



# Sipoon matkaketjujen edistämishjelma





# Sisällys

- I. Tausta ja tavoitteet
- II. Menetelmät ja aikataulu
- III. Segment-tutkimus ja tulokset
- IV. Toimenpiteet
  - I. Solmupisteiden ja tärkeimpien pysäkkien toimenpiteet
  - II. Muut toimenpiteet
- V. Johtopäätökset

## LIITTEET

1. Benchmark-yhteenveto
2. Segment- tulokset ja kyselylomake
3. Nykyiset solmupisteet ja tärkeimmät pysäkit – kartta
4. Toimenpiteet vuoteen 2025 mennessä – kartta
5. Toimenpiteet vuoteen 2040 mennessä - kartta

Sipoon

matkaketjujen  
edistämishjelma



## Tausta ja tavoitteet

## Työn tausta

Sipoossa yli puolet asukkaista pendelöi Sipoon kunnan ulkopuolelle. Yleisimmin tämä matka tehdään autolla. Pitkät välimatkat, sujuva matkanteko ja aikasäästö ovat syitä, miksi auto on vielä ykkösvaihtoehto monelle sipoolaiselle. Seudullisesti tilanne on kuitenkin kestävätkin pitkällä tähtäimellä: Sipooseen on suunniteltu merkittävä määrä uutta asutusta ja samaan aikaan Helsinki haluaa rauhoittaa keskustaa ja sisääntuloteitä autoliikenteeltä. Tulevaisuuden sipoolaisista yhä useamman olisikin valittava joukkoliikenne Helsingin matkoihinsa.

Sipoon kunta haluaa selvittää keinoja kuntalaisten houkuttelemiseksi joukkoliikenteen käyttäjiksi. Kunnan maankäytön rakenteen takia haja-asutusalueita ei pystytä palvelemaan pelkän joukkoliikenteen avulla kilpailukykyisesti. Rinnalle tarvitaan sujuvia liityntämahdollisuuksia, jotka yhdistävät asukkaat nopeisiin joukkoliikenteen runkoyhteyksiin. Kunta haluaa kannustaa ihmisiä valitsemaan pyörän tai auton osaksi joukkoliikenteen matkaketjua.

Työ tukee vuonna 2016 valmistunutta Sipoon kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa. Ohjelma on hyväksytty kunnan johtoryhmässä ja sen toteutumista seurataan osana kunnan hyvinvointikertomusta.

Työn toimenpiteet tukevat kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman

tavoitteita kannustaa ihmisiä kestävään liikkumiseen ja siihen liittyvän viestinnän edistämiseen.

Liityntäpysäköinnin toteuttamisen kannalta on positiivista, että liityntäpysäköinti on saanut viime aikoina tukea niin hallitusohjelmassa kuin Liikennepoliittisessa selonteossa. Helsingin seudulla liityntäpysäköinti on tunnistettu yhdeksi keskeiseksi toimenpiteeksi seudun joukkoliikennejärjestelmän parantamisessa. Sipoo on sitoutunut Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (HLJ 2015), jossa linjataan, että kestävien liikkumismuotojen palvelutasoa on nostettava. Sipoon on myös allekirjoittanut MAL-aiesopimuksen ja on sitä kautta sitoutunut edistämään maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamista. Matkaketjujen vahvistaminen yhdistää kehyskuntia kestävästi osaksi seutua.

Kestävien matkaketjujen edistäminen tuo hyötyjä Sipoolle, sipoolaisille asukkaille ja kaupan toimijoille. Sipoon saavutettavuus ja houkuttelevuus paranee tehokkaammin, jos joukkoliikenteen palvelutason nostamisen lisäksi panostetaan matkaketjujen sujuvuuteen. Laadukkaiden liityntäpysäköintipaikkojen ja helppokäyttöisten palveluiden avulla joukkoliikenteen käyttöön saadaan tarvittavaa lisäarvoa.

I.

Tausta ja  
tavoitteet

II.

Menetelmät  
ja aikataulu

III.

Segment  
-tutkimus

IV.

Toimenpiteet

V.

Johtopäätökset

## Työn tavoitteet

Työn tavoitteena oli löytää ratkaisuja, miten kestäviä matkaketjuja voidaan edistää Sipoossa. Tavoitteena oli tunnistaa Sipoon keskeisimmät matkaketjujen solmupisteet ja miettiä, miten niiden roolia ja houkuttelevuutta voidaan parantaa. Lisäksi työssä haluttiin tunnistaa motiiveja ja keinoja, joilla sipoolaisiin liikkujaryhmiin voidaan parhaiten vaikuttaa, ja siten houkutellessa kokeilemaan kestäviä liikkumistapoja. Lisäksi tavoitteena oli, että Sipoon tuloksien perusteella voidaan antaa vinkkejä ja suosituksia muillekin seutukunnille.

Työssä oli kolme osa-aluetta: lähtötilanteen tunnistaminen, käyttäjien liikkumiseen liittyvien motiivien ja asenteiden kartoittaminen sekä näiden pohjalta matkaketjuja edistävien toimenpiteiden ja ohjelman laatiminen.

Työssä laaditut toimenpiteet muodostavat matkaketjujen edistämishjelman, jonka ansiosta kunnassa muodostetaan yhteinen tahtotila matkaketjujen edistämiseksi ja kunta saa suuntaviivat siihen, minkälaiset toimenpiteet ovat tarpeen tavoitteen saavuttamiseksi. Pitkän tähtäimen tavoitteena on, että tämän työn toimenpiteet tukevat sitä, että yksin henkilöautolla kuljettuja matkoja tehtäisiin jatkossa enemmän joukkoliikenteellä, ja että tunnistetut solmupisteet muodostavat elinvoimaisia palvelupisteitä.

Työtä ohjasi:

Eva Lodenius, Sipoon kunta (pj)  
Eveliina Harsia, Sipoon kunta  
Kaisa Jama, Sipoon kunta  
Marika Kämppe, Sipoon kunta  
Heidi Saarenpää, Sipoon kunta  
Lari Siren, Sipoon kunta  
Suvi Tuiskunen, Sipoon kunta  
Rauno Tiainen, Sipoon kunta  
Anna Saarlo, Liikennevirasto  
Markus Elfström, HSL  
Teija Visa, HSL  
Heli Siimes, ELY-keskus

Edistämishjelman laadintaan myönnettiin Liikenneviraston liikkumishjauksen valtion avustusta vuodelle 2017.

Konsulttina työssä toimi WSP Finland, jossa projektipäällikkönä toimi Minna Raatikka, viisaan liikkumisen asiantuntijana Riikka Kallio, joukkoliikenneasiantuntijana Simo Airaksinen ja analytikkona Katja Kaartinen. Projektin visuaalisesta ilmeestä ja graafisesta aineistosta vastasi Ari Kujala ja Katja Kaartinen. Raportin valokuvat: Sipoon kunta.



II.

Menetelmät ja aikataulu

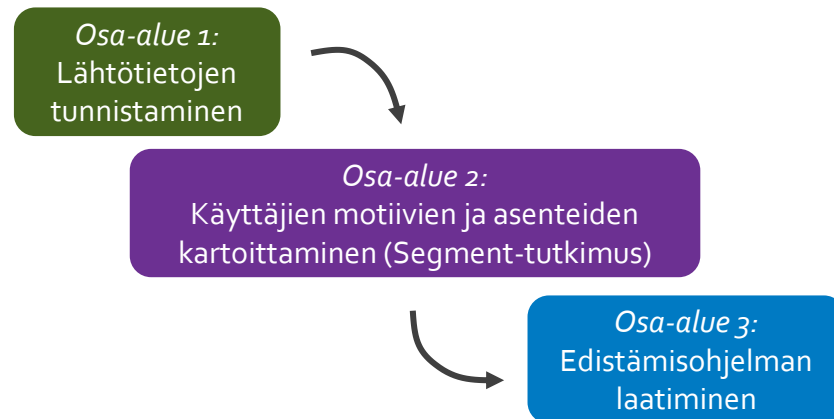
# Menetelmät ja aikataulu

## Työmenetelmät

Työ koostui kolmesta osa-alueesta:

- Lähtötilanteen tunnistaminen
- Käyttäjien motiivien ja asenteiden kartoittaminen (Segment-tutkimus)
- Edistämishjelman laatiminen

Työn kolme osa-aluetta on selitetty tarkemmin ohessa. Segment-tutkimuksen tausta ja menetelmä on esitelty tarkemmin luvussa III.



## Lähtötilanteen tunnistaminen

Nykyisten solmupisteiden ja tärkeimpien pysäkkien selvittämisessä hyödynnettiin jo tehtyjä selvityksiä, haastatteluita ja asukkaiden mielipiteitä. Keskeisiä selvityksiä olivat joukkoliikenteen liityntäpysäköintipaikoista tehdyt selvitykset (HSL) ja kunnan omat suunnitelmat alueen kehityksestä. Kunnan ja seudun asiantuntijoiden haastattelujen avulla tarkennettiin solmupisteiden roolia sipoolaisten näkökulmasta ja samalla pyrittiin tunnistamaan hyvän solmupisteen ominaisuuksia. Asukkaille pidettiin kaksi kyläiltaa (Nikkilässä ja Söderkullassa), joissa keskusteltiin sekä nykytilanteesta että toimenpide-ehdotuksista. Nykytilan kehittämistoiveita ja toimenpide-ehdotuksia kysyttiin myös yhtenä osana Segment-tutkimusta (kyselylomake, liite 2).

Lähtötilanteen keskustelujen taustalla oli yhteenveto parhaista kansainvälisistä esimerkeistä (Benchmark-yhteenveto, liite 1), jotka koottiin kirjallisuuden, internet-hakujen ja kansainvälisten verkostojen avulla. Työssä pyritään löytämään hyviä esimerkkejä siitä, miten vastaavantyyppisissä kunnissa on saatu houkutelua käyttäjiä kestäviin liikkumismuotoihin. Näitä esimerkkejä ja ratkaisuja peilattiin Sipooseen.

I.

Tausta ja  
tavoitteet

II.

Menetelmät  
ja aikataulu

III.

Segment-  
-tutkimus

IV.

Toimenpiteet

V.

Johtopäätökset

# Menetelmät ja aikataulu

## Käyttäjien motiivien ja asenteiden kartoittaminen

Fyysisen ympäristön toimenpiteiden lisäksi matkaketjuja pitää markkinoida käyttäjille ja poliitikoille. Asukkaille sopivien argumenttien ja keinojen etsimiseksi käytettiin Segment-menettelmää. Segment-työkalun avulla tunnistettiin sipoolaisten asenneryhmiä, joiden avulla pystytään tekemään tehokasta ja kohdennettua markkinointia potentiaalisille kohderyhmille. Segmentoinnin lopputuloksena kunnalla on käytettävissä sellaista tietoa sipoolaisten liikkujaryhmien motiiveista ja kiinnostuksen kohteista, jota voidaan hyödyntää viestinnässä ja markkinoinnissa. Segment-kysely on esitelty tarkemmin luvussa III.

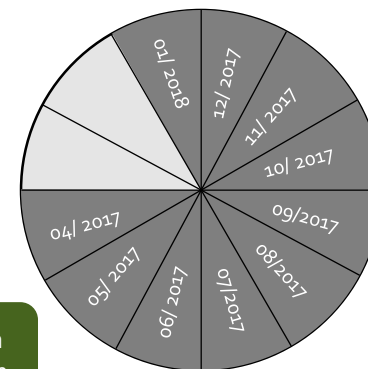
## Edistämishjelman laatiminen

Solmupisteiden roolien ja mahdollisuuksien ja toisaalta asukkaiden Segmentoinnin perusteella luotiin matkaketjujen edistämishjelma. Edistämishjelmaan tunnistettiin ne toimenpiteet, joihin kunnan ja muiden keskeisten sidosryhmien tulee ryhtyä mm. seutuyhteistyössä, kaavoituksessa, liikenne- ja katusuunnittelussa, viestinnässä ja elinkeinoelämän yhteistyössä.

## Projektin aikataulu

Työ aloitettiin keväällä 2017. Aluksi kartoitettiin lähtötilanne, tehtiin Benchmark-tutkimus parhaista kansainvälisistä esimerkeistä ja käytännöistä sekä valmisteltiin Segment-kysely. Kysely toteutettiin elokuussa 2017. Loppuvuosi 2017 analysoitiin kyselyn tulokset ja valmisteltiin edistämishjelman toimenpiteitä yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa. Työ valmistui tammikuussa 2018.

Edistämishjelman laatiminen

Lähtötietojen  
tunnistaminenKäyttäjien motiivien  
ja asenteiden  
kartoittaminen  
(Segment-tutkimus)



Sipoon

matkaketjujen  
edistämishjelma



## Segment-tutkimus

I.  
Tausta ja  
tavoitteetII.  
Menetelmät  
ja aikatauluIII.  
Segment-  
tutkimusIV.  
ToimenpiteetV.  
Johtopäätökset

# Segment-tutkimus

Segment-kyselyn tarkoituksena oli selvittää sipoolaisten asenteita liikkumista kohtaan sekä saada selville erilaisten kehitysehdotusten suosiota sipoolaisten keskuudessa.

## Mikä on Segment?

Segment-työkalu kehitettiin 2010-luvun alkupuolella kahdeksan EU-maan yhteisessä projektissa ja sen tavoitteena oli tunnistaa erilaisia liikkujaryhmiä. Suomessa Segment-analyysi on ennen Sipoota tehty Hyvinkäällä, Lahdessa ja Turussa.

Työkalun avulla voidaan tunnistaa erilaisia liikkumisen asenneryhmiä ja niiden kokoa. Asenneryhmät avaavat tietoa asukkaiden liikkumiseen liittyvistä motiiveista ja asenteista, mikä mahdollistaa tehokkaan ja kohdennetun markkinoinnin potentiaalisille kohderyhmille.

Segmentointi tarkoittaa "suuren yleisön" jakamista hallittaviin osaryhmiin ominaisuuksien perusteella, kuten asenteet ja käyttäytymistottumukset. Hyvä Segmentointi tuottaa ymmärryksen selvästi eroteltavista ryhmistä sekä tietoa siitä, miten ryhmän jäseniin voidaan tehokkaimmin vaikuttaa.

## Segment-ryhmät

Segment-työkalun tunnistamia Segmenttejä on yhteensä kahdeksan:

- Vannoutuneet autoilijat
- Imagon parantajat
- Mukisevat motoristit
- Parempaan pyrkijät
- Käytännölliset matkustajat
- Autoa harkitsevat
- Joukkoliikenteestä riippuvaiset
- Autovapaat valitsijat

Vannoutuneet autoilijat	Imagon parantajat
Mukisevat motoristit	Parempaan pyrkijät
Käytännölliset matkustajat	Autoa harkitsevat
Joukkoliikenteestä riippuvaiset	Autovapaat valitsijat

I.

Tausta ja  
tavoitteet

II.

Menetelmät  
ja aikataulu

III.

Segment-  
tutkimus

IV.

Toimenpiteet

V.

Johtopäätökset

## Segment-ryhmien kuvaus

*Vannoutuneet autoilijat* käyttävät mielellään autoa eikä heillä ole aikomustakaan vähentää sitä. He eivät näe itseään matkustamassa bussissa tai pyöräilemässä ja kokevat että ruuhkien helpottamiseksi tulisi rakentaa lisää teitä.

*Imagon parantajat* eivät haluaisi autoilua rajoitettavan, mutta toisaalta kokevat että meidän kaikkien tulisi vähentää sitä. Ovat kiinnostuneita pitämään itsensä hyvässä kunnossa ja näkevät pyöräilyn mahdollisuutena.

*Mukisevat motoristit* ajavat paljon, mutta kokevat sen yhtä stressaavampana. He haluaisivat vähentää autoilua, mutta kokevat muut kulkumuodot hankaliksi.

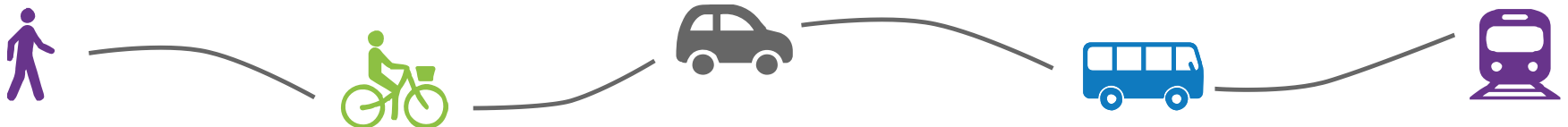
*Parempaan pyrkijät* kokevat ajavansa liikaa autoa ja haluaisivat vähentää ajokilometrejä. He ottavat ympäristöasiat vakavasti ja saavat niistä lisämotivaatiota jättää auto kotiin aina kun se on mahdollista. He kävelevät jo nykyisellään paljon.

*Käytännölliset matkustajat* käyttävät autoa vain päästäkseen A:sta B:hen. Kävelevät ja/tai pyöräilevät paljon, koska pitävät niitä parempina nopeudelta, kustannuksista ja mukavuudelta.

*Autoa harkitsevat* eivät omista autoa nyt mutta haluaisivat lähitulevaisuudessa. Autonomistus on heille merkki menestyksestä. Joukkoliikenteeseen he kokevat liittyvän monia ongelmia ja pyöräilyä he pitävät epäkäytännöllisenä.

*Joukkoliikenteestä riippuvaiset* eivät juurikaan pidä autolla ajamisesta, mutta matkustaisivat mielellään useammin autolla. He eivät halua rajoittaa muiden autoilua. He kokevat joukkoliikenteen hitaana, mutteivat koe itseään pyöräilijöiksi. Sen sijaan kävelevät mielellään kuntoilumielessä.

*Autovapaat valitsijat* eivät pidä autolla ajamisesta ja ajattelevat, että auton käyttöä ja siitä aiheutuvia haittoja pitäisi rajoittaa. He ovat sitoutuneita käyttämään muita, terveellisempiä kulkumuotoja.



Tausta ja  
tavoitteetMenetelmät  
ja aikatauluSegment  
-tutkimus

Toimenpiteet



Johtopäätökset

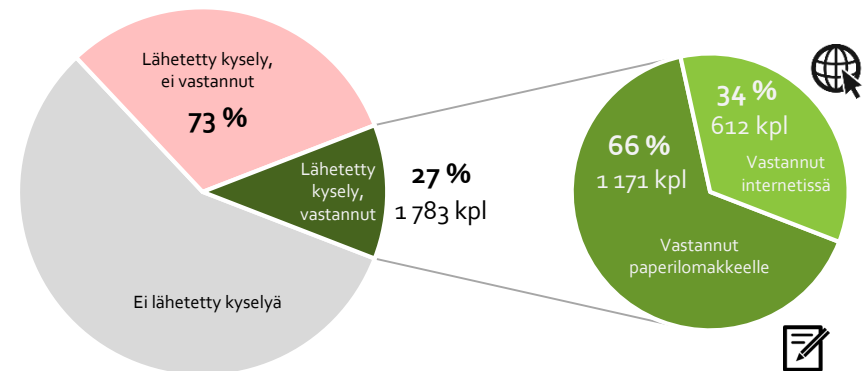
## Segment-kyselyn toteutus Sipoossa

Segment-kysely toteutettiin Sipoossa elokuussa 2017. Satunnaisotannalla valittiin 6500 täysi-ikäistä sipoolaista, joille kysely lähetettiin. Asenneryhmäerottelukysymysten lisäksi kyselyssä kysyttiin liikkumistottumuksia nykyisellä työmatkalla sekä Sipoon joukkoliikenteen kehittämis ehdotuksia.

Otantakoko määritettiin aikaisempien Segment-kyselyiden tietojen perusteella. Tehtiin lähtöoletus, että vastausaste olisi 25 % (toteuma: 27 %) ja että suurimman Segmentin koko olisi korkeintaan 35 % (toteuma: 27 %). Virhemarginaaliksi hyväksyttiin 2 %. Luottamustasoksi valittiin 95 %, mikä tarkoittaa sitä, että jos sama tutkimus toteutettaisiin 100 kertaa, niin 95 kerralla tapauksista tunnusluku olisi virhemarginaalin sisällä. Tällöin otoskooksi muodostui 6500 sipoolaista.

Lähtöoletukset tarkoittavat sitä, että jos esimerkiksi Segmentin kooksi on ilmoitettu 27 %, on se 95 % todennäköisyydellä välillä 25–29 %. Tämä luottamustaso pätee vain kokonaistuloksesta lasketulle arvoille. Osajoukoille (kuten naiset, 30–39-vuotiaat, nikkiläläiset jne.) laskutuille tunnusluvuille luotettavuusvaatimus ei päde tällä tarkkuudella.

Vastausprosentti kyselyyn oli 27 %, mitä voidaan pitää hyvänä. Kuitenkin vastauksista voitiin puuttuvien tietojen takia hyödyntää vain 88 % eli noin 24 % kokonaisvastauksista. Tämä on hieman vähemmän kuin lähtöoletuksena käytetty 25 %, mikä hieman heikentää vastausten luottamustasoa. Vastanneista 66 % vastasi postittaan paperilomakkeen ja 34 % sähköisen kyselyn (webropol) kautta. Eniten vastauksia saatiin Nikkilän (04310) ja Söderkullan (01150) postinumeralueilta.



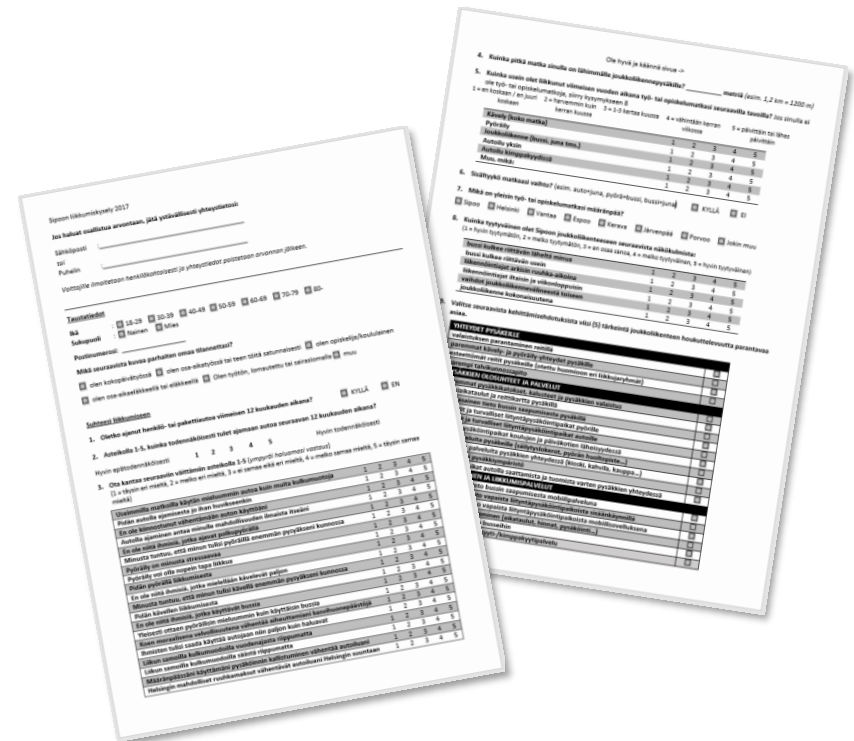
# Segment-kyselyn tulosten analysointi

Tulosten käsittelyvaiheessa poistettiin ne vastaukset, joista puuttui ikä- tai sukupuolitieto (22 % vastauksista). Yli 80-vuotiaiden ryhmästä tuli niin vähän vastauksia, että se yhdistettiin ryhmän 70–79-vuotiaat kanssa ja ryhmä nimettiin yli 70-vuotiaiksi.

Käyttökelpoiset vastaukset laajennettiin vastaamaan Sipoon väestörakennetta iän ja sukupuolen mukaisesti. Käytetyt ikäryhmät olivat: 18–29-vuotiaat, 30–39-vuotiaat, 40–49-vuotiaat, 50–59-vuotiaat, 60–69-vuotiaat sekä yli 70-vuotiaat. Laajentamisella tarkoitetaan sitä, että vastaajat lajiteltiin iän ja sukupuolen mukaisiin ryhmiin ja heille laskettiin laajennuskertoimet sen mukaisesti, kuinka paljon kyseisestä ryhmästä oli aineistossa vastauksia verrattuna kyseisen ryhmän kokoon Sipoon koko väestöön verrattuna. Näin jokaiselle vastaajalle laskettiin arvo sille, kuinka monta sipoolaista hänen vastauksensa edusti. Täten saadut tulokset pystyttiin ilmoittamaan osuuksina sipoolaisista.

Tuloksista analysointiin perustiedot vastaajista sekä Segment-ryhmät, minkä lisäksi muiden kysymysten perusteella määritettiin mm. työssäkäyntipaikkakunnat, työ- ja opiskelumatkojen kulkutapajakaumat, suhtautumista autoilun kustannuksiin sekä tyytyväisyyttä Sipoon joukkoliikenteeseen ja sen eri osa-alueisiin. Lisäksi vastaajilta kysyttiin keinoja joukkoliikenteen

houkuttelevuuden kasvattamiseksi.



Tausta ja  
tavoitteetMenetelmät  
ja aikatauluSegment  
-tutkimus

Toimenpiteet

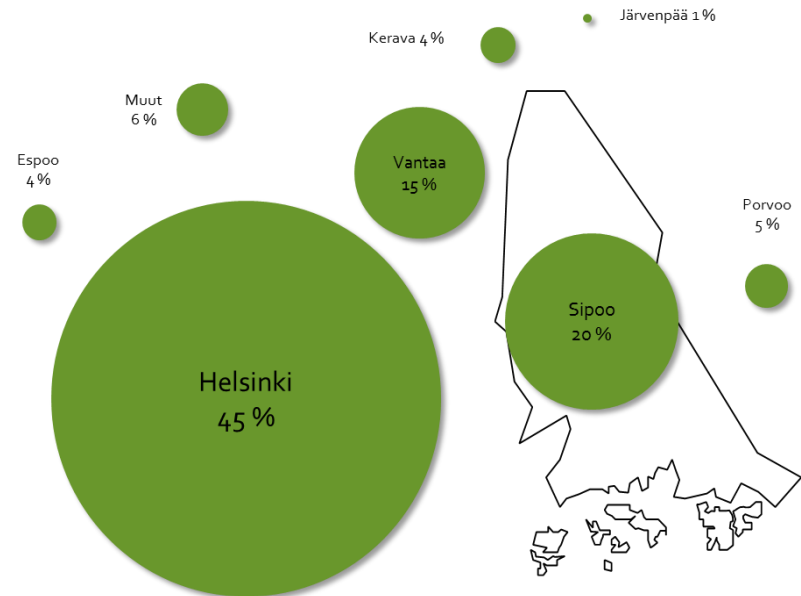


Johtopäätökset

## Päivittäiset työ- ja opiskelumatkat

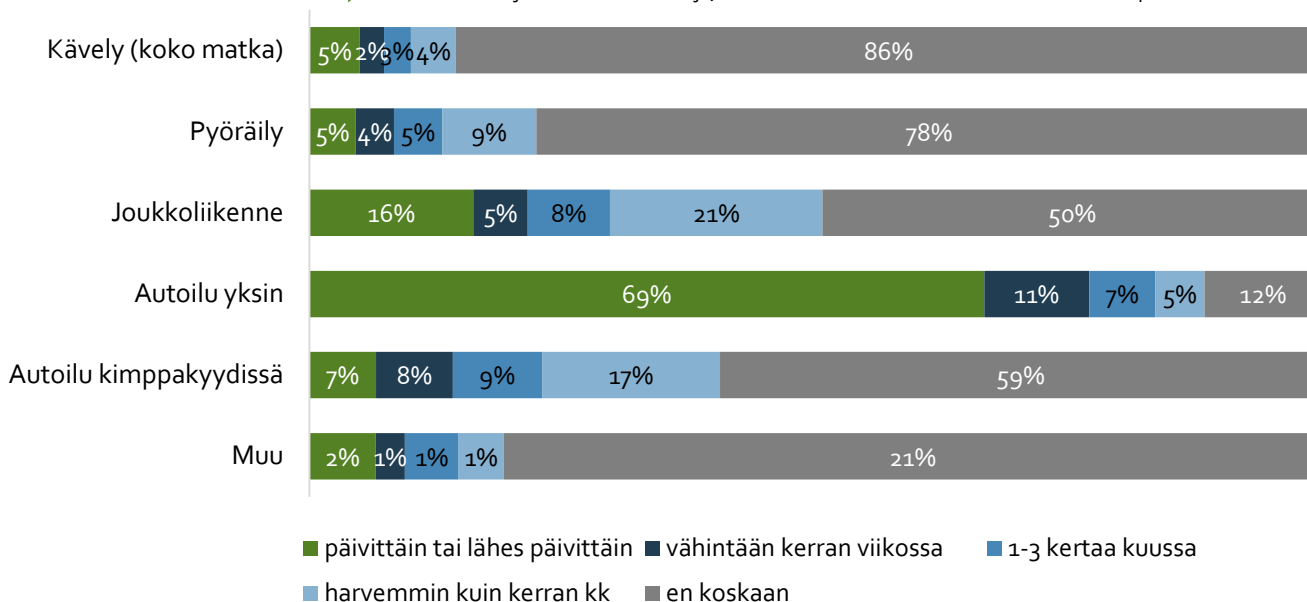
Kyselyn tulosten mukaan sipoolaiset tekevät päivittäisiä työ- ja opiskelumatkoja eniten Helsinkiin (45 %). Toiseksi suosituin paikkakunta on Sipoo (20 %) ja kolmanneksi Vantaa (15 %). Lisäksi päivittäisiä työ- ja opiskelumatkoja tehdään myös Porvooseen (5 %), Keravalle (4 %), Espooseen (4 %) sekä Järvenpähän (1 %).

Suurin osa sipoolaisista tekee päivittäiset työ- ja opiskelu-matkansa autolla yksin. 69 % autoilee yksin päivittäin tai lähes päivittäin. Joukkoliikennettä käytti päivittäin tai lähes päivittäin 10 %, pyörällä 5 % ja kävellen koko matkan 5 %. Kimppakyydillä päivittäiset työ- ja opiskelumatkat kulkee 7 % sipoolaisista. Tulokset ovat samansuuntaisia Helsingin seudun liikennetutkimuksen (2012) ja valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen kanssa (2010), joiden mukaan sipoolaisten liikkuvat yleisemmin autolla. Tuloksia verrattaessa on otettava huomioon, että Segment-kyselyn tulokset kuvaavat vain työ- ja opiskelumatkoja. Tämä näkyy etenkin kävelyn ja joukkoliikenteen osuuksissa.



## Päivittäiset työ- ja opiskelumatkat

“Päivittäin tai lähes päivittäin” kohdan jakaumia voi suuntaa-antavasti verrata muihin tutkimuksiin. Sekä kysymyksen asettelussa että kohdejoukossa on ollut eroja, minkä vuoksi luvut eivät ole suoraan vertailukelpoisia.



	Helsingin seudun liikennetutkimus (2012)	Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus (2010)
Kävely (koko matka)	18 %	15 %
Pyöräily	8 %	7 %
Joukkoliikenne	8 %	9 %
Autoilu yksin	65 %	65 %
Autoilu kimpakyydissä	-	-
Muu	1 %	3 %

Osuudet

Segment –kyselyssä (2017) on pyydetty arvioimaan eri kulkutapojen frekvenssiä työ- ja opiskelumatkoilla. Tutkimuksen kohderyhmänä olivat täysi-ikäiset sipoolaiset (n= 1 783). Helsingin seudun liikkumistutkimuksessa (2012) on tutkittu vähintään 7-vuotiaiden asukkaiden liikkumista syksyn keskimääräisenä arkipäivänä (n=105). Esitetyt prosenttiosuudet ovat tutkimuksessa saatu kulkutapajakauma matkaluvusta. Valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa (2010) on kerätty vuoden keskiarvo 6-vuotta täyttäneiden alle 100 kilometrin pituisista kotimaan matkoista (n=26). Prosenttiosuudet ovat kulkutapajakauma sipoolaisten matkaluvusta.



I. Tausta ja tavoitteet



II. Menetelmät ja aikataulu



III. Segment-tutkimus



IV. Toimenpiteet



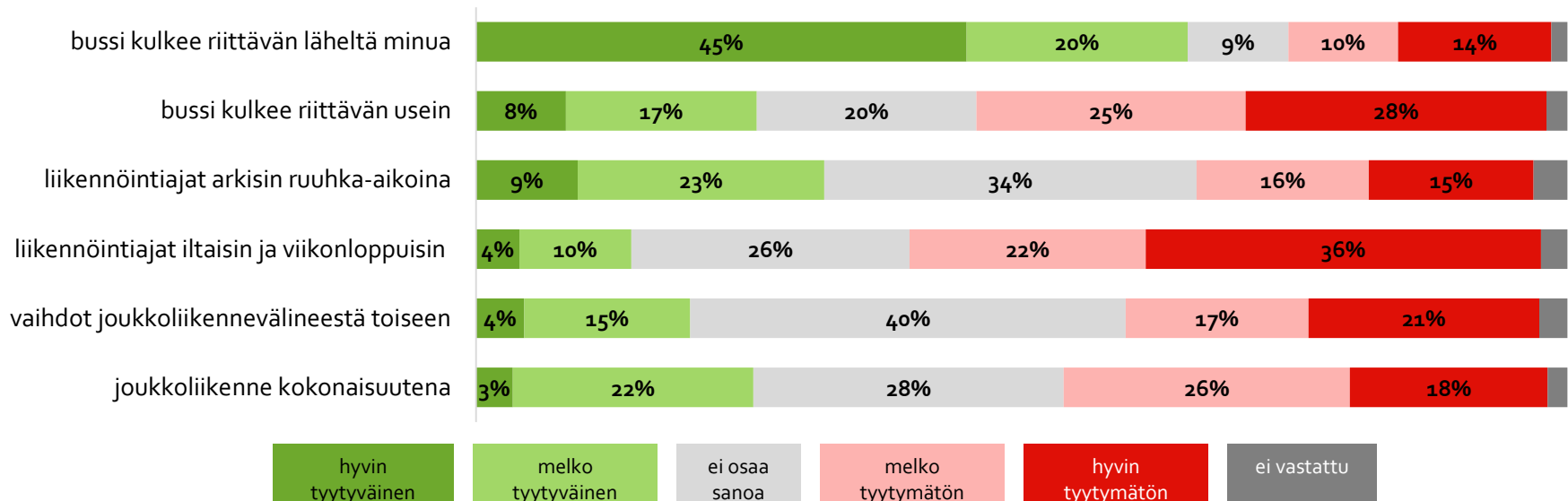
V. Johtopäätökset

## Tyytyväisyys joukkoliikenteeseen

Sipoolaiset olivat eniten tyytyväisiä väittämään "bussi kulkee riittävän läheltä minua". Sen sijaan eniten tyytymättömyyttä aiheuttavat väittämät "liikennöintiajat iltaisin ja viikon-loppuisin" ja "bussi kulkee riittävän usein".

Kehitysehdotuksissa ikään, sukupuoleen ja Segmenttiin katsomatta nousivat esille lähes samat kehitysehdotukset. Eniten kannatusta

sai ehdotus "sama lippu kaikkiin busseihin". Muita suosittuja kehitysehdotuksia olivat "riittävät ja turvalliset liityntäpysäköintipaikat autoille", "bussiaikataulut ja reittikartta pysäkillä", "ajantasainen tieto bussin saapumisesta pysäkillä", "ajantasainen tieto bussin saapumisesta mobiilipalveluna" sekä "selkeämpi tiedottaminen (aikataulut, hinnat, pysäköinti..)".







