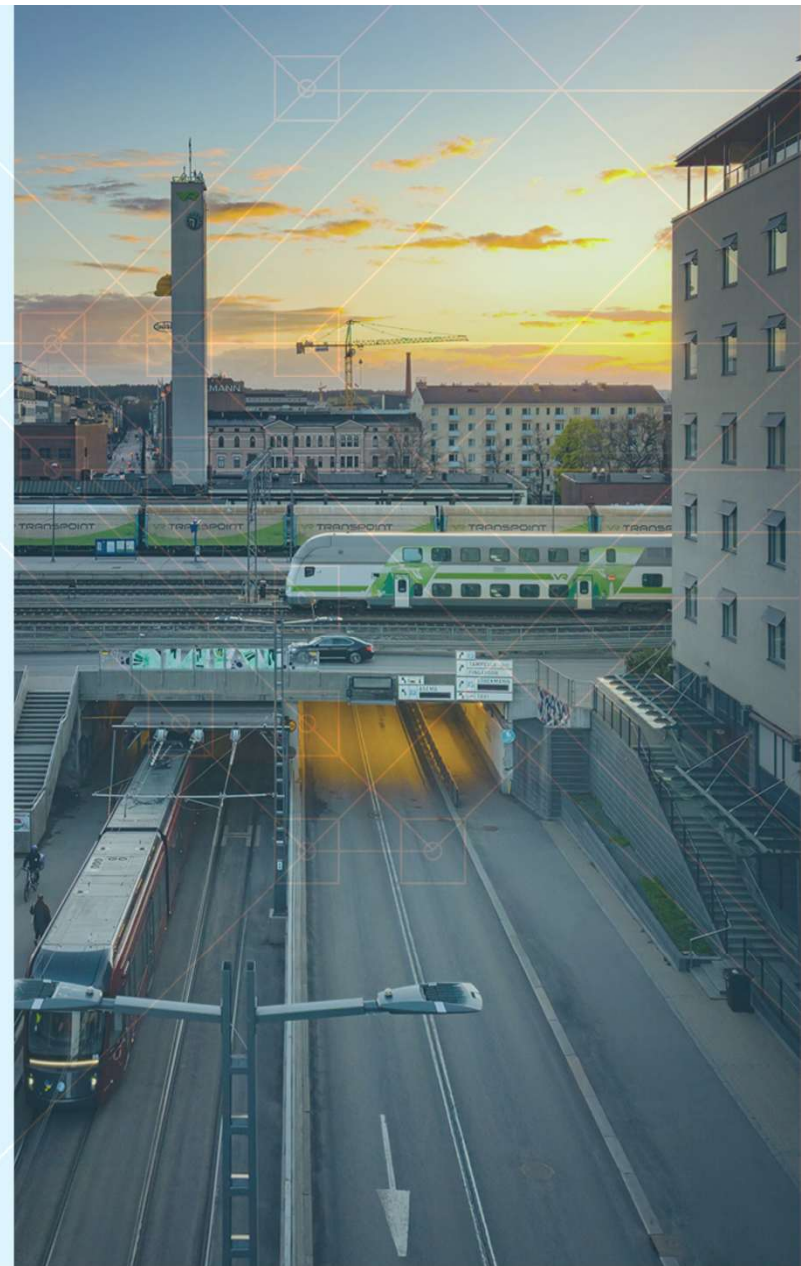




Asemanseutujen liityntäpysäköinnin tietopohjan kehittäminen

Kuntakyselyn tulokset ja hankkeen johtopäätökset

MAL-verkosto ja Väylävirasto • elokuu 2026



Tavoite on yhteinen, tietopohja ei

Tilanne

- Liityntäpysäköinti on kirjattu jokaisen MAL-seudun tavoitteisiin osana kestäviä matkaketjuja. MAL-verkoston muistakin seudut kehittävät sitä aktiivisesti: 11 seudulla kyselyyn vastanneesta 14:sta on käynnissä hankkeita.

Ongelma

- Kansallisesti vertailukelpoista tietoa liityntäpysäköinnistä ei ole. Väyläviraston priorisointimenetelmä (22/2026) jouduttiin rajaamaan pelkkään pyöräpysäköintiin, koska autoliityntäpysäköinnin lähtötasosta ei ollut kattavaa tietoa.

Kysymys

- Miten liityntäpysäköinnin tietopohja kerätään ja ylläpidetään jatkossa niin, että se palvelee sekä kuntien että valtion päätöksentekoa?

Kolme päätöstä

Tietopohja edellyttää kolmea päätöstä — ja vain yksi niistä on työkaluvalinta.

Tieto jakautuu kolmeen lajiin. Kullakin on eri omistaja, eri este ja eri päätös. Kaikki kolme ovat vielä auki.



Perustiedot

- Paikkamäärät, esteettömät paikat, maksut, aikarajoitukset
- Päätös: mihin niitä ylläpidetään
- Vaihtoehtoja on useita — PETI yksi niistä



Käyttöaste

- Kuinka täynnä alueet ovat ja milloin
- Päätös: yhteinen mittaustapa
- Ei työkalukysymys — tätä ei ratkaise mikään rekisteri



Kustannusjako

- Kuka maksaa mistäkin osuudesta
- Päätös: selkeytys radanpidon periaatteisiin
- Muu vastuunjako on reunaehto, ei muutettavissa

Vastaus perustuu kuntakyselyyn kesältä 2026

Aineisto

- 21 vastausta
- 14 kaupunkiseutua tai kuntaa eri puolilta Suomea
- 25 kysymystä: tietopohja, nykytila, kehittäminen
- Vastausaika kesäkuu 2026; jakelu ohjausryhmän ja MAL-seutujen kautta

Vastaajat

- Liikennesuunnittelu 15 · joukkoliikenne 7 · maankäyttö 6 · pysäköinti 6
- Mukana mm. HSL, Espoo, Vantaa, Tampere, Turku, Oulu, Jyväskylä, Lahti, Kuopio, Joensuu, Pori, Kerava, Järvenpää, Tuusula, Nokia, Rovaniemi
- Asiantuntijaotos, ei tilastollisesti edustava — vastaajat ovat niitä, jotka seuduilla tosiasiallisesti vastaavat liityntäpysäköinnistä.

Osa seuduista kyseenalaistaa koko toimenpiteen

HSL

- Liityntäpysäköinnin hyödyt suhteessa kustannuksiin eivät ole tiedossa — ne ovat lähinnä tavoitteissa.
- Espoon ja Helsingin aiemman suppean selvityksen mukaan liityntäpysäköinti on kallista sen tuomiin joukkoliikennematkustajiin nähden.
- Havainto: autoilu ei vähene kokonaisuutena, vaan ohjautuu alueellisesti toisin.
- HSL teettää loppuvuonna laajemman vaikutus selvityksen.

Espoon kaupunki

- Kaupunkia on vaadittu toteuttamaan enemmän liityntäpysäköintiä kuin sille on kysyntää.
- Kivenlahdessa satoja liityntäpaikkoja seisoo tyhjillään.
- Paikkamäärien suhteen tarvitaan joustoa — samaa ei pitäisi toistaa kaupunkiradan yhteydessä.
- Johtopäätös: mitoituseriaatteet on uusittava vastaamaan todellisuutta.

Epäily näkyy myös seutujen omissa prioriteeteissa



Mitä tästä seuraa

- Autopaikkojen lisääminen on kehittämistoimista toiseksi vähiten priorisoitu. Pyöräpysäköinnin laatu on selvä ykkönen.
- 9/21 seudulla autojen liityntäpysäköinnissä ei ole merkittäviä kapasiteettiongelmia.
- 7/21 ei osaa sanoa, miten maksullisuus on vaikuttanut käyttöön — vaikutuksia ei seurata.
- **Tietopohja ei siis ole kirjanpitoa. Se on ainoa tapa vastata kysymykseen, kannattaako liityntäpysäköintiä ylipäättään rakentaa lisää — ja mihin.**
- Kysymys: kuinka tärkeänä pidät toimenpidettä? Vastaukset 4–5 asteikolla 1–5. n = 21 (latausinfra n = 20)

1. Perustiedot

The background is a solid blue color with a complex, abstract geometric pattern. The pattern consists of numerous thin, light blue lines that intersect to form a grid of squares and rectangles. Some of these squares contain small circles, and some contain small triangles. The lines and shapes are arranged in a way that creates a sense of depth and movement, with some elements appearing to recede into the distance while others appear to come forward. The overall effect is a modern, technical, and architectural aesthetic.

Laki on jo "ratkaissut" perustietojen ylläpidon

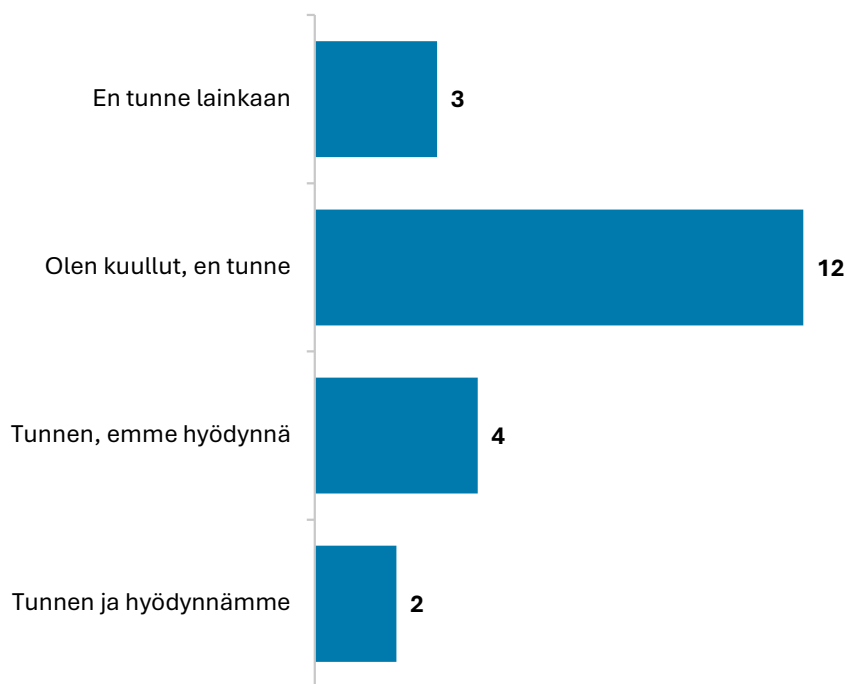
Mitä PETI kattaa

- Laki liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista (992/2025) tekee PETI:stä kansallisen master-tietokannan
- Liityntäpysäköintialueiden perustiedot ilmoitetaan PETI:in, kytkettynä pysäkin valtakunnalliseen tunnisteeseen
- Digitointivelvoite vuoteen 2028 antaa kunnille lakisääteisen selkänojan

Mitä PETI ei kata

- Dynaaminen käyttöaste- ja täyttöastetieto — kulkee erillisenä SIRI-virtana
- Kuntien omat mitoitusnormit ja periaatteet
- Suunnitellut ja käynnissä olevat kehittämishankkeet
- Käyttöönotto on kesken: kunnat tulevat mukaan vasta Q2–Q4/2026

15 vastaajaa 21:stä ei tunne PETI:ä



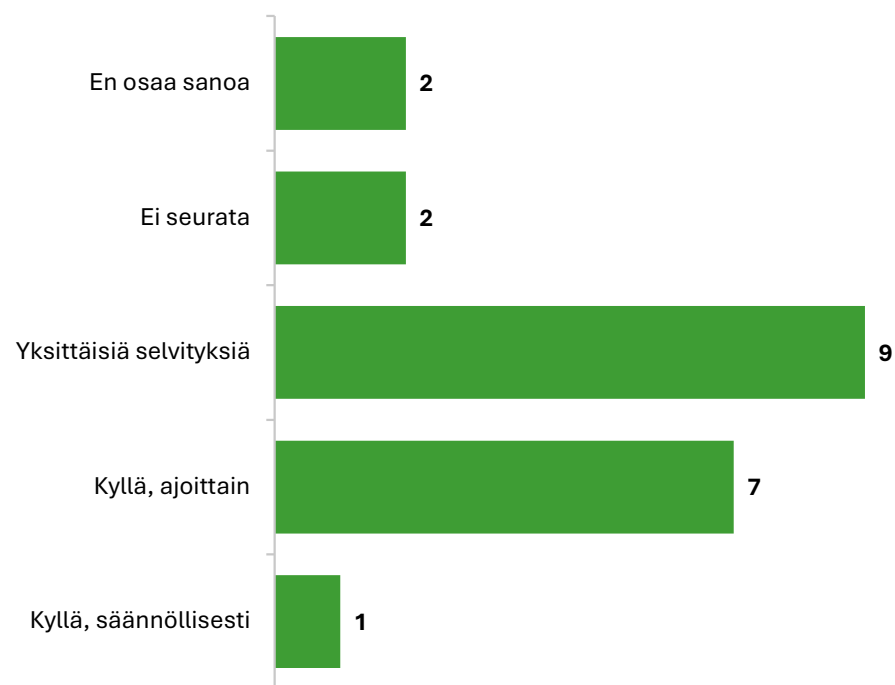
Mitä tästä seuraa

- Perustietojen ylläpito ei kaadu tekniikkaan eikä tahtoon, vaan siihen ettei järjestelmää tunneta sen käyttöönoton vasta edetessä.
- Hankkeen konkreettisin lyhyen aikavälin toimenpide on siksi kuntien informointi — ei uusi tietomalli.
- Kysymys: tunnetteko PETI:n ja hyödynnättekö sitä? n = 21

2. Käyttöaste

Tietopohjan heikoin lenkki — ja edellytys vaikuttavuudelle

Vain yksi seutu seuraa käyttöastetta jatkuvasti



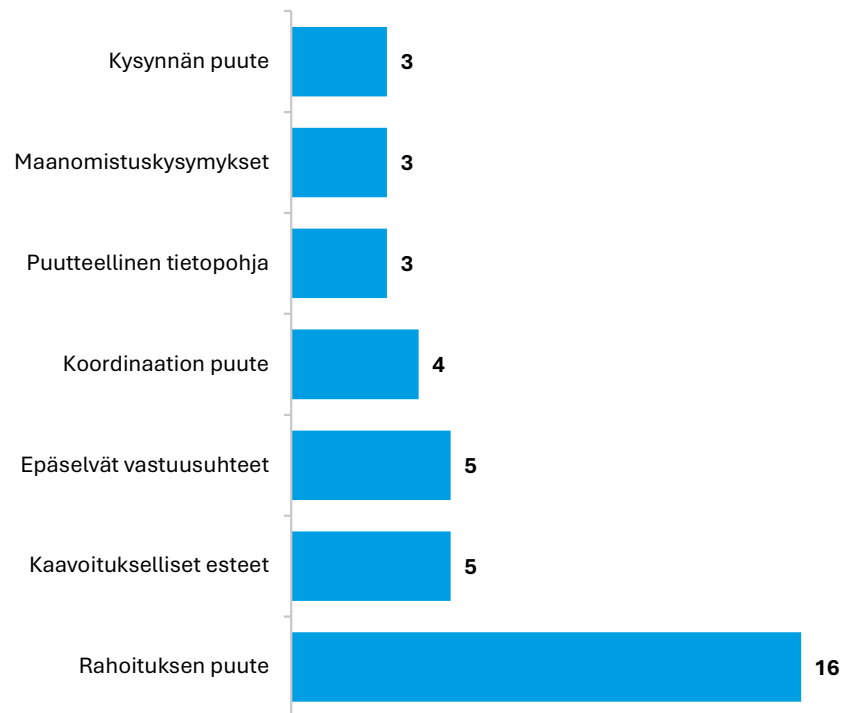
Mitä tästä seuraa

- Menetelmät eivät ole vertailukelpoisia seutujen välillä, joten kansallista kuvaa kysynnästä ei synny edes silloin kun seuranta on tehty.
- Kysyntä tuelle on suurinta siellä, missä seuranta on ohuinta: heikoimman seurannan seuduista 10/13 toivoo seurantamenetelmiä muilta, vahvan seurannan seuduista 4/8.
- Ilman käyttöastetietoa investointien vaikuttavuutta ei voi arvioida eikä perustella.
- Kysymys: seurataanko seudullanne käyttöastetta? n = 21

3. Vastuut ja kustannukset

Kehittämisen pullonkaula ei ole tieto vaan sopiminen

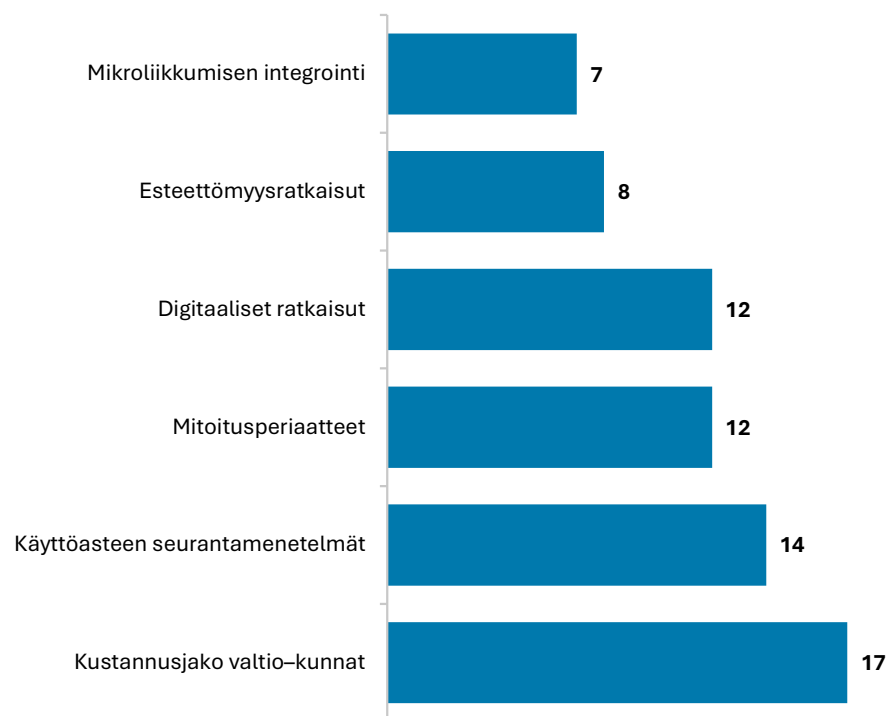
Esteet ovat rakenteellisia, eivät teknisiä



Mitä tästä seuraa

- Puutteellinen tietopohja mainitaan esteenä vain kolmesti. Kunnat eivät siis koe tietoa pullonkaulaksi — tietopohjan arvo on perusteltava rahoituksen ja vastuunjaon kautta.
- 20/21 seudulla alueita omistaa kunta, 15/21 seudulla myös Senaatti, Väylä tai VR. Monitoimijaympäristö näkyy suoraan kehittämisen hitautena.
- Valtion ja kuntien yhteistyön toimivuus sai keskiarvon 2,9 / 5.
- Kysymys: suurimmat esteet, enintään 3 valintaa. n = 21

Seudut pyytävät pelisääntöjä, eivät lisää dataa



Mitä tästä seuraa

- Kustannusjaon selkeys on kaikkein toivotuin asia: 17 vastaajaa 21:stä.
- Kärkitoiveet kohdistuvat menetelmiin ja pelisääntöihin, eivät uuteen dataan — ja kolme neljästä on juuri niitä tietolajeja, joita PETI ei kata.
- Tämä lista on käytännössä hankkeen suositusten sisällysluettelo.
- Kysymys: mihin toivoisit lisää tietoa muilta? Useita valintoja. n = 21

Kolme ratkaisua, kolme omistajaa

1 Perustiedot → PETI

- Omistaja: kunnat ja asemanhaltijat. Hankkeen tehtävä: informointi ja käyttöönoton tuki. Peruste: 15/21 ei tunne järjestelmää, johon tiedot on jatkossa ilmoitettava.

2 Käyttöaste → yhteinen mittaustapa

- Omistaja: seudut yhdessä. Hankkeen tehtävä: menetelmäehdotus. Peruste: 1/21 seuraa jatkuvasti, 14/21 pyytää menetelmiä muilta.

• 3 Vastuut ja kustannukset → sovitut pelisäännöt

- Omistaja: valtio ja kunnat yhdessä. Hankkeen tehtävä: nykytilan dokumentointi ja hyvien käytäntöjen esiin nostaminen. Peruste: rahoitus suurin este 16/21, kustannusjaon selkeys toivotuin asia 17/21.

Näin hanke etenee

Aikataulu

- Viikot 35–37: syventävät haastattelut seitsemällä seudulla (HSL, Espoo, Vantaa, Turku, Jyväskylä, Lahti, Oulu)
- Viikot 40–41: työpaja verkossa yhdessä Väyläviraston kanssa
- Syksy 2026: ohjausryhmän käsittely ja loppuraportin täydentäminen
- 15.12.2026: loppuraportti ja ehdotus tiedonkeruun järjestämisestä

Kolme pyyntöä seuduille

- Tarkistakaa PETI-käyttöoikeutenne ja liityntäpysäköintialueidenne tiedot
- Kertokaa meille, millainen käyttöasteen seuranta teillä toimii
- Tulkaa mukaan lokakuun työpajaan



Kiitos

Kysymykset ja kommentit

