

Suositus liityntäpysäköinnin kustannusjaon periaatteista Varsinais-Suomessa

Hyväksytty Turun kaupunkiseudun MAL-ohjausryhmässä 19.3.2021



Kustannusten jakajat

- **Kyseessä on suositus. Osapuolet sopivat kohteiden lopullisesta kustannusjaosta erikseen käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa.**
- Liityntäpysäköinnin sijaintikunnan ohella kustannuksiin voivat osallistua myös muiden liityntäpysäköintiä käyttävien asukkaiden kotikunnat.
 - Muiden kotikuntien osallistuminen vähentää sijaintikunnan maksettavaksi jäävää kustannusta. Sijaintikunta selvittää kotikunnat näin halutessaan ja kustannusjakoneuvottelujen käynnistäminen on sijaintikunnan vastuulla.
- Valtio osallistuu kustannuksiin vain, kun on kyse rautateiden tai maanteiden liikennettä palvelevasta liityntäpysäköinnistä (perusväylänpidon rahoitusta ohjaavat säädökset).
 - Valtion budjetissa erikseen rahoitetuissa kehittämishankkeissa sekä laajemmissa maankäytön kehittämishankkeissa (esim. matkakeskukset) liityntäpysäköinnin kustannusjaosta sovitaan tapauskohtaisesti osana koko hankkeen kustannusjakoa.
- Muiden tahojen (esim. yksityiset) mahdollinen osallistuminen vähentää jaettavaa kustannusosuutta. Sen jakoperiaate kuntien ja valtion välillä säilyy samana.

Soveltamiskohteet

- Kustannusjakomalli on joukkoliikennemuodosta riippumaton. Periaatteita sovelletaan sekä rautatie-, linja-auto- että mahdollisen raitiovaunuliikenteen liityntäpysäköintiin.
- Kustannusjakoperiaatteet on määritelty erikseen polkupyörien ja autojen liityntäpysäköinnille.
- Pysäköinti voi olla maantasosta tai rakenteellista useammassa kerroksessa.
- Periaatteet koskevat uusia liityntäpysäköintialueita, olemassa olevien alueiden laajennuksia sekä aiemmin rakennettuja liityntäpysäköintipaikkoja korvaavia uusia paikkoja.
- Periaatteita ei sovelleta jälkikäteen jo aiemmin toteutettuihin alueisiin.

Jaettavat kustannukset

- Kustannusjakomalli koskee liityntäpysäköintialueen ja siihen liittyvän varustelun rakentamiskustannuksia.
- Suunnittelu- ja rakennuttamiskustannuksista sovitaan erikseen. Niidenkin jakamiseen voidaan haluttaessa käyttää kustannusjakomallin periaatteita.
- Maapohja ei ole mukana kustannusjaossa, vaan hankkeesta vastaavan tahon tehtävänä on sopia tarvittavien maapohjien käyttöoikeuksista. Maankäyttöhyödyt sekä mahdolliset pysäköintimaksutulot ja vuorottaispysäköintihyödyt jäävät sijaintikunnan hyväksi.
- Kohteiden kunnossapidon kustannuksista sovitaan tapauskohtaisesti.

Kustannusten määräytymisperusteena laskennallinen perushinta

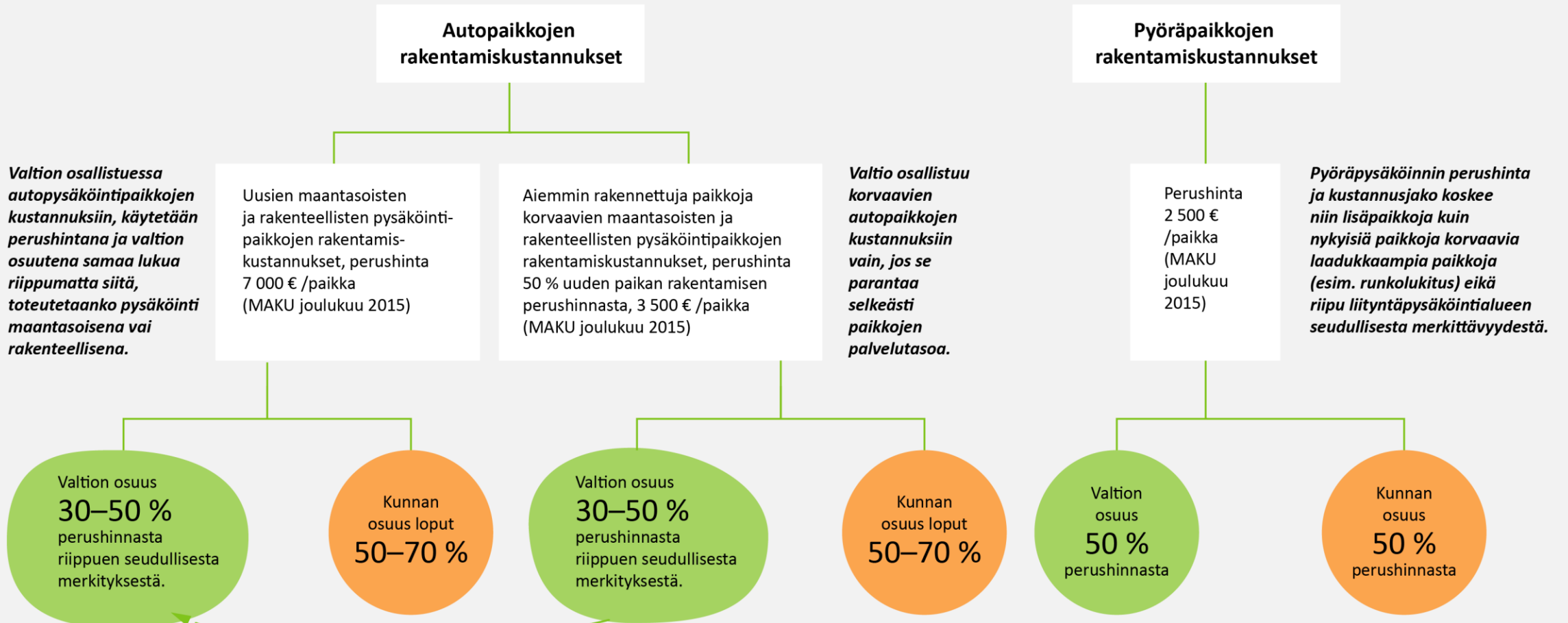
- Jaettavien kustannusten laskennassa käytetään HSL-kustannusjakomallin pilottihankkeessa (HSL:n julkaisu 6/2016) määritetyjä pysäköintipaikkojen arvonlisäverottomia laskennallisia perushintoja.
 - Pyöräpaikka 2 500 €
 - Maantasoinen autopaikka 7 000 €. Kustannusjakoperusteena käytetään maantasoinen autopaikan perushintaa, vaikka kyse olisi laitospaikkojen rakentamisesta.
 - Aiemmin rakennettuja autopaikkoja korvaavien maantasoiden ja rakenteellisten paikkojen perushinta on 50 % uuden paikan perushinnasta (3 500 €). Valtio osallistuu korvaavien paikkojen kustannuksiin vain, jos se parantaa selkeästi paikkojen palvelutasoa. Jos valtio ei ole aiemmin osallistunut korvattavien paikkojen kustannuksiin, lasketaan valtion osuus rakentamiskustannuksista uusien paikkojen perushinnan (7 000 €) mukaisesti.
- Kustannukset jaetaan perushinnan perusteella silloin, kun pysäköintipaikan todellinen hinta on vähintään sama kuin perushinta. Perushinnan ylittävä osa kustannuksista jää sijaintikunnan maksettavaksi.
- Jos toteutunut hinta on perushintaa pienempi, jaetaan kustannukset toteuman perusteella.
- Perushinnat on määritetty MAKU-indeksin joulukuun 2015 tasossa. Kustannusjakomallia sovellettaessa perushintoja muutetaan MAKU-indeksin muutosta vastaavasti.

Kustannusjaon periaatteet

- Valtion ja kuntien välisen kustannusjaon periaatteet on esitetty seuraavan sivun kaaviossa:
 - Maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävässä liityntäpysäköintikohteissa valtio osallistuu autoliityntäpaikkojen rakentamiseen 50 % kustannusosuudella
 - Paikallisesti merkittävässä ja pienimuotoisissa liityntäpysäköintikohteissa valtio osallistuu autoliityntäpaikkojen rakentamiseen 30 % kustannusosuudella
 - Pyörien liityntäpysäköinnin kustannuksiin valtio osallistuu 50 % kustannusosuudella liityntäpysäköintikohteen luokasta riippumatta.
- Muiden kuin liityntäpysäköinnin sijaintikunnan osallistuminen:
 - Muut kunnat eivät osallistu pyöräliitynnän kustannuksiin.
 - Jos on osoitettavissa, että yli 10 % liityntäpysäköintiä käyttävistä autoilijoista on sijaintikunnan ulkopuolisesta kotikunnasta, tämän kotikunnan maksuosuus on lähtökohtaisesti kiinteä 10 % uusien maantasoisten autopaikkojen perushintoihin perustuvista laskennallisista kustannuksista. Kunnat neuvottelevat muiden kuin sijaintikunnan osallistumisesta keskenään. Sijaintikunta selvittää kotikunnat näin halutessaan ja kustannusjakoneuvottelujen käynnistäminen on sijaintikunnan vastuulla.

Valtio osallistuu vain rautateiden tai maanteiden liikennettä palvelevan liityntäpysäköinnin rakentamiskustannuksiin

Budjetoinnin lähtökohtana käytetään pysäköintipaikkojen arvonlisäverottomia perushintoja. Perushinnan ylittävä osa kustannuksista jää sijaintikunnan maksettavaksi. Jos toteutunut hinta on perushintaa pienempi, jaetaan kustannukset toteuman perusteella.



Jos valtio ei ole aiemmin osallistunut korvattavien paikkojen kustannuksiin, lasketaan valtion osuus rakentamiskustannuksista uusien paikkojen perushinnan mukaisesti.

Henkilöautojen liityntäpysäköintikohteiden luokittelu

- Tavoitetila 2030, sisältää katu-, maantie- ja rataverkon kohteet

Luokitusta tarkistetaan tarpeiden muuttuessa. Kohteet eivät nyt sisällä mahdollisen paikallisjunaliikenteen seisakkeita.

Maakunnallisesti merkittävät liityntäpysäköintikohteet

- Turku, päärautatieasema
- Turku, Kupittaaan rautatieasema
- Turku, linja-autoasema / matkakeskus
- Salo, rautatieasema
- Salo, linja-autoasema
- Loimaa, rautatie- ja linja-autoasema / vt 9 keskusta *
- Uusikaupunki, linja-autoasema / mt 196 virastotalo *
- Laitila, linja-autoasema / vt 8 tuleva pikavuoropysäkki *

Seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintikohteet (laajaa seutua palveleva kohde tai tiheään liikennetarjonnan piirissä oleva paikkamäärältään suuri kohde)

- Naantali keskusta / Ruona *
- Raisio keskusta
- Vt 8 Mynämäki th / Mynämäki keskusta *
- Vt 8 Masku Riviera / keskusta *
- Mt 2012 Rusko keskusta
- Vt 9 Aura / Aura keskusta *
- Vt 10 Lieto keskusta

** Vaihtoehtoiset kohteet tai hajautettu ratkaisu tilanteessa, jossa liikennetarjonta jakaantuu tai pysäköintiä on tilantarpeen tai kulkuyhteyksien kannalta perusteltua hajauttaa*

- Mt 110 Kaarina Piispanristi
- Mt 110 Kaarina keskusta
- Vt 1 Paimio / Mt 2340 Paimio keskusta *
- Vt 1 Salo Piihovi
- Vt 1 Salo Halikon/Märyn th
- Mt 180 Parainen keskusta

Paikallisesti merkittävät liityntäpysäköintikohteet

- Turku Hirvensalo
- Mt 192 Lemu
- Mt 192 Mietoinen
- Vt 8 Nousiainen
- Vt 8 Ihode
- Mt 204 Yläne
- Kt 41 Pöytyä
- Kt 41 Oripää
- Vt 9 Moisio / Mt 12264 Paattistentie *
- Vt 9 Kyrö
- Vt 10 Marttila
- Vt 10 Koski TL
- Somero keskusta
- Mt 110 Muurla
- Vt 1 Suomusjärvi mt 2410 th
- Kemiö keskusta

Muut kohteet pienimuotoisia

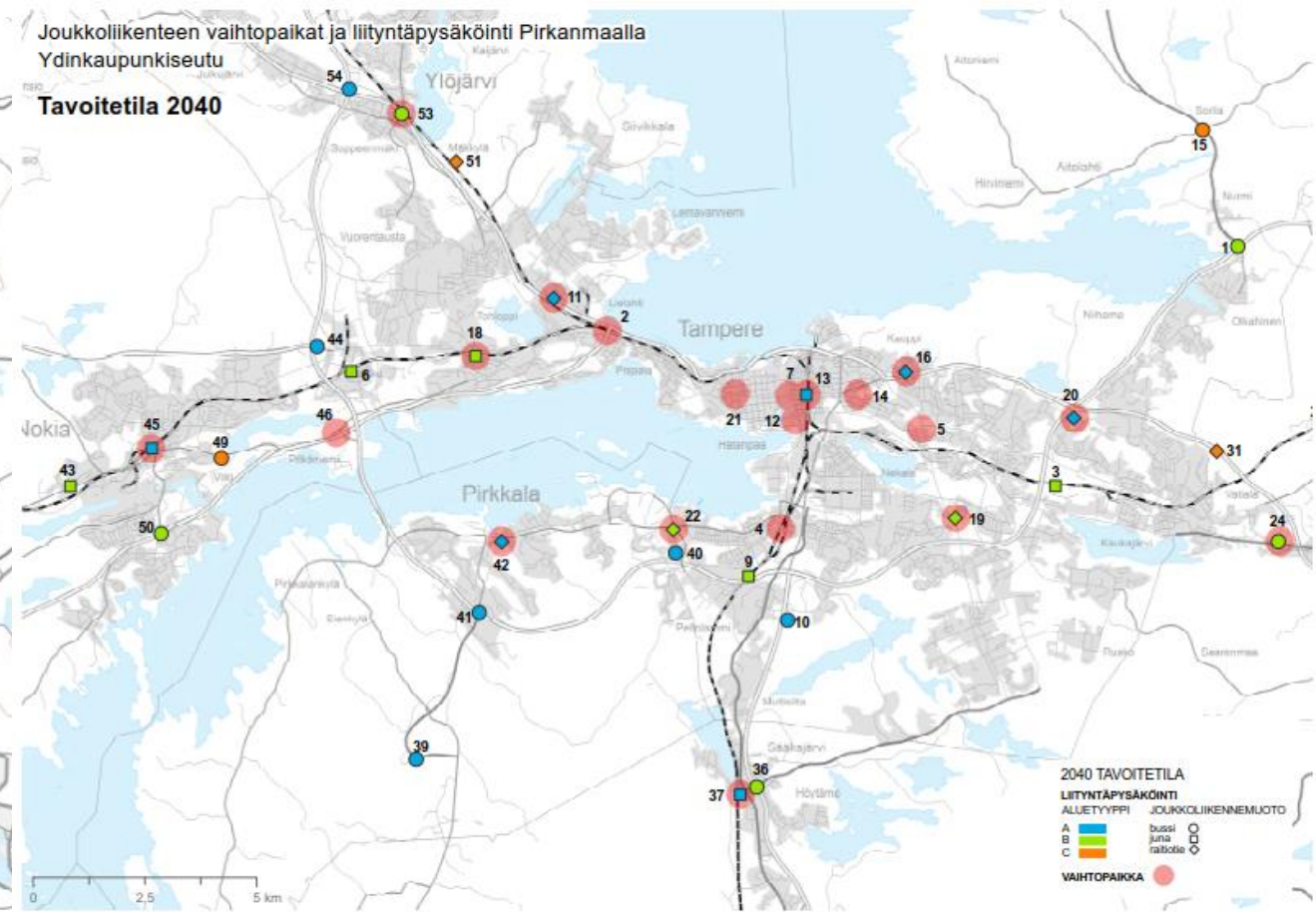
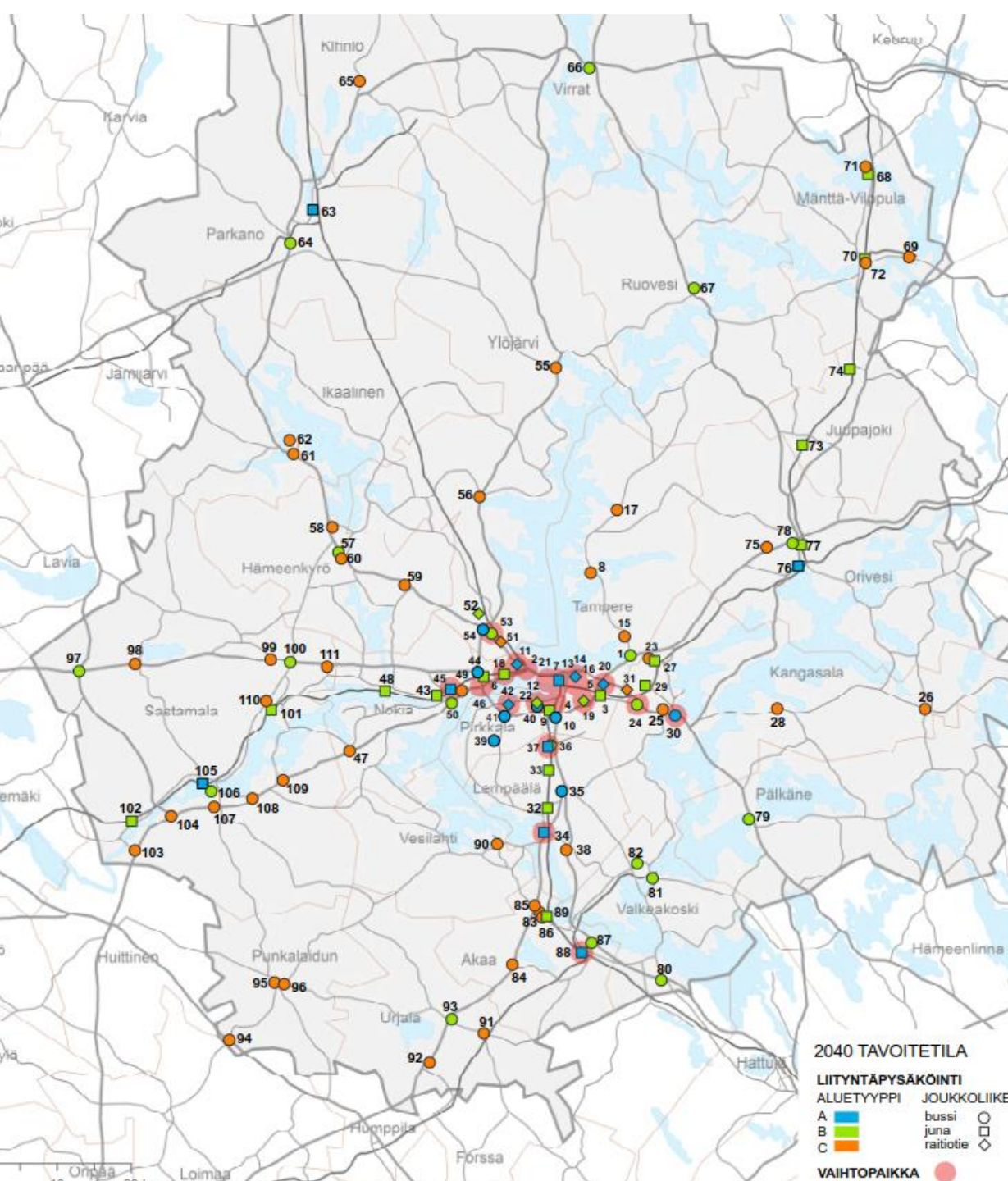
Liite 1: Otteita julkaisusta ”Kunnan ja valtion yhteistyön ja kustannusvastuun periaatteet radanpidossa” (Kuntaliitto ja Väylävirasto 2020)

- Liikennejärjestelmän toimivuuden turvaamiseksi ja ratalain tavoitteiden toteuttamiseksi rataverkon haltija voi erityisestä syystä ja sopimuksen mukaisesti osallistua rataverkon haltijan tehtäviin liittyvän muun toimenpiteen kuin rautatien rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksiin.
- Hankkeissa ei aina pystytä määrittelemään sitä, onko kyse radanpitoon vai kadunpitoon liittyvästä tehtävästä ja minkä tahon vastuisiin ja tehtäviin toimenpide kuuluu. Tällaisia yhteishankkeita voivat olla esimerkiksi asemanseutujen hankkeet, kuten uudet alikulut tai pysäköintialueet.
- Kunta vastaa sellaisten rakennushankkeiden kustannuksista, jotka aiheutuvat yksinomaan kunnan tarpeista ja joiden hyödyt kohdistuvat yksinomaan kuntaan. ... Jos kunnan aloitteesta tehtävästä hankkeesta on hyötyä myös Väyläviraston toiminnalle, niin osapuolten välinen tehtävä- ja kustannusjako näissä tilanteissa sovitaan tapauskohtaisesti kirjallisella sopimuksella.
- Asemanseudun peruspalvelutaso riippuu aseman liikenteestä ja alueen maankäytöstä. Mikäli kunta haluaa, että Väyläviraston vastuulle kuuluvat rakenteet toteutettavaksi perustasoa laadukkaampana, kunta maksaa laatutason nostosta syntyvän kustannuksen.
- Linja-autopysäkkien ja taksipaikkojen suunnittelusta, rakentamisesta ja hoidosta vastaa kunta. Nämä rakenteet jäävät kunnan omistukseen ja kunnossapitoon.
- Saattoliikenteen osalta kustannuksista sovitaan tapauskohtaisesti. Saattoliikenteen sijoittuminen suhteessa katuverkkoon ja asema-alueeseen määrittelee vastuun jakautumista.
- Rataverkon haltija voi toteuttaa liityntäpysäköintialueen joko osana ratahanketta tai omana hankkeenaan. Ratalaissa ei ole nimenomaista säännöstä, jonka mukaan yksinomaan rataverkon haltijalla olisi velvollisuus järjestää liityntäpysäköinti.
- Väylävirasto voi myös osallistua liityntäpysäköinnin kustannuksiin tilanteessa, jossa joku muu toteuttaa liityntäpysäköintihankkeen. Esimerkkinä tällaisesta tilanteesta voidaan mainita tiivis kaupunkirakenne, jossa tilaa on vähän ja liityntäpysäköintipaikat on tarpeen sijoittaa jollekin muulle kuin asemakaava-alueessa osoitetulle liikenne-alueelle ja toisaalta pysäköintikenttien sijasta pysäköintilaitoksiin (HE 49/2016 s. 42).
- Liityntäpysäköintialue voi olla yhteiskäytössä muiden toimijoiden kanssa. Kun pysäköintialuetta käytetään useiden osapuolten asiakkaiden tai työntekijöiden tarpeisiin, suunnittelu-, rakennus- ja kunnossapitokustannusten jakamisesta voidaan niin haluttaessa sopia osapuolten kuten Väyläviraston ja kuntien kesken.
- Maksullisen pysäköinnin ja mahdollisten sähköautojen latauspisteiden sekä sähkölämmityspisteiden vuokrauksen järjestämisestä ja pysäköintimaksujen ja vuokrien saajasta sekä pysäköinnin valvonnasta sovitaan erikseen.
- Tehtyjä kustannusjakomalleja voidaan niin haluttaessa käyttää kustannusjakoneuvottelujen lähtökohtana tai apuna paikallisiin olosuhteisiin soveltaen. Kustannusjako koskee rakentamiskustannuksia. Kunnossapidon kustannuksista sovitaan tapauskohtaisesti.
- Valtio osallistuu olemassa olevien liityntäpysäköintipaikkojen korvaavien paikkojen rakentamiseen ainoastaan, jos se parantaa selkeästi paikkojen palvelutasoa verrattuna nykytilaan ja palvelutason parantaminen on perusteltua rautatieliikenteen matkustajien palvelemiseksi. Korvaavien paikkojen kustannusjakoon vaikuttaa olemassa olevien paikkojen rakentamisen toteutunut kustannusjako. Jos korvaavien paikkojen rakentaminen liittyy merkittävään kaupunkikehityshankkeeseen tai muuhun suurempaan hankkeeseen, sovitaan kustannusjaosta aina tapauskohtaisesti.

	Seudullisesti merkittävä alue	Paikallisesti merkittävä alue
Rooli liikennejärjestelmässä	Liittyy erittäin hyvin joukkoliikenteen runkoyhteyksiin. Tyyppi 1: Alueella houkutellessa aktiivisesti pääväyläliikennettä. Yhteydet liityntäpysäköintiin sujuvat pääväylältä. Tyyppi 2: Alueet houkuttelevat lähi-seudun ulkopuolelta käyttäjiä esim. palveluiden vuoksi. Pyöräpysäköinti ja sujuvat yhteydet pyörätieverkolta korostuvat. Paikallisen joukkoliikenteen tarjoamat vaihtoyhteydet ja muut liikkumisen palvelut toimivia.	Säännöllisten joukkoliikennepalveluiden aluetta, suositaan pyöräpysäköintiä, katuverkolta ja pyörätieverkolta hyvä ja sujuva yhteys.
Imago	Tehokas, toimiva liityntä joukkoliikenteeseen	Luotettavuus, paikallisuus
Sijoittumisen pääkohdealueet	Tyyppi 1: Pääteiden ja joukkoliikenteen solmukohtat pääosin keskus-tojen ulkopuolella. Tyyppi 2: Suurimmat asemat, palvelukeskittymät	Pienempien kuntien, tai tiettyä aluetta palvelevat rautatieasemat, mahdollisesti kauempana pääväylistä
Kokoluokka	Tyyppi 1: 150-500 ap, jonkun verran pp. Tyyppi 2: 150-500 ap, runsaasti pp	20-100 autopaikkaa, runsaasti pyöräpaikkoja
Paikkatarjonta	Tyyppi 1: Riittävä paikkatarjonta, jotta voidaan houkuttaa käyttäjiä. Tyyppi 2: Tila ja paikalliset liikennejärjestelyt rajoittavat autopaikkoja	Riittävä paikkatarjonta, joka kasvaa maankäytön myötä
Käyttöasteen seuranta	Tyyppi 1: Kohtuullisen tiheää, sillä varmistetaan paikkojen riittävyys ja pohja markkinoille. Tyyppi 2: Paikkojen rajallisuuden vuoksi ja tilan hallitsemiseksi tiheää, jopa reaaliaikaista seuranta	Harvakseltaan, koska käyttö suhteellisen vakiintunutta

Taulukko 1. Liityntäpysäköintialueiden tyypit, mukailtu Helsingin seudun ja Pirkanmaan malleista.

Liite 1:
Ote julkaisusta ”Kunnan ja valtion yhteistyön ja kustannusvastuun periaatteet radanpidossa”
(Kuntaliitto ja Väylävirasto 2020)



Kuva 22. Vaihto- ja liityntäpaikkojen tavoitetilanne 2040 Tampereen kaupunkiseudulla.

Liite 2: Pirkanmaan luokittelu
 Sinisellä seudullisesti merkittävät liityntäpysäköintikohteet (luokkaa maakunnallisesti merkittävä ei Pirkanmaalla ole)

Lähde: Joukkoliikenteen vaihtopaikat ja liityntäpysäköinti Pirkanmaalla - Kehittämissuunnitelma (Pirkanmaan liitto 2014)

Liite 3: Ote valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032 (LVM, suunnitelmaluonnos 13.11.2020)

5.2.5. Liityntäpysäköinti

Liityntäpysäköinnillä tarkoitetaan julkista liikennettä välittömästi palvelevaa pysäköintiä ja se palvelee sujuvien matkaketjujen muodostamista. Liityntäpysäköinnin järjestää useimmiten kunta. Valtion roolia liityntäpysäköinnin rahoittamisessa kasvatetaan osana kestävän liikenteen edistämistä.

- **Valtio (Väylävirasto) varaa kuntien kanssa tehtäviin liityntäpysäköinnin kehittämishankkeisiin perusväylänpidon rahoitusta valtion väyläverkkoon liittyvän liityntäpysäköinnin rahoittamiseksi.**
 - Käytössä olevaa rajallista maantieverkon parantamisrahoitusta kohdistetaan **liityntäpysäköintiin yleisesti valtion verkolla 2-5 M € vuodessa.**
- **Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) suuntaa avustusta katuverkon liityntäpysäköintialueiden kehittämiseen vuosina 2025-2027 10 miljoonaa euroa vuodessa.** Avustus mahdollistaa valtion rahoituksen kohdistumisen nykyistä kattavammin katuverkon liityntäpysäköintikohteisiin (metro- ja kaupunkiraideliikenteen liityntäpysäköinti). Suurimmilla kaupunkiseuduilla kiinnitetään erityishuomiota pyörien liityntäpysäköintiin. Avustuksissa kiinnitetään huomiota myös siihen, että liityntäpysäköintipalveluita kehitetään yhteentoimiviksi joukkoliikenteen ja muiden palveluntarjoajien lippu- ja maksujärjestelmien