I. Tausta ja tavoitteet



II. Menetelmät ja aikataulu



III. Segment-tutkimus



IV. Toimenpiteet

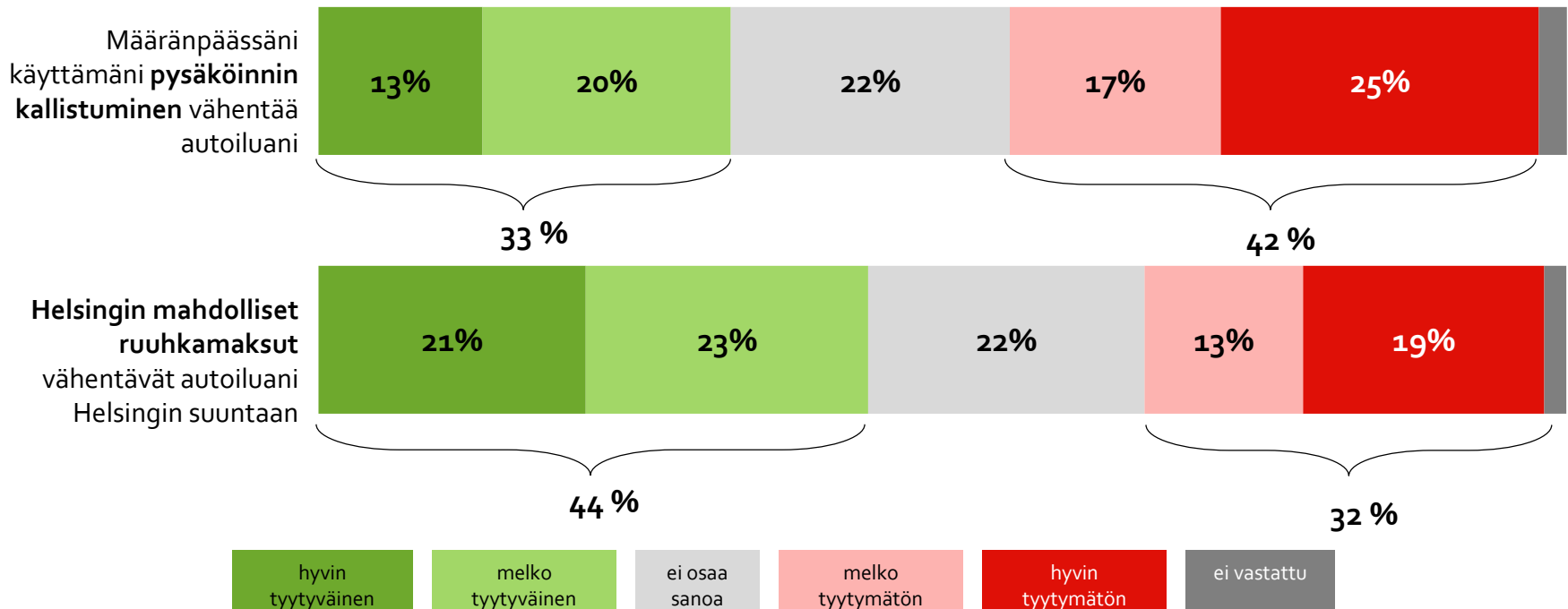


V. Johtopäätökset

## Autoilun välillisten kustannusten vaikutukset

Yksi kolmesta sipoolaisesta uskoo, että pysäköinnin kallistuminen määränpäässä vähentää heidän autoiluaan. Hieman suurempi osuus, 42 % ei usko pysäköinnin kallistumisen määränpäässä vähentävän autoilua. 22 % sipoolaista ei osaa ottaa asiaan kantaa.

Helsingin mahdollisilla ruuhkamaksuilla on suurempi merkitys autoilun vähenemiseen: 44 % sipoolaisista uskoo Helsingin mahdollisten ruuhkamaksujen vähentävän autoiluaan. 22 % ei ota väitteeseen kantaa ja 32 % ei usko autoilun vähenemiseen.

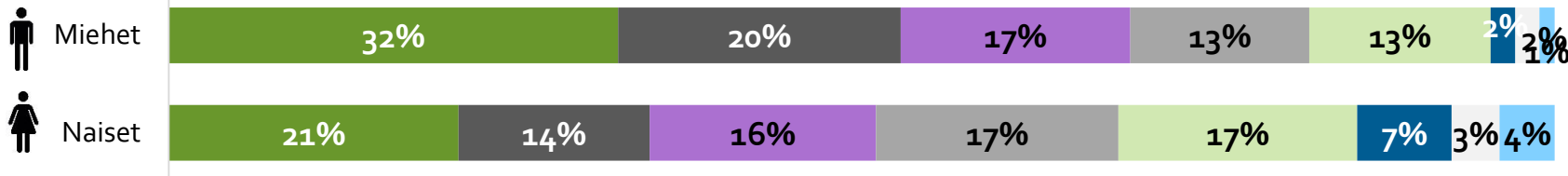
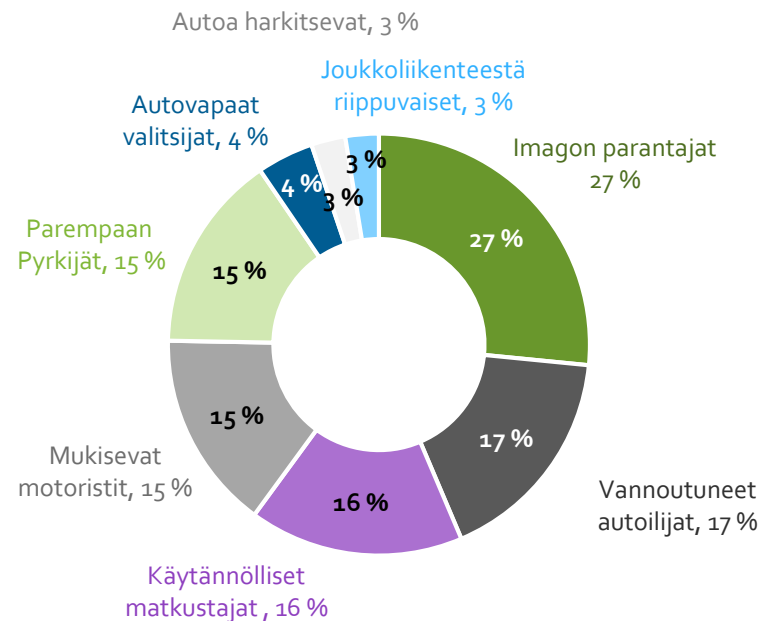


I.  
Tausta ja  
tavoitteetII.  
Menetelmät  
ja aikatauluIII.  
Segment-  
tutkimusIV.  
ToimenpiteetV.  
Johtopäätökset

## Segment-ryhmät Sipoossa

Eniten Sipoossa on Imagon parantajia (27 %). Merkittäviä ryhmiä ovat myös vannoutuneet autoilijat (17 %), käytännölliset matkustajat (15 %) sekä parempaan pyrkijät (15 %). Pienimmät Segmentti-ryhmät olivat autovapaat valitsijat (4 %), auton harkitsijat (3 %) sekä joukkoliikenteestä riippuvaiset (3 %).

Verrattuna muihin suomalaisissa kaupungeissa tehtyihin Segment-tutkimuksiin, Sipoossa oli enemmän vannoutuneita autoilijoita, mukiseviä motoristeja ja auton harkitsijoita sekä vastaavasti vähemmän parempaan pyrkijöitä, käytännöllisiä matkustajia sekä autovapaita valitsijoita. Tuloksia tarkasteltaessa on kuitenkin otettava huomioon, että tutkimuksessa mukana olleet kunnat ovat kaupunkirakenteeltaan ja liikkumisympäristöltään erilaisia, joten tulokset eivät siten ole suoraan verrattavissa.





Tausta ja  
tavoitteet



Menetelmät  
ja aikataulu



Segment  
-tutkimus



Toimenpiteet



Johtopäätökset

## Yhteenvedo

Segmentti	Keinot joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi, esimerkit Sipoosta	Liikkumisen motiivit ja arvot, markkinoinnissa huomioitavat asiat
Imagon parantajat (27 %)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Helppo lippujärjestelmä</li> <li>• Bussiaikataulut ja reittikartta pysäkillä</li> <li>• Turvalliset ja hyvät liityntäpysäköintipaikat</li> </ul>	Pitävät autoilusta ja sen käytännöllisyydestä. Toisaalta kokevat että autoilun vähentäminen olisi yleisellä tasolla hyväksi maapallolle. Haluaisivat toimia oikein, mutta eivät ole kovin halukkaita muuttamaan omaa käytöstään. Ovat kiinnostuneita liikkumaan terveys- ja hyvinvointinäkökulmasta.
Vannoutuneet autoilijat (17 %)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Helppo lippujärjestelmä</li> <li>• Turvalliset ja hyvät liityntäpysäköintipaikat</li> <li>• Ruuhkamaksut tai pysäköinnin kallistuminen vähentäisivät autoilua.</li> </ul>	Ajavat autoa mielellään eikä heillä ole aikomusta vähentää sitä. He eivät näe itseään matkustamassa bussissa tai pyöräilemässä. Pyöräily on liian hidasta ja bussilla kulkeminen stressaavaa. Taipuvia ajattelemaan, että auto edustaa vapautta ja menestystä.
Käytännölliset matkustajat (16 %)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Helppo lippujärjestelmä</li> <li>• Turvalliset ja hyvät liityntäpysäköintipaikat</li> <li>• Pysäkkien aikataulut, reittikartat ja tieto bussin saapumisesta olisi ajantasaista</li> </ul>	Ajavat autoa lähinnä kun se on pakollista. Saattavat pitää muita liikkumismuotoja yhtä käteväenä kuin autoa. Erityisesti muiden kulkumuotojen sujuvuus, edullisuus ja ketteryys houkuttelevat. Eivät ole kovin halukkaita muuttamaan liikkumistaan, sillä kokevat liikkuvansa jo nyt omien mahdollisuuksien mukaan parhaiten.
Parempaan pyrkijät (15 %)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Helppo lippujärjestelmä</li> <li>• Turvalliset ja hyvät liityntäpysäköintipaikat</li> <li>• Pysäkkien aikataulut, reittikartat ja tieto bussin saapumisesta olisi ajantasaista ja saatavilla, etenkin mobiilipalveluna</li> </ul>	Kokevat ajavansa liikaa autoa, erityisesti lyhyet matkan autolla koetaan turhiksi. Kävely ja pyöräily kiinnostavat terveyden ja liikkumisen vapauden näkökulmasta. Ympäristöasiat motivoivat liikkumaan kestävästi, kun se on mahdollista.
Mukisevat motoristit (15 %)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Helppo lippujärjestelmä</li> <li>• Turvalliset ja hyvät liityntäpysäköintipaikat</li> <li>• Bussiaikataulut ja reittikartta pysäkillä</li> </ul>	Ajavat paljon, mutta kokevat sen stressaavana. Liikkuvat autolla, koska se on käytännöllistä. Haluaisivat kuitenkin vähentää sitä, jos se olisi käytännön kannalta helpompaa. Eli sujuvan, mukavan ja helpon liikkumisen näkökulma kiinnostaa.

Sipoon

matkaketjujen  
edistämishjelma



# IV.

## Toimenpiteet

I.

Tausta ja  
tavoitteet

II.

Menetelmät  
ja aikataulu

III.

Segment-  
tutkimus

IV.

Toimenpiteet

V.

Johtopäätökset

## Toimenpiteet

Työssä on esitetty kahdenlaisia toimenpiteitä, joiden avulla Sipoo voi edistää kestäviä matkaketjuja. Osa toimenpiteistä on solmupisteitä ja tärkeimpiä pysäkkejä koskevia toimenpiteitä ja osa päätöksentekoa, suunnittelukäytäntöjä ja viestintää koskevia toimenpiteitä.

Solmupisteiden ja tärkeimpien pysäkkien toimenpiteet tunnistettiin sidosryhmien haastatteluiden ja asiantuntijatyön avulla. Toimenpiteitä esitettiin lyhyellä (vuoteen 2025 mennessä) ja pitkällä aikavälillä (vuoteen 2040 mennessä).

Muita toimenpiteitä tunnistettiin Segment-kyselyn, haastatteluiden ja parhaiden ulkomaisten käytäntöjen avulla.

Seuraavaksi on ensin esitetty solmupisteitä ja pysäkkejä koskevat toimenpiteet ja sen jälkeen muut toimenpiteet.



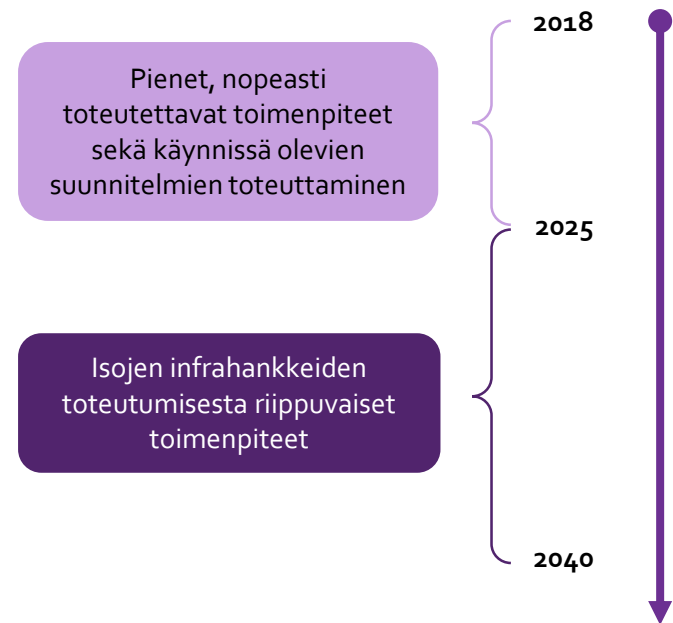
I.  
Tausta ja  
tavoitteetII.  
Menetelmät  
ja aikatauluIII.  
Segment  
-tutkimusIV.  
ToimenpiteetV.  
Johtopäätökset

## Toimenpiteiden toteuttaminen

Solmupisteiden ja tärkeimpien pysäkkien toimenpiteet on jaettu kahteen eri aikajänteeseen: vuoteen 2025 ja 2040 mennessä. Lyhyemmän aikavälin (v. 2025) toimenpiteet ovat sekä pieniä nopeasti toteutettavia toimenpiteitä että käynnissä olevien suunnitelmien toteuttamista. Pidemmän aikavälin solmupisteet (v.2040) ovat riippuvaisia isojen infrahankkeiden toteutumisesta (esim. Nikkilän raideyhteys ja metron jatke itään).

Solmupisteiden kehittämistoimenpiteet on esitetty yhteen- vetotaulukossa ja kartoilla (liite 4 ja 5).

Taulukon jälkeen on esitetty Nikkilän ja Söderkullan keskuksien tarkemmat tarkat kartat keskuksien toimenpiteistä pohjautuen olemassa oleviin suunnitelmiin ja asiantuntijaehdotuksiin.



I.

Tausta ja  
tavoitteet

II.

Menetelmät  
ja aikataulu

III.

Segment  
-tutkimus

IV.

Toimenpiteet

V.

Johtopäätökset

## Terminologia

**Solmupiste:** Työssä on määritelty Sipoon näkökulmasta solmupisteeksi joukkoliikenteen pysäkki, joka toimii merkittävänä vaihto- tai liityntäpisteenä, ja jonka liikenteellinen merkitys on erityisen suuri.

### Kattava informaatio

Kattavalla informaatiolla tarkoitetaan toimenpiteissä seuraavaa:

- Liityntäpysäköinti-informaation tulee olla vahvasti osa joukkoliikenteen reitti- ja aikatauluinformaatiota ja reittiopaspalveluita
- Tiedot alueiden sijainneista, kulkuyhteyksistä, paikkamääristä ja käyttöasteista tulee olla helposti nykyisten ja uusien käyttäjien saatavilla. Järjestelmä sisältää alueidenkäytön seurannan.
- Liityntäpysäköinti- ja joukkoliikenneinformaatiota lisätään myös autoilijoiden käyttämiin kanaviin (esim. sujuvuus-, keli- ja häiriötietoinformaation yhteyteen)

**Tärkeä pysäkki:** Nykytilan tärkeäksi pysäkiksi on määritelty pysäkki, jossa on enemmän kuin 10 nousijaa arkivuorokaudessa ja se on Sipoon haja-asutusalueiden näkökulmasta tärkeä liityntäpysäkki. Tavoitetilanteessa osan pysäkkien tärkeys alueen asukkaille pienenee uusien infrahankkeiden myötä.

### Laadukas liityntäpysäköinti

Laadukkaalla liityntäpysäköinnillä tarkoitetaan toimenpiteissä seuraavaa:

- hyvät ja sujuvat kulkuyhteydet alueelle,
- turvalliset ja lyhyet jalankulku- ja pyöräily-yhteydet nousupysäkille
- riittävä pysäköintipaikkojen määrä
- varaukset sähköpyörille ja -autoille
- ilkeiden ja varkauksien riski minimoitu valaistuksella ja valvonnalla alueen sisäisillä järjestelyillä esim. paikkojen sijoittelun avulla
- pyörille katos- ja runkolukituspaikkoja



## IV.

### Toimenpiteet

#### I.

Solmupisteiden ja tärkeimpien  
pysäkkien toimenpiteet **2025**  
mennessä



I.

Tausta ja  
tavoitteet

II.

Menetelmät  
ja aikataulu

III.

Segment  
-tutkimus

IV.

Toimenpiteet

V.

Johtopäätökset

Nro	Solmupiste	Toimenpide 2025 mennessä
1	Nikkilän linja-autoterminaali	Järjestetään laadukas pyöräpysäköinti, lisätään informaatio joukkoliikenteestä (vuorot, aikataulu). Autojen liityntäpysäköinti osoitetaan Iso Kylätien varteen. Solmupiste, joka on mahdollinen paikka palveluille. <b>Tavoite:</b> 115 autopaikkaa ja 50 pyöräpaikkaa runkolukituksella (lisäksi paikkoja koulu- ja kuntakeskuksen yhteydessä).
2	Söderkullan keskusta	Keskustatien pysäköintialueella on nykyisellään 35 kpl 12 h pysäköintipaikkoja autoille. Tavoitteena on, että liityntäpysäköintipaikkoja merkittäisiin selkeämmin maastoon, ja että liityntäpysäköintipaikkoja olisi edelleen tarjolla Söderkullan keskustassa. Lisäksi Söderkullan keskustan pysäkin kohdalla on nykyisin 30 pyöräpaikkaa ja tavoitteena on lisätä paikkoja yhteensä 50 paikkaan. Söderkullassa selvitetään mahdollista yhteistyötä kaupallisten toimijoiden kanssa toteuttaa liityntäpysäköintipaikkoja autoille liikerakennustonttien pysäköintialueiden yhteyteen. Paikat toimitusvoimassa vuorottaiskäytössä kaupan asiakaspysäköinnin kanssa. Paikkojen toteuttamisessa tulee tehdä yhteistyötä maanomistajien ja kaupan toimijoiden kanssa. <b>Tavoite:</b> 60 autopaikkaa, 100 pyöräpaikkaa runkolukituksella.
3	Neiti Miilin terminaali	Sipoonlahden koulukeskuksen yhteydessä on nykyisellään noin 125 yleistä, ilman aikarajoitusta olevaa pysäköintipaikkaa autoille. Koulukeskuksen laajentumisen yhteydessä pysäköintialueiden sijainti ja laajuus tulee muuttumaan lähivuosina. Vuonna 2018 toteutetaan uusi terminaali, jonka yhteyteen tulee noin 50 liityntäpysäköintiin varattuja autopaikkoja. <b>Tavoite:</b> 50 autopaikkaa, 100 pyöräpaikkaa runkolukituksella.
10	Martinkyläntien TH	Solmupiste palvelee sekä Keravan että Helsingin suuntaan matkustavia. <b>Tavoite:</b> 30 autopaikkaa, 20 pyöräpaikkaa runkolukituksella.
11	Sipoonlahden eritasoliittymä	Eritasoliittymän yhteyteen on suunniteltu pikavuoropysäkit liityntäpysäköintineen, jalankulku- ja pyöräily-yhteyksineen ja vaihtopysäkkeineen eritasoliittymän aluevaraussuunnitelmassa (v. 2016). Jatkoselvittävää käytävätkö kaikki alueen toimijat yhdessä liityntäpysäköinnin kanssa vai toteuttaako jokainen toimija omat pysäköintinsä. Esitetty maankäyttö liittymän läheisyyteen tukee alueen kehitystä (Sipoonlahden AVS, 2016). Sipoon tulisi nostaa alueen imagoa ja brändätä solmupistettä osana houkutteleva liikennepaikkana ja mahdollisuutena liiketoimintaan. <b>Tavoite:</b> liityntä- ja asiointipysäköintipaikkoja noin 175 kpl.

I.

Tausta ja  
tavoitteet

II.

Menetelmät  
ja aikataulu

III.

Segment  
-tutkimus

IV.

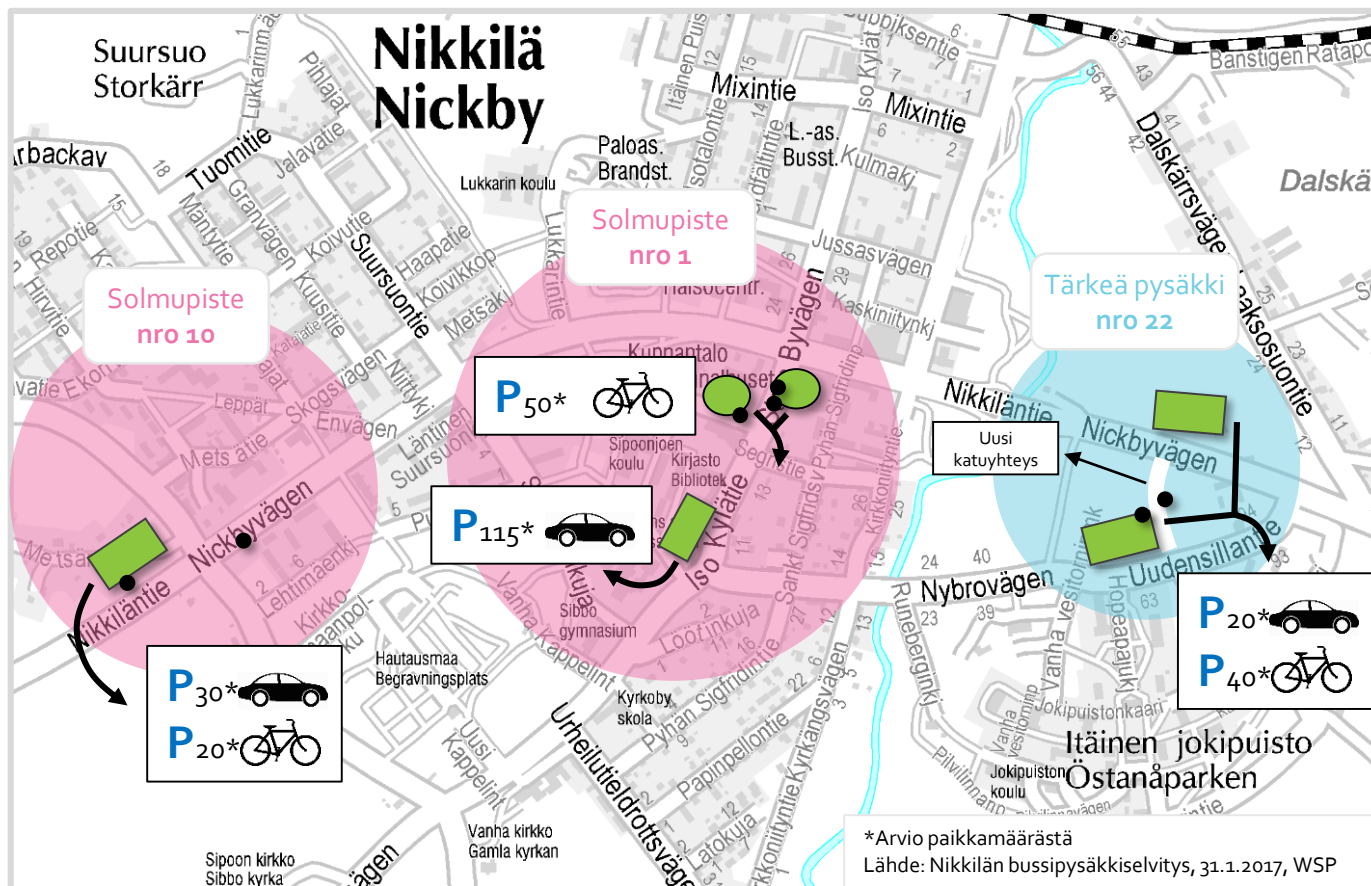
Toimenpiteet

V.

Johtopäätökset




Nro	Tärkeä pysäkki	Toimenpide 2025 mennessä
12	Kallbäck	Järjestetään 5-10 pyöräpaikkoja runkolukituksella pysäkin yhteyteen.
13	Pähkinälehto	Järjestetään laadukas pyöräpysäköinti Uuden Porvoontien pysäkin yhteyteen: katettu pyöräpysäköinti, runkolukittavat telineet, pysäköintipaikan valaistus ja päällystys. Tavoite: 50-100 pyöräpaikkaa runkolukituksella.
14	Box	Lisätään nykyistä pyöräpysäköintikapasiteettiä (10 paikkaa) rakentamalla laadukasta pyöräpysäköinti pysäkin yhteyteen: runkolukittavat telineet, pysäköintipaikan valaistus ja päällystys. Tavoite: 10-50 pyöräpaikkaa runkolukituksella.
15	Eriksnäs	Järjestetään 5-10 pyöräpaikkoja runkolukituksella pysäkin yhteyteen.
16	Gumbostrandin satama	Merkitään maastoon liityntäpysäköintialue. Pysäkki palvelee myös veneliikennettä. Tavoite: 5-10 autopaikkaa ja 5-10 pyöräpaikkaa runkolukituksella.
17	Kalkkirannan satama	Merkitään maastoon liityntäpysäköintialue. Pysäkki palvelee myös veneliikennettä. Tavoite: 5-10 autopaikkaa ja 5-10 pyöräpaikkaa runkolukituksella.
18	Majvik	Järjestetään 5-10 pyöräpaikkoja runkolukituksella pysäkin yhteyteen.
19	Gumbontie	Merkitään maastoon liityntäpysäköintialue. Tavoite: 5-10 autopaikkaa ja 5-10 pyöräpaikkaa runkolukituksella.
20	Massby	Merkitään maastoon liityntäpysäköintialue. (HLJ 2011, Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma) Tavoite: 50-100 autopaikkaa ja 30-50 pyöräpaikkaa runkolukituksella.
21	Hindsby	Järjestetään 5-10 pyöräpaikkaa runkolukituksella pysäkin yhteyteen.
22	Jokilaakso	Selvitetään mahdollista yhteistyötä kaupallisten toimijoiden kanssa toteuttaa liityntäpysäköintipaikkoja autoille liikerakennustonttien pysäköintialueiden yhteyteen. Tavoite: 20 autopaikkaa, 40 pyöräpaikkaa runkolukituksella.
23	Talma	Järjestetään 5-10 pyöräpaikkaa runkolukituksella pysäkin yhteyteen. Pysäkin rooli muuttuu, kun Talman asema avataan.
24	Pohjois-Paippinen	Merkitään maastoon liityntäpysäköintialue. Tavoite: 5-10 autopaikkaa ja 5-10 pyöräpaikkaa runkolukituksella.
25	Kartanon päätepysäkki	Toteutetaan uusi päätepysäkki Kartanon alueelle. Merkitään maastoon liityntäpysäköintialue. Tavoite: 5-10 autopaikkaa ja 5-10 pyöräpaikkaa runkolukituksella. Pysäkin rooli muuttuu vuoteen 2040 mennessä, kun Kerava-Nikkilä -rataosuus avautuu henkilöliikenteelle.

# Nikkilän keskusta - toimenpiteet

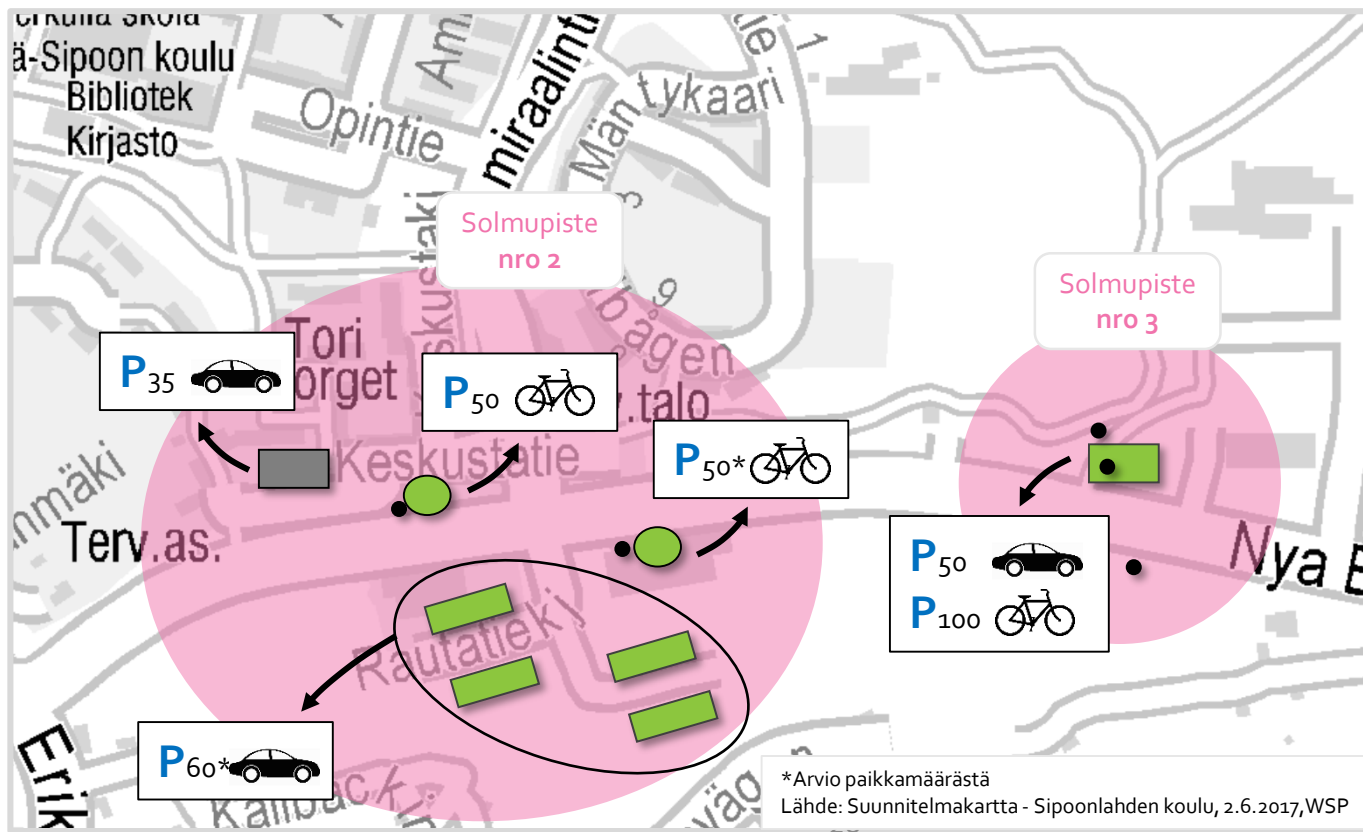


Solmupisteiden ja tärkeän pysäkin numerot viittaavat liitteiden 4 ja 5 -karttaan. Kartassa on esitetty vain toimenpidekartassa esitetyt pysäkit, ei kaikkia alueen pysäkkejä. Taustakartta on nykyinen karttopohja.

## Selitteet





-  Suunniteltu pysäköintialue. Vaatii kaavamuutoksen, pysäköintialueen rakentamisen tai käytöstä sopimisen kiinteistönomistajan kanssa
-  Vain pyöräpysäköintiin suunniteltu alue
-  Pysäkki

## Söderkullan keskusta - toimenpiteet



Solmupisteiden numerot viittaavat liitteiden 4 ja 5 – karttaan. Kartassa on esitetty vain toimenpidekartassa esitetyt pysäkit, ei kaikkia alueen pysäkkejä. Taustakartta on nykyinen karttapohja.

### Selitteet

-  Suunniteltu pysäköintialue. Vaatii kaavamuutoksen, pysäköintialueen rakentamisen tai käytöstä sopimisen kiinteistönomistajan kanssa
-  Vain pyöräpysäköintiin suunniteltu alue
-  Pysäkki
-  Nykyinen pysäköintialue, jonka käyttötarkoitusta selvitetään ja liittytäpysäköinti merkitään selkeästi



## IV.

### Toimenpiteet

#### I.

Solmupisteiden ja tärkeimpien  
pysäkkien toimenpiteet *2040*  
mennessä



Tausta ja  
tavoitteet



Menetelmät  
ja aikataulu



Segment  
-tutkimus



Toimenpiteet



Johtopäätökset

Nro	Solmupiste	Toimenpide 2040 mennessä
1	Nikkilän asema	Nikkilä-Kerava -rataosuuden avautuessa henkilöliikenteelle on Nikkilän aseman yhteyteen rakennettava bussiterminaali sekä liityntäpysäköintipaikkoja autoille ja pyörille. <b>Tavoite:</b> 125-200 autopaikkaa, 125-200 pyöräpaikkaa runkolukituksella. (Kerava–Nikkilä-vyöhykkeen joukkoliikenne ja maankäyttöselvitys, 2005)
11	Nikkilä-Kerava asema	Nikkilä-Kerava asema: Nikkilä-Kerava-radon avautuessa henkilöliikenteelle asemalle ei ole tarkoituksenmukaista järjestää mittavia liityntäpysäköintijärjestelyitä henkilöautoille. Aseman yhteyteen on syytä suunnitella hyvät liityntäpysäköintipaikat polkupyörille. <b>Tavoite:</b> 100 – 300 autopaikkaa ja 80 pyöräpaikkaa runkolukituksella. (Talman osayleiskaava, liikenneselvitys, 2014)
12	Sipoonlahden eritasoliittymä	Kehittämistyö jatkuu
13	Majvik	Asema toteutuu Itämetron toteuttamisen yhteydessä (HLJ 2011, Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma) <b>Tavoite:</b> 150 autopaikkaa ja 300 pyöräpaikkaa runkolukituksella.
14	Sakarinmäen asema (Helsingissä)	Asema toteutuu Itämetron toteuttamisen yhteydessä. (HLJ 2011, Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma) <b>Tavoite:</b> 500 autopaikkaa ja 500 pyöräpaikkaa runkolukituksella.



IV.

Toimenpiteet

II.

Muut toimenpiteet

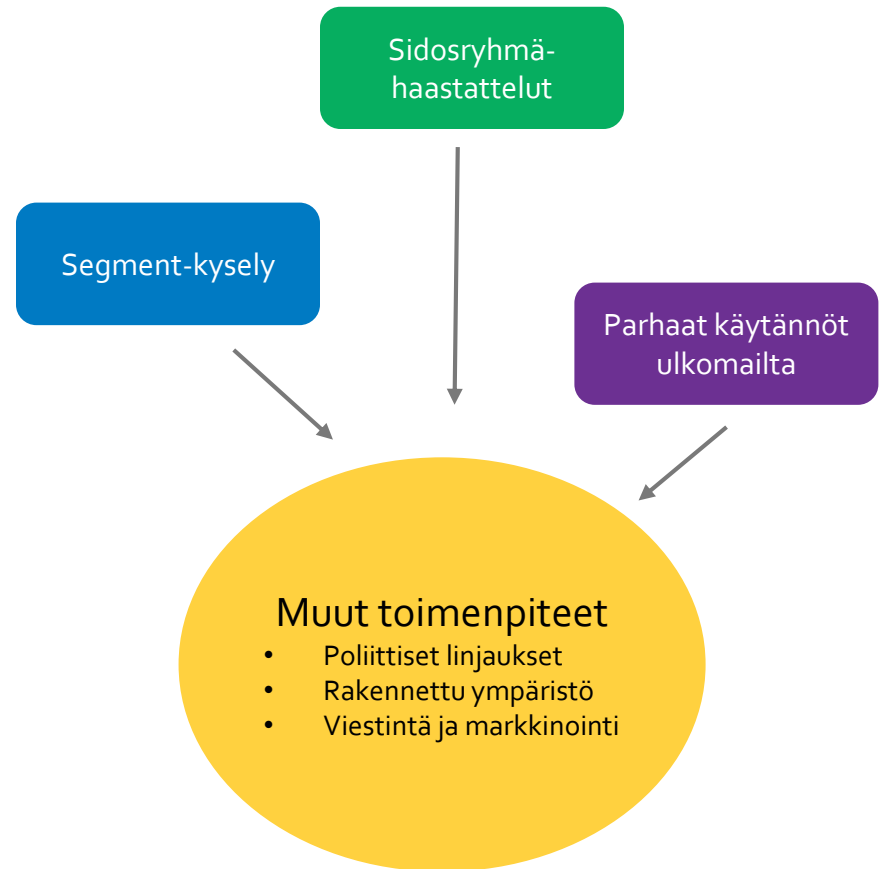
I.  
Tausta ja  
tavoitteetII.  
Menetelmät  
ja aikatauluIII.  
Segment-  
tutkimusIV.  
ToimenpiteetV.  
Johtopäätökset

## Muut toimenpiteet

Solmupisteiden ja tärkeimpien pysäkkien toimenpiteiden lisäksi työssä tunnistettiin 12 muuta toimenpidettä, joiden avulla halutaan edistää sipoolaisien kestävien matkaketjujen käyttöä. Toimenpiteet on muodostettu ensisijaisesti sipoolaisille asukkaille suunnatun Segment-kyselyssä esiin nousseiden kehittämissuositusten ja laajojen sidosryhmien kanssa tehtävien haastatteluiden perusteella. Lisäksi työssä kartoitettiin parhaita ulkomaisia käytäntöjä liittyen matkaketjujen edistämiseen. Näistä esimerkeistä on valittu Sipoon tilanteeseen soveltuvimmat osaksi toimenpide-ehdotuksia.

Toimenpiteet koskevat poliittisten linjausten, rakennetun ympäristön ja viestinnän sekä markkinoinnin osa-alueita. Osa toimenpiteistä voidaan toteuttaa lyhyellä aikavälillä ja osa pidemmällä aikavälillä riippuen maankäytön kehitymisestä. Solmupisteille muodostettiin oma toimenpidekokonaisuus, joka koskee nykyisiin ja tuleviin solmupisteisiin kohdistuvia infratoimenpiteitä. Solmupisteiden toimenpiteistä on laadittu erikseen toteuttamiseen ohjaava taulukko.

Taulukossa esitetty vastuutaho tarkoittaa tahoja, jonka vastuulla on käynnistää toimenpide tai koordinoida sen aloittaminen.





# Sipoon matkaketjujen edistämishjelma

I.

Tausta ja  
tavoitteet

II.

Menetelmät  
ja aikataulu

III.

Segment-  
-tutkimus

IV.

Toimenpiteet

V.

Johtopäätökset

Teema	Toimenpide	Vastuu	Mukana
Polittiset linjaukset	1. Seutuyhteistyön tukeminen pysäköintiin liittyvien yhteistyömallien ja ohjauskeinojen avulla	Kunta (KEKE)	
	2. "Korvamerkityn" rahan budjetointi bussipysäkkeihin liittyviin pienparannuksiin	Kunta (TEKY)	
	3. Joukkoliikenteen palvelutason ja rahoitustason nostaminen	Kunta (KEKE)	HSL, valtio
Rakennettu ympäristö	4. Kehittämissuunnitelma pysäkki-infralle	Kunta (TEKY)	Kunta (KEKE), HSL, ELY
	5. Opastuksen toteuttaminen nykyisille liityntäpysäköintipaikoille.	Kunta (TEKY)	ELY, Kunta (KEKE)
	6. Kaavoituksen tavoitteeksi kestävän liikkumisen lisääminen jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteita kehittämällä	Kunta (KEKE)	Kunta (TEKY)
Viestintä ja markkinointi	7. Tehdään asukkaille suunnattu joukkoliikenne-esite	Kunta (KEKE)	HSL, kunta (TEKY)
	8. Reaaliaikaisen liikennetiedon kehittäminen ja markkinointi	HSL	Kunta (KEKE), valtio
	9. HSL:n mobiilikausilipun kampanjointi (Segmentti: mukisevat motoristit ja parempaan pyrkijät)	HSL	Kunta (KEKE)
	10. Kimppakyytien edistäminen: pilotti yhteistyössä palveluntuottajan ja HSL:n kanssa. (Segmentti: mukisevat motoristit)	Kunta (KEKE)	HSL
	11. Sähkö-, taakka- ja taittopyörien kokeilukampanja (Segmentti: imagon parantajat ja parempaan pyrkijät)	Kunta (KEKE)	HSL
	12. Viestintäsuunnitelman laatiminen hyödyntäen Sipoon Segmenttiprofiileja	Kunta (viestintä, KEKE)	HSL

ELY = Uudenmaan ELY-keskus, HSL = Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

I.  
Tausta ja  
tavoitteetII.  
Menetelmät  
ja aikatauluIII.  
Segment  
-tutkimusIV.  
ToimenpiteetV.  
Johtopäätökset

## 1. Seutuyhteistyön tukeminen pysäköintiin liittyvien yhteistyömallien ja ohjauskeinojen avulla

Pysäköintimahdollisuuksilla on merkittävä rooli kestävien matkaketjujen onnistumiseen. Liityntäpaikkojen määrä ja saatavuus sekä pysäköinnin maksullisuus vaikuttavat ihmisten liikkumisvalintoihin. Sipoon rooli seudun kehyskuntana on tehdä yhteistyötä seudun muiden kuntien kanssa liityntäpysäköinnin järjestämisessä ja toisaalta taas tukea kohdekuntien kestävää pysäköintipolitiikka.

Helsingin seudulla on tavoitteena, että seudullisesti merkittävien asemien liityntäpysäköintikohteiden investoinnit toteutetaan yhteistyössä. Periaate on tarkennettu MAL-sopimukseen 2016-2019. Taustalla on tarve jakaa julkisen sektorin liityntäpysäköinnin rakentamis- ja ylläpitokustannukset oikeudenmukaisesti sijaintikunnan, kohdekunnan, kotikunnan ja valtion kesken. Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuujaomallia pilotoitiin Pasila–Riihimäki-ratakäytävässä HLJ 2015 jatkotyössä. Sipoon osalta pilottiin kuuluvia yhteisrahoitteisia liityntäpysäköintejä on Järvenpäässä ja Keravalla.

Jatkossa on tärkeää, että Sipoo on mukana yhteisrahoituksessa ja siten tukee seutuyhteistyötä kestävien matkaketjujen edistämiseksi.

Tulevaisuudessa pysäköintijärjestelyiden lisäksi sipoolaisten arkeen vaikuttavat mahdolliset tiemaksujen eli ruuhkamaksujen käyttöönotto Helsingin seudulla. Asiaa on selvitetty ja selvitystyön tulos osoittaa, että ruuhkamaksuilla pystytään varmistamaan seudun kestävä kasvu. Ruuhkamaksujen on tutkittu lyhentävän matka-aikoja, parantavan matka-aikojen luotettavuutta ja lisäävän liikkumisen turvallisuutta. Samalla joukkoliikenteen kilpailukyky kasvaisi. Sipoon osalta vaikutuksia voi olla monenlaisia ja onkin tärkeää, että Sipoo on mukana keskusteluissa ja yhteisen toimintamallin kehittämisessä.

Työssä toteutetussa Segment-tutkimuksessa kysyttiin, miten pysäköinnin kallistuminen tai ruuhkamaksut vaikuttaisivat sipoolaisten auton käyttöön. Vastaajista lähes yhtä moni vastasi niiden vaikuttavan autoilua vähentävästi ja että niillä ei ole vaikutusta auton käyttöön. Noin yksi neljäsosa vastaajista ei osannut vastata. Tutkimuksen perusteella voidaan todeta, että pysäköinnin hinnoittelulla ja autoilun kustannuksia lisäämällä pystytään ohjaamaan ihmisten liikkumisvalintoja. Näin sekä joukkoliikenteen toimintaedellytykset parantuvat että mahdollisuus henkilöautolla kulkemiseen saadaan turvattua.

I.

Tausta ja  
tavoitteet

II.

Menetelmät  
ja aikataulu

III.

Segment  
-tutkimus

IV.

Toimenpiteet

V.

Johtopäätökset

## 2. "Korvamerkityn" rahan budjetointi bussipysäkkeihin liittyviin pienparannuksiin

Pienten infrakohteiden sisällyttäminen vuosittaisiin investointiohjelmiin on perinteisesti ollut hankalaa niiden "liian pienten" kustannusten takia verrattuna laajempiin infran rakennushankkeisiin. Monessa kunnassa ratkaisuna on ollut sisällyttää investointiohjelmiin vuosittainen korvamerkitty määräraha pienparannuksiin. Pienparannusrahalla vuosittain parannettavat kohteet ohjelmoidaan vuosittain erikseen.

Toimenpiteessä ehdotetaan, että Sipoo varaa ~ 10 000 euroa vuosittaisesta budjetistaan pysäkki-infraan liittyviin pienparannuksiin. Tämän rahoituksen säilyttäminen ja rahoitustason nosto kattamaan myös isompia bussipysäkkeihin ja niiden ympäristöä koskeviin investointi- ja kunnossapitokustannuksiin on tärkeä toimenpide edistämistyön jatkuvuudelle. Vuosittaiset pienparannukset mahdollistavat palvelutason ylläpidon ja kehittämisen.

Korvamerkityllä rahalla voidaan toteuttaa toimenpiteen 4 ja 5 pienimmät parannukset. Suuremmat investoinnit edellyttävät erillistä rahoitusta. Parannukset voivat olla esimerkiksi pyörätelineen hankinta pysäkille, katoksen lisääminen tai pysäkkiympäristön kunnostaminen. Hankkeiden tulee olla sellaisia, että ne lisäävät joukkoliikenteen turvallista ja houkuttelevaa käyttöä.



I.  
Tausta ja  
tavoitteetII.  
Menetelmät  
ja aikatauluIII.  
Segment  
-tutkimusIV.  
ToimenpiteetV.  
Johtopäätökset

## 3. Joukkoliikenteen palvelutason ja rahoitustason nostaminen

Sipoon joukkoliikenteen palvelutaso on Nikkilän ja Söderkullan keskuksissa HSL:n palvelutasoluokkien määrittämisen mukaisesti kohtuullinen. Muilla alueilla joukkoliikenne palvelee lähinnä koulu- ja työmatkaliikennettä.

Työn aikana toteutetussa kyselyssä 53 % vastaajista oli melko tai erittäin tyytymättömiä bussien liikennöintiin ja 58 % bussien liikennöintiin iltaisin ja viikonloppuisin.

Palvelutason nostaminen palvelemaan esimerkiksi ilta- ja viikonloppuliikennettä vaatii kunnalta lisäresursseja ja tahtoa panostaa joukkoliikenteen kilpailukyvyyn nostamiseen. Uusia potentiaalisia joukkoliikenteen käyttäjiä löytyy, jos joukkoliikenne pystyy tarjoamaan houkuttelevan vaihtoehdon yksityisautoilulle. Kannustavia tuloksia edistämistyöstä osoittaa HSL:n viimeisin asiakastyytyväisyystutkimus (kevät 2016), jossa sipoolaisten tyytyväisyys joukkoliikenteeseen on noussut korkeimmaksi Helsingin seudun kaikista kunnista. Etenkin tyytyväisyys matkustamukavuuteen on parantunut kalustopäivitysten myötä. Lisäksi tyytyväisyys täsmällisyyteen on parantunut merkittävästi kevästä 2015.\*

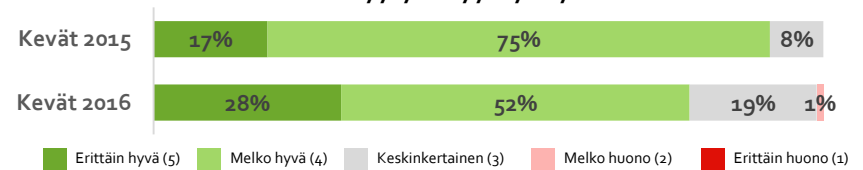
Pitkällä tähtäyksellä harvaan asuttujen alueiden joukkoliikennettä kannattaa kehittää pientä kalustoa käyttäväksi kutsupohjaiseksi liikenteeksi. Tekniikka ja rahoitusmallit kehittyvät lähivuosina

tällaisen palvelun tarjoamiseksi.

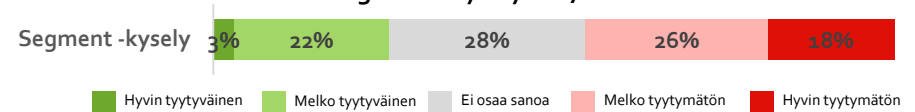
Joukkoliikenteen rahoitustason ja sitä kautta palvelutason nosto toisi Sipoolle myös merkittäviä imagohyötyjä esimerkiksi uusien asukkaiden houkuttelemiseksi.

Yhden uuden joukkoliikennelinjan vuosittaiset kustannukset ovat noin 150 000 €/auto/vuosi. Osa tästä tietenkin palautuu lipputulojen kasvuna (noin 40 %). Liikennöintiaikojen laajentaminen olemassa olevaa kalustoa hyväksikäyttäen on edullisempaa. Lisälähdön hinta on noin 10 000 €/vuosi. Nämä ovat karkeita arvioita ja kustannus riippuu linjan pituudesta ja vuorotarjonnasta. Jokainen muutos voidaan arvioida melko tarkasti, kun tarve on tiedossa.

HSL – Asiakastyytyväisyyskysely 2016



Segment –kysely 2017



\* Lähde: [HSL, asiakastyytyväisyystutkimus, kevät 2016](#)

## 4. Kehittämissuunnitelma pysäkki-infralle

Joukkoliikennepysäkkien tarjoama palvelutaso on Sipoossa paikoin hyvin puutteellinen: pysäkeillä ei ole aikataulu- ja reittitietoja eikä katoksia. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamiseksi pysäkki-infraa on tarve parantaa.

Työn aikana tehdyssä kyselyssä joukkoliikenteen aikataulutiedot ja reittikartta pysäkillä nousi kolmen tärkeimmän joukkoliikenteen houkuttelevuutta parantavan toimenpiteen joukkoon.

Pysäkki-infran kehittämisen tueksi tarvitaan selkeät toteuttamiseen tähtäävät suuntaviivat. Sipoon tulisi laatia yhdessä ELY:n kanssa pysäkkejä koskeva kehittämissuunnitelma.

Tässä työssä on tunnistettu Sipoon keskeisimmät solmupisteet ja niiden ominaisuudet. Solmupisteille määritellyt toimenpiteet toimivat osana koko Sipoon kattavaa kehittämissuunnitelmaa. Solmupisteet kattavat kuitenkin vain osan pysäkki-infrasta ja toimenpidetarpeita on myös muilla bussipysäkeillä. Kehittämissuunnitelman tarkoituksena on määrittellä toimenpiteet kattavasti kaikille Sipoon pysäkeille. Suunnitelman tulisi tähdätä suoraan toteutukseen sisältäen mm. pysäkeittäin niiden tarpeen aikataululle, linjakartalle, katokselle ja reaaliaikaiselle informaatiolle.

Lisäksi siinä tulee määrittellä toteutukselle aikataulu ja kustan-

nukset. Suunnittelun yhteydessä otetaan huomioon kunnan ja HSL:n välinen sopimus hankinnasta ja kunnossapitovastuusta.

Suunnitelman lähtökohtana toimii Sipoon kilvitysohjelma 2014-2020, jossa on määritelty pysäkeittäin parantamistarpeet linjakilpiin.

HSL on vuoden 2017 aikana luonut uuden informatiivisemman formaatin pysäkkikatoksissa olevien julisteiden sisällölle ja ulkonäölle. Juliste sisältää lähialuekartan, reittikartan, pysäkkikohtaisen aikataulun ja vaihtotiedot. Lisäksi julisteissa on QR-koodi, jolla matkustaja saa puhelimensa reaaliaikaiset aikataulutiedot pysäkin kautta kulkevista linjoista.

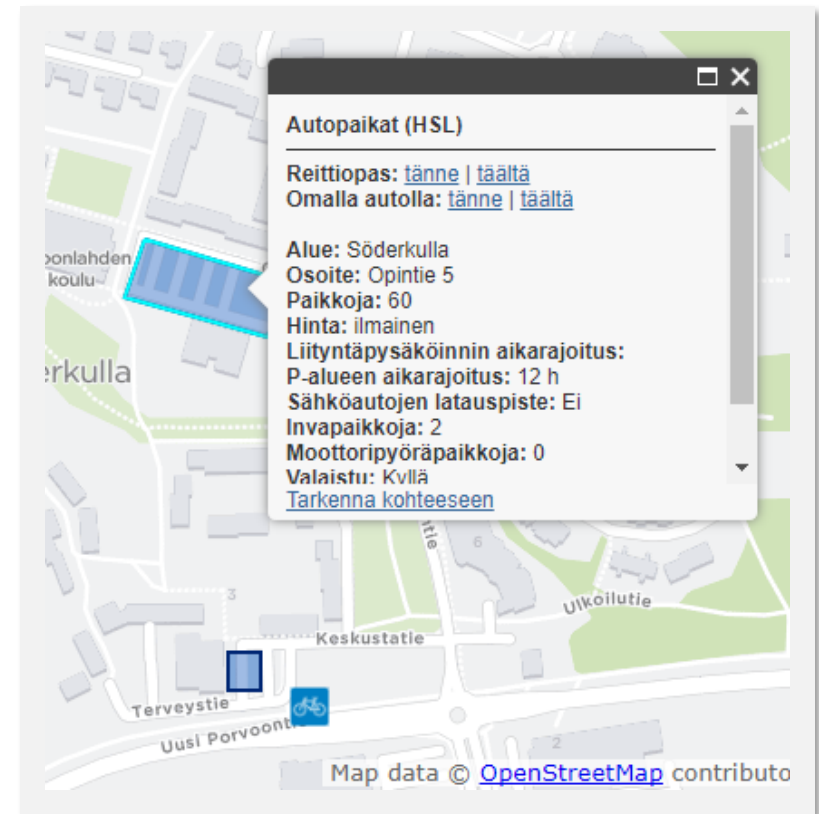
Toimenpide kannattaa toteuttaa kahdessa vaiheessa: Olemassa olevien vaneritaustaisten tärkeimpien pysäkkien katokset voi päivittää nopealla aikataululla paremmalle staattisen informaation tasolle asentamalla katosten takaseinään pleksit, joihin voidaan kiinnittää HSL:n uusi pysäkkikohtainen juliste. Tätä varten kunnan tulee määrittellä tärkeimmät pysäkit. Laajempi toteutus tehdään pysäkkien kehittämissuunnitelman mukaan.

## 5. Opastuksen toteuttaminen nykyisille liityntäpysäköintipaikoille

Työn aikana huomattiin, että opastus liityntäpysäköinti-paikoille on maastossa osin hyvin puutteellinen. Jokaisen pysäkin liityntäpysäköintipaikkojen määrä, sijainti, mahdollinen aikarajoitus, hinta ja muut palvelut on ilmoitettu HSL:n nettisivuilla osoitteessa <https://www.hsl.fi/liityntäliityntäpysäköinti>. Maastossa on kuitenkin paikoin vaikea löytää kartalla esitettyjä kohteita.

Sujuvien matkaketjujen yksi edellytys on selkeä ja turvallinen liityntäpysäköinti. Sipoolaisille tehdyssä tutkimuksessa nousi esille, että turvalliset ja selkeät liityntäpysäköintipaikat lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Sipoon tulisi merkitä selkeästi liityntäpysäköintipaikat niitä osoittavalla liikennemerkillä. Visuaalinen opastus parantaa luottamusta joukkoliikenteeseen ja tuo samalla näkyvyyttä liityntäpysäköintimahdollisuuksiin.



## 6. Kaavoituksen tavoitteeksi kestävän liikkumisen lisääminen jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteita kehittämällä

Matkaketjujen edistäminen on riippuvainen joukkoliikenteen tarjonnasta ja maastossa olevasta infrastruktuurista, mutta myös siitä miten kaavoituksessa on huomioitu eri toimintojen sijoittuminen ja niiden tukeutuminen liikenneverkkoon.

Jo kaavoitusvaiheessa on tärkeää varmistaa, että alueen tulevilla asukkailla on mahdollisuus autottomaan elämään. Itse kaavan suunnittelu toimintojen sijoittumisesta liikenneverkon muotoon ja rakennusten sijoittamiseen vaikuttavat asiaan merkittävästi, mutta myös kaavamääräyksillä voidaan vaikuttaa merkittävästi mm. pysäköinnin laatuun, määrään ja sijaintiin ja sitä kautta onnistuneisiin matkaketjuihin.

Toimenpide esittää, että kaavoituksessa otetaan tavoitteeksi kestävän liikkumisen lisääminen jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteita kehittämällä käyttämällä monipuolisesti hyväksi kaavoituksen mahdollistamia keinoja.



# 7. Tehdään asukkaille suunnattu joukkoliikenne-esite

Työssä toteutetun Segment-tutkimuksen mukaan yksi tärkeimmistä toimenpiteistä joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi on selkeämpi tiedottaminen. Työssä esille nousseita asioita, joista toivottiin selkeämpää informaatiota, oli etenkin lippujen hintojen ja maksuvyöhykkeiden selkeyttäminen, liityntäpysäköinnin määrä ja sijainti ja bussien reitit ja vuorotiheys. Tiedon tulisi olla helposti löydettävissä esimerkiksi kunnan nettisivuilta.

Tiedottamisen tehostamiseksi Sipoon tulisi laatia joukkoliikenteen käyttöön kannustava infografiikkaa hyödyntävä esite. Joukkoliikenteen reittien ja vuorotiheyksien osalta hyödynnetään HSL:n laatimaa linjakarttaa Sipoon bussilinjastoista.

Ohessa kaksi esimerkkiä siitä, millainen esite voisi olla tai mitä se voisi sisältää.

**SIPOON JOUKKOLIIKENNENHYTYKSET JA SOLMUPISTEET / SIBBOS KÖLLENTYFRÅRFORMÅRNINGAR OCH KNUTPUNKTER**

**2017** (Hinnat euroina)

**MIÄ MAKSAA LIPPU?**  
Lähiseutu 3  
Aikuinen 8,00 €

**Nikkilästä**  
...Helsinkiin (linjat: XX)  
...Keravalle (linja: XX)  
Söderkullasta  
...Helsinkiin (linjat: XX)

**HUOMI!** Jos bussissa ei ole HSL-tunnusta HSL:n matkakortti ei kelpaa.

**TIESITKÖ?**  
Työmatka-  
autoilijat  
maksavat  
keskimäärin  
**340**  
€/vuosi

**SIPOOSTA ALLE TUNNISSA KESKUSTAAN!**  
Joukkoliikennedytykset Nikkilästä ja Söderkullasta keskuksiin.

**L'ASTUCE POUR MEUX VIVