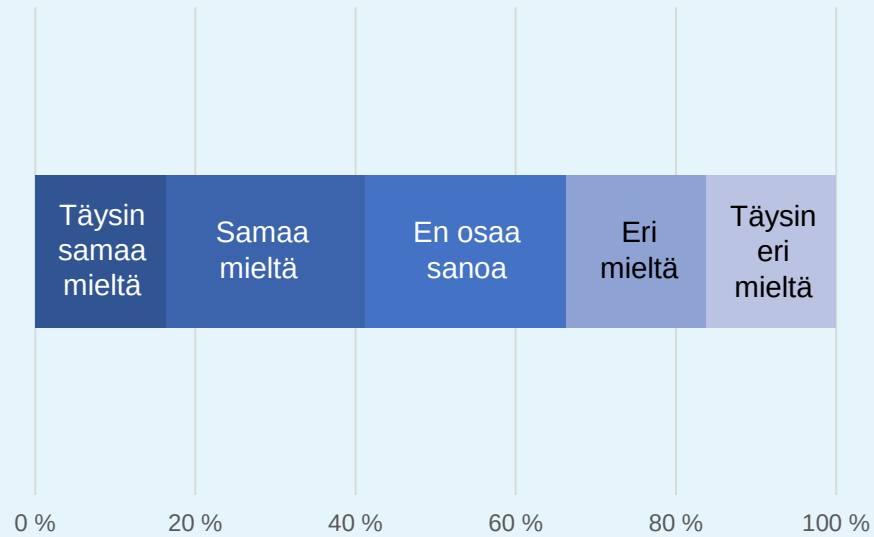
Hankkeen alussa toteutettiin asukaskysely kaikille rakennemallialueen kunnille, jossa asukkaita pyydettiin merkitsemään kartalle niitä joukkoliikennepysäkkejä, joille he toivoisivat liityntäpysäköintipaikkoja. Lisäksi asukkaita pyydettiin arvioimaan, lisäisivätkö liityntäpysäköintipaikat joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Kysely oli avoinna 26.9.–15.10.2017 ja siihen ole mahdollista vastata suomeksi ja ruotsiksi. Kyselyyn kertyi vastauksia yhteensä 787 ja suurin osa vastaajista ilmoitti kotikunnakseen Turun. Kyselyä markkinoitiin laajasti sosiaalisessa mediassa, muun muassa kuntien, Fölin sekä Varsinais-Suomen liiton Facebook-sivuilla sekä kotisivuilla.

Suuri osa niin autojen kuin pyörien liityntäpysäköintipaikoista toivottiin Turun rautatieaseman, linja-autoaseman sekä Kupittaan aseman yhteyteen. Kyselyssä vastaajille pyrittiin selvittämään, mitä liityntäpysäköinnillä tarkoitetaan, sillä termi ei välttämättä ole kaikille asukkaille tuttu. Tästä huolimatta asian tuntemattomuus on voinut vaikuttaa vastausten sijoittumiseen Turun keskustan alueelle. Asukaskyselyn tarkemmat tulokset ovat luettavissa liitteestä 2.



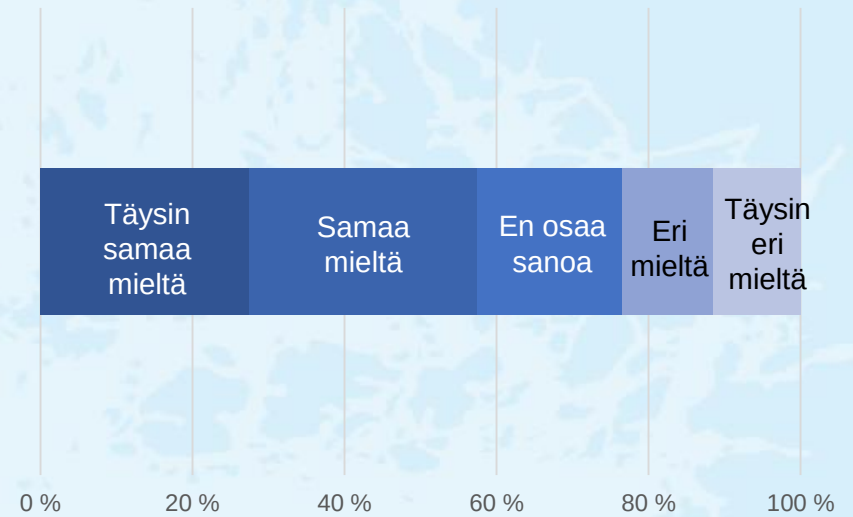
Kuva 2. Asukaskyselyn vastaajien ikä- ja sukupuolijakauma.

Vastaajia pyydettiin arvioiman, voisiko liityntäpysäköinti-mahdollisuus lisätä heidän joukkoliikenteen käyttöönsä. Hieman yli 40 % vastaajista arvioi, että autojen liityntäpysäköintimahdollisuus voisi lisätä heidän joukkoliikenteen käyttöönsä. Eri mieltä tai täysin eri mieltä oli hieman yli 30 % vastaajista.



*"Käyttäisin useammin joukkoliikennettä, mikäli voisin pysäköidä **autoni** sujuvasti/helposti joukkoliikennepysäkin yhteyteen."*

Pyörien liityntäpysäköintipaikkojen osalta miltei 60 % vastaajista arvioi, että ne voisivat lisätä heidän joukkoliikenteen käyttöönsä. Eri mieltä tai täysin eri mieltä oli noin 25 % vastaajista.



*"Käyttäisin useammin joukkoliikennettä, mikäli voisin pysäköidä **pyöräni** turvallisesti joukkoliikennepysäkin yhteyteen."*

Toiveet autojen liityntäpysäköinti-paikoiksi

Vastaajat toivoivat autojen liityntäpysäköintipaikkoja erityisesti Turun rautatieaseman sekä Kupittaaan aseman yhteyteen. Jonkin verran paikkoja toivottiin myös ympäryskuntien alueelle, erityisesti pääväyliden varsille. Vastausmäärät näissä kohteissa olivat kuitenkin sen verran pienet, että potentiaalin määrittämiseksi on tehtävä lisäselvityksiä.

Mopojen ja moottoripyörien liityntäpysäköintipaikkoja toivottiin muutamiin kohteisiin.

Kuva 3. Asukkaiden merkitsemät potentiaaliset autojen liityntäpysäköintipaikat vastaajan asuinkunnan mukaan.

- Potentiaaliset liityntäpysäköintipaikat vastaajan asuinkunnan mukaan.
-  **Keskuskunnat**
(Turku, Kaarina, Lieto, Naantali ja Raisio)
 -  **Kehyskunnat**
(Masku, Nousiainen, Mynämäki, Rusko, Aura, Paimio ja Sauvo)



Toiveet pyörien liityntäpysäköinti- paikoiksi

Suuri osa turkulaisista vastaajista toivoi pyörien liityntäpysäköintipaikkoja Turun keskusta linja-autoasemalle, rautatieasemalle, Kupittaa asemalle sekä Kauppatorille. Lisäksi ympäryskuntien alueelta liityntäpysäköintipaikkoja toivottiin erityisesti muutamille keskeisille joukkoliikennepysäkeille. Vastausmäärät näissä kohteissa olivat kuitenkin sen verran pienet, että potentiaalin määrittämiseksi on tehtävä lisäselvityksiä.

Kuva 4. Asukkaiden merkitsemät potentiaaliset pyörien liityntäpysäköintipaikat vastaajan kotikunnan mukaan.

Potentiaaliset liityntäpysäköintipaikat vastaajan asuinkunnan mukaan.

-  **Keskuskunnat**
(Turku, Kaarina, Lieto, Naantali ja Raisio)
-  **Kehyskunnat**
(Masku, Nousiainen, Mynämäki, Rusko, Aura, Paimio ja Sauvo)



2. Liityntäpysäköintiskenaariot



2.1. Skenaarioiden laatiminen

Liityntäpysäköinnin potentiaalin ja tulevaisuuden kehitysuuntien pohjaksi luotiin kolme erilaista liityntäpysäköintiskenaariota. Skenaariot pohjautuvat erilaisiin liityntäpysäköinnin toteutustapoihin riippuen siitä, miten joukko-liikenne ja pysäköintipolitiikka Turun seudulla kehittyvät tulevaisuudessa. Hankkeen toteutus- ja raportointivaiheessa seudulla ei oltu vielä tehty päätöstä kaupunkiraitiotien rakentamisesta, joka toteutuessaan vaikuttaisi merkittävästi myös liityntäpysäköinnin potentiaaliin ja toteuttamiseen. Föli-alueen runkobussiverkosto oli hankkeen toteuttamisen aikaan luonnosvaiheessa, mutta sen toteutuminen oli lähtökohtana kaikissa suunnitelmissa ja skenaarioissa. Turun kaupungin pysäköintipolitiikkaa alettiin valmistelemaan hankkeen aikana.

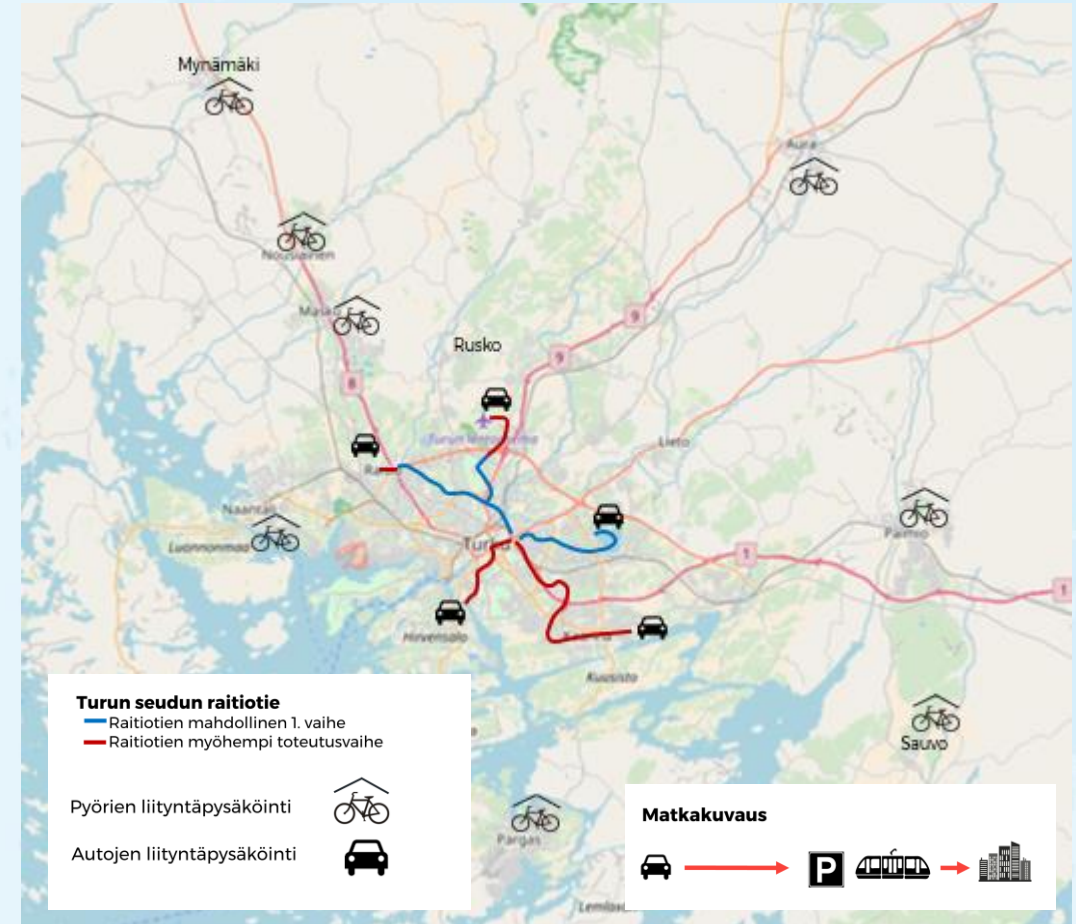
Seuraavilla sivuilla on esitetty kolmen laaditun skenaarion sisällöt. Skenaariot eivät ole toisiaan poissulkevia, vaan seudun liityntäpysäköinti voi olla eri skenaarioiden yhdistelmä. Se, millainen liityntäpysäköinnin toteuttamistapa seudulle valitaan, riippuu erityisesti joukkoliikennepoliittisista päätöksistä (kaupunkiraitiotie,

runkobussiverkosto ja seudullisen joukkoliikenteen kehittäminen) sekä Turun kaupungin pysäköintipolitiikasta. Erilaiset poliittiset päätökset vaikuttavat myös liityntäpysäköinnin potentiaaliin ja toteuttamistavan valintaan.

Skenaario 2: Liityntäpysäköintiä raitiotien ehdoilla

Skenaarion 2 pohjana on kaupunkiraitiotie- tai superbussi-verkosto, joka luo tehokkaan ja nopean joukkoliikenneyhteyden Turun kehältä keskustaan. Lähtökohtaisesti pysäköintipolitiikka Turun keskustassa on tiukentunut, jolloin auto ei ole enää niin houkutteleva vaihtoehto keskustaan suuntautuville matkoille. Skenaarion 2 mukaisessa tilanteessa autolla ajetaan ympärys-kunnista mahdollisimman lähelle Turun keskustaa ja siitä matka jatkuu raitiovaunulla tai superbussilla. Pyörien liityntäpysäköintiä tarjotaan edelleen mahdollisimman kattavasti kaikilla seudun joukkoliikennepysäkeillä

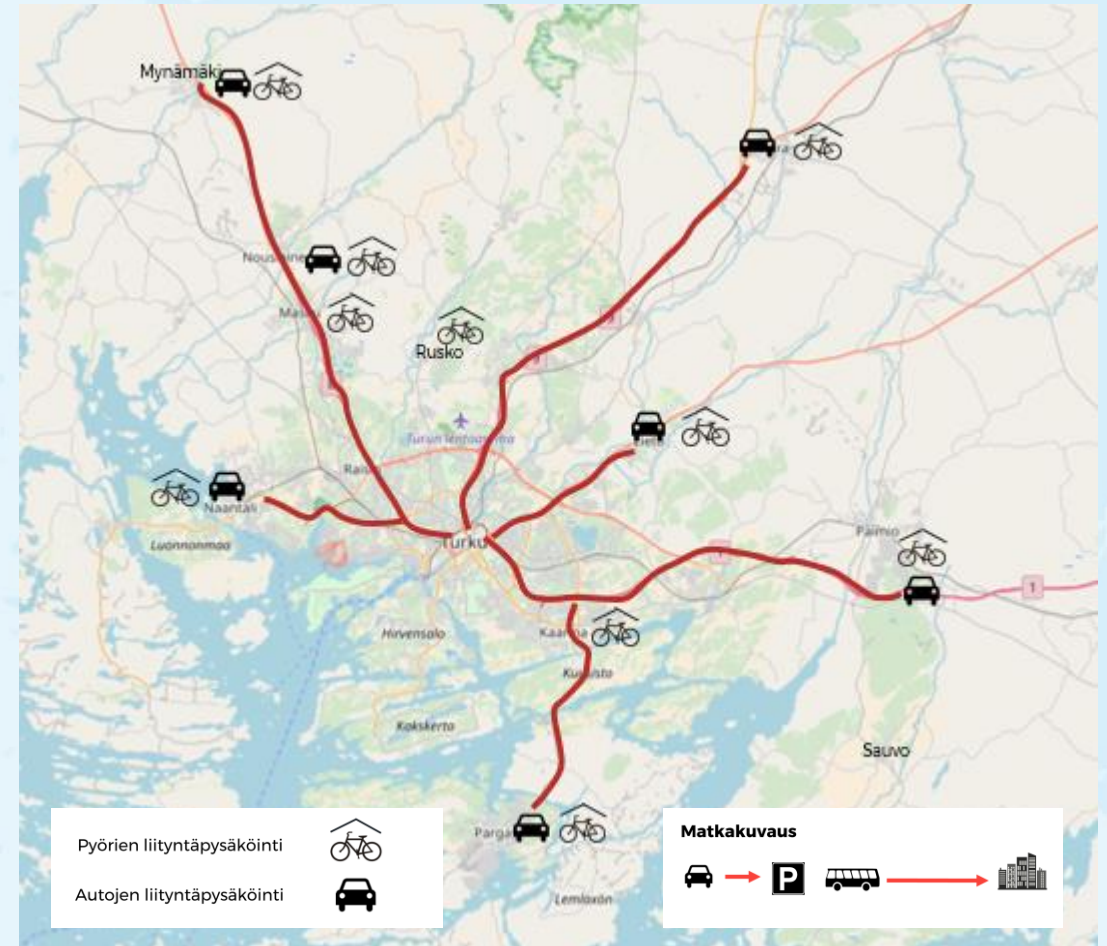
Skenaariossa 2 automatkat Turun ympärys-kunnissa eivät todennäköisesti juurikaan vähene, vaan ne voivat sitä vastoin lisääntyä. Suurin vaikutus liityntäpysäköinnillä on Turun sisällä tapahtuviin matkoihin. Skenaariossa liityntäpysäköintipaikat tulisivat sijaitsemaan pääsääntöisesti tiiviisti rakennetulla kaupunkialueella, mikä helposti lisää paikkojen rakentamiskustannuksia vapaan tilan ollessa kortilla. Näillä alueilla tilalle voi olla myös muita, maankäytöllisesti ja kaupunkiympäristöllisesti parempia vaihtoehtoja.



Skenaario 3: Joukkoliikenteen kyytiin mahdollisimman lähellä lähtöpaikkaa

Skenaario 3 tukeutuu vahvoihin seudullisiin joukkoliikenneyhteyksiin. Tavoitteena on houkutella seudun asukkaat joukkoliikenteen kyytiin mahdollisimman lähellä lähtöpaikkaa, jolloin koko matkaketjusta saadaan kestävämpi. Toteutuakseen skenaario vaatii vahvaa joukkoliikennepoliitiikka koko seudulla ja seudullista yhteistyötä sen kehittämiseksi. Tällä hetkellä suunnitelmia liityntäpysäköinnin vaatimien vahvojen joukkoliikennekäytävien kehittämiseksi ei ole.

Myös tässä skenaariossa Turun keskustan pysäköintipoliitiikan tulee ohjata asukkaita vahvemmin muiden kulkumuotojen valintaan. Lisäksi joukkoliikenne-etuuksilla tulee mahdollistaa sujuvat joukkoliikenneyhteydet keskustaan myös ruuhka-aikoina. Muutoin joukkoliikenteen matkajasta ei saada kilpailukykyistä henkilöautoiluun nähden.



2.3. Yhteenvedo skenaarioista

Skenaarioiden pohjalta keskusteltiin Turun seudun liityntäpysäköinnin kehittämisestä sidosryhmätyöpajassa. Lyhyen aikavälin kehittämisessä skenaario 1 nähtiin kaikista potentiaalisimpana. Pyörien liityntäpysäköintiä olisi mahdollista lähteä kehittämään nopealla aikataululla ja pysäköintipaikkojen rakentaminen uusien joukkoliikennepysäkkien yhteyteen olisi mahdollista ottaa lähtökohdaksi kaikissa kunnissa.

Skenaario 2 nähtiin mahdollisena, jos Turkuun päätetään rakentaa raitiotie/superbussi. Toisaalta pysäkit tulisivat sijaitsemaan tiiviissä kaupunkirakenteessa, mikä lisää autojen liityntäpysäköinnin rakentamiskustannuksia ja vaikeuttaa sopivan paikan löytämistä. Myös skenaariossa 2 liityntäpysäköinti voisi tukeutua lähinnä pyöräpysäköintiin autojen pysäköintipaikkojen sijaan, sillä tiiviissä kaupunkirakenteessa muutaman kilometrin säteellä pysäkestä asuu useita potentiaalisia käyttäjiä. Tilallisesti pyöräpysäköintipaikat ovat myös helpompi ja edullisempi toteuttaa.

Skenaario 3 voisi vahvistaa joukkoliikenteen roolia koko seudulla, mutta se vaatisi myös laajaa seudullista yhteistyötä joukkoliikenteen kehittämiseksi. Tällä hetkellä skenaarion 3 tyyppiselle liityntäpysäköinnille ei nähty niin vahvaa potentiaalia, sillä ympäryskunnista Turkuun suuntautuvia matkoja ei ole ruuhka-aikaankaan niin paljon, että sen varaan olisi mahdollista suunnitella toimivaa joukkoliikennettä. Lisäksi työmatkojen nähtiin suuntautuvat myös muualle kuin Turun keskusta, jolloin yhdellä joukkoliikennematkalla ei voida palvella kaikkia työmatkalaisia. Näin ollen Turun päässä tulisi jatkaa matkaa vielä muualla kulkuvälineellä.

3. Liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma



VARSINAIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND



3.1. Kehittämislinjaukset

Skenaarioiden pohjalta määritettiin Turun seudun liityntä-pysäköinnin tulevaisuuden kehittämislinjaukset. Vaikka liityntäpysäköinti nähdään osana kestäväään liikkumiseen kannustavia toimenpiteitä, ei perusteluja laajamittaisten autojen liityntäpysäköintiratkaisuiden toteuttamiselle tällä hetkellä ole. Jotta auton jättäminen liityntäpysäköintipaikalle ja matkan jatkaminen joukkoliikenteellä olisi houkutteleva vaihtoehto, tulee joukkoliikenteen matka-ajan olla kilpailukykyinen autoon nähden ja vuorovälin riittävä. Määränpään pysäköinti-politiikan ja pysäköinnin ohjauskeinojen tulee olla tiukat, jotta ne ohjaavat muiden kulkumuotojen käyttöön. Suurin syy liityntäpysäköinnin valintaan on kuitenkin tutkimusten mukaan nimenomaan pysäköinnin kalleus tai vaikeus määrän-päässä. Tällä hetkellä Turun seudulla ei ole voimassa olevaa, kestävien kulkutapojen käyttöön ohjaavaa pysäköintipolitiikkaa. Lisäksi päätöksiä raitiotien tai superbussin rakentamisesta ei ole tehty, jolloin autojen liityntäpysäköintipaikkojen sijoittamiselle ei ole perusteita.

Tämän työn puitteissa ei näin ollen ollut mahdollista määrittää tarkkoja suunnitelmia autojen liityntäpysäköinnin kehittämiseksi, vaan liityntäpysäköinnin potentiaali tulee määrittää sitten, kun siihen vaikuttavat muut liikenteelliset päätökset on tehty. Toisaalta pyörien liityntäpysäköinnin kehittäminen skenaarion 1 mukaisesti on mahdollista jo nykyisellä liikennejärjestelmällä, eikä sen toteuttaminen vaadi läheskään yhtä suuria investointeja kuin autojen liityntäpysäköinnin järjestäminen.

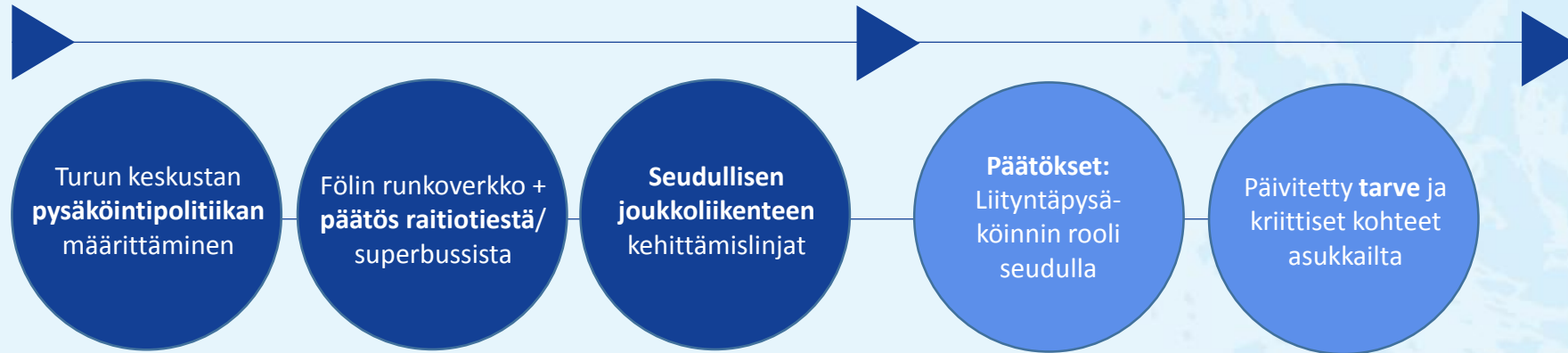
Autojen liityntäpysäköintiä suunniteltaessa on hyvä ottaa huomioon myös paikkojen rakentamisen hinta. Erityisesti tiiviiseen kaupunkirakenteeseen toteutettuna autojen pysäköintiratkaisut ovat usein kalliita ja arvokkaalle maalle voisi olla myös muita, kaupunkikuvallisesti ja maankäytöllisesti parempia käyttökohteita. Liikennejärjestelmää tuleekin miettiä kokonaisuutena: Onko kannattavaa investoida autojen liityntäpysäköintiin vai kannustaa asukkaita kestävimpiin liikkumisvalintoihin muilla keinoilla?

Liityntäpysäköinnin kehittämisen aikajana

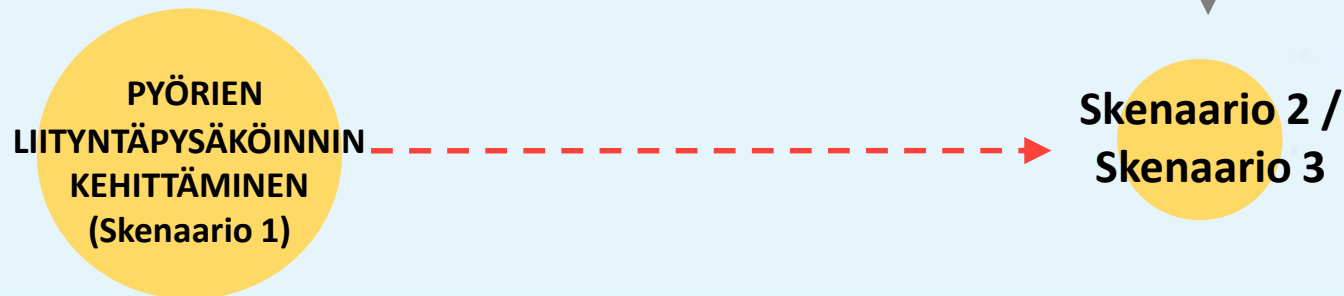
SUUNNITTELU- PROSESSI

2018

20XX

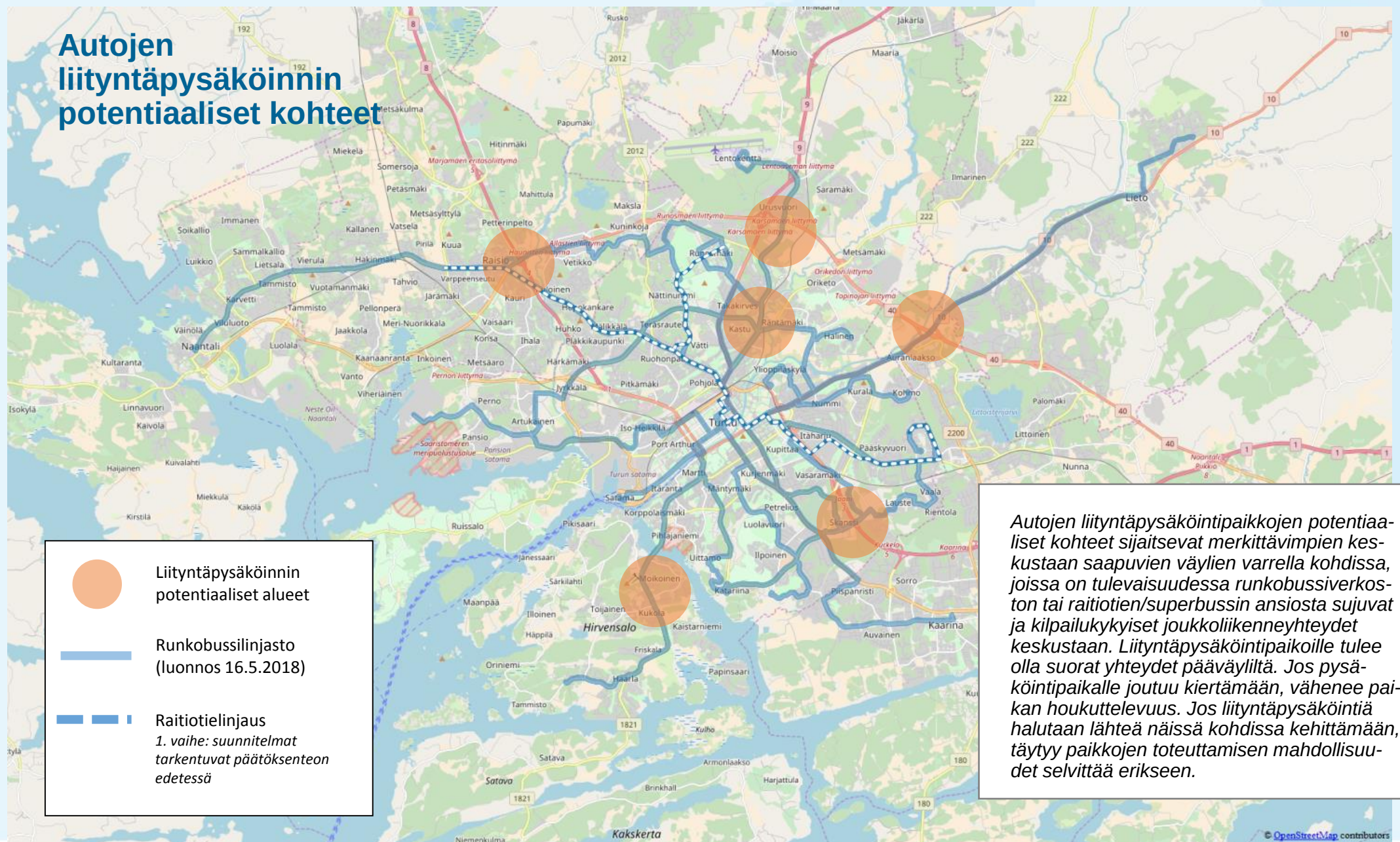


LIITYNTÄPYSÄKÖINNIN KEHITTÄMINEN



Kuva 5. Viereisessä kuvassa on kuvattu liityntäpysäköinnin kehittämisen etene-
misen prosessi. Skenaarion 1 mukaisia
ratkaisuja pyörien liityntäpysäköinnin
kehittämiseksi voidaan toteuttaa jo
nykyisessä liikennejärjestelmässä ilman
poliittisia päätöksiä raitiotiestä, pysäköinti-
politiikasta tai seudullisen joukkoliikenteen
kehittämisestä. Liityntäpysäköinnin jatko-
kehittäminen vahvemmasi osaksi seu-
dullista liikennejärjestelmää vaatii kuiten-
kin tiedon siitä, miten joukkoliikennettä
kehitetään ja tukeeko Turun keskustan
pysäköintipolitiikka kestävien kulkumuoto-
jen valintaa. Vasta näiden päätösten jäl-
keen on mahdollista tehdä suunnitelmat
siitä, miten, missä ja millaisessa mittaka-
vassa liityntäpysäköintiä halutaan
toteuttaa.

Autojen liityntäpysäköinnin potentiaaliset kohteet



Autojen liityntäpysäköintipaikkojen potentiaaliset kohteet sijaitsevat merkittävimpien keskustaan saapuvien väylien varrella kohdissa, joissa on tulevaisuudessa runkobussiverkoston tai raitiotien/superbussin ansiosta sujuvat ja kilpailukykyiset joukkoliikenneyhteydet keskustaan. Liityntäpysäköintipaikoille tulee olla suorat yhteydet pääväyliltä. Jos pysäköintipaikalle joutuu kiertämään, vähenee paikan houkuttelevuus. Jos liityntäpysäköintiä halutaan lähteä näissä kohdissa kehittämään, täytyy paikkojen toteuttamisen mahdollisuudet selvittää erikseen.

3.2. Liityntäpysäköinnin kehittämisen tiekartta

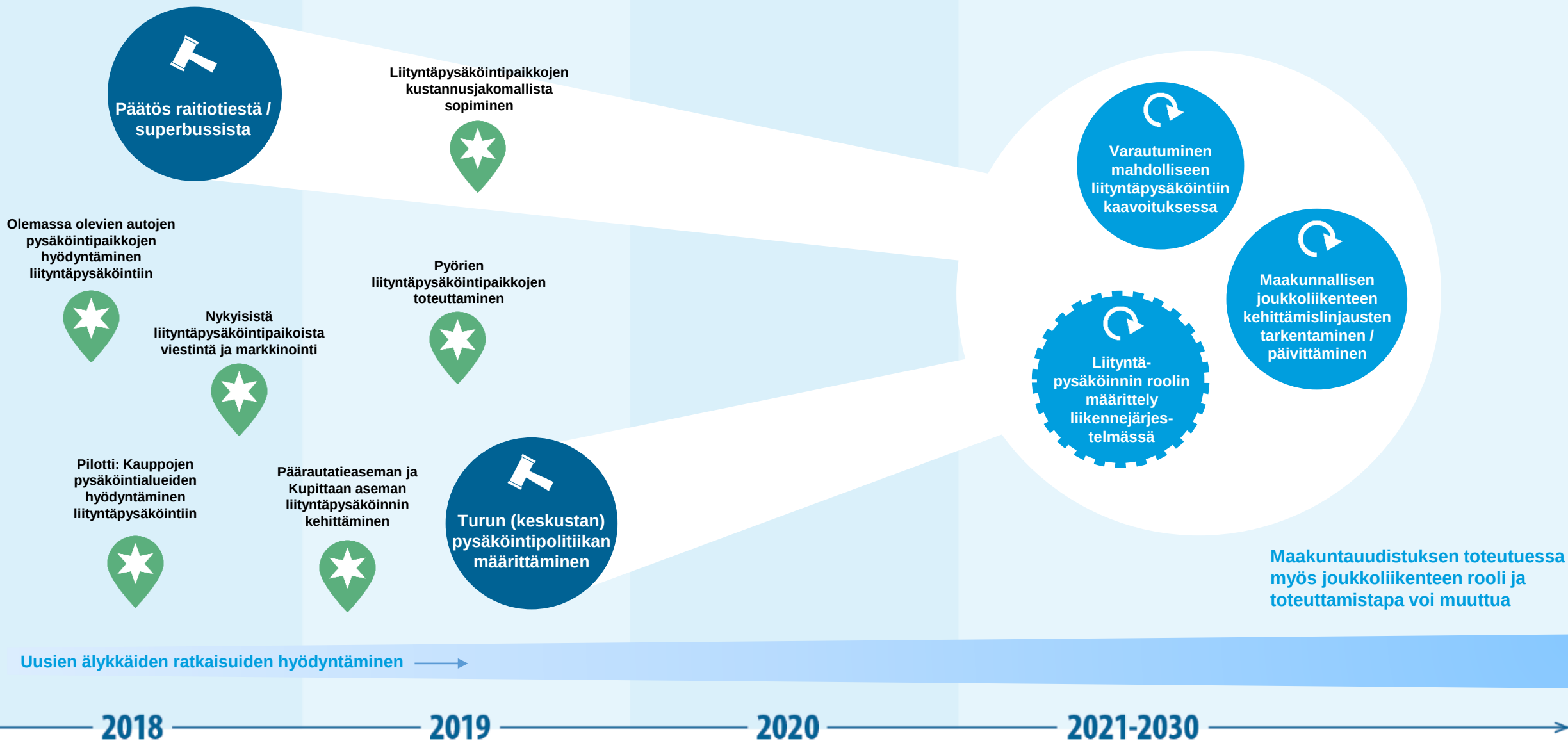
Seuraavalla sivulla on esitetty Turun seudun liityntäpysäköinnin kehittämisen seuraavat askeleet tiekartan muodossa. Tiekartan vasemmassa reunassa ovat heti toteuttavissa olevat toimenpiteet, joita voidaan lähteä vieämään eteenpäin jo kuluvana vuonna.

Liityntäpysäköinnin tarkemman roolin määrittäminen osana liikennejärjestelmää vaatii kuitenkin tiettyjä poliittisia päätöksiä, joista oleellisimmat ovat raitiotien rakentaminen sekä pysäköintipolitiikan määrittäminen Turun keskustassa.

Uudet älykkäät ratkaisut tulevat myös vaikuttamaan liikennejärjestelmään tulevaisuudessa ja myös niillä voi olla vaikutusta liityntäpysäköintiin. Teknologian tarjoamat mahdollisuudet on hyvä huomioida ja pohtia, miten niitä voitaisiin hyödyntää liityntäpysäköinnin, niin pyörien kuin autojen, käytön tukena.

Maakuntauudistuksen vaikutusta Turun seudun liikennesuunnitteluun ja poliittisiin päätöksiin on haastava arvioida etukäteen. Uudistuksella voi kuitenkin olla vaikutusta esimerkiksi joukkoliikenteen järjestämisen vastuisiin ja joukkoliikennepolitiikkaan, jolla taas on suora vaikutus liityntäpysäköintiin.

Liityntäpysäköinnin kehittämisen tiekartta



Heti toteutettavissa
olevat toimenpiteet



VARSINAIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS PÖRBLIND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND





Olemassa olevien pysäköintipaikkojen hyödyntäminen liityntäpysäköintiin

Kuvaus

Nykyisten epävirallisten liityntäpysäköintipaikkojen muuttaminen liityntäpysäköintiin mahdollisuuksien mukaan. Muiden sopivien paikkojen kartoittaminen.

Vastuutaho: Kunnat, ELY-keskus

Muuta: Tarvittaessa keskustelut maanomistajien kanssa.

Nykyisistä liityntäpysäköintipaikoista viestintä ja markkinointi

Kuvaus

Tiedotetaan asukkaita autojen ja pyörien liityntäpysäköintimahdollisuuksista esimerkiksi Fölin nettisivuilla sekä kaupunkien somekanavissa. Lisätään opasteet pysäköintipaikoille.

Vastuutaho: Kunnat, Föli, ELY-keskus

Muuta: Luodaan yhtenäinen ilme, jonka avulla liityntäpysäköintipaikkoja voidaan brändätä.

Pyörien liityntäpysäköintipaikkojen toteuttaminen

Kuvaus

Pyörien liityntäpysäköintipaikkojen rakentaminen keskeiseksi tunnistetuilla joukkoliikennepysäkeillä. Liityntäpysäköinnin huomiointi kaavoituksessa.

Vastuutaho: Kunnat, ELY-keskus

Muuta: MAL-hankkeen puitteissa pyörien liityntäpysäköintipaikkojen toteutus 2018–2019.

Päärautatieaseman ja Kupittaaan aseman liityntäpysäköinnin kehittäminen

Kuvaus

Selvitetään mahdollisuudet kehittää autojen ja pyörien liityntäpysäköintiä niin päärautatieasemalla kuin Kupittaaan asemalla.

Vastuutaho: VR, Liikennevirasto, Varsinais-Suomen liitto, Turun kaupunki

Muuta: Esiselvitys osana Turun seudun liikennejärjestelmätyötä.

Pilotti: Kauppojen pysäköintialueiden hyödyntäminen liityntäpysäköintiin

Kuvaus

Yhteistyössä kaupan toimijoiden kanssa toteutettava vuoden pituinen pilotti, jossa heidän pysäköintipaikkojensa hyödynnetään liityntäpysäköintiin.

Vastuutaho: Kaupan toimijat, kunnat, ELY-keskus, Föli

Muuta: Sopimuksen laatiminen kaupan toimijoiden kanssa vuoden pilotista. Vastuiden sopiminen.

Liityntäpysäköintipaikkojen kustannusjakomallista sopiminen

Kuvaus

Autojen liityntäpysäköintipaikkojen rakentamisen ja ylläpidon kustannusten jaosta sopiminen eri tahojen kesken. Liityntäpysäköintipaikat palvelevat yleensä useamman kunnan asukkaita, vaikka ne sijaitsevat yhden kunnan alueella.

Vastuutaho: Seudun kunnat, ELY-keskus, Föli

Muuta: Toteutus osana Turun seudun liikennejärjestelmätyötä

3.3. Liityntäpysäköinti olemassa olevilla pysäköintipaikoilla

Vaikka autojen liityntäpysäköintipaikkojen laajamittaiseen kehittämiseen ei tällä hetkellä ole potentiaalia Turun seudulla, voidaan autoille tarvittaessa osoittaa liityntäpysäköintipaikkoja olemassa olevilta pysäköintipaikoilta. Tällaisia pysäköintipaikkoja ovat esimerkiksi suurempien kaupan yksiköiden yhteydessä olevat pysäköintipaikat.

Hankkeen aikana keskusteltiin Turun osuuskaupan sekä Turun Keskon kanssa ja selvitettiin heidän näkemyksiään kaupan pysäköintipaikkojen hyödyntämisessä liityntäpysäköintiin. Kaupat toimijat suhtautuivat ideaan myönteisesti ja yhteistyötä olisi mahdollista kokeilla esimerkiksi vuoden pituisella pilottijaksolla.

Potentiaalisimmiksi paikoiksi keskusteluissa todettiin Prisma Mylly, Prisma Tampereentie, ABC Auranlaakso ja K-Citymarket Ravattula, jotka sijaitsevat lähellä tulevan runkobussiverkoston linjoja. Näissä kohteissa on myös riittävästi pysäköintitilaa osoittaa liityntäpysäköintiin.

Kaupan paikkoja hyödynnetään liityntäpysäköintiin jo esimerkiksi Liedossa, jossa kunta on käynnistänyt yhteistyön kahden K-Marketin kanssa yhteensä 8 pysäköintipaikan osoittamiseksi liityntäpysäköintiin.

Kaupan yksiköiden pysäköintipaikkojen lisäksi liityntäpysäköinnissä on mahdollisuus hyödyntää myös muita laajempia pysäköintialueita, joiden käyttöaste mahdollistaa liityntäpysäköinnin. Tällaiseksi potentiaalseksi alueeksi tunnistettiin muun muassa Hirvensalon Hiihtokeskus, mutta paikan mahdollinen hyödyntäminen vaatii vielä lisäselvityksiä.

Olemassa olevien pysäköintipaikkojen hyödyntämisessä tulee muistaa samat periaatteet kuin liityntäpysäköintipaikkojen suunnittelussa yleensä: pysäköintipaikoilta tulee olla sujuvat kävely-yhteydet pysäkeille, joukkoliikennetarjonnan tulee olla riittävää, pysäköintialueen tulee sijaita keskeisten sisääntuloväylien varrella ja pysäköintipaikalle tulee olla selkeä opastus ja sitä tulee markkinoida potentiaalisille käyttäjille.

3.4. Pyörien liityntäpysäköinnin kehittäminen

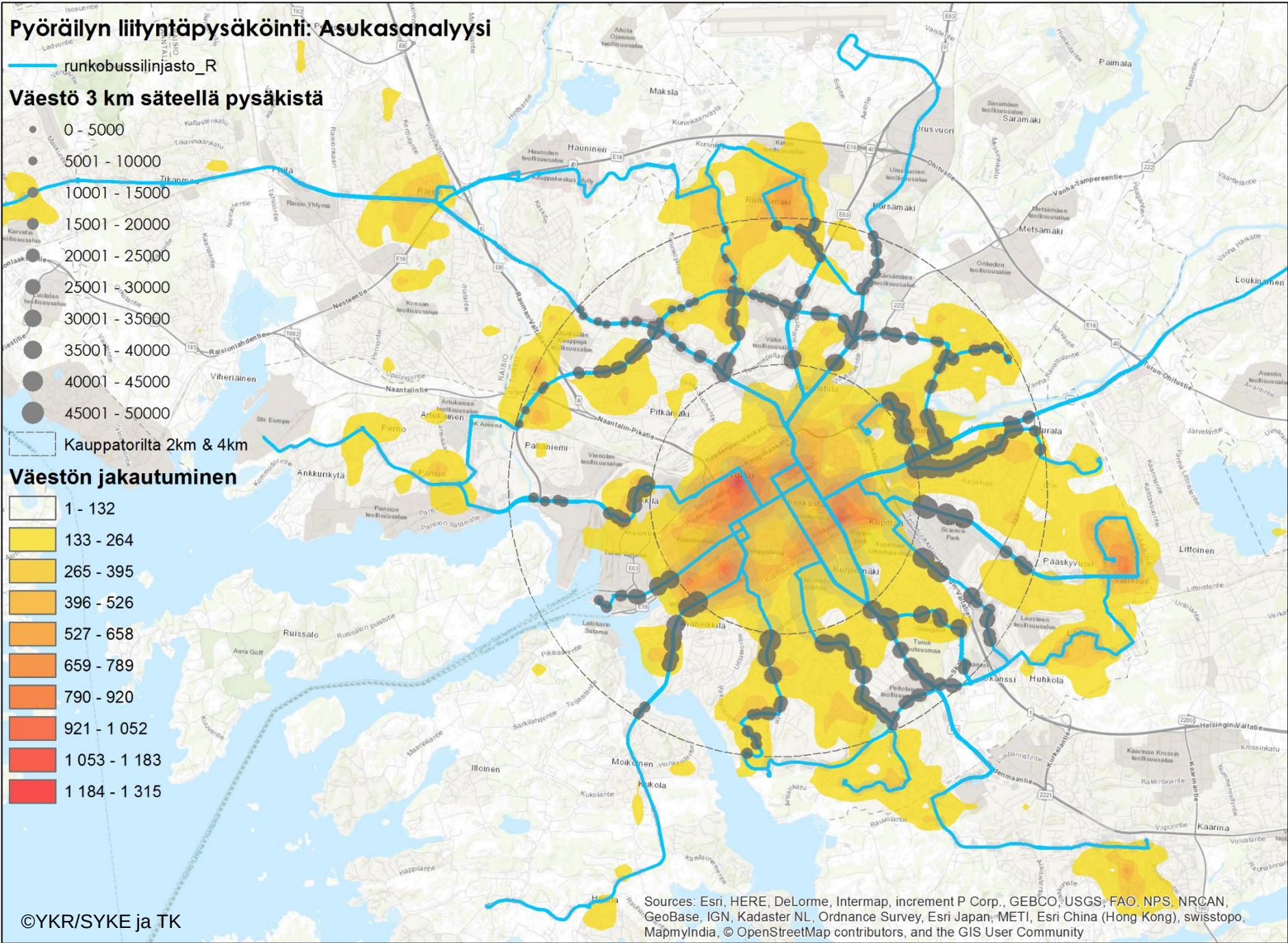
Pyörien liityntäpysäköintipaikkoja on autojen pysäköinti-paikkoja edullisempi rakentaa ja ylläpitää. Niitä on mahdollista lisätä myös tiiviisti rakennetulle kaupunkialueelle, sillä paikat vaativat verrattain vähän tilaa. Paikkojen laatuun ja turvallisuuteen tulee kuitenkin kiinnittää erityistä huomiota, jotta paikkoja varmasti käytetään. Pysäkillä ja pysäköintipaikalle tulee myös olla sujuva ja turvallinen pyöräily-yhteys.

Myös pyörien liityntäpysäköintipaikkojen suunnittelun kannalta päätös raitiotiestä tai superbussista on olennainen. Seuraavilla sivuilla on esitetty paikkatietoaineiston perusteella tehty analyysi joukkoliikennepysäkkien saavutettavuudesta runkobussiverkoston varrella 2–4 kilometrin sekä yli 4 kilometrin säteeltä Turun Kauppatorilta. Analyysin perusteella voidaan yleisesti tarkastella, mitkä pysäkit olisivat potentiaalisimpia pyörien liityntäpysäköinnin kannalta. Pysäköintipaikkojen käytännön toteuttaminen ja rakentaminen on kuitenkin tarkasteltava erikseen.



Pyöräilyliikenteen pysäköinti

Viereisessä kartassa on esitetty runkobussilinjaston varrella olevien, 2–4 kilometrin säteellä Kauppatorista sijaitsevien bussipysäkkien saavutettavuus. Mitä suurempi harmaa pallo on, sitä enemmän väestöä asuu pysäkin läheisyydessä pyöräilymatkan (3 km) päässä. Analyysissä ei ole huomioitu mahdollisuuksia rakentaa pyöräilyliikenteen pysäkeille, vaan toteutettavuus on selvitetty erikseen.



Pyörien liityntä- pysäköinti

Viereisessä kartassa on esitetty runkobussilinjaston varrella olevien, yli 4 kilometrin säteellä Kauppatorista sijaitsevien bussipyssäkkien saavutettavuus. Mitä suurempi harmaa pallo on, sitä enemmän väestöä asuu pysäkin läheisyydessä pyöräilymatkan (3 km) päässä. Analyysissa ei ole huomioitu mahdollisuuksia rakentaa pyörien liityntäpysäköintiä pysäkeille, vaan toteutettavuus on selvitetävä erikseen.

Pyöräilyn liityntäpysäköinti: Asukasanalyysi runkobussilinjasto_R

Väestö 3 km säteellä pysäkeistä

- 0 - 5000
- 5001 - 10000
- 10001 - 15000
- 15001 - 20000
- 20001 - 25000
- 25001 - 30000
- 30001 - 35000
- 35001 - 40000
- 40001 - 45000
- 45001 - 50000

Kauppatorilta 2km & 4km

- 1 - 132
- 133 - 264
- 265 - 395
- 396 - 526
- 527 - 658
- 659 - 789
- 790 - 920
- 921 - 1 052
- 1 053 - 1 183
- 1 184 - 1 315

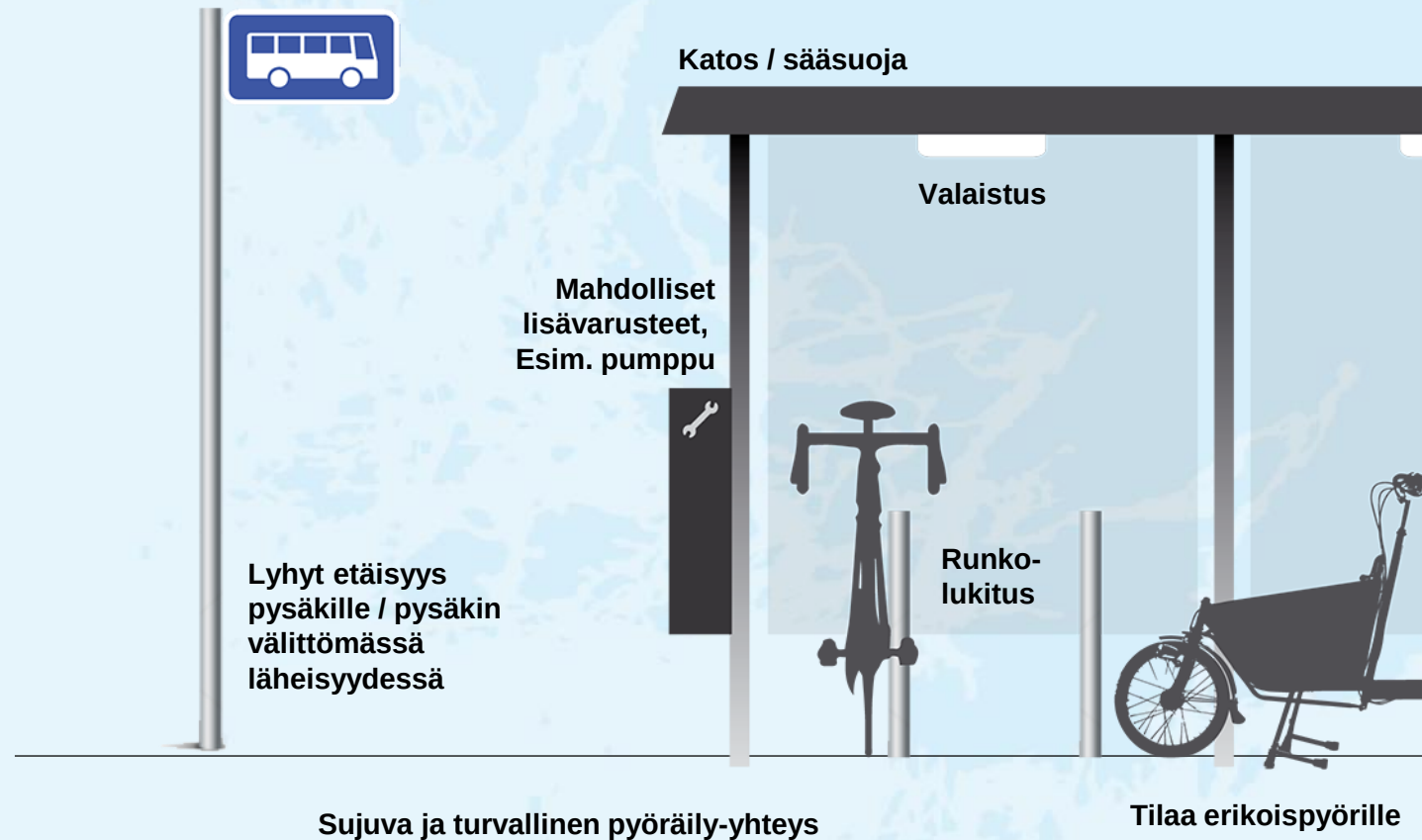
©YKR/SYKE ja TK

Sources: Esri, HERE, DeLorme, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), swisstopo, MapmyIndia, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Pyörien liityntäpysäköinnin laatu

Pyörien liityntäpysäköinti on lähtökohtaisesti pitkäaikaista, useamman tunnin pituista pysäköintiä. Tämän vuoksi pysäköintiratkaisuiden turvallisuuden ja laatuun tulee kiinnittää erityistä huomiota. Pyörä tulee pystyä jättämään huoletta joukkoliikennepysäkin läheisyyteen suojaan ilkeiltä ja huonoilta sääolosuhteilta.

Tulevaisuudessa erilaiset liikkumisen muodot (kuten sähköpyörä ja kaksi- ja yksipyöräinen Segway) voivat yleistyä. Erityisesti tärkeimmillä pyörien liityntäpysäköintipaikoilla tulee jatkossa varautua erilaisten kulkumuotojen pysäköintiin, esimerkiksi tarjoamalla sähkölatausmahdollisuus tai säilytyslokeroita pienimmille kulkuvälineille.



3.5. Liityntäpysäköinnin kehittämisen seuranta

Seuranta Viisaan liikkumisen alatyöryhmän kautta

Liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelman seuranta tehdään seudullisen liikennejärjestelmätöön Viisaan liikkumisen alatyöryhmän kautta. Ryhmä keskustelee liityntäpysäköintiä koskevista toimenpiteistä ja vie asioita tarpeen mukaan päätöksentekoon. Alatyöryhmän asialistalle tuodaan kaksi kertaa vuodessa kehittämissuunnitelmassa asetetut toimenpiteet ja ryhmä keskustelee niiden edistymisestä ja toteutuksesta.

Viisaan liikkumisen alatyöryhmän kokoonpanoa laajennetaan näiden kokousten yhteydessä niin, että mukana on myös tarvittavilta osin ympäryskuntien edustajat sekä ELY-keskuksen joukkoliikenteen edustajat.

Kehittämissuunnitelman päivittäminen

Liityntäpysäköinnin kehittäminen on jatkuva prosessi, ja tehtyjä suunnitelmia tulee päivittää sitä mukaa kun seudun muu liikennejärjestelmäsuunnittelu etenee. Liityntäpysäköintiä ei voida suunnitella erillisenä kokonaisuutena, vaan sitä tulee peilata muihin kestävän liikkumisen toimenpiteisiin: millainen rooli liityntäpysäköinnillä voi seudulla tulevaisuudessa olla ja mikä sen painoarvo on esimerkiksi pyöräilyn ja kävelyn edistämistoimenpiteisiin verrattuna.

Tämä kehittämissuunnitelma antaa hyvän lähtökohdan liityntäpysäköinnin kehittämiseksi seuraavina vuosina erityisesti pyörien liityntäpysäköinnin näkökulmasta. Suunnitelman päivittäminen on kuitenkin tärkeää, jotta se pysyy osana liikennejärjestelmän kokonaiskuvaa seudulla.



VARSAINAIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Turun seudun liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma

Kirjallisuuskatsauksen koonti



VARSINAIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Liityntäpysäköinnin perusperiaatteita

*Toimiakseen
liityntäpysäköinti
tarvitsee tiukan
pysäköintipolitiikan
keskustassa.*

*Liityntäpysäköinti-
paikoille pysäköivissä
autoissa on
keskimäärin 1 henkilö.
Kuinka tehokasta
liityntäpysäköinti
lopulta on?*

*Liityntäpysäköinnin
käyttäjät tulevat
yleensä muutaman
kilometrin säteeltä –
autoliitynnän
tehokkuus?*

*Ilman nopeaa ja
vuoroväliltään tiheää
joukkoliikennettä,
liityntäpysäköinti ei
ole houkutteleva
vaihtoehto.*

Liityntäpysäköinnin onnistumisen edellytykset

Onnistumisen edellytyksiä:

- Nopea joukkoliikenneyhteys hyvällä vuorovälillä – max. 15 minuuttia
 - *Ruuhka-aikana express-yhteys*
- Sijainti suurten liikenneväylien läheisyydessä
- Paikan näkyvyys – markkinointi ja turvallisuus
- Määränpäässä pysäköinnin tulee olla huomattavasti kalliimpaa kuin auton jättäminen liityntäpysäköintipaikalle ja joukkoliikennelippu
- Paikan käyttäjillä sama määränpää – sujuva matkaketju kotoa liityntäpysäköintipaikalle ja kohteeseen
- Voimakkaita markkinointikampanjoita

Muita huomioita:

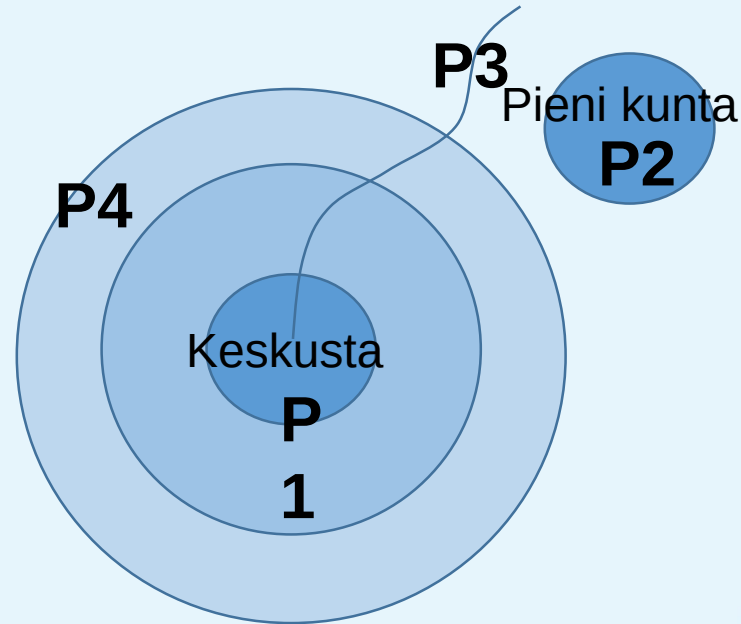
Muiden palveluiden tarjoaminen – mm. kauppa, päivähoito

Paikan houkuttelevuus – maisemallisen arvot ja design

Kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisen ja sujuvan liikkumisen takaaminen

Liityntäpysäköintipaikan vaikutukset viereisille alueille, erityisesti asuinalueille

Liityntäpysäköintityypit – tapoja luokitella (1/2)

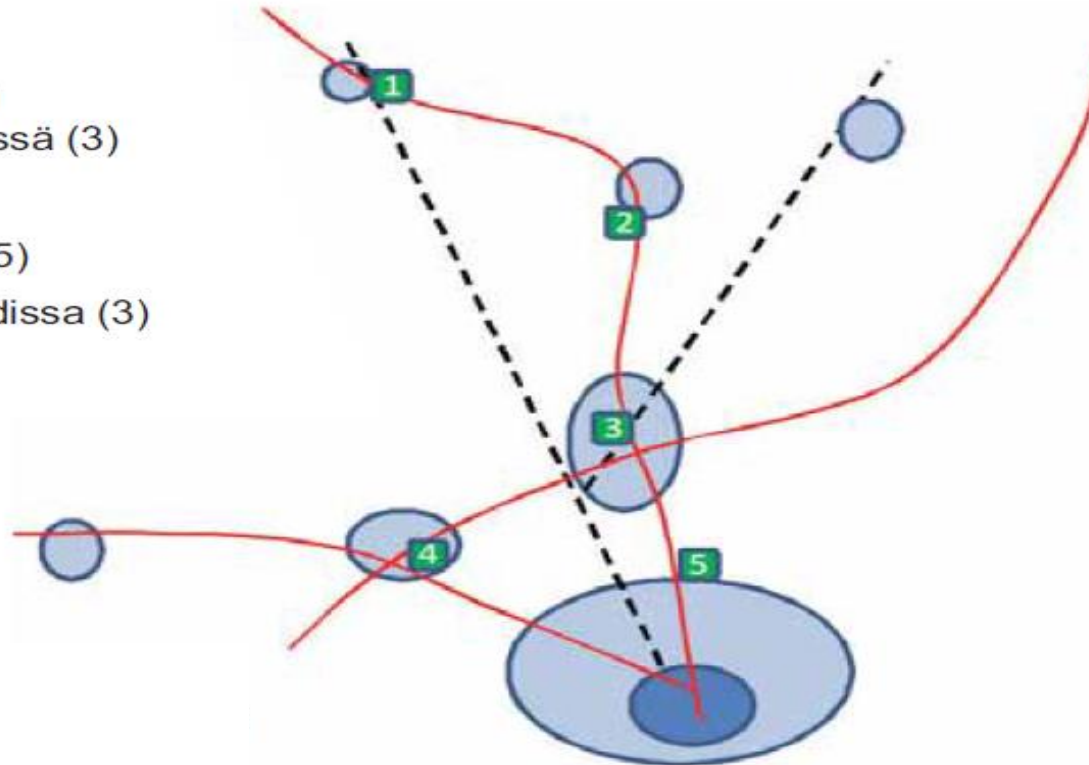


- P1** Keskusten reuna-alueella
P2 Pienempi kunta- tai aluekeskus
P3 Vahva liikenteellinen käytävä
P4 Kaupunkirakenteen reuna

- 1) Epävirallinen (Informal)
 - Kadunvarsi- tai aluepysäköinti, jota ei ole virallisesti suunniteltu liityntäpysäköintiin
- 2) Yhteiskäyttö (Joint-use)
 - Pysäköintialueella useita eri käyttäjäryhmiä (mm. työmatka, asukas, ostos- ja asiointimatkat)
- 3) Kimppakyyti (Park&Pool)
 - Kimppakyytejä varten suunniteltu pysäköintialue
- 4) Esikaupunkialue (Suburban)
 - Liityntäpysäköintipaikka sijoitettu kaupunkirakenteen reunalle
- 5) Liikenteen solmukohta (Transit Centres)
 - Liikenteellinen solmukohta, jossa useita liikkumisvaihtoehtoja
- 6) ”Satelliittipysäköinti” (Satellite Parking)
 - Esim. keskustan tai työpaikkakeskittymän reunalle sijaitseva pysäköintialue, josta voi olla nopea yhteys määränpään

Liityntäpysäköintityypit – tapoja luokitella (2/2)

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



HSL. 2010. Liityntäpysäköinnin suunnitteluohje. Helsingin Seudun Liikenne.

Paikkamäärän arvioiminen (1/3)

“A number of techniques can be used to estimate parking demand, ranging from simple sketch to sophisticated models. These models are useful but **cannot be relied on in isolation**. In addition, parking demand is not static and will **change over time** as conditions change.”

“...as a general rule an average well located and well designed site is able to attract as much as **20% of the traffic travelling into a town / city centre**. As much as 30% of the traffic is attracted by the most successful large scale schemes.”

Tactran. 2008. *TACTRAN Park & Ride strategy – Best practice review*. April 2008.

“Liityntäpysäköintipaikkojen tavoitteellinen määrä kaukoliikenteen asemilla on **20 autopaikkaa** ja lähiliikenteen **10 autopaikkaa sataa päivittäistä matkustajaa kohden**.”

Liikennevirasto. 2010. Henkilöliikennepaikkojen kehittämisohjelma.

Paikkamäärän arvioiminen (2/3)

1. Sarake 1, rivi 1: Tunnista se päätie, jonka varrelle liityntäpysäköintipaikka sijoitetaan.
2. Sarake 2, Rivi 1: Tunnista ajoneuvomäärä, joka ohittaa liityntäpysäköintipaikan (ruuhkatunnin liikenne).
3. Sarake 3, Rivi 1: Päätä saatko houkuteltua 1–3 % ruuhkatunnin liikenteestä.
4. Joskus liikennettä voi tulla useammalta suunnalta ja liityntäpysäköintipaikkaa ei ole mahdollista sijoittaa pääkäytävän varteen. Rivit 2 ja 3 antavat lisätilaa lisätä ylimääräisiä pääkäytäviä, jotka ovat liityntäpysäköintipaikan lähellä, mutta eivät ole suoraan sen varrella.

	Sarake 1	Sarake 2	Sarake 3	Sarake 4
	Pääväylä	Ruuhkatunnin liikennemäärä	Kerroin (1–3 %)	Arvioitu paikkamäärä
Rivi 1				
Rivi 2				
Rivi 3				

SWRPC, SRPC & CNHRPC. 2015. New Hampshire – Park and Ride Toolkit – A guide for municipalities and park and ride supporters.

Paikkamäärän arvioiminen (3/3)

Nyrkkisääntömalleilla voidaan helposti saatavilla muuttujilla haarukoida suunniteltavien liityntäpysäköintialueiden tulevaa kysyntää. Mallit on estimoitu Helsingin seudun ja Uudenmaan liiton tekemien inventointien ja laskentojen, joukkoliikenteen aikataulutietojen sekä liikenneverkon ominaisuuksien perusteella. Autokysynnän mallin selitysaste on 64 % ja polkupyöräkysynnän 51 %.

Malleissa käytetyt selittävät muuttuja ovat:

- vuoroväli: keskimääräinen joukkoliikenteen vuoroväli (minuuttia) Helsingin suuntaan aamuruuhkassa
- hintä: joukkoliikennematkan hinta (€) arvolipulla maksettuna sekä mahdollinen liityntäpysäköinnin aiheuttama lisäkustannus
- aika: matka-aika autolla Helsingin keskustaan siitä kohdasta, jossa valinta suoraan jatkamisen tai liityntäpysäköintipaikalle kääntymisen välillä tehdään (minuuttia)
- vakio: lisävakio erityiskohteille (Itäkeskus, Leppävaara, Tikkurila: 1, muuten 0)
- asukasmäärä: asukasmäärä (kpl) 0,5 km säteellä liityntäpysäköintipaikasta

Autopaikkakysynnän nyrkkisääntömalli:

Automäärä = $-36.925 - 3.055 * \text{vuoroväli} + 18.090 * \text{hintä} + 2.129 * \text{aika} + 265.359 * \text{vakio} + 0.019 * \text{asukasmäärä}$

Polkupyöräpaikkakysynnän nyrkkisääntömalli:

polkupyörämäärä = $-58.612 - 6.421 * \text{vuoroväli} + 8.460 * \text{hintä} + 6.533 * \text{aika} + 170.408 * \text{vakio} + 0.012 * \text{asukasmäärä}$

HUOM! Kuvaavat Helsingin työssäkäyntialueen keskimääräisiä olosuhteita.

Liityntäpysäköinnin käyttäjät (1/4)

Exhibit 10-2. Travel characteristics of park-and-ride users.

Characteristics	Range (%)	Number of Lots ^a	Average ^a
Previous mode of travel			
Drove alone	11 to 65	305	49.2
Carpool/van pool	5 to 28	303	23.2
Transit (bus or other)	5 to 49	304	10.4
Did not make trip	0 to 29	303	14.9
Arrival mode to facility			
Drove alone	38 to 91	146	72.6
Shared ride	3 to 36	146	11.0
Dropped off	0 to 31	117	11.1
Walked	0 to 21	132	4.4
Bus	0 to 10	132	1.3
Trip purpose			
Work or business	83 to 100	107	97.2
School	0 to 11	80	2.3
Other	0 to 17	80	0.5
Travel frequency (round trips per week)			
Three or less	2 to 15	101	6.6
Four	3 to 16	86	7.6
Five or more	71 to 93	86	86.8
Home-to-lot distance (miles)			
Three or less	6 to 74	163	46.4
Four to six	18 to 42	162	22.8
Six or more	8 to 69	162	29.2
Lot-to-destination distance (miles)			
Less than 10	0 to 100	190	6.9
10 to 30	0 to 100	190	63.2
30 or more	0 to 51	177	30.4

^a The "average" values shown are weighted by the number of park-and-ride lots surveyed. Partial or missing data from certain studies may cause the percentages not to total 100.
Source: *Parking Management* (43, 44)

Puolet käyttäjistä ajoi aiemmin matkan autolla.

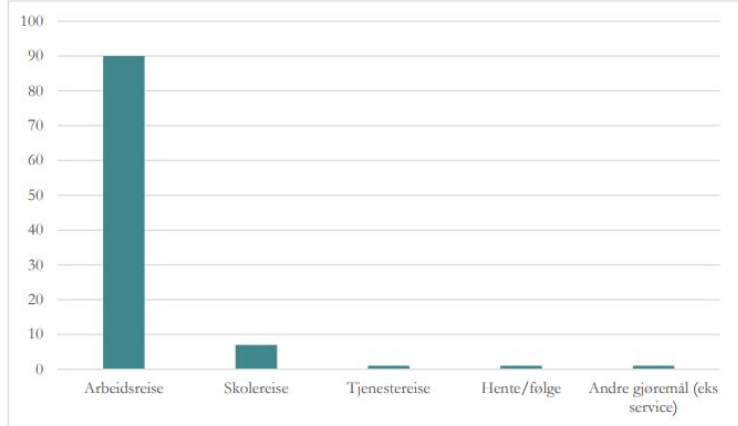
Yli 70 % saapuu liityntäpysäköintipaikalle yksin autolla.

Suurin osa matkoista on työ- tai kouluperäisiä.

Miltei puolet käyttäjistä asuu alle 5 km päässä liityntäpysäköintipaikasta.

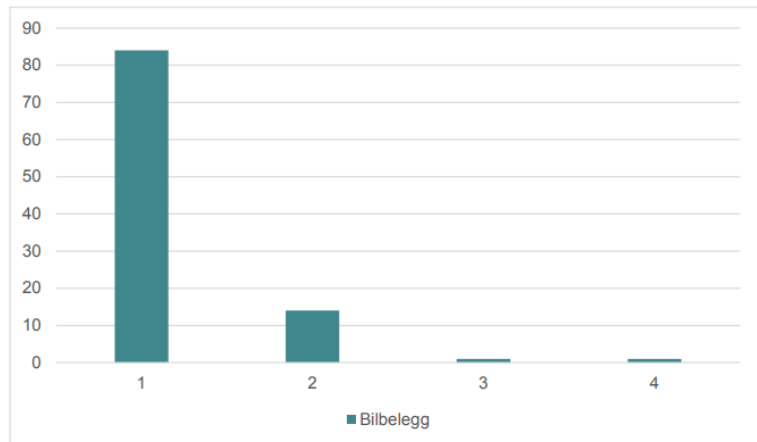
TCRP. 2012. *Guidelines for Providing Access to Public Transportation Stations*. Transport Research Board. Report 153.

Liityntäpysäköinnin käyttäjät (2/4)



Figur 9. Formål med reise. Prosent. N=690

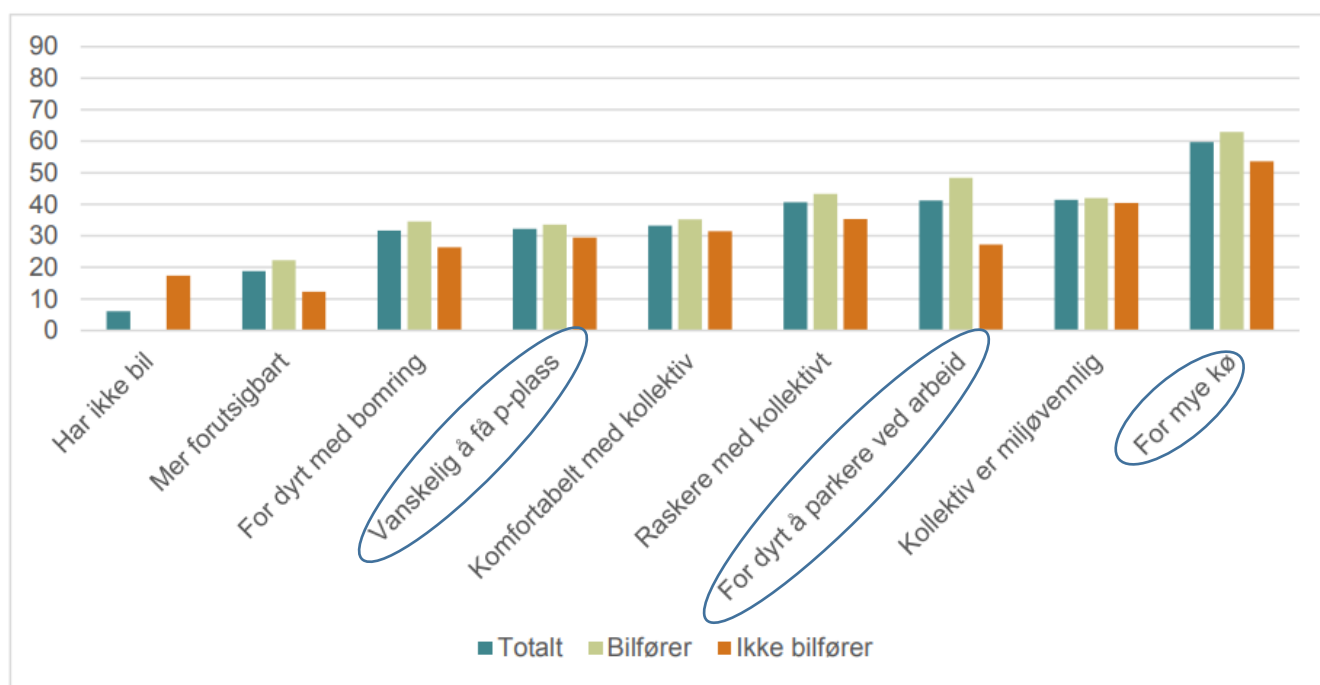
→ Noin 90 %
liityntäpysäköintipaikan
käyttäjistä on työmatkalla.



Figur 8. Bilbelegg. Prosent. N=455

→ Yli 80 % saapuu
liityntäpysäköintipaikalle
yksin autolla.

Liityntäpysäköinnin käyttäjät (3/4)



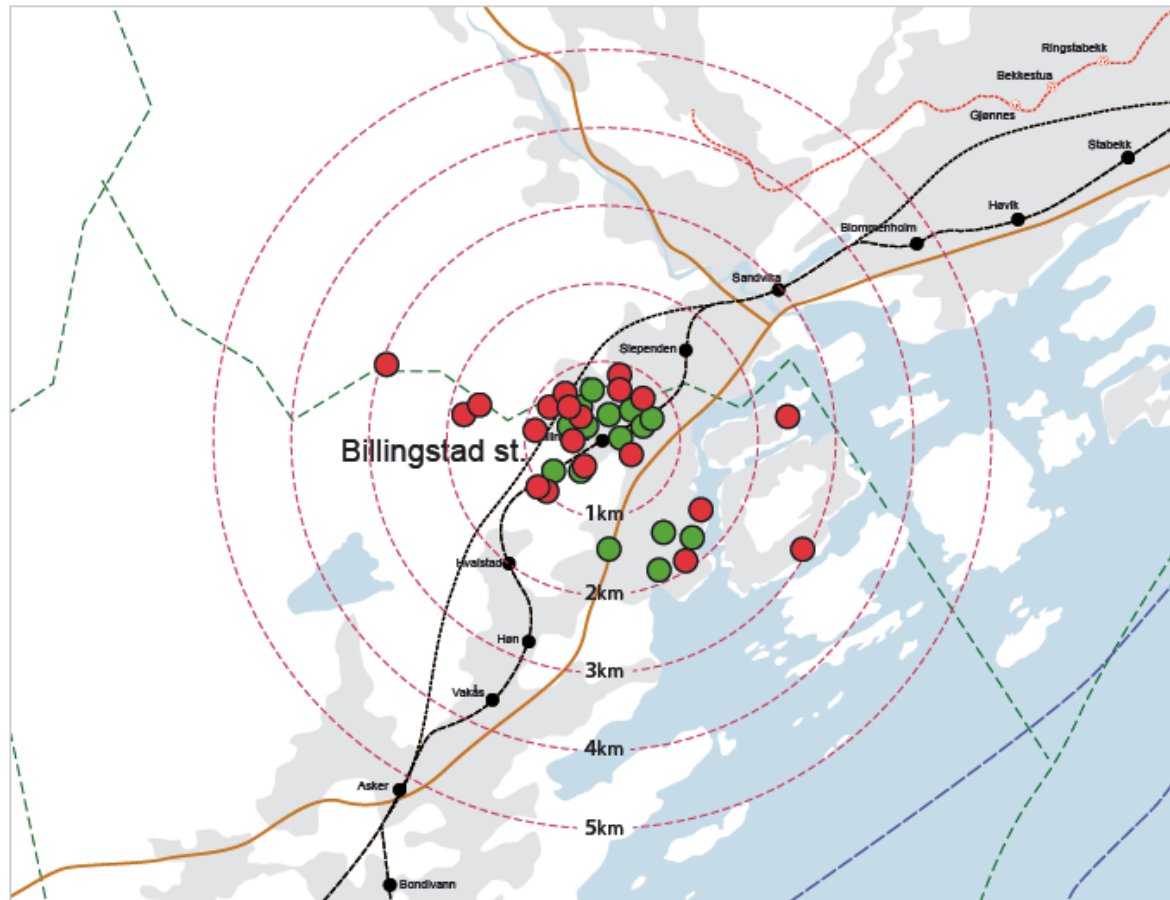
Figur 31. Grunner til å ikke reise med bil hele veien. Flere svar mulig. Prosent. N=690

Pysäköintimaksut ja paikan löytämisen vaikeus määränpäässä tärkeitä tekijöitä liityntäpysäköinnin valintaan.

Ruuhkat ja jonot suurin syy, miksi ei ajeta koko matkaa autolla.

Liityntäpysäköinnin käyttäjät (4/4)

Kartet viser bosted til eiere av biler parkert ved Billingstad stasjon i Asker, en typisk situasjon i bybåndet hvor mange bor i gangavstand til stasjonen.



Tiiviissä rakenteessa suuri osa liityntäpysäköinnin käyttäjistä saapuu paikalle 3 km säteeltä.

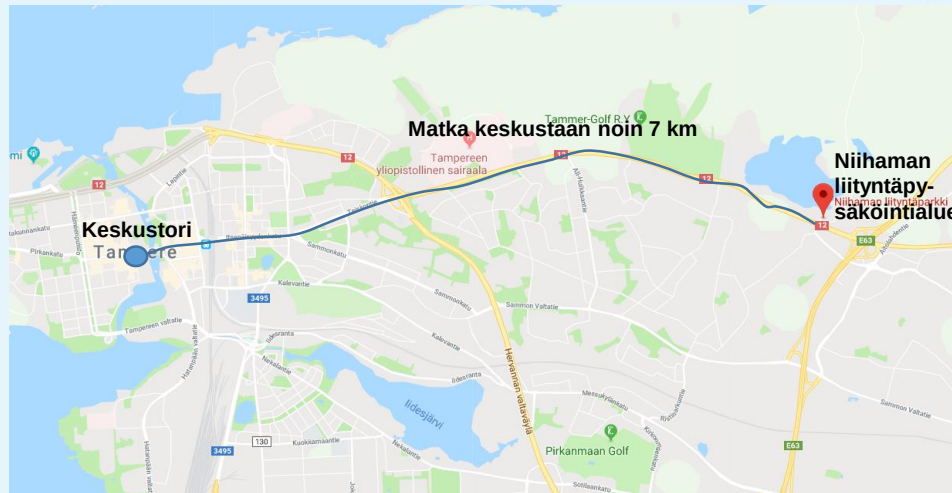
Case: Tampereen Niihaman liityntäpysäköintialue (1/2)

Tampereen Niihamaan avattiin syksyllä 2017 uusi liityntäpysäköintialue

- Useita bussivuoroja suoraan keskustaan

WSP toteutti alueella käyttäjähaastatteluja marraskuun 2017 alussa

- Yhteensä 30 haastattelua

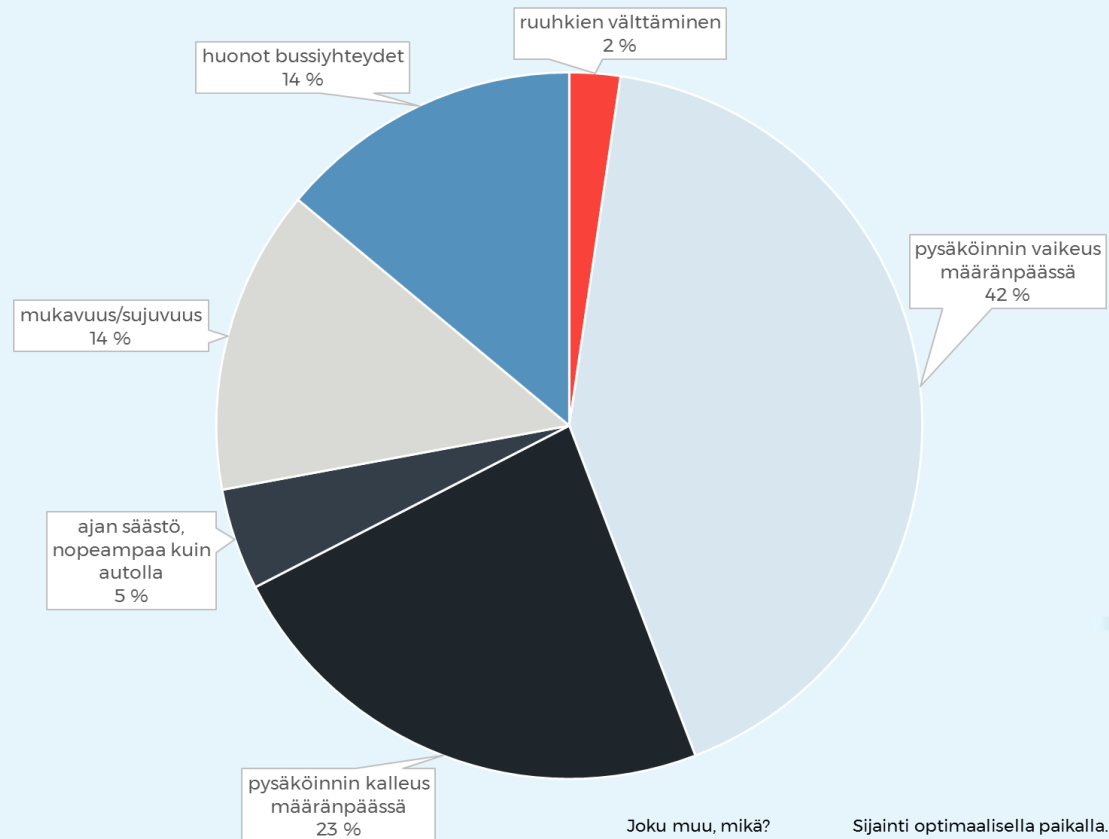


Bussilinjat liityntäpysäköintialueelta

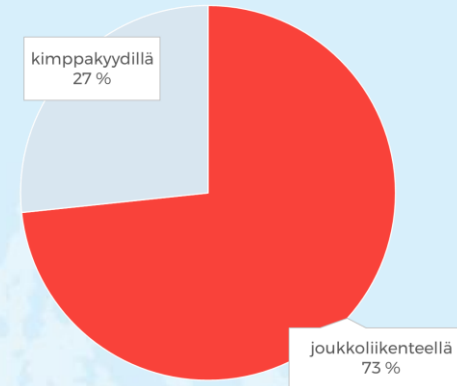
1	1A	1B	1C	8	28A	28B	28C	28Y	42	42K	42KP	42P	43T
90	90M	90M+	90T	90Tx	95	95R	95X						

Case: Tampereen Niihaman liityntäpysäköintialue (2/2)

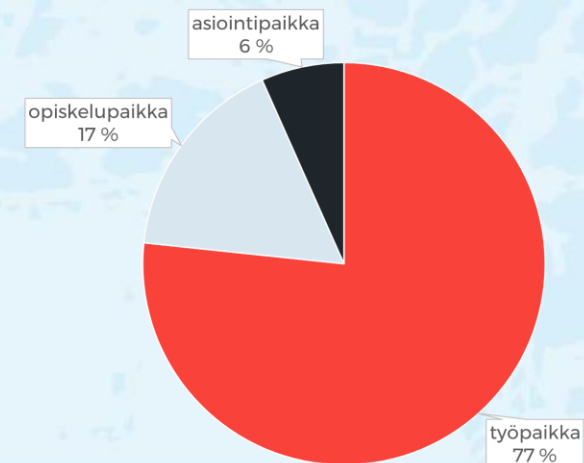
Miksi käytät liityntäpysäköintialuetta?



Millä jatkoit matkaa?



Mikä oli määränpääsi?



Joukkoliikenneyhteydet

Liityntäpysäköinnin joukkoliikenne voi olla

- Olemassa olevaan joukkoliikenteeseen tukeutuvaa
- Erillisellä joukkoliikenneyhteydellä järjestettyä (palvelee vain liikennettä liityntäpysäköintialueelta kohteeseen)

Liityntäpysäköintipaikkoja hyödynnetään myös kimppakyydeissä

- Esimerkiksi Tampereen Niihamassa noin ¼ haastatelluista käytti liityntäpysäköintialuetta kimppakyytitarkoituksessa

Omistamisen ja vastuiden organisointi (1/3)

Julkisen ja yksityisen tahon yhteistyöhön kaksi mallia

➤ Pysäköintikiinteistöyhtiö-malli

- Julkinen ja yksityinen taho yhdessä perustavat kiinteistöyhtiön, joka omistaa pysäköintifasilitteetit ja hoitaa/ostaa pysäköinnin operoinnin (esim. Ruoholahti)

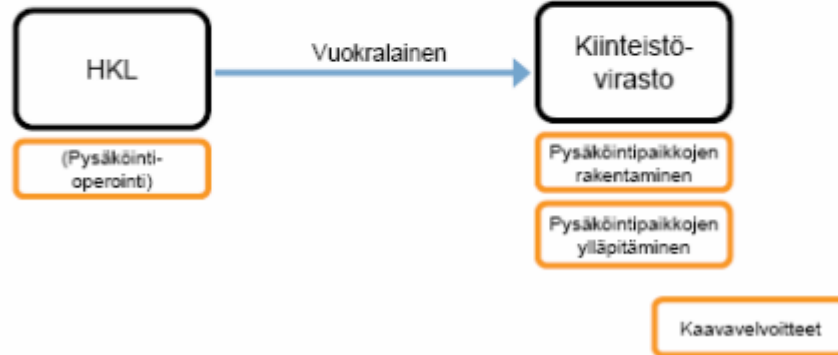
➤ Käyttökorvaus-malli

- Julkisen ja yksityisen tahon yhteistyö ilman erillistä yhtiötä. Toinen taho rakentaa ja ylläpitää pysäköintipaikat, toinen taho eri tavoin ja eri pituisen ajanjakson aikana maksaa korvauksen tiettyjen paikkojen tai tietyn paikkamäärän käyttöoikeudesta (usein rajattuna tiettyihin kellonaikoihin ja viikontpäiviin).

Omistamisen ja vastuiden organisointi (2/3)

Perinteinen malli - ei yksityistä toimijaa

Kaupunkikonserni



Hallinnollinen suhde
Rahaliikenne
Muu kompensatio
Velvollisuudet

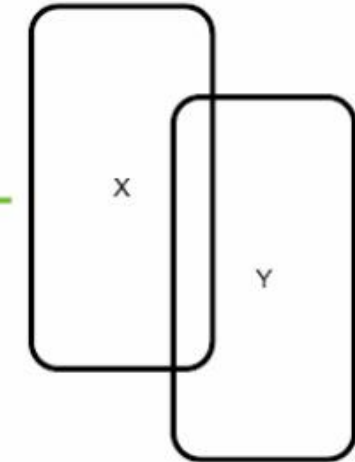
JULKISEN JA YKSITYISEN SEKTORIN YHTEISTYÖMUODOT LIITYNTÄPYSÄKÖINNIN TOTEUTTAMISESSA

Käyttökorvauksellinen JYY-malli

Kaupunkikonserni



Yksityiset toimijat
(kauppakeskus)



Kertakorvaus
käyttöoikeudesta

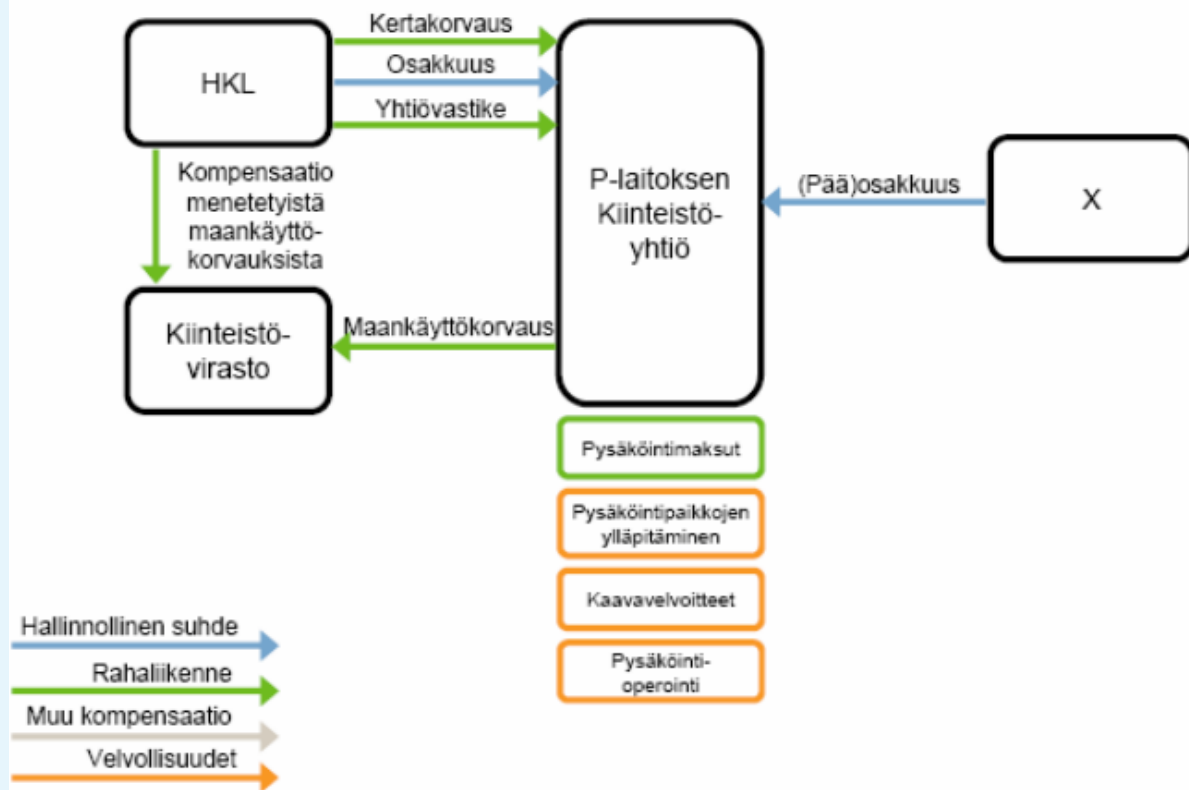
Omistamisen ja vastuiden organisointi (3/3)

JULKISEN JA YKSITYISEN SEKTORIN YHTEISTYÖMUODOT LIITYNTÄPYSÄKÖINNIN TOTEUTTAMISESSA

(Mallikuva, suurehko kohde, <500 ap)

Kaupunkikonserni

Yksityinen toimija



Toiskallio et al. 2007. *Julkisen ja yksityisen tahon yhteistyö ja kustannusten jako liityntäpysäköinnissä – Tiivistelmä muistiosta.* JYLP. WSP.

Turun seudun liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma

Esimerkkikaupunkien esittely

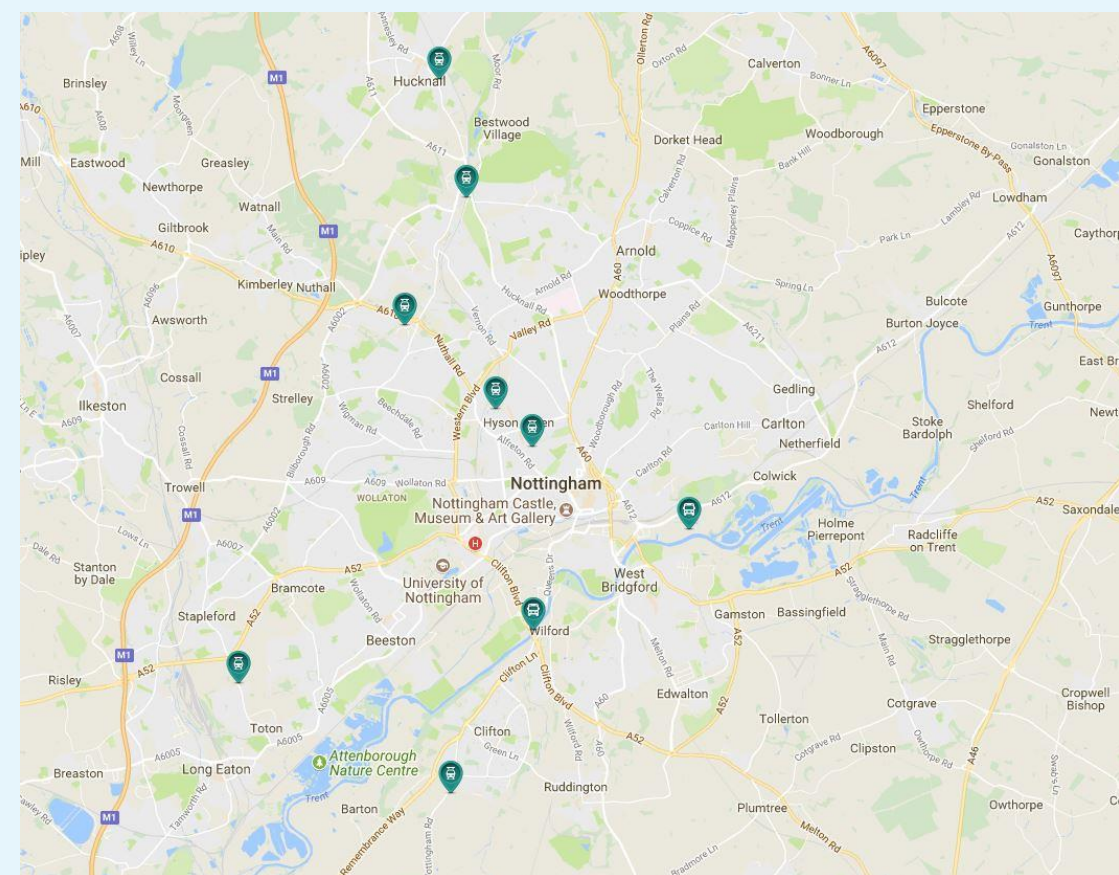


VARSINAIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Nottingham, Englanti (1/2)



- 320 000 asukasta
- Liityntäpysäköintiä hallinnoi Nottinghamin kaupunki
- Liityntäpysäköintiä lisätty alunperin vuonna 1972 säteittäislinjojen yhteyteen, kun maankäyttö helpottui; suunnitelmallisempi lähestymistapa vuodesta 2004 osana uutta ratikkalinjastoa
- **Linja-auto- ja raitiotieliikenteeseen perustuvaa liityntäpysäköintiä:**
 - **9 liityntäpysäköintialuetta (seitsemästä raitiotieyhteys), yli 4000 pysäköintipaikkaa.**
 - Neljässä n. 1000 p-paikkaa, neljässä n. 500 ja yhdessä n. 100
 - **2 pienimuotoista liityntäpysäköintiä, toisessa 33 pysäköintipaikkaa, toinen osana ravintolan pysäköintialuetta**
- Yön yli pysäköinti kielletty
- Ilmaista, käyttäjät maksavat joukkoliikennematkasta
 - raitiotien meno-paluulippu: 3,50 puntaa
 - Linja-auton kertalippu: 1 punta
- Käyttäjät: 50% työmatkalaisia, 50% ostos- ja vapaa-ajan matkustajia

Nottingham, Englanti (2/2)

- **Onnistumisen tekijät:**

- Joukkoliikenteen liikennöinnin tiheys
- Järjestelmä helppo ymmärtää
- Edullinen / mutta pyrkii kilpailemaan kokopäiväisen keskustapysäköinnin hinnan kanssa



- **Vaikutukset matkoihin:**

- + : Vähemmän henkilöautomatkoja keskusta-alueelle
- - : Vähemmän matkoja alueilta, joissa joukkoliikenteen liikennöintitiheys matalampi

✓ **Keskustan kalliit pysäköintimaksut ovat tuoneet lisää liityntäpysäköinnin käyttäjiä ja päinvastoin**

✓ **Lisätoimenpide:** Työpaikkapysäköinnin verottaminen lisää joukkoliikenteen käyttöä työmatkalaisten keskuudessa

✓ **Ratikan tuominen alueille, joissa on ennen ollut vain linja-autoliikennettä, on lisännyt liityntäpysäköinnin käyttöä**

→ **Mielenkiintoista erityisesti Turun seudun näkökulmasta:**

- Onnistumisen tekijät: keskustan kalliit pysäköintimaksut, luotettava ja käyttäjäystävällinen palvelu
- Liityntäpysäköinnin hallinta integroitu ratikkalinjastoon
- Pienimuotoista liityntäpysäköintiä käyttämällä olemassa olevaa infraa

Ellon, Skotlanti (1/2)



- Ellonin kunta: 9 800 asukasta
 - 26 km Aberdeenista pohjoiseen, joka on n. 200 000 asukkaan kaupunki
 - Ellonin pohjoispuolella kaksi isompaa kuntaa, joihin Ellonista moottoritieyhteys
- Liityntäpysäköintiä hallinnoi Aberdeenshiren hallintoalue ("maakunta")
- **1 liityntäpysäköintialue**, ilmainen, Aberdeenin suuntautuvien linja-autojen matkustajille, käytetään myös vaihtoasemana
- **300 p-paikkaa**, tulossa 100 p-paikkaa lisää vuoden sisään
- Keskusta-alueen ulkopuolella, lähellä business parkia ja moottoritietä
- Bussit, jotka liikennöivät liityntäpysäköinnin kautta, toimivat kaupallisesti suurimman linja-autoyrityksen toimesta
- Pääasiassa työmatkalaisia; huipputuntien ulkopuolella hieman käyttöä muihinkin aktiviteetteihin (vapaa-aika ja terveyspalvelut)
- Lämmitetty odotustila, vessat, myyntiautomaatti, pyöräpysäköinti, henkilökuntaa



- ✓ Käyttäjiä kannustetaan tulemaan pyörällä: pyörille on oma varasto / pyörän voi yleensä ottaa mukaan bussiin
- ✓ Kävellessä vaikea saavuttaa, käyttäjiä kannustetaan käyttämään paikallisbusseja päästäkseen liityntäpysäköintiin



Ellon, Skotlanti (2/2)

- **Onnistumisen tekijät:**

- Ellonin hyvä sijainti lähellä moottoritietä, yhteys kolmeen isoon kaupunkiin, liityntäpysäköinnillä hyvä vaikutusalue
- Vahva kumppanuus suuren linja-autoyrittäjän kanssa: varmistetaan tiheä, suora ja korkealuokkainen palvelu. Erikoishinnoittelu liityntäpysäköinnin käyttäjille.
- Ei kilpailevaa raideliikennettä

- **Vaikutukset:**

- Keskimäärin 260 henkilöautoa arkipäivänä

- **Kehityskohteet:**

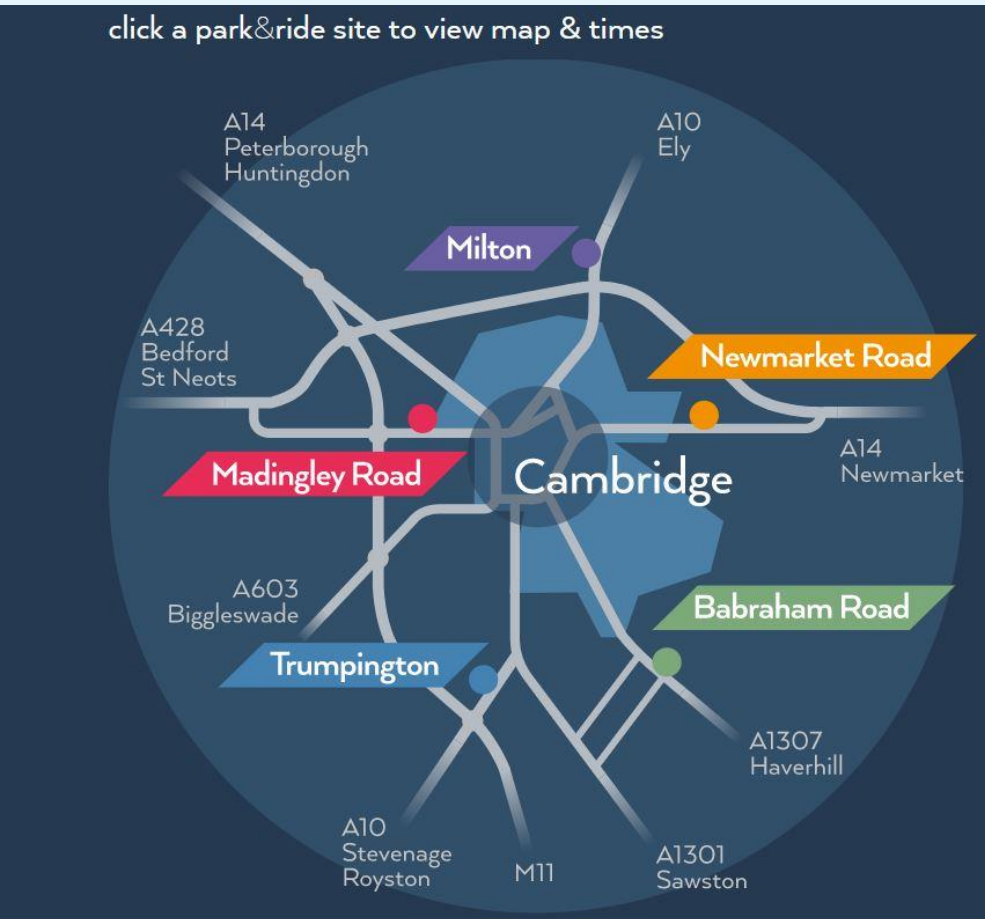
- Linja-autoille varatun alueen laajentaminen, jotta saadaan lisää lähtöjä ja voidaan käyttää isompia ajoneuvoja



→ **Mielenkiintoista erityisesti Turun seudun näkökulmasta:**

- Liityntäpysäköinnin konsepti: yksi korkealaatuinen paikka, josta syrjäseudun asukkaat pääsevät osaksi kaupunkien välistä joukkoliikennettä, tärkeä sosiaalinen merkitys (töiden ja terveydenhuollon saavutettavuus)
- Saavutettavuus paikallisliikenteellä ja pyörällä (autoilun sijaan) on suunniteltu kokonaisvaltaisesti; saavutettavuus kävellen voisi olla suunnitelmallisempaa
- Onnistumisen tekijät: Ellonin ”eteismäinen” sijainti, hyvä vaikutusalue, läheinen kumppanuus linja-autoyrittäjän kanssa

Cambridge, Englanti (1/2)



- 123 900 asukasta
- Liityntäpysäköintiä hallinnoi Cambridgeshiren hallintoalue yhdessä linja-autoyritys Stagecoachin kanssa
- Liikennöinti kaupallisesti Stagecoachin toimesta
- Suuria maanomistajia ei ole osallistettu muuten kuin silloin, kun etsitään lisää tilaa: neuvoteltu ostamisesta tai liisaamisesta
- Suunnittelu perustunut kolmeen periaatteeseen:
 - Sijoittaminen valtavyölien varteen ja liikenteen houkuttelu niiltä joukkoliikenteeseen
 - Lähellä niitä kuntia, joista suuntautuu työmatkoja Cambridgeen
 - Linja-autoväylän varrella
- Linja-autoperusteinen liityntäpysäköinti:
 - 5 liityntäpysäköinnin rinki, 4500 pysäköintipaikkaa, 7 minuutin liikennöintitiheys linja-autolla keskustaan
 - 2 liityntäpysäköintialuetta bussikadun varrella (muusta liikenteestä eroteltu)
 - Kahden olemassa olevan liityntäpysäköinnin laajennus sekä aikomus lisätä kaksi uutta liityntäpysäköintiä
- *Pysäköinti* ilmaista vuoteen 2013 asti. Siitä lähtien veloitettu 1 punta, jolla katetaan liityntäpysäköinnin operointikustannukset (arviolta miljoona puntaa vuodessa).
- Liityntäpysäköinnin linja-automatkojen hinnat määritetty kaupallisesti Stagecoachin toimesta:
 - Meno-paluulippu 3,5 puntaa
 - 56 puntaa/kk kaikkiin (myös liityntäpysäköinnistä lähteviin) Stagecoachin linja-automatkoihin Cambridgen alueella

Cambridge, Englanti (2/2)



- **Käyttäjät: vuonna 2016 3,13 miljoonaa matkaa liityntäpysäköinnin kautta**

- Käyttö vähentynyt punnan pysäköintimaksun jälkeen:
 - 2015: 3,18 miljoonaa (n. 10% vähemmän kuin 2014)
 - 2014: 3,5 miljoonaa (n. 5% vähemmän kuin vuonna 2013)
 - 2013: 3,68 miljoonaa

- **Onnistumisen tekijät:**

- Cambridgen ruuhkaisuus
- Ruuhkaisuus kuitenkin heikentää palvelun luotettavuutta ja tulevaisuuden Suur-Cambridgen kilpailukykyä
 - > Reiteillä kompensoivia toimia ruuhkien vähentämiseksi ja ohittamiseksi, jotta linja-autojen liikennöinnin luotettavuus varmistetaan

- **Linja-autojen liikennöinnin luotettavuus ja tärkeys yleisenä periaatteena:**

- Linja-autokaistat säteittäisille teille, suunnitelmissa kehittää lisää
- Linja-autokatut, erillään muusta liikenteestä

- **Vaikutukset:**

- Ei tarkempia tutkimuksia liityntäpysäköinnin vaikutuksista liikenteeseen
- Vähäinen vaikutus maankäyttöön, koska liityntäpysäköinnit sijaitsevat suojellulla Green Belt -alueella, jossa uusi maankäyttö on rajoitettua

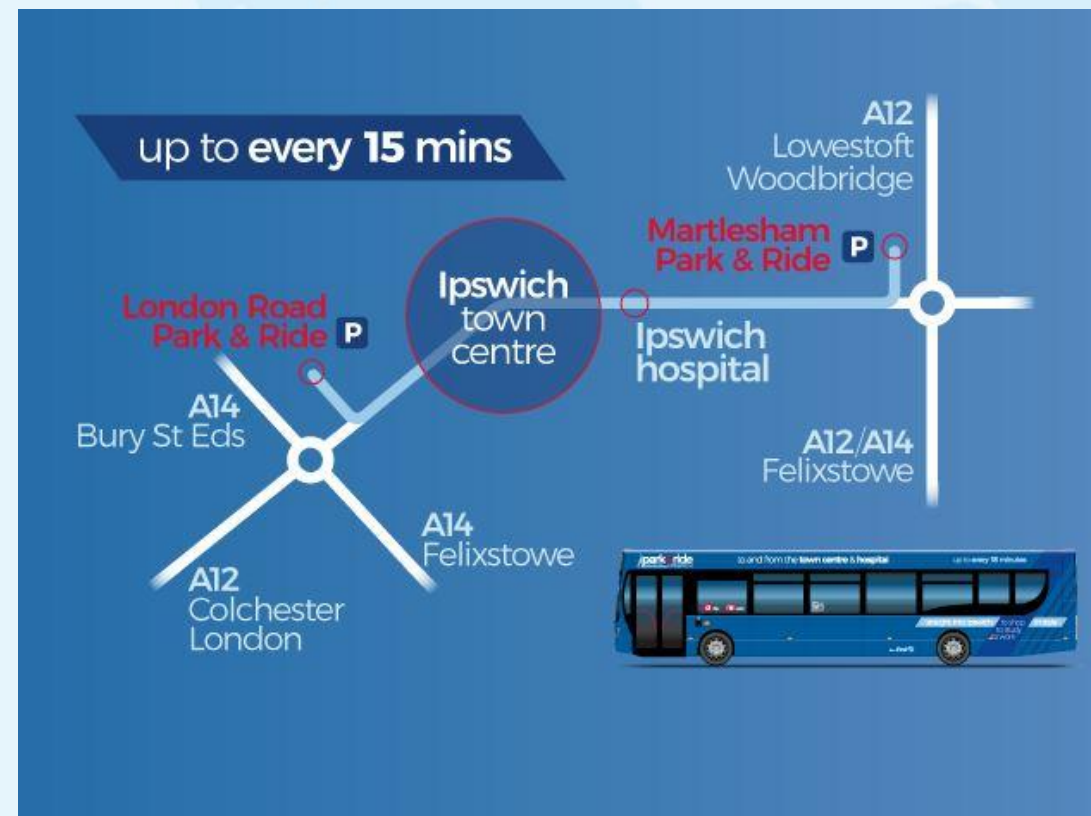
- **Kehityskohteet: liityntäpysäköintien muuttaminen eri liikennemuotojen hubiksi- valtion rahoitusohjelmassa**

→ Mielenkiintoista erityisesti Turun seudun näkökulmasta:

- Selvä onnistumisen tekijä: ruuhkainen Cambridge, jonne tullaan töihin kauempaakin
- Linja-autojen liikennöinnin luotettavuutta korostettu (mm. linja-autokatuihin perustuva liityntäpysäköinti)
- Pysäköintimaksu vähensi käyttäjiä. Pysäköinti- ja joukkoliikennelipun integrointi ollut puutteellista.
- Vähäinen vaikutus maankäyttöön, koska liityntäpysäköinnit sijaitsevat erillisillä alueilla
- Neuvottelut suurten maanomistajien kanssa maiden liisaamisesta tai ostamisesta

Ipswich, Englanti

- Ipswichin kaupunki: 133 400 asukasta
- Liityntäpysäköintiä hallinnoi Suffolkin hallintoalue (terminaalirakennus, pysäköintipaikat ja näiden ylläpito); First-yhtiö liikennöi linjalla kaupallisesti.
- 2 liityntäpysäköintiä kaupungin keskustan itä- ja länsipuolella, molemmista pääsee linja-autolla maanantaista sunnuntaihin klo 7–19. 3 punttaa / lippu.
- 13 tai 22 minuutin matka keskustaan, vain lyhyt pätkä linja-autokaistaa.
- Muita sidosryhmiä liittynyt ajan myötä: kaupunki, paikallinen linja-autoyritys, business-sidosryhmät, sairaala.
- Kehitetty vuosina 1997 ja 2003, alun perin keskustan ruuhkien vähentämiseksi
- 2016 uusi tarkastelu: tavoitteena säilyttää palvelutaso ilman uusia veroja tai maksuja
- Uhkana palvelutason säilyttämiselle: julkisen rahoituksen vähyys / julkisten menojen priorisointi



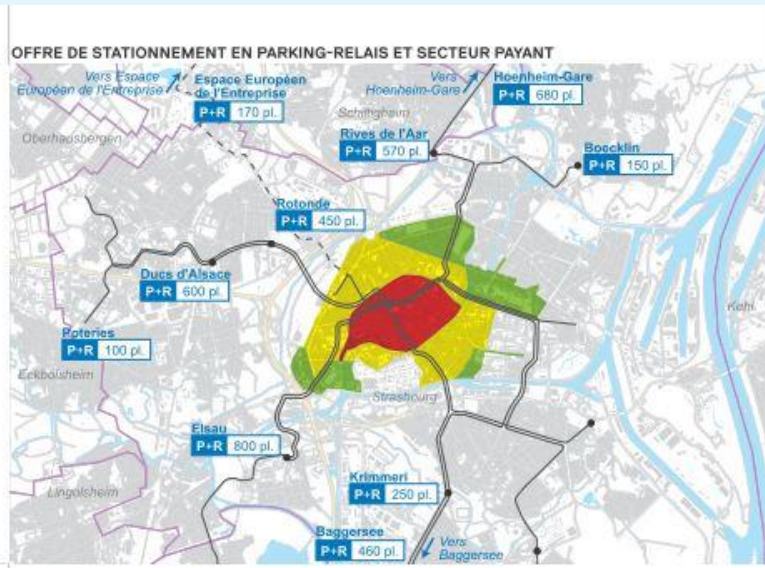
→ Mielenkiintoista erityisesti Turun seudun näkökulmasta:

Opit: "Ole valmis investoimaan rakentamiseen ja palveluihin, ja tarkastele kokonaisuuden taloudellista toimintakelpoisuutta. Kun palvelu on kerran toteutettu, asukkaat eivät halua luopua siitä. Palvelun vahva markkinointi ja kumppanuus eri sidosryhmien kanssa on tärkeää palvelun tavoitteiden edistämiseksi."

Strasbourg, Ranska (1/2)

- En voirie, les places sont réparties entre trois zones tarifaires (rouge, orange et verte) dont les caractéristiques en termes de coût et de durée diffèrent :
 - **Secteur rouge : 1 061 places.** 2,10€ par heure, durée maximum de stationnement fixée à 2 heures;
 - **Secteur jaune : 5 639 places.** 1,70€ par heure, durée maximum fixée à 2 heures;
 - **Secteur vert : 4 750 places.** 0,50€ par heure ou 1,00€ pour 3 heures.

■ zone verte : 4 750 places
■ zone jaune : 5 639 places
■ zone rouge : 1 061 places
■ P+R parking-relais
— réseau tramway
--- BHNS
0 1,5 km ADEUS
Sources EMS 2015, Pictus 2016
Réalisation ADEUS janvier 2017



- Kaupungin asukasluku: 271 800 / Kaupunkialueella: 484 200.
- **Ratikka- ja linja-autoperusteinen liityntäpysäköinti**
- 10 liityntäpysäköintiä, n. 4200 pysäköintipaikkaa; pääasiassa **lähellä keskustaa (2,5 km, alun perin raitiotilinan päätepysäkki), ratikan vuorotiheys 6 min**
- Alun perin kehitetty rajoittamaan autolla pääsyä keskustaan ja priorisoimaan joukkoliikenteen käyttöä, ilman negatiivisia vaikutuksia syrjäseudun asukkaille
- Sijaintiperiaatteet:
 - Tiheään asuttu alue, lähellä pääteitä, hyvät joukkoliikenneyhteydet, joissa tarpeeksi käyttäjiä
 - Halpaa maankäyttöä
- Kaupunkialue hallinnoi liityntäpysäköintiä ja joukkoliikennettä
- Katupysäköinnin tiukka sääntely yleisesti, sekä tiukat pysäköintinormit liityntäpysäköinnin läheisillä alueilla
- Useita erilaisia tapoja maksaa:
 - 4,1 euroa paketti, jossa pysäköintimaksu ja meno-paluulippu kaikille auton matkustajille
 - Ilmainen liityntäpysäköinti joukkoliikenteen kausikortin käyttäjille
 - Suosituimmassa liityntäpysäköinnissä poikkeus: 51 e/kk (sis. pääsyn kaikkiin liityntäpysäköinteihin ja meno-paluulipun kaikille auton matkustajille)

Strasbourg, Ranska (2/2)

10 Parkings Relais

en contact direct avec le Bus et le Tram !

Les 10 Parkings Relais vous accueillent aux portes de la ville et le réseau CTS prend le relais pour vous conduire directement et rapidement jusqu'au centre-ville de Strasbourg.

Baggersee 480 places • Ducs d'Alsace 600 places • Elsau 800 places • Hoenheim Gare 680 places • Krimmeri 250 places • Rives de l'Aar 570 places • Robertsau Boecklin 150 places • Rotonde⁽¹⁾ 450 places • Poteries⁽¹⁾ 102 places • E3⁽¹⁾ 170 places



PARKING RELAIS TRAM
+
TICKET TRAM
ALLER-RETOUR
pour tous les occupants
du véhicule, jusqu'à
7 personnes.
3,50 €
la journée !
*Sauf P+R Rotonde 4 €.

Simple et pratique !

Avec les Parkings Relais, aller en ville n'a jamais été aussi facile. Finies les difficultés de stationnement, finis les embouteillages ! Libérez-vous de votre voiture en la stationnant dans l'un des 10 Parkings Relais situé sur votre itinéraire et prenez directement le Bus ou le Tram pour rejoindre le centre-ville en quelques minutes. C'est simple, c'est pratique et, en plus, c'est bon pour l'environnement !

Economique !

Les Parkings Relais, c'est la façon la plus économique de se rendre en ville, seul ou à plusieurs, pour le travail ou les loisirs. Pour 3,50 € seulement, vous stationnez votre voiture (jusqu'à une journée) et vous bénéficiez d'un Aller-Retour en Bus et Tram pour tous les occupants de la voiture (jusqu'à 7 personnes).

- Parkings Relais ouverts du lundi au samedi de 7h00 à 20h00 (sortie libre 24h/24)⁽²⁾.
- Un Tram toutes les 6 min sur chaque ligne, sauf ligne F toutes les 10 min.
- Les lignes A, B, C, D, E, F et G fonctionnent du lundi au samedi dès 4h30 et jusqu'à 0h30, les dimanches et jours fériés de 5h30 à 0h30 (Homme de Fer).

⁽²⁾ P+R Rotonde, Poteries et E3 : voir modalités particulières ou dos.
*Sauf P+R Rotonde 4 €.

10 PARK&RIDE CAR PARKS WITH DIRECT TRAM LINK!

The 10 P&R car parks welcome you and your car at the gates of the city, and the tram does the rest, giving you a fast and direct ride all the way into Strasbourg city centre.

TRAM & BUS STATION P+R - CAR PARK

+ TRAM & BUS TICKET RETURN
for all the occupants of the vehicle, up to a limit of 7 people.

3.50 € for the day!
*Except P+R Rotonde 4 €.

- The P+R car parks are open Mondays to Saturdays from 7 am to 8 pm (exit possible 24 hours a day).
- One tram every 6 minutes on each line, except line F - every 10 minutes.
- Trams run from 4.30 am to 12.30 am from Monday to Saturday, and from 5.30 am to 12.30 am (Homme de Fer) on Sundays and public holidays.

10 P+R - PARKHAUSER UND-PLÄTZE DIREKT AN DER STRABENBAHN (TRAM)!

Die 10 P+R empfangen Sie an den Toren der Stadt: Stabübergabe an die Straßenbahn, um Sie direkt und rasch ins Stadtzentrum von Straßburg zu transportieren.

P+R - STRABENBAHN

+ STRABENBAHNFAHRSCHHEIN HIN-UND RÜCKFAHRT
für alle Insassen des Fahrzeugs, bis zu 7 Personen.

3.50 € am Tag
*Ausnahme: P+R Rotonde 4 €.

- Parkhäuser Relais Einfahrt Montag bis Samstag von 7 bis 20 Uhr (Ausfahrt jederzeit möglich).
- Die Straßenbahn fährt alle 6 Minuten auf allen Linien (Ausnahme: Linie F alle 10 Min.).
- Fahrten Montag bis Samstag von 4.30 bis 0.30, Sonn- und Feiertage von 5.30 bis 0.30 (ab Haltestelle Homme de Fer).

Liityntäpysäköinnin käyttö:

- 1995 (ensimmäiset liityntäpysäköinnit): 250 000 käyttäjää
- 2011: 470 000 käyttäjää
- Useat käyttäjät tulevat alle 5 km päästä
- Vain 1 % ratikan matkustajista oli autojen liityntäpysäköintipaikkojen käyttäjiä vuonna 2009

Käyttämisen taustalla olevat tekijät:

- Matkustamisen helppous liityntäpysäköinnin myötä: pysäköintipaikan löytäminen ja kaupunkiin tuleminen helppoa ruuhkista huolimatta
- Liityntäpysäköinnin korkea palvelutaso (kävely-yhteys, informaatiojärjestelmät jne.)

→ Mielenkiintoista erityisesti Turun seudun näkökulmasta:

- Raitiotie- ja linja-autoperusteen liityntäpysäköinti
- Kaupunkiseudun hallinnon ja joukkoliikenteen yhteispeli
- Yhteys pysäköinnin hallintaan keskustassa



VARSHINAIN SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND



Geneve, Sveitsi (1/2)

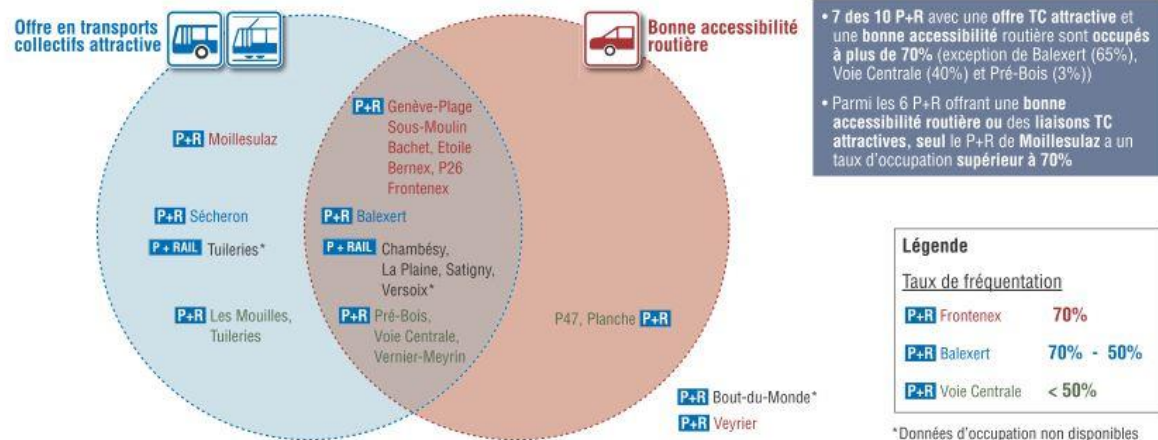
- Kaupungissa 195 000 asukasta, kaupunkialueella 495 000 asukasta
- **Linja-auto-, juna- ja raitiotieperusteinen liityntäpysäköinti**, vuodesta 1995
- Kehittämisen motiivi: liikkumistapojen muutos ympäristösyistä
- **Monia pieniä/keskisuuria liityntäpysäköintejä**: 24 liityntäpysäköintiä, n. 5500 pysäköintipaikkaa
- Liityntäpysäköintiä voi käyttää vain, jos asuu tai työskentelee **yli 2 km päässä** pysäköinnistä ja kodin lähellä ei ole tarjontaa joukkoliikenteestä
- Osa liityntäpysäköinneistä ilmaisia, osassa veloitus
- Kuukausimaksu yhteen liityntäpysäköintiin ja oikeus joukkoliikenteen käyttöön 79 €/114 €/149 € riippuen liityntäpysäköinnistä
- Genevessä tiukka pysäköintijärjestelmä, ilmaista katupysäköintiä todella vähän
- Kehittämisen etusijalla: nykyisten ja tulevien liityntäpysäköintien tehokas käyttö, kysyntäperusteisen suunnittelun uusitut periaatteet



Geneve, Sveitsi (2/2)



- Liityntäpysäköintipaikkojen kokonaiskäyttöaste 70 % (2010)
- Käyttämisen taustalla olevat tekijät:
 - Matkan määräpaikassa ei ole ilmaista pysäköintimahdollisuutta
 - Joukkoliikenteen hyvä palvelutaso (vuorotiheys alle 10 min; matkan kesto keskustaan alle 30 min)



→ Mielenkiintoista erityisesti Turun seudun näkökulmasta:

- Linja-auto, juna- ja raitiotieperusteinen liityntäpysäköinti
- Seudullinen hallinta
- Paljon pieniä liityntäpysäköintipaikkoja lähellä matkan lähtöpaikkaa
- Oikeus liityntäpysäköintipaikan käyttöön ainoastaan, jos asuu yli 2 km päässä eikä asuinalueella ole joukkoliikennetarjontaa

Turun seudun liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma

Koonti asukaskyselyn tuloksista 3.11.2017



VARSINAIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND



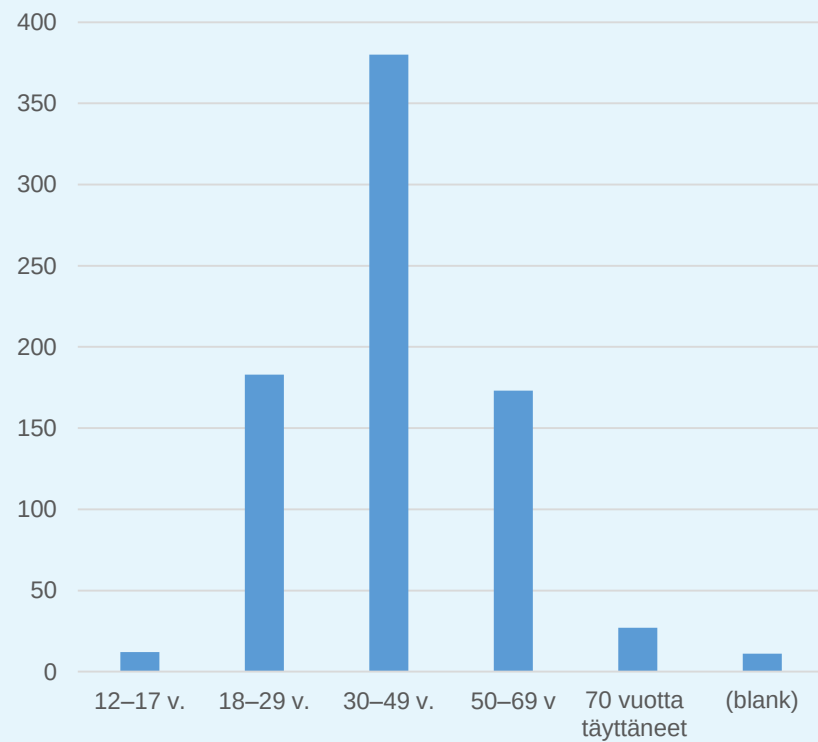
THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Yleistä kyselystä

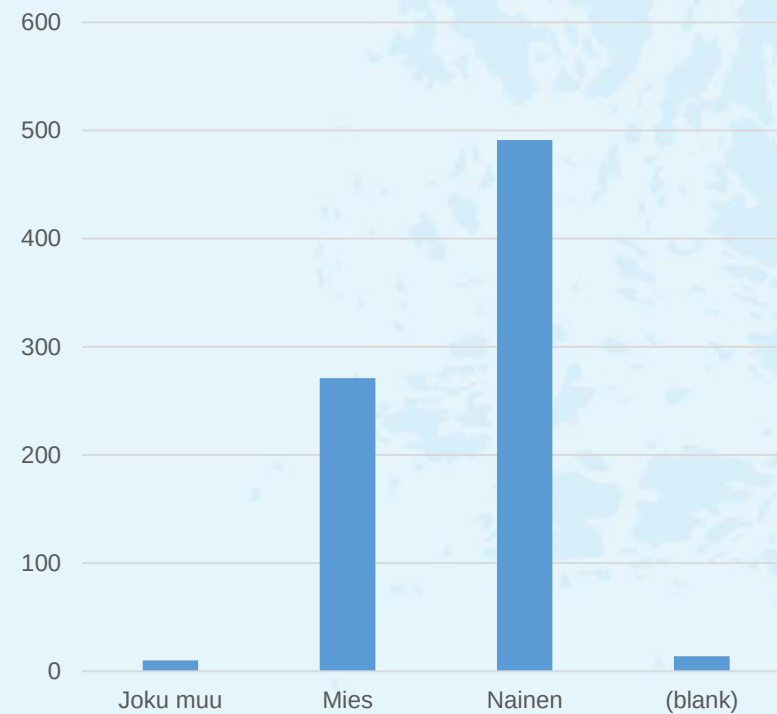
- Kysely oli avoinna 26.9.–15.10.2017
- Mahdollisuus vastata suomeksi ja ruotsiksi
- Vastauksia kertyi yhteensä 787 (kyselyn loppuun saakka tehneet)
- Kysely markkinoitiin laajasti sosiaalisessa mediassa ja myös perinteinen media tarttui aiheeseen
 - Juttu mm. Turun Sanomissa

Asukaskysely

Ikäryhmä

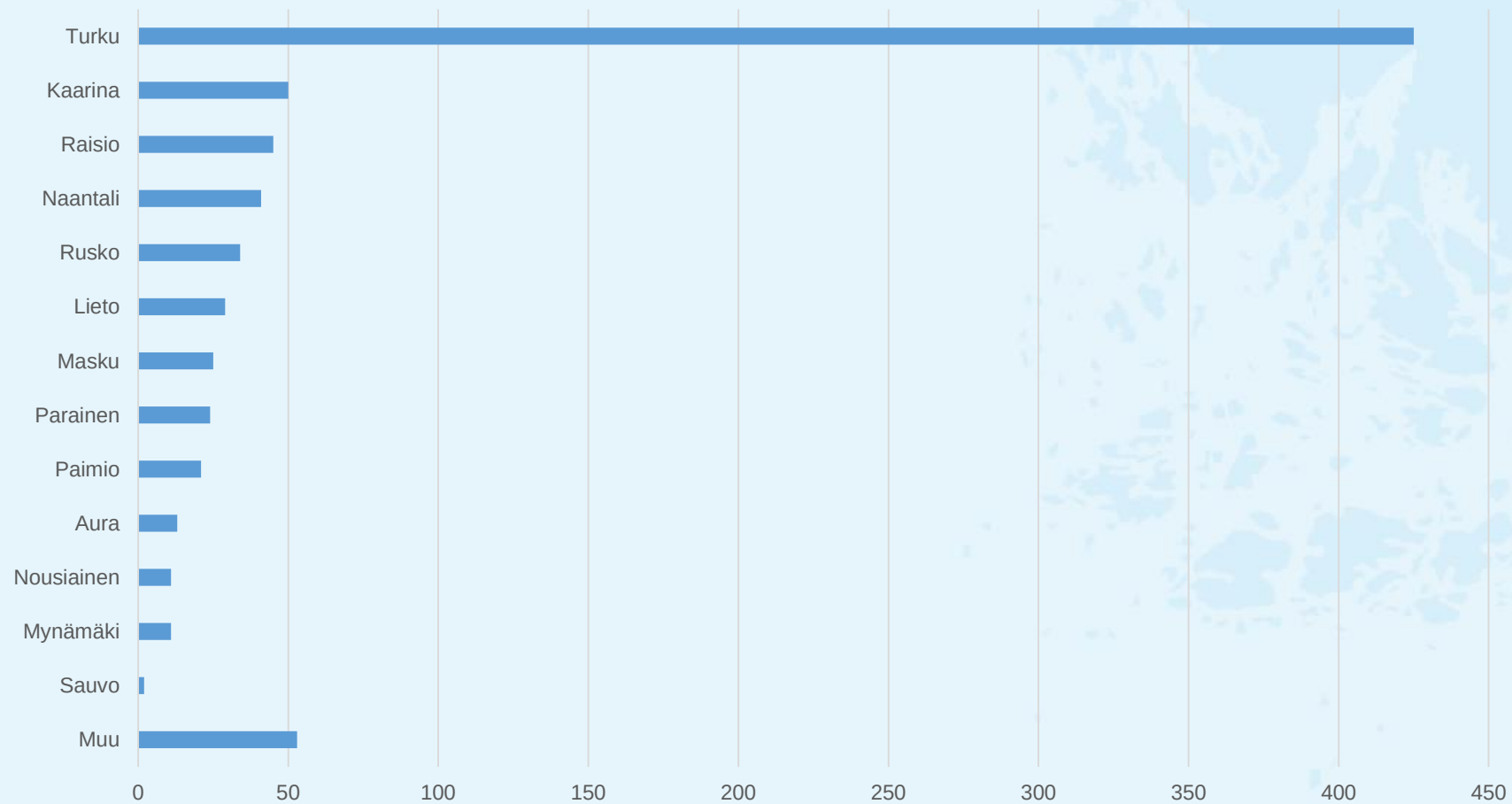


Sukupuoli



Asukaskysely

Vastaajan asuinkunta

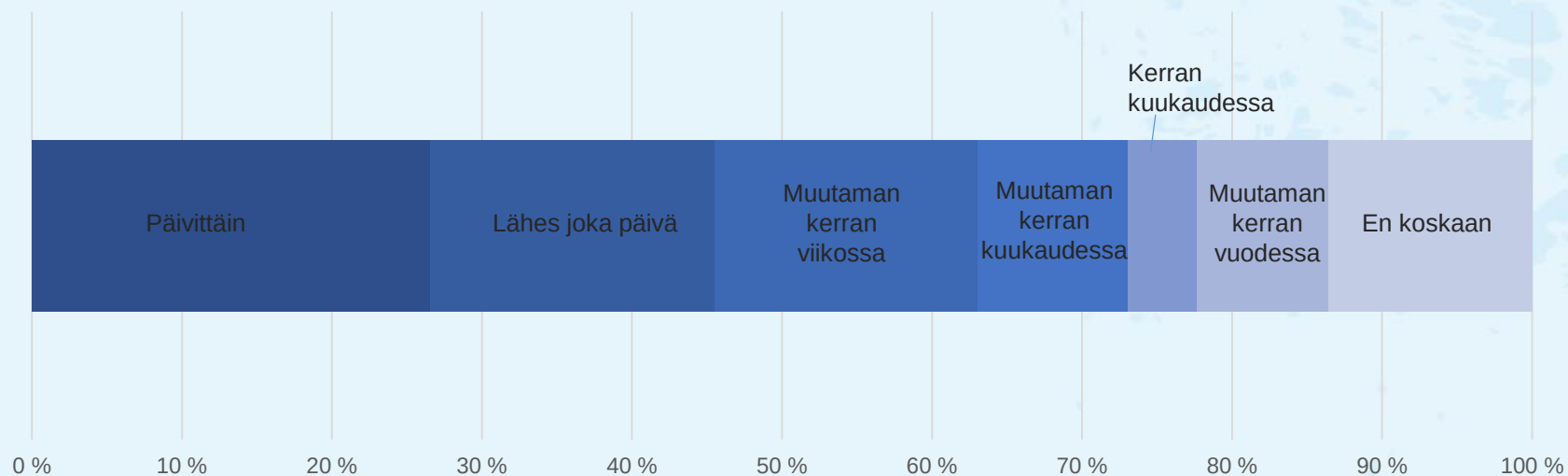


Asukaskysely

Kuinka usein liikut autolla työ- ja asiointimatkasi?
N=730

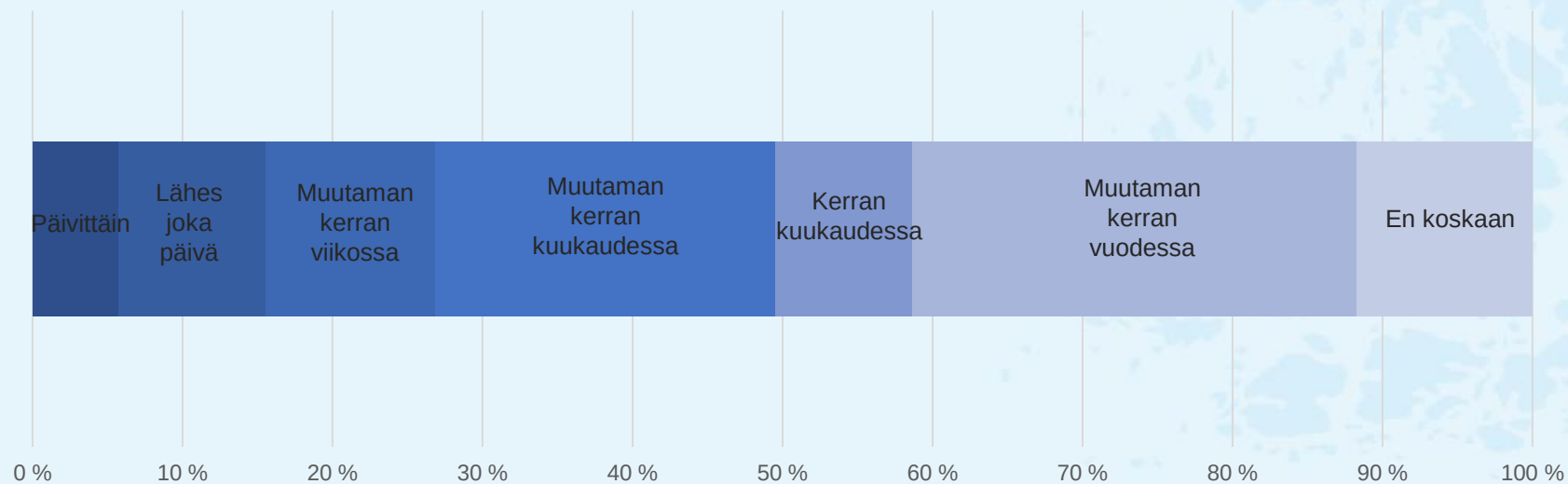
TOP 4 -syyt auton valintaan:

1. Auto on nopeampi kulkutapa kuin muut
2. Matka olisi liian pitkä kävellä tai pyöräillä
3. Minulla ei ole sopivia joukkoliikenneyhteyksiä kotoa määränpäähän
4. Autolla pääsen lähelle määränpäättä



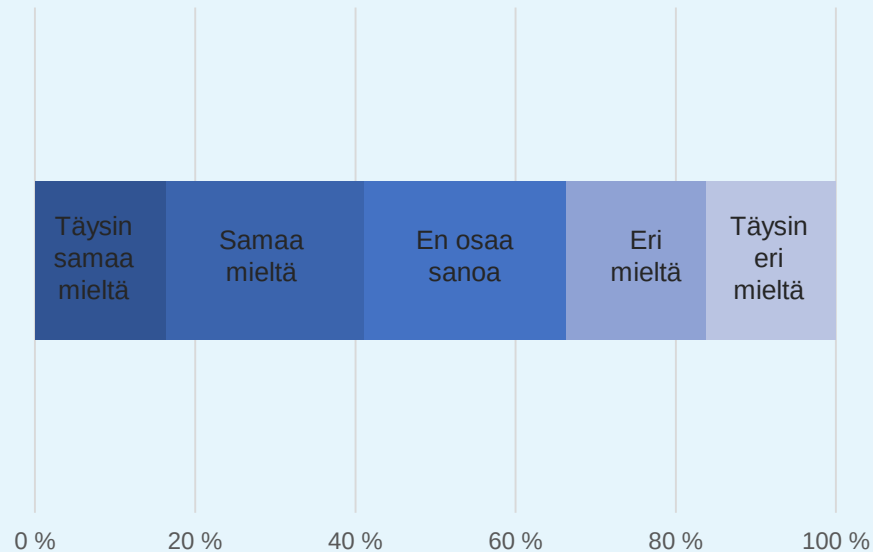
Asukaskysely

Kuinka usein liikut joukkoliikenteellä työ- ja asiointimatkasi? N=733

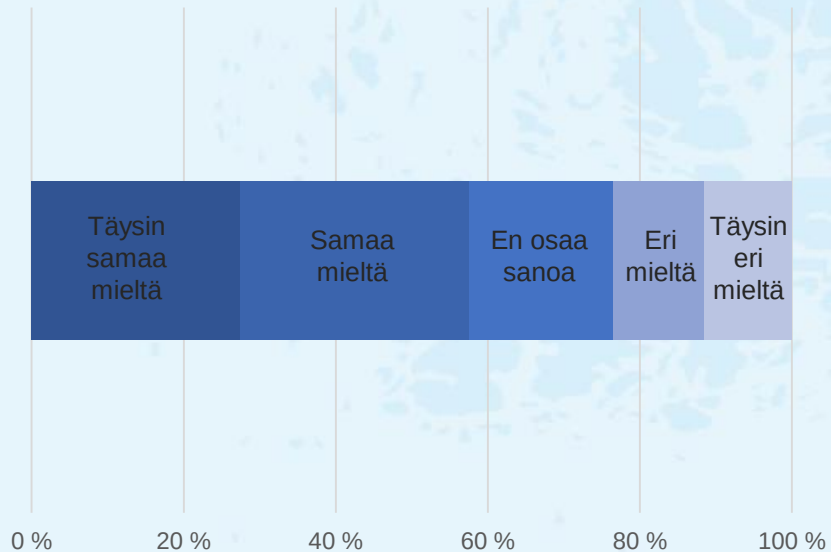


Asukaskysely

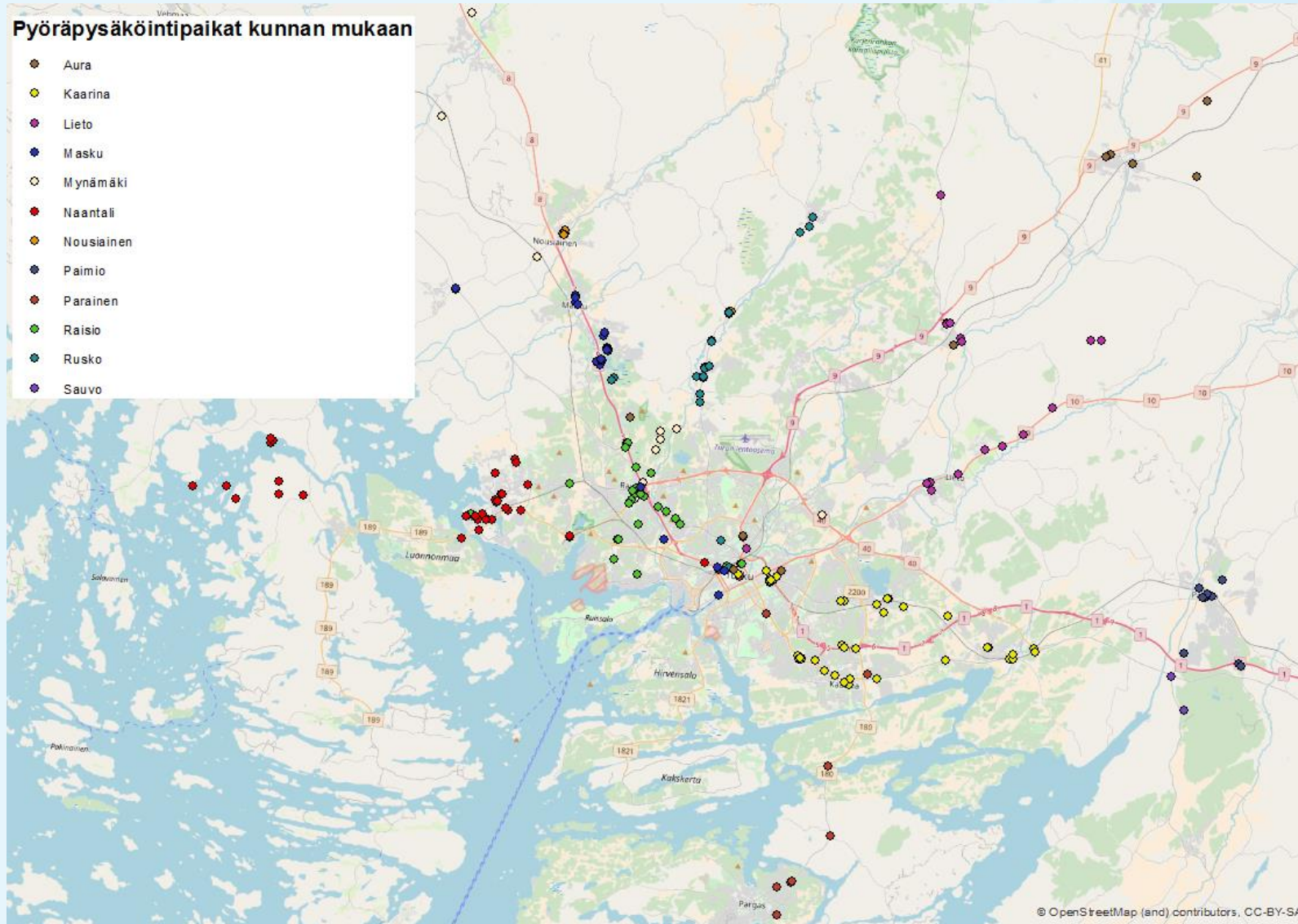
Käyttäisin useammin joukkoliikennettä, mikäli voisin pysäköidä **autoni** sujuvasti/helposti joukkoliikennepysäkin yhteyteen



Käyttäisin useammin joukkoliikennettä, mikäli voisin pysäköidä **pyöräni** turvallisesti joukkoliikennepysäkin yhteyteen



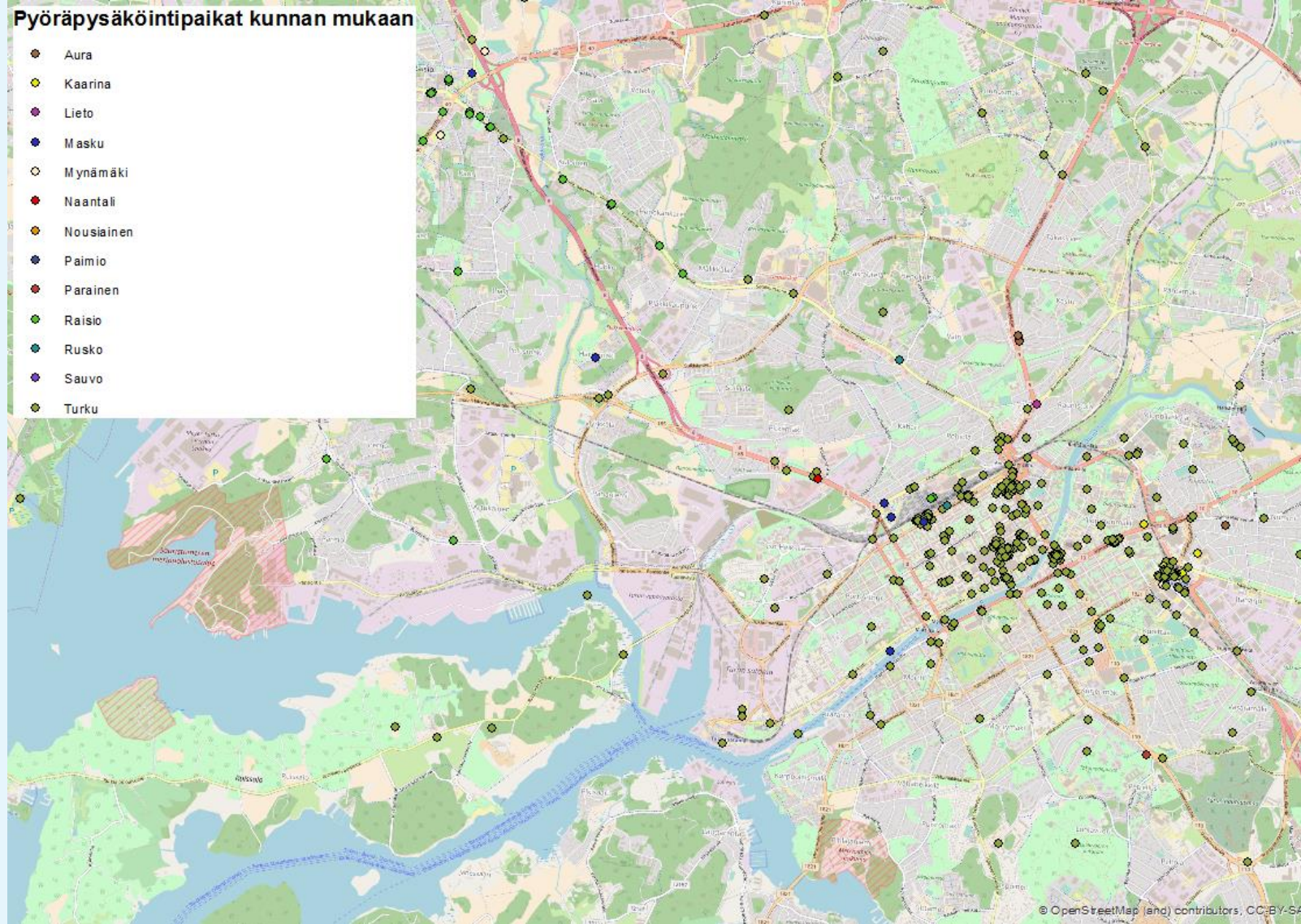
Toivotut pyöräpysäköintipaikat (muut kuin turkulaiset)



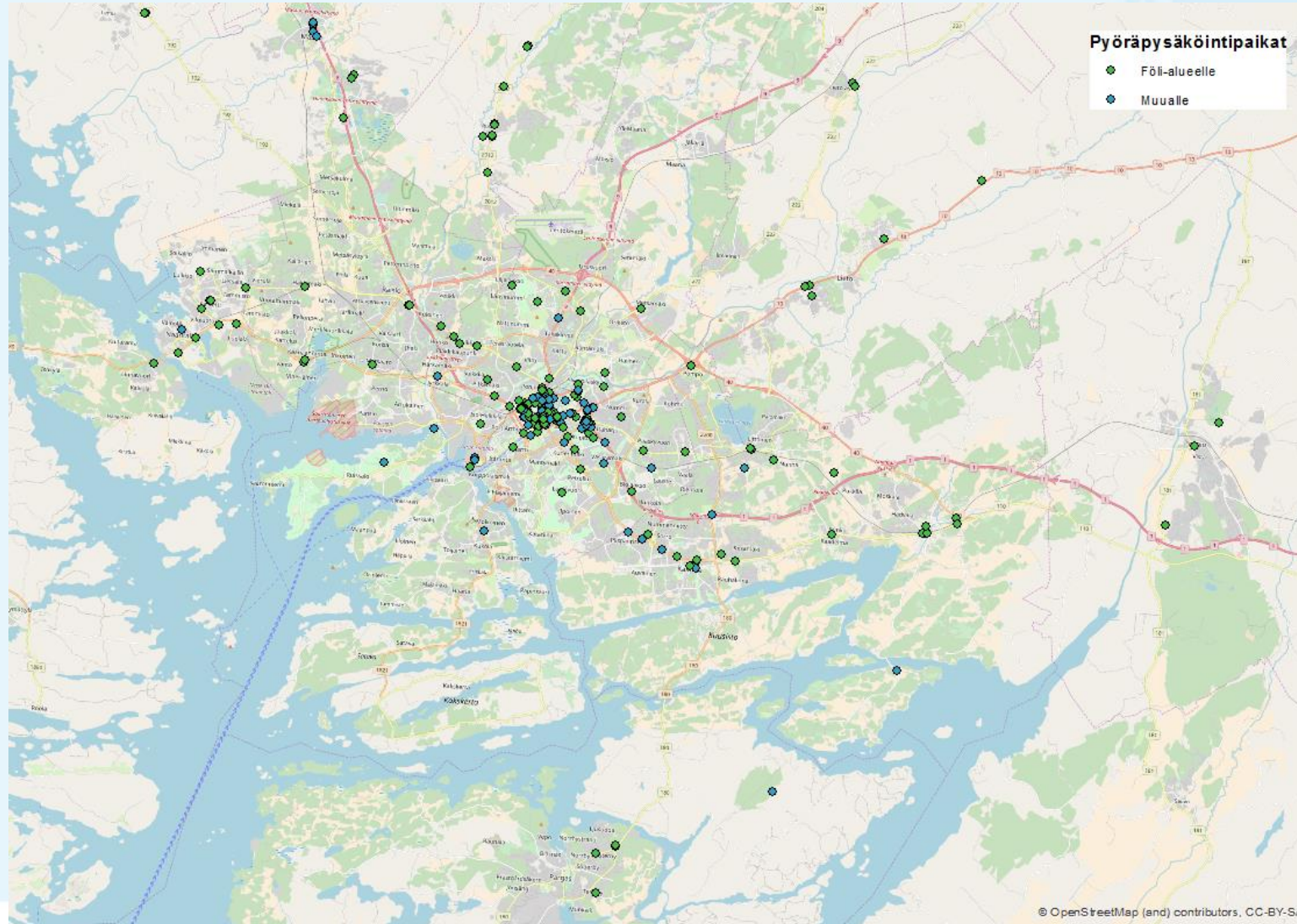
Toivotut pyöräpysäköintipaikat Turun keskusta-alueella

Pyöräpysäköintipaikat kunnan mukaan

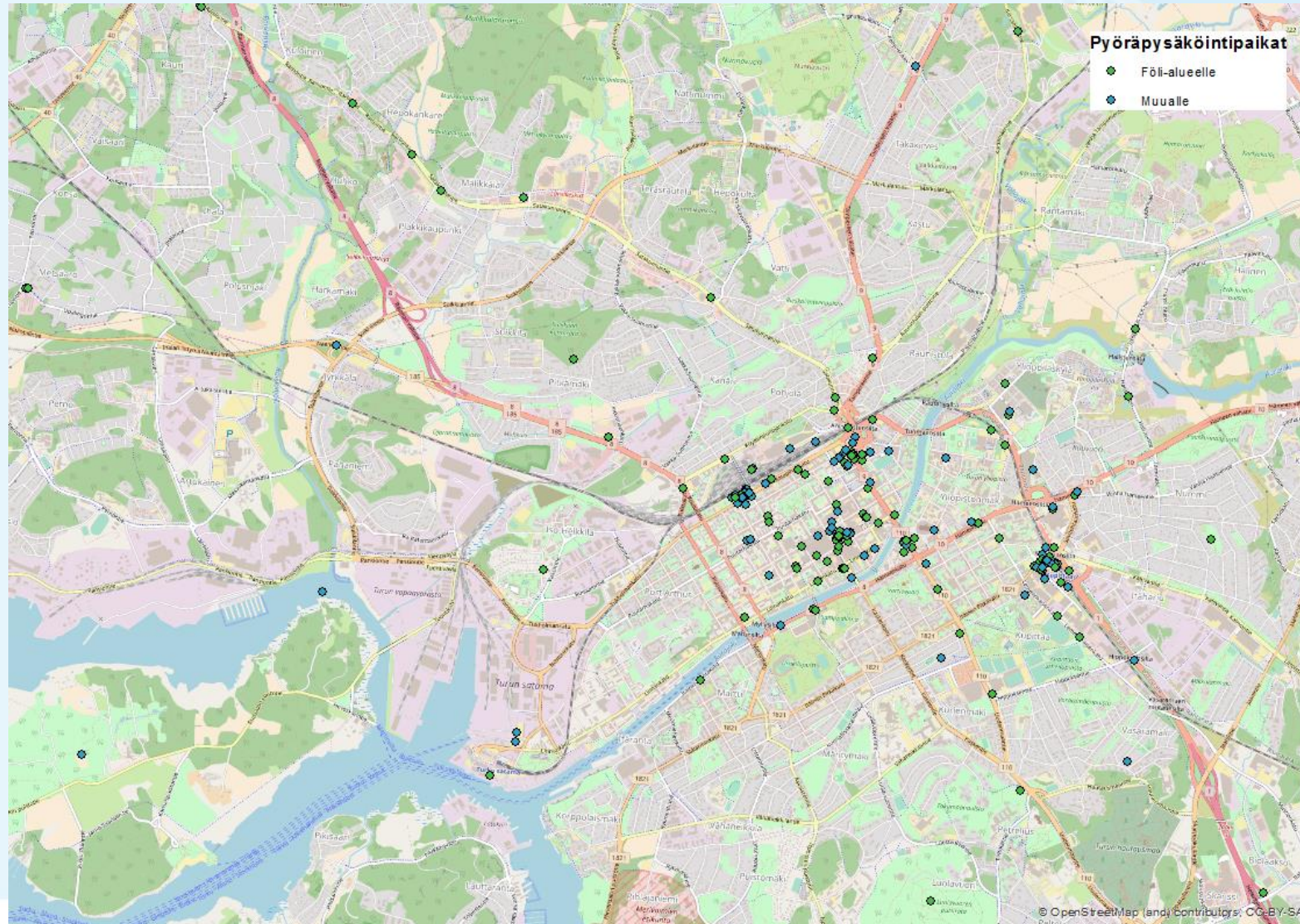
- Aura
- Kaarina
- Lieto
- Masku
- Mynämäki
- Naantali
- Nousiainen
- Paimio
- Parainen
- Raisio
- Rusko
- Sauvo
- Turku



Pyöräpysäköintipaikkojen käyttötarkoitus – liikutaanko pysäkiltä Fölialueelle vai sieltä pois?

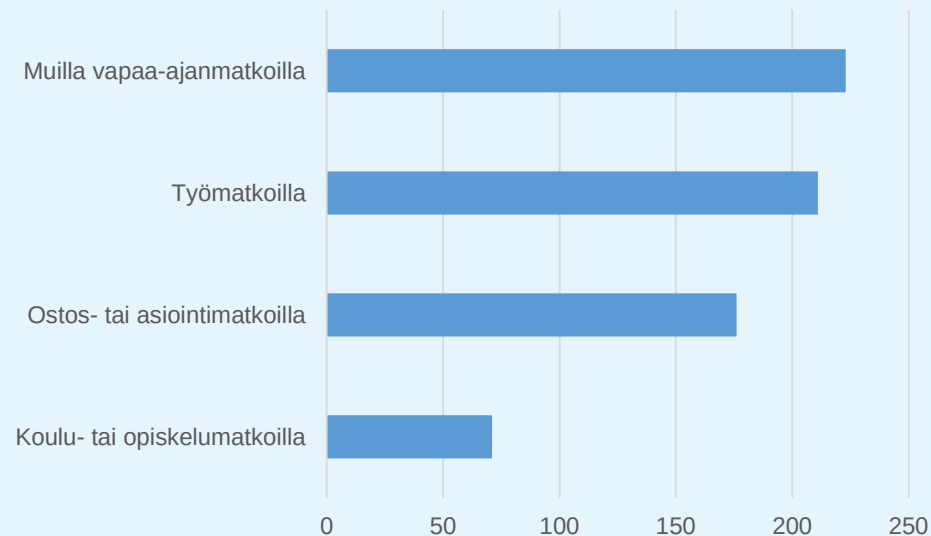


Pyöräpysäköintipaikkojen käyttötarkoitus – liikutaanko pysäkiltä Fölialueelle vai sieltä pois?

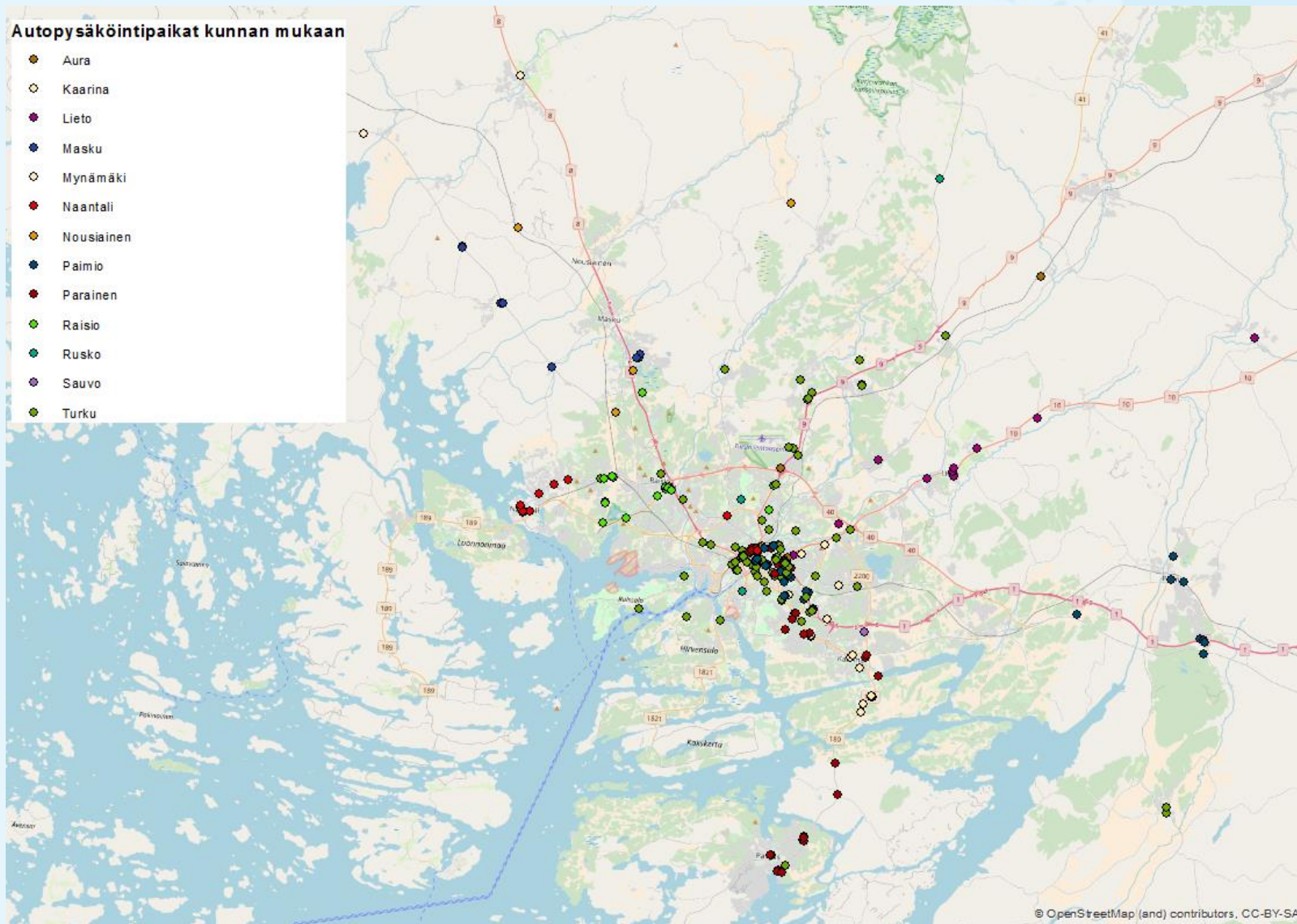


Pyöräpysäköinti

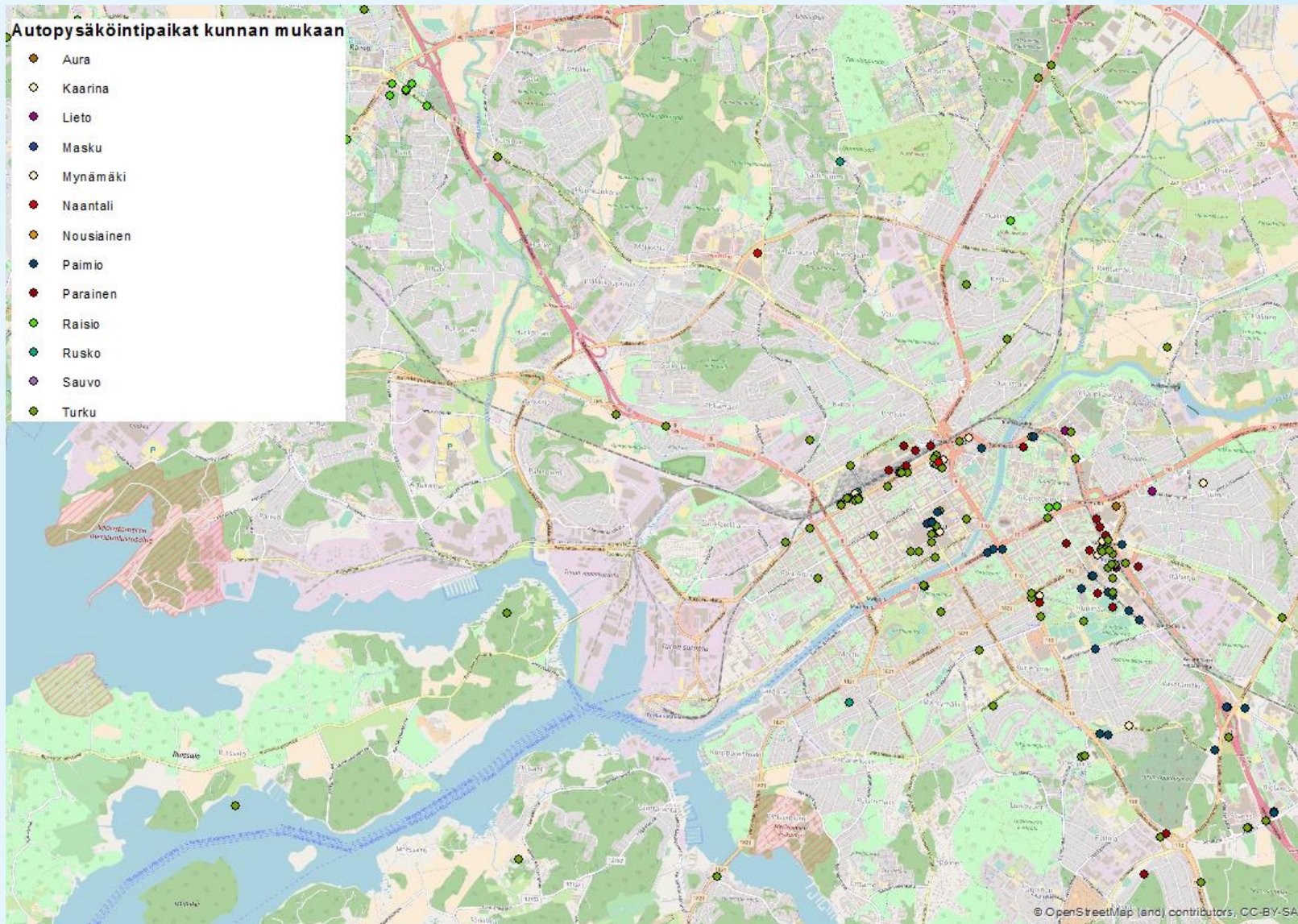
- 40 % toivotuista pyöräpysäköintipaikoista on jo nyt käytössä liityntäpysäköintiin
- 60 % pyöräpysäköintipaikan käyttäjistä jatkaisi matkaa joukkoliikenteellä Föli-alueelle



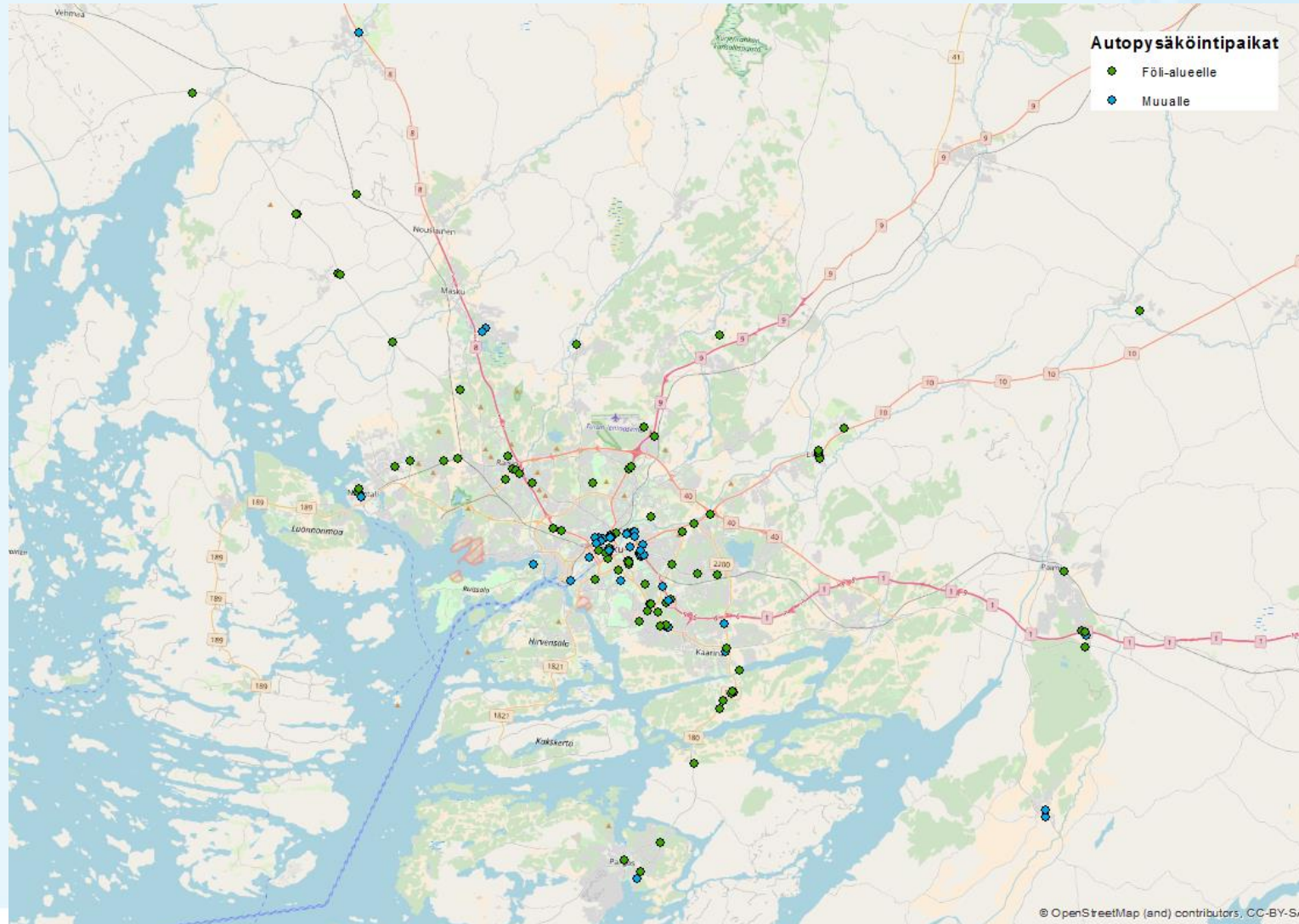
Toivotut autopysäköintipaikat



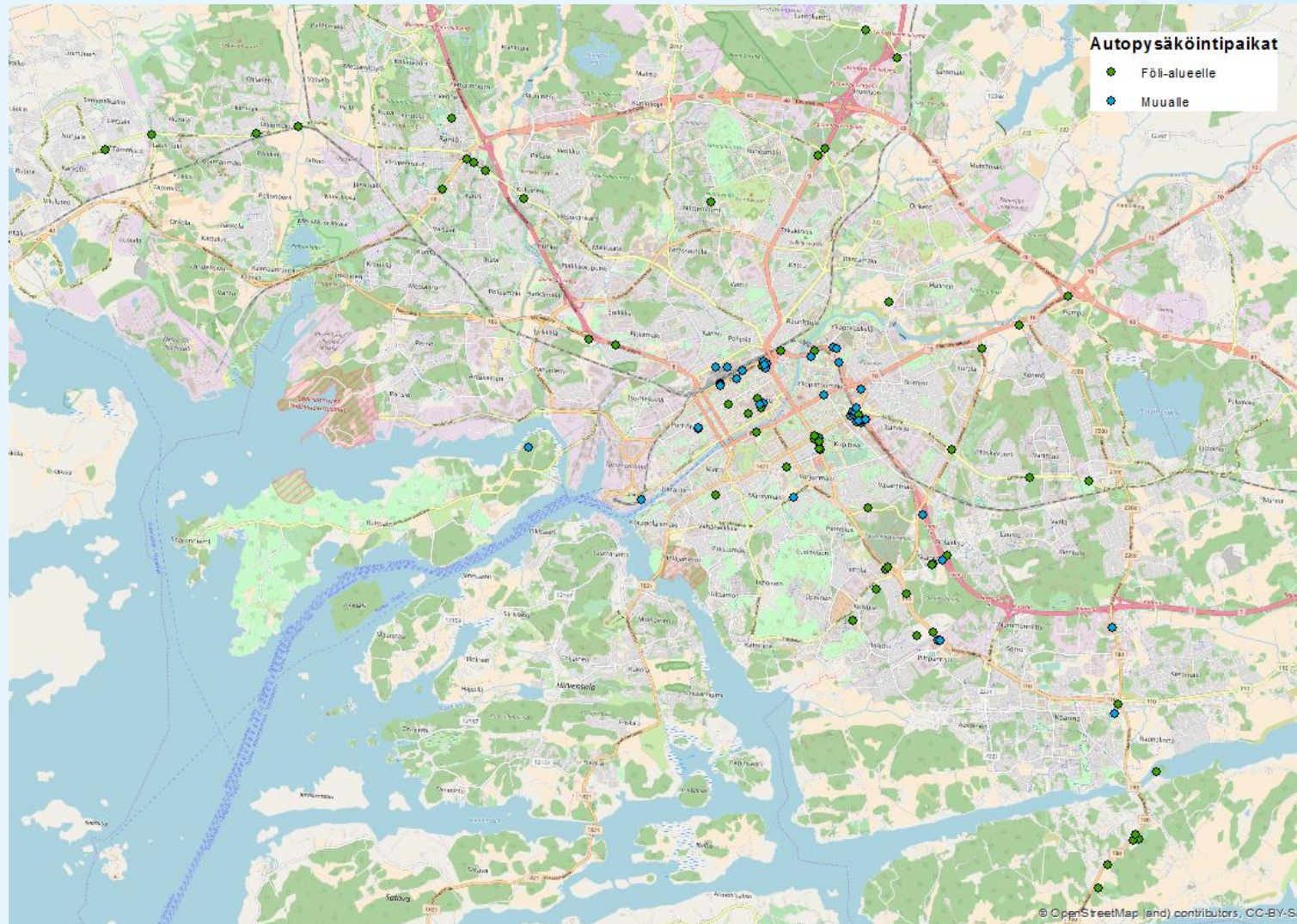
Toivotut autopysäköintipaikat (keskusta)



Autopysäköintipaikkojen käyttötarkoitus – liikutaanko pysäkiltä Fölialueelle vai sieltä pois?



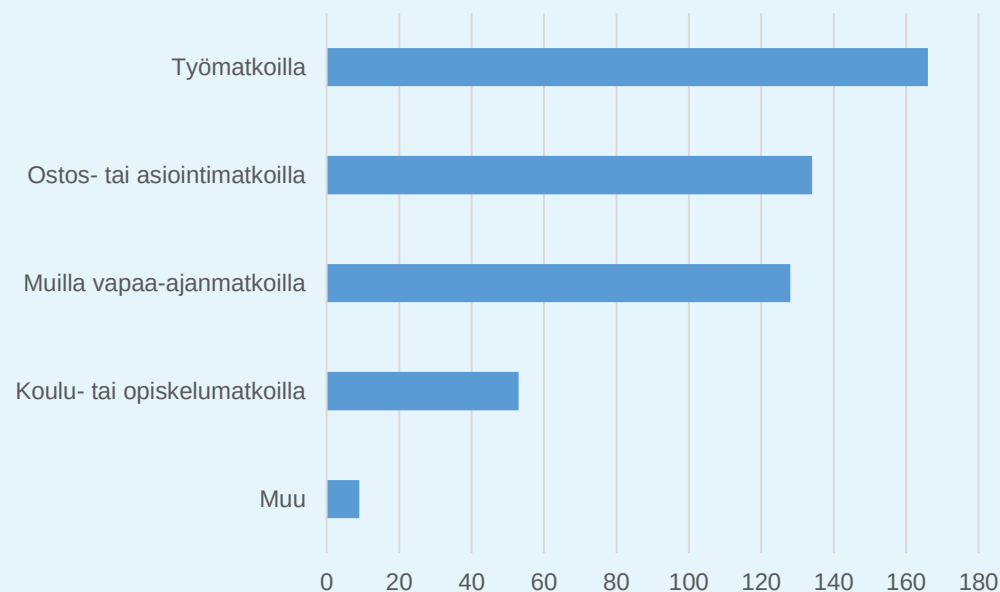
Autopysäköintipaikkojen käyttötarkoitus – liikutaanko pysäkiltä Fölialueelle vai sieltä pois?



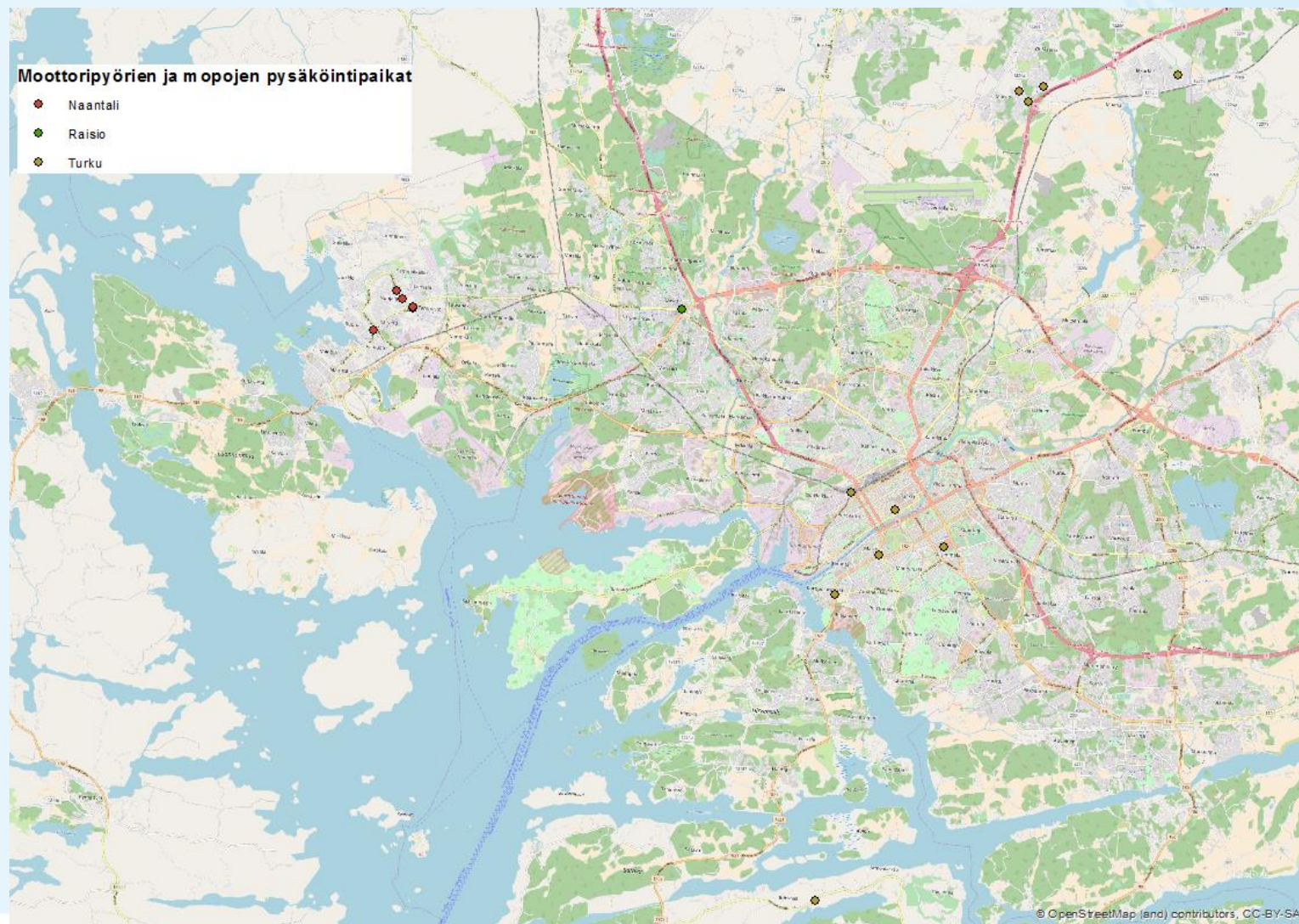
Autopysäköinti

- 26 % toivotuista autopysäköintipaikoista on jo nyt käytössä liityntäpysäköintiin
- 59 % autopysäköintipaikan käyttäjistä jatkaisi matkaa joukkoliikenteellä Föli-alueelle

Millaisilla matkoilla käyttäisit liityntäpysäköintipaikkaa?



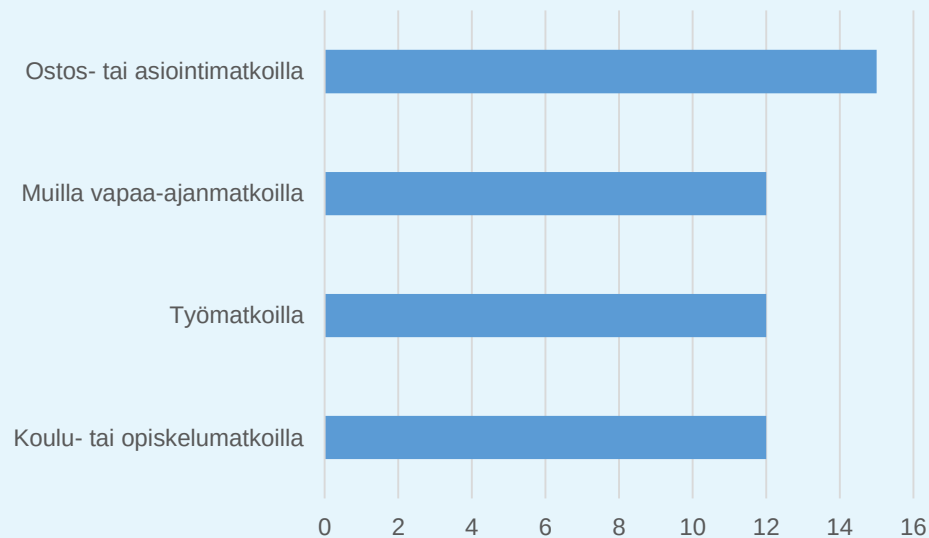
Toivotut mopojen ja moottoripyörien pysäköintipaikat



Mopo- tai moottoripyöräpysäköinti

- 13 % toivotuista mopon tai moottoripyörän pysäköintipaikoista on jo nyt käytössä liityntäpysäköintiin
- 72 % mopon tai moottoripyöräpysäköintipaikan käyttäjistä jatkaisi matkaa joukkoliikenteellä Föli-alueelle

Millaisilla matkoilla käyttäisit liityntäpysäköintipaikkaa?



Avoimet vastaukset (usein esille nousseita)

- Pyöräpysäköinnin tulee olla laadukasta ja turvallista (runkolukitus, valaistus yms.)
- Joukkoliikenteen käytön kustannukset koetaan liian korkeiksi kunnissa, jotka eivät kuulu Föli-alueeseen
- Yhteyksien liityntäpysäköintipaikoilta keskustaan pitäisi olla hyvät
- Rautatieasemille ja linja-autoasemalle kaivataan lisää pysäköintitilaa niin autoille kuin pyörille
- Joukkoliikenteen käyttö ei houkuttele hitautensa vuoksi

Nostoja avoimista vastauksista

- ”Kaupunkikeskustan ulkopuolelle keskeisimpien sisään tuloväylien luokse tulisi saada muualta tuleville ilmaisia pysäköintipaikkoja, joista olisi riittävän tiheästi joukkoliikenneyhteyksiä keskustaan.”
- ”ei ainakaan omalla kohdalla muuta mitään joukkoliikenteen ollessa kalliimpi vaihtoehto, eikö sillä pääse kätevästi kaupungin sisällä käymättä turhaa lenkkiä torilla, mikä nostaa matka-ajan kolminkertaiseksi vähintään.”
- ”Kaikki uudet pyöräparkit tulisi olla sellaisia, jossa pyörän saa lukittua rungosta telineeseen. Näin vältetään parhaiten varkaudet.”
- ”Liityntäpysäköintimahdollisuus pyörille tarvitaan nyt runkolinjojen tärkeimmille pysäkeille, sekä tulevaisuudessa suurimmalle osalle ratikan/superbussin pysäkeistä. Autoille liityntäpaikkoja tulevaisuudessa ratikan/superbussin päätepysäkeille.”
- ”Autojen liityntäpysäköinnin vaikuttaa maksullisen tai aikarajoitetun pysäköinnin alueet nyt ja tulevaisuudessa. Nopeat joukkoliikenteen runkolinjat pitäisi olla päätetty. Vasta tämän jälkeen kannattaa rakentaa auto/pyörä liityntäpysäköintejä”
- ”Rautatie ja bussiasemille liityntäpysäköintiä lisää”
- ”Lännestä Raision suunnasta tullessa pitäisi olla liityntäpysäköintipaikkoja ja nopeat julkiset kulkuyhteydet. Autolla aamulla tullessa pahin osuus on Moottoritie ja siitä eteenpäin Turkuun sisäänajo.”
- ”Kustavintien uuden liikenneympyrän läheisyyteen olisi hyvä saada merkityt pysäköintipaikat. Lähinnä tilausajoliikennettä varten. Toinen käyttökelpoinen paikka on Lietsalanliikenneympyrän läheisyys.”
- ”Onko edes mahdollista että autoilevat jättäisivät autonsa parkkin ja kävelisivät bussipysäkille? Näen vision suuressa maailmassa jossa välimatkat ovat kymmeniä kilometrejä.”
- ”Liityntäpysäköinnit ovat tarpeellisia, mutta jatkoyhteyksiä on kehitettävä. Huomioon pitää ottaa myös mahdolliset tehdasalueet, mihin porukkaa kulkee”

Utvecklingsplan för anslutningsparkering i Åbo regionen

Sammandrag



VARSINAIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Förord

Åbo regionens trafiksystemplan innehåller bl.a. följande mål: att andelen för det kollektiva färdssättet ökar och att kollektivtrafik blir smidigare och mer resurseffektiv. En av de åtgärder som har satts i trafiksystemplanen är att utveckla stadsregionens centrala hållplatser och anslutningsparkering. Syftet med det här arbetet har varit att skapa en utvecklingsplan för anslutningsparkering av personbilar och cyklar, som särskilt betjänar regionens kollektivtrafik och den riksomfattande tågtrafiken.

Syftet med utredningen har också varit att skapa ett genomförbart utvecklingskoncept för anslutningsparkering i regionen och att identifiera viktiga och utvecklingsbara anslutningsparkeringsområde på kort och långt sikt. Projektet började med en genomgång av litteraturen inom relevanta område. I litteraturoversikten specificeras förutsättningarna för fungerande och attraktiv anslutningsparkering och bedömningsprinciperna för fördelningen av kostnaderna och beräkningen av antalet platser. En av projektets målsättningar var att pröva olika participatoriska metoder och bedöma deras funktionsduglighet i regionalt trafiksystemsarbete. Projektet var en del av CIVITAS ECCENTRIC som finansierats av EU-projektet Horizon 2020.

I projektet undersöktes de 13 kommunerna i Åbo regionens strukturmodell. Arbetet beställdes av Egentliga Finlands förbund. Förbundets kontaktperson var Mari Sinn. Projektet har styrts av en styrgrupp, och i gruppen har ingått företrädare för Åbo, Nådendal, Lundo, S:t Karins och Reso kommuner, och kollektivtrafikexperter från Åbo regiontrafik (Föli) och ELY-centralen.

WSP Finland har svarat för det praktiska arbetet. Kaisa Karhula (projektledare), Susanna Harvio, Ruut Haapamäki och Marie Molino har deltagit i utarbetandet av utredningen. Simo Airaksinen, Leena Gruxdaitis, Teemu Jama, Hannele Kemppi, Tuomas Santasalo och Andrew Potter (UK / Parking Perspectives) har även deltagit i projektet. Grafiker Ari Kujala har svarat för rapportens visuella uttryck.

Åbo, maj 2018

08/2017

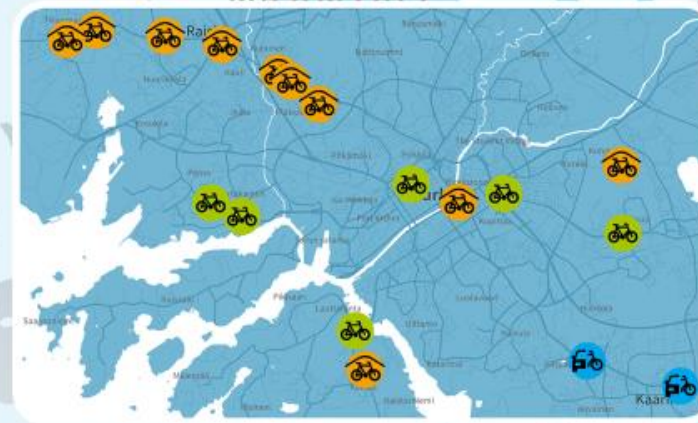
05/2018



Bild 1. Projektets delar och befrämjandet.

Nuvarande anslutningsparkering i Åbo regionen

-  Bil
-  Bil + cykel
-  Cykel
-  Cykel (skjul)



Förutsättningarna för anslutningsparkering av bilar



Resornas inriktning

Anslutningsparkering betjänar destinationer som samtidigt får många passagerare från samma riktning. Arbets- och skolresor har potential ur anslutningsparkeringens synvinkel.



Placering av anslutningsparkering

Anslutningsparkeringsområdet måste finnas på en synlig plats invid stora vägar, och det måste vara lätt att nå för biltrafiken.



Parkering i destination

Enligt undersökningar är avgifter och besvärighet av parkering i destinationen de viktigaste faktorerna som påverkar individens val av anslutningsparkering. Parkeringspolitik kan styra passagerare till andra färdssätt.



Konkurrenskraft av restiden med kollektivtrafik

Resan med kollektivtrafik måste vara snabbare och smidigare jämfört med motsvarande resan med personbil. Kollektivtrafikkrioritering möjliggör till exempel att bussar går snabbare under rusningstid.



Utbudet av kollektivtrafik

Kollektivtrafikens turintervaller måste vara tillräckliga. På så sätt kan kollektivtrafik bli ett attraktivt alternativ. I idealsituation är utbudet av turer under rusningstid sådant att kollektivtrafikens väntetid inte är mer än 5 minuter.



Markanvändningsmässiga förutsättningar

Det måste finnas tillräckligt utrymme för anslutningsparkering i stadstrukturen. Ju närmare man kommer till tätorten desto mindre finns det fritt utrymme för parkering. Utrymme för anslutningsparkering måste tas i beaktande i planläggningen.

Scenarier för anslutningsparkering

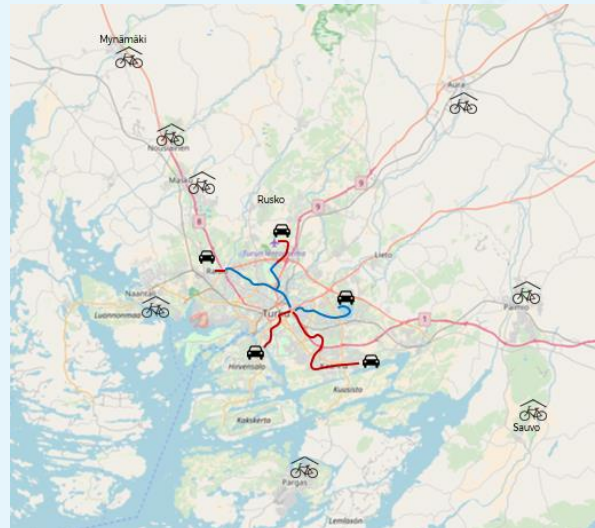
Som grund för de framtida utvecklingslinjerna och utredningen av anslutningsparkeringens potential utformades tre olika scenarier. Scenarier baserar sig på olika sätt att genomföra anslutningsparkering som beror på hur kollektivtrafik och parkeringspolitik ska utveckla sig i framtiden i Åbo regionen. Det ena scenario utesluter inte det andra, och regionens anslutningsparkering kan också vara en kombination av scenarier.

Hur anslutningsparkering ska väljas och genomföras i regionen beror i synnerhet på trafikpolitiska beslut (stadsspårväg, stombussnätet och utveckling av regionala kollektivtrafik) och Åbo stads parkeringspolitik.

Scenario 1: Anslutningsparkering stödjer sig på cykeltrafik



Scenario 2: Spårvägen tas till hänsyn



Scenario 3: Kollektivtrafiken betjänar så nära avgångsorten som möjligt



Utvecklingslinjer

På basis av scenarier skapades framtidens utvecklingslinjer för ansluttparkering i Åbo regionen. Trots att anslutningsparkering anses vara en av de åtgärderna som främjar hållbart resande, finns det för närvarande inga motiveringar för genomförandet av omfattande ansluttparkeringslösningar för bilar. Restiden med kollektivtrafik måste vara konkurrenskraftig jämfört med bilen, och turintervaller måste vara tillräckliga. På så sätt blir alternativet att lämna bilen kvar på anslutningsparkeringsplatsen och fortsätta resan med kollektivtrafik mer attraktivt.

Parkeringspolitik och styrmetoder i destinationer måste vara stränga för att styra resandet och gynna användning av andra trafikformer. De viktigaste faktorerna som påverkar individens val av anslutningsparkering är uttryckligen höga priser eller besväriga parkeringsanlösningar i destinationen. För närvarande har Åbo regionen ingen gällande parkeringspolitik som styr till hållbara färdssätt. Dessutom har beslut om spårväg eller superbuss inte fattats. Det finns således ingen grund för placering av anslutningsparkeringsplatser.

Inom det här arbetets ramen var det således inte möjligt att fastställa exakta utvecklingsplaner för anslutningsparkering. Anslutningsparkeringsens potential måste definieras när andra relevanta trafiksbeslut har fattats. Å andra sidan är det redan möjligt att utveckla anslutningsparkering av cyklar i det nuvarande trafiksystemet i enlighet med scenario 1. Genomförandet av scenarion kräver inte så stora investeringar som organisering av anslutningsparkering för bilar.

När anslutningsparkering planeras, är det också nyttigt att beakta priset för platsernas byggande. Parkeringslösningar i den täta stadsstrukturen är ofta dyra, och det finns kanske andra, bättre sätt att använda den värdefulla marken ur stadsbildens och markanvändningens synvinkel. Trafiksystemet måste analyseras som en helhet: är det mer lönsamt att investera i anslutningsparkering eller att uppmuntra invånare att välja hållbarare färdssätt på andra sätt?

Tidslinje: utveckling av anslutningsparkering

PLANERINGSPROCESS

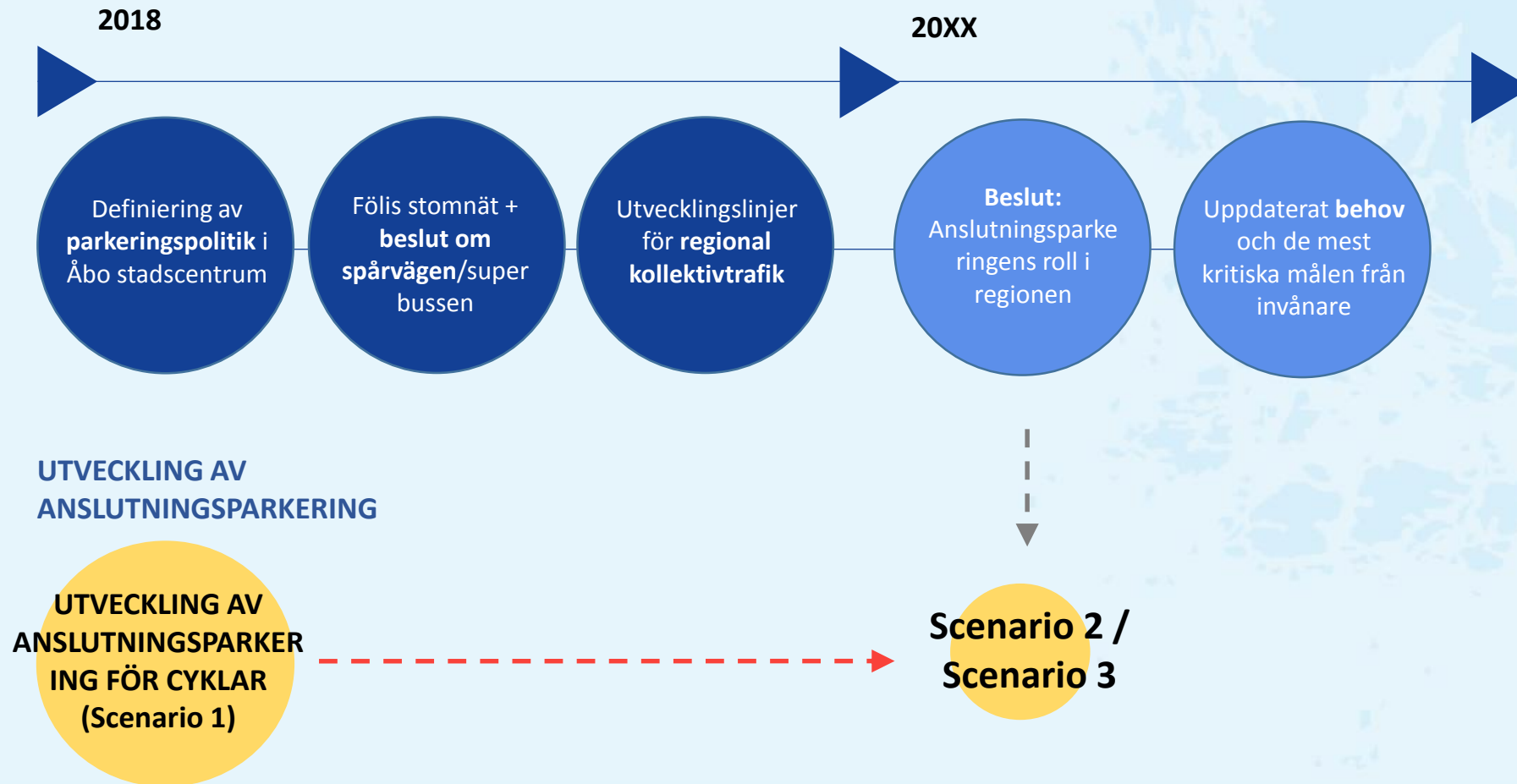
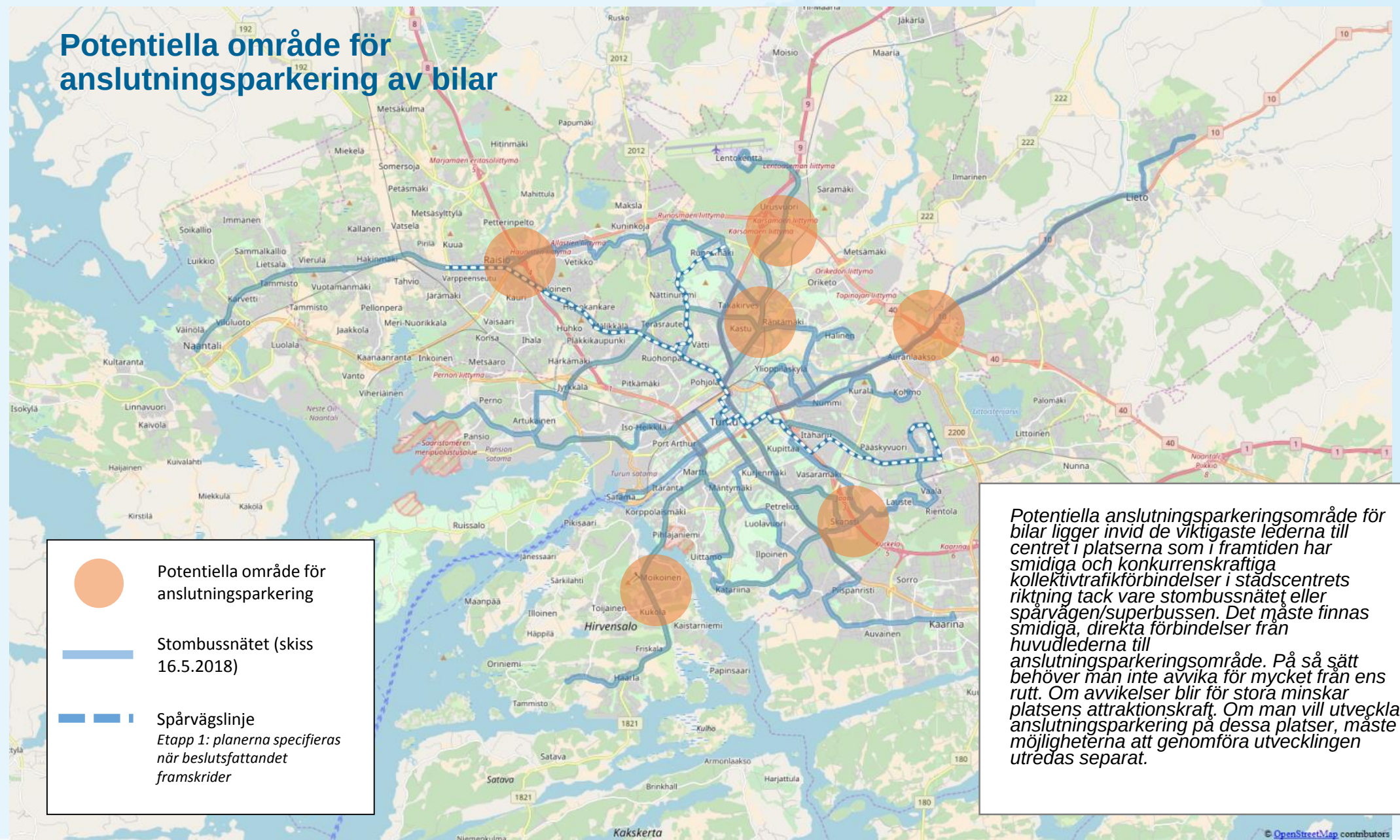
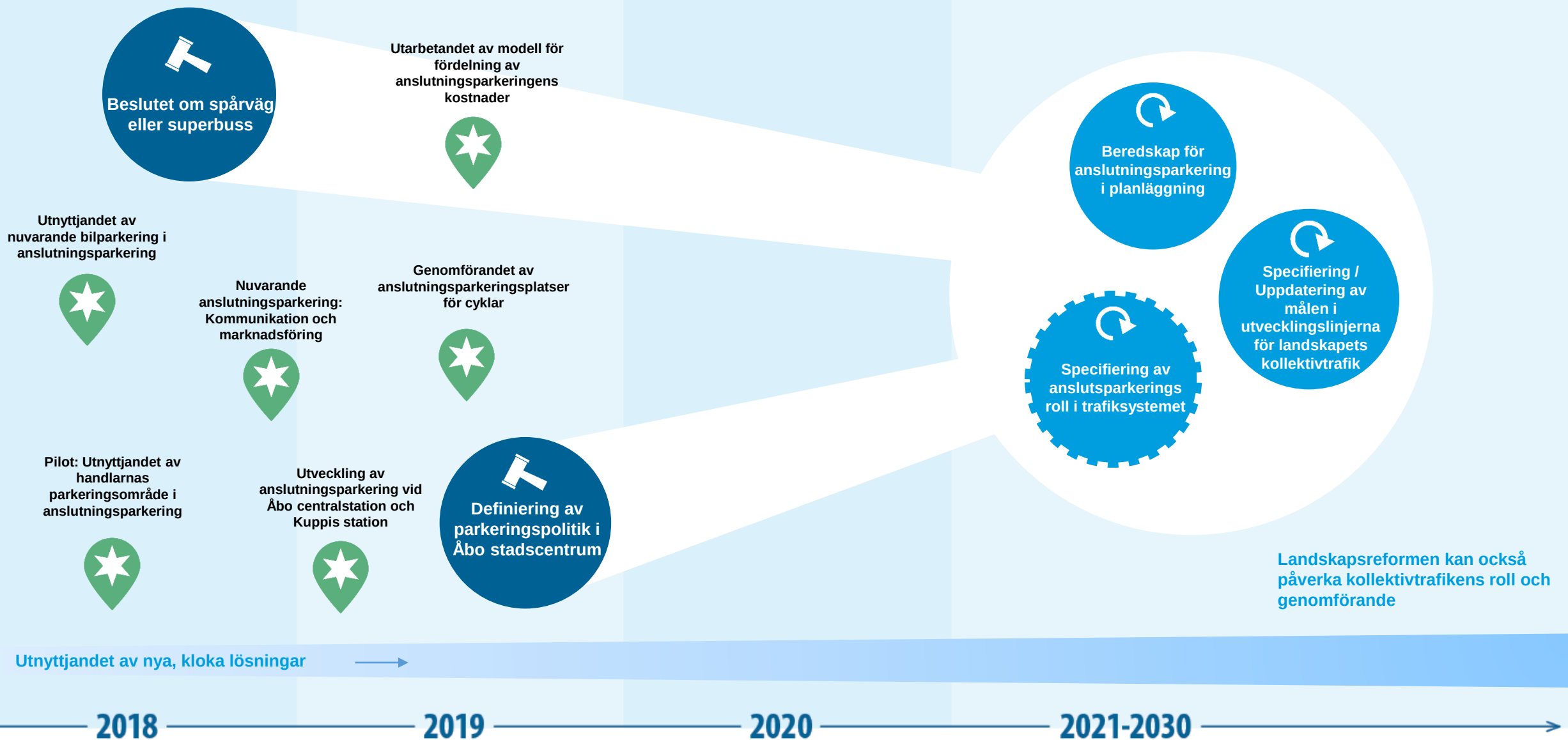


Bild 5. Bilden bredvid visar hur anslutningsparkeringens utvecklingsprocess framskrider. Lösningar i scenario 1 kan redan genomföras i nuvarande trafiksystemet utan politiska beslut om spårväg, parkeringspolitik eller utveckling av regionala kollektivtrafik. Fortsatt utveckling av anslutningsparkering till en starkare del av det regionala trafiksystemet kräver ändå information om hur kollektivtrafiken ska utvecklas och hur stadcentrets parkeringspolitik stödjer individens val av hållbara färdssätt. Efter dessa beslut är det möjligt att planera var, hur och efter vilken måttstock anslutningsparkering genomförs.

Potentiella område för anslutningsparkering av bilar



Vägkarta för utveckling av anslutningsparkering



Åtgärder som kan
vidtas omedelbart



VARSINAIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND



Uppföljning av utvecklingsplan för anslutningsparkering

Arbetsgruppen "Klokt resande"

Utvecklingsplan för anslutningsparkering följs av regionalt trafiksystemarbetets arbetsgrupp (Klokt resande).

Arbetsgruppen diskuterar åtgärder som berör anslutningsparkering och stödjer och främjar beslutsfattandet vid behov.

De åtgärder som har satts i utvecklingsplanen tas upp på agendan två gånger om året. Arbetsgruppen diskuterar främjandet och genomförandet av åtgärderna.

Arbetsgruppens sammansättning utvecklas i samband med mötena så att företrädare för de angränsande kommunerna och kollektivtrafikexperter från ELY-centralen ingår i gruppen.

Uppdatering av utvecklingsplan

Utveckling av anslutningsparkering är en kontinuerlig process, och planerna ska uppdateras allteftersom trafiksystemplanering framskrider.

Anslutningsparkering kan inte planeras som en separat helhet, utan den måste projiceras på åtgärder som främjar andra hållbara färdssätt: Vad är anslutningsparkeringens roll i regionen i framtiden? Vad är anslutningsparkeringens betydelse jämfört med till exempel åtgärder för att främja gång- och cykeltrafik?

Den här utvecklingsplanen fastställer en god utgångspunkt för utvecklingen av anslutningsparkering under följande år med tanke på anslutningsparkering av cyklar. Det är ändå viktigt att uppdatera planen och betrakta den som en del av trafiksystemets helhetsbild i regionen.

Development plan for Park and Ride services in the Turku region

Summary



VARSAINAIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Preface

One of the goals defined in the Turku region transport system plan is to increase the modal share of public transport and to enhance its optimization and competitiveness. Developing both the most central stops and Park and Ride services in the region is one of the measures to be taken according to the transport system plan.

The objective of this project was to create a development plan for Park and Ride services of bicycles and cars that especially benefits regional public transport and national rail transport. The work focused on creating a feasible concept for the development of Park and Ride services and recognising the most significant and potential locations for Park and Ride areas in both the short and the long term. The project began with a literature review, in which the requirements for attractive and practical Park and Ride solutions were investigated. The principles of distributing the costs and estimating the number of parking spaces were also examined. Furthermore, the project aimed at testing different types of participatory methods and evaluating their feasibility in the development of regional transport systems.

The project was a part of the CIVITAS ECCENTRIC project that is funded by the EU programme "Horizon 2020".

The 13 municipalities in the structural model area of the Turku region were examined in this project. The work was commissioned by The Regional Council of Southwest Finland, the contact person of which was Mari Sinn.

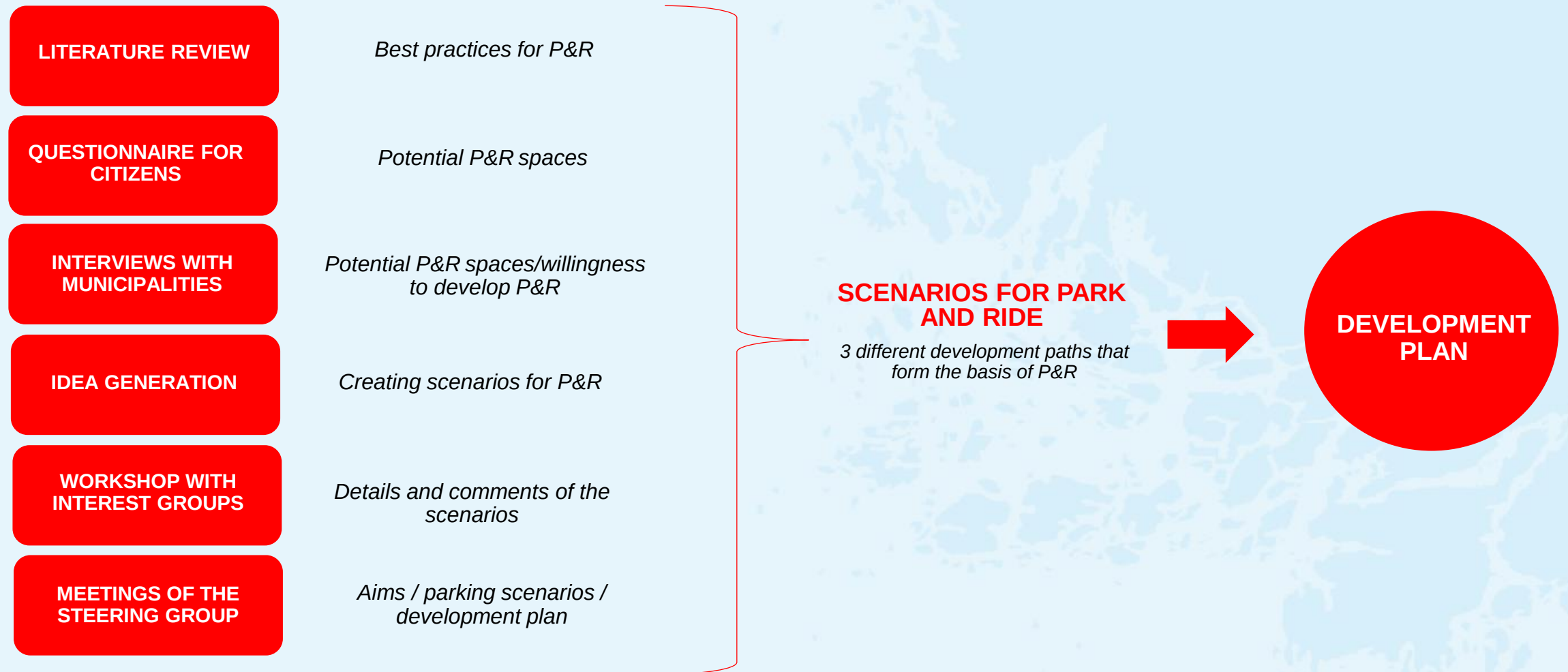
The project was overseen by a steering group that consisted of representatives of the municipalities of Turku, Naantali, Lieto, Kaarina and Raisio and Turku Region Traffic (Föli), and public transport specialists from The Centre for Economic Development, Transport and the Environment (the ELY Centre).

The practical work was carried out by a group of experts from WSP Finland, which consisted of Kaisa Karhula (project manager), Susanna Harvio, Ruut Haapamäki and Marie Molino. Simo Airaksinen, Leena Gruxdaitis, Hannele Kemppe, Teemu Jama, Tuomas Santasalo and Andrew Potter (UK / Parking Perspectives) also participated in the project as experts. The visual look of the report was designed by Ari Kujala.

Turku, May 2018

08/2017

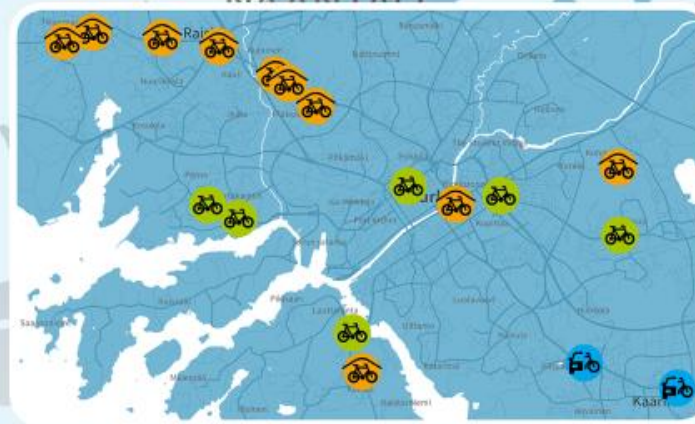
05/2018



Picture 1. Project phases and progression.

Current Park and Ride areas in the Turku region

-  Car
-  Car + Bicycle
-  Bicycle
-  Bicycle (shelter)



Requirements for Park and Ride services for cars



Direction of traffic

Park and Ride services are especially useful in locations that receive large numbers of travellers from the same direction. Park and ride services thus have potential in areas with great numbers of commuters travelling to and from school and work.



Location of Park and Ride facilities

Park and Ride facilities should be located in noticeable places near the main roads and should be easily accessible with a car.



Parking in the destination

The most significant factors that affect the choice of Park and Ride are fees and the difficulty of parking in the destination. Choosing non-car modes of transport may be encouraged with parking policies.



Competitiveness of public transport travel time

Travelling by public transport should be faster and more reliable than travelling by car. For example, public transport priority reduces delays to bus traffic during the rush hour.



Supply of public transport

Public transport should have reasonable headways to be an attractive transportation option. In the ideal situation, commuters should not have to wait more than 5 minutes during the rush hour.



Land use requirements

Enough space must be reserved for commuter parking within the fabric of the city. The closer the parking areas are to dense urban areas, the more difficult it is to make space available for Park and Ride areas. The space required for parking must be taken into account in city planning.

Park and Ride scenarios

Three different scenarios for Park and Ride services were created as the basis for the future direction and the potential for Park and Ride services.

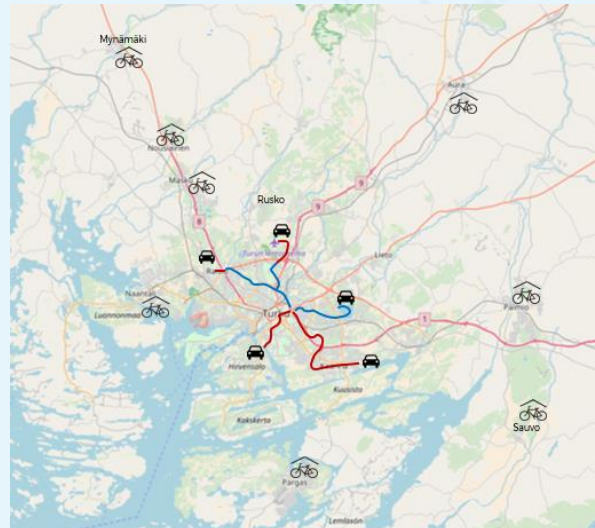
The scenarios are based on different implementations of Park and Ride services that depend on how public transport and parking policies in the region will develop in the future. The scenarios are not mutually exclusive and the Park and Ride system in the region may be a combination of scenarios.

The choice of how Park and Ride is realised in the region depends on political decisions about public transport (light rail, core bus network and development of regional public transport) and the parking policy of City of Turku.

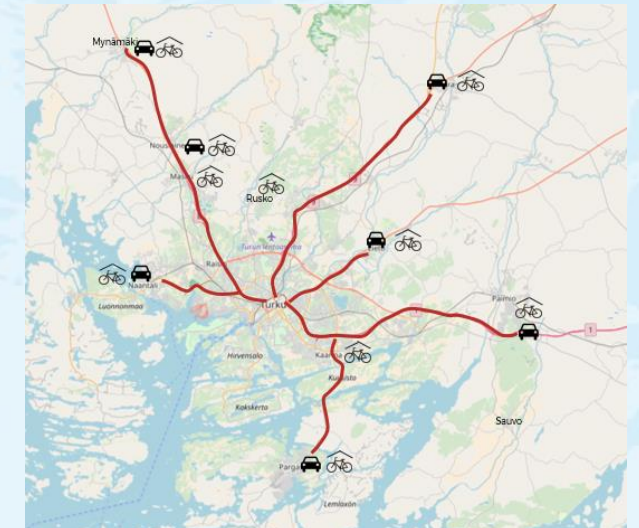
Scenario 1: Park and Ride and cycling



Scenario 2: Park and the light rail



Scenario 3: Public transport serves as close to the starting point as possible



Directions for development

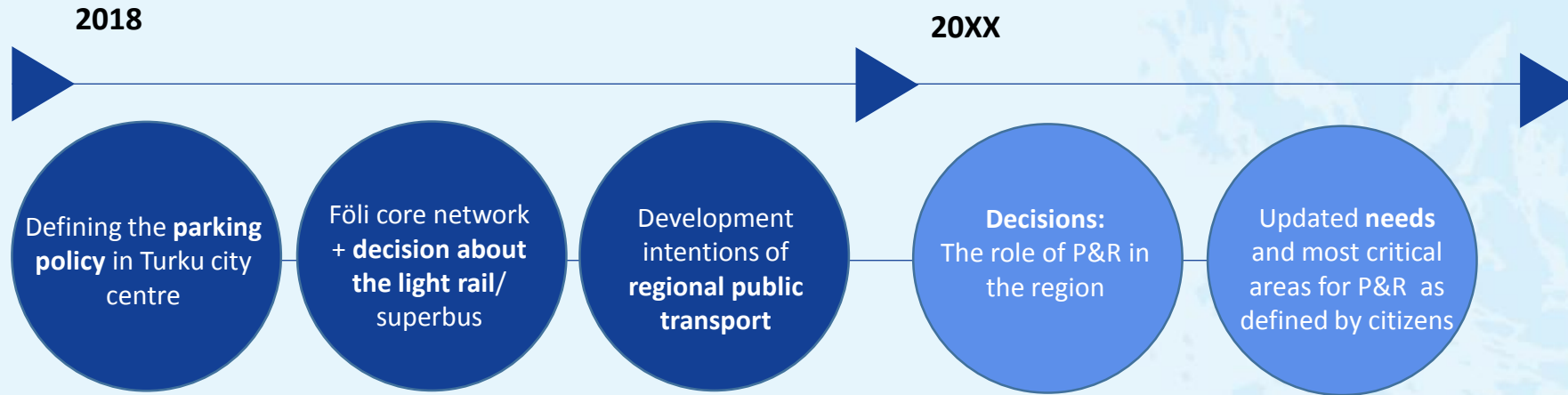
Future directions for developing Park and Ride services in the Turku region were created on the basis of the scenarios. Despite the fact that developing Park and Ride is considered a measure that promotes sustainable mobility, there are currently no grounds for implementing Park and Ride solutions on a large scale. For leaving one's car in a Park and Ride and continuing with public transport to be an attractive option, travel times of public transport must be competitive in comparison to travel times of private cars and headways must be sufficiently short. Parking policy in the destination and ways of governing parking should be strict so that passengers are inclined to choose other modes of transportation. The most significant factors affecting the choice of Park and Ride services are high costs and the difficulty of parking in the destination. At the moment, Turku region does not have an effective parking policy that would direct the use of transportation towards its sustainable modes. Furthermore, decisions about the light rail or the superbuss have not been made. This means that there is not yet enough certainty to support final decisions on where to put Park and Ride areas.

Thus, creating a detailed development plan for Park and Ride was out of scope for this work. The potential of Park and Ride solutions must be investigated after other relevant political decisions have been made. However, the development of Park and Ride solutions for bicycles as shown in scenario 1 is already possible with the current transport system. Implementing the solutions in this scenario will not require such a large investment as may be required for Park and Ride for cars.

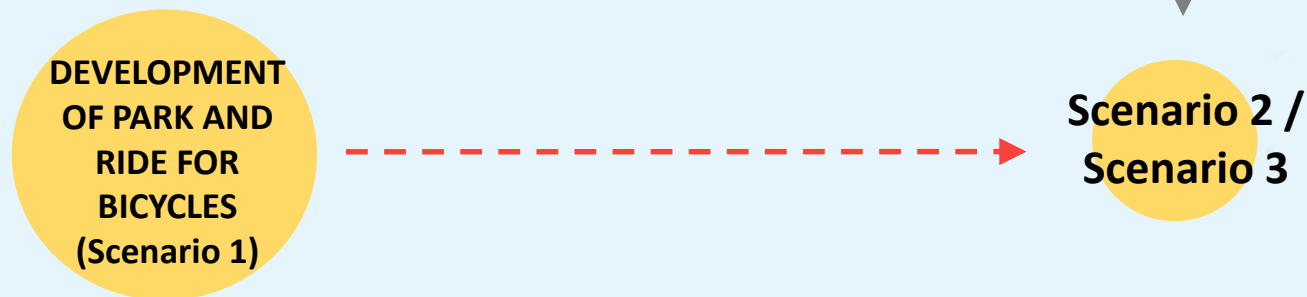
It is important to take the cost of constructing Park and Ride facilities into account in the design phase. It is more expensive to design and construct Park and Ride facilities in the denser parts of the city; there will be competition to use this land in other ways. The transport system should be examined as a whole: Is it more beneficial to invest in Park and Ride solutions or to encourage citizens to choose sustainable modes of transport by other means?

Timeline for the development of Park and Ride

PLANNING PROCESS

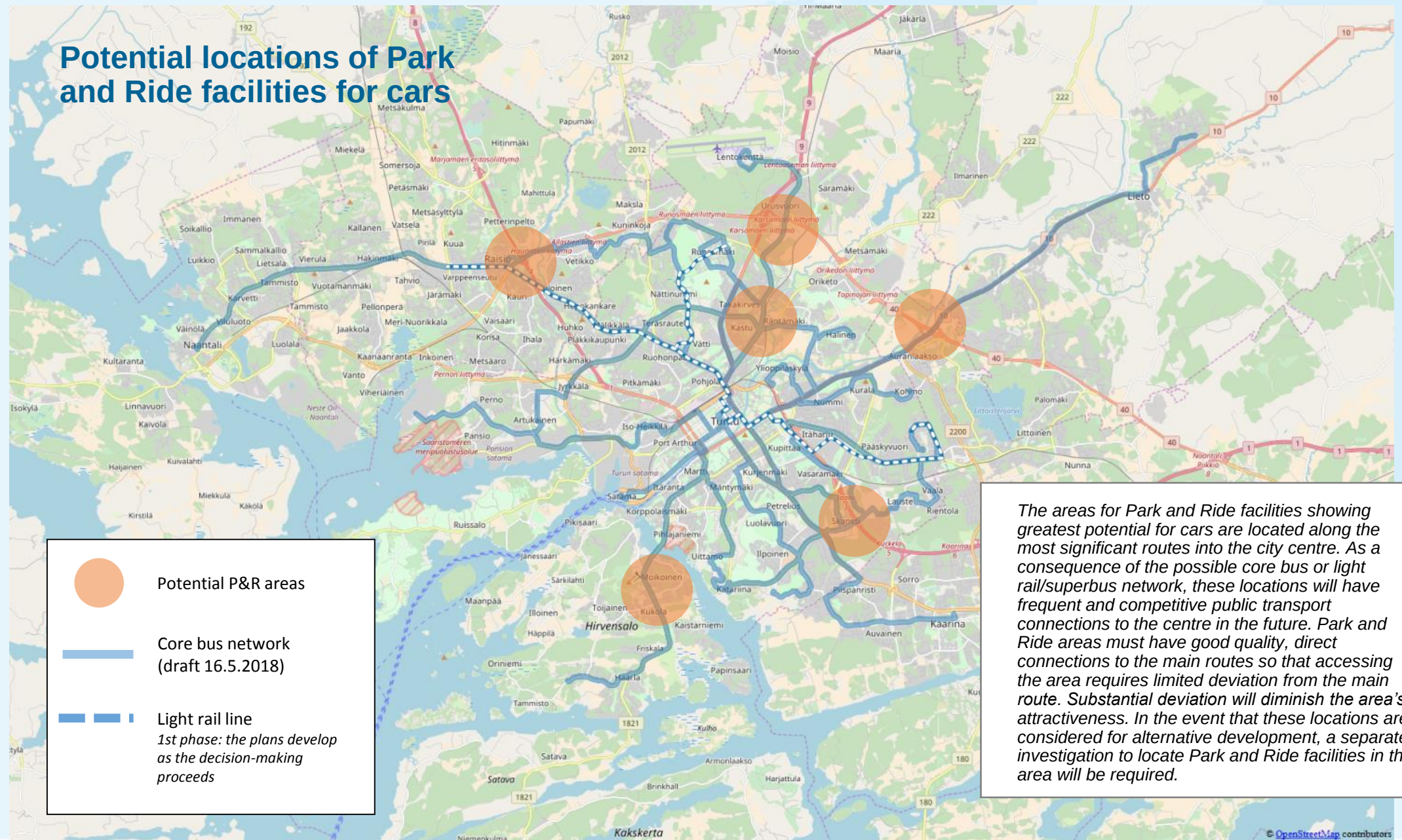


DEVELOPMENT OF PARK AND RIDE



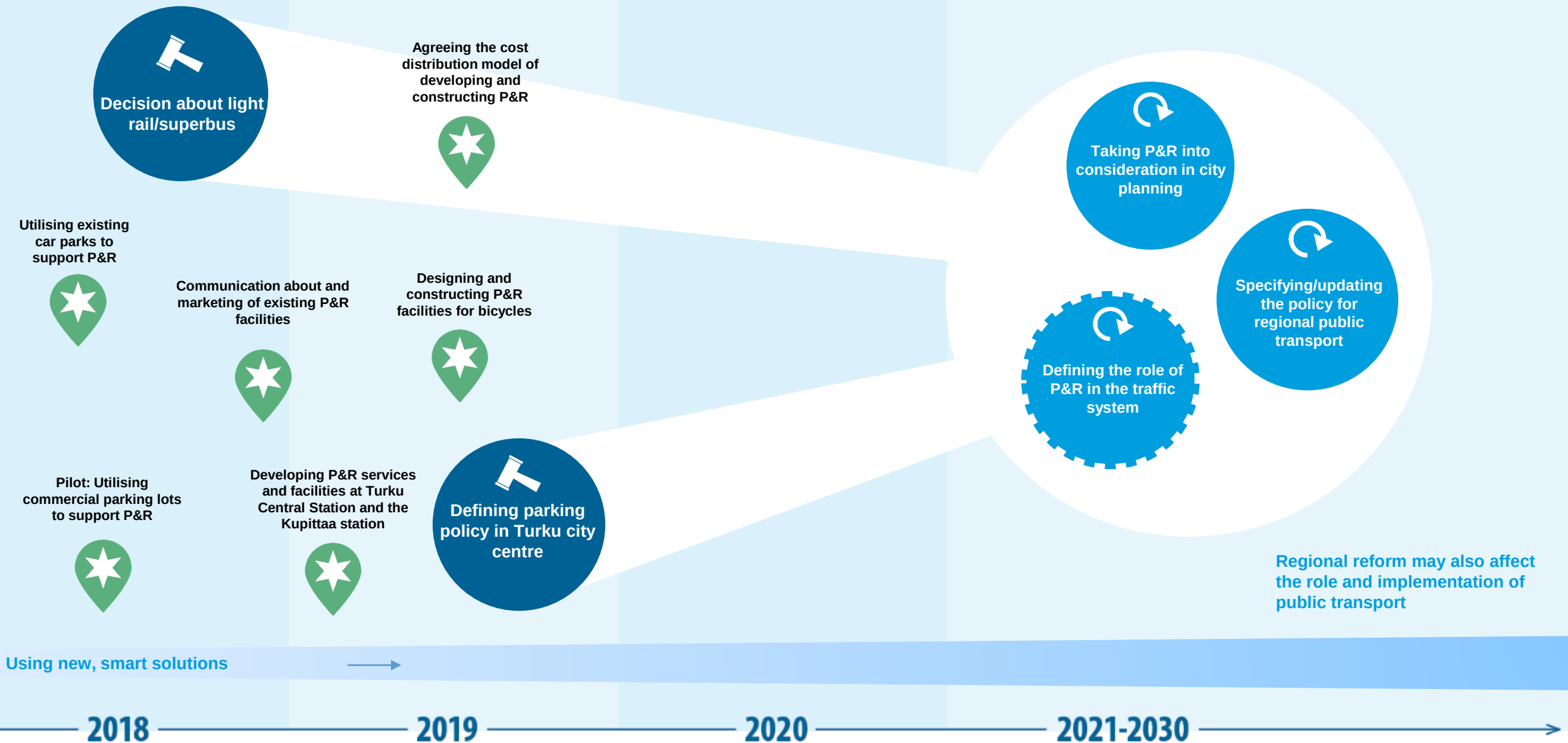
Picture 5. This picture depicts the development process of Park and Ride services. The solutions for the development of Park and Ride for bicycles in Scenario 1 may be implemented with the current transport system without any major political decisions about the light rail, parking or development of regional transport being necessary. However, further development of Park and Ride services into a more integral part of the regional transport system requires information about how public transport will be developed in the future and how the parking policy in the city centre will support the choice of sustainable modes of transport. Only after those decisions are made will it be possible to plan how, where and on what scale Park and Ride should be planned and implemented.

Potential locations of Park and Ride facilities for cars



The areas for Park and Ride facilities showing greatest potential for cars are located along the most significant routes into the city centre. As a consequence of the possible core bus or light rail/superbus network, these locations will have frequent and competitive public transport connections to the centre in the future. Park and Ride areas must have good quality, direct connections to the main routes so that accessing the area requires limited deviation from the main route. Substantial deviation will diminish the area's attractiveness. In the event that these locations are considered for alternative development, a separate investigation to locate Park and Ride facilities in the area will be required.

Roadmap for the development of Park and Ride



Measures that can be taken immediately



VARSINAIS-SUOMEN LIITTO
EGENTLIGA FINLANDS FÖRBUND
REGIONAL COUNCIL OF SOUTHWEST FINLAND



Follow-up for the development plan

Follow-up by the Smart Mobility group

The follow-up for the development plan of Park and Ride services will be conducted by a subgroup (Smart Mobility) of the regional transport system planning workgroup. The group will discuss measures related to Park and Ride solutions and forward relevant issues in decision-making when necessary. The measures defined in the development plan will be included in the group's agenda two times per year, and the group will discuss the advancement and implementation of these measures.

The composition of the Smart Mobility subgroup will be expanded in the meetings so that the group will include representatives of the neighbouring municipalities and public transport experts from the ELY Centre.

Updating the development plan

Developing Park and Ride services is a continuous process, and the plans should be updated as transport system planning in the region proceeds. Park and Ride services cannot be designed as a separate entity, but must be delivered in parallel with other measures that promote sustainable modes of transport: What is the role of Park and Ride in the region in the future? How does Park and Ride compare to, for example, measures taken to promote walking and cycling?

This plan forms the basis for developing Park and Ride services in the following years especially from the point of view of Park and Ride for bicycles. However, updating the plan is essential in order for the plan to become a part of the general transport system in the region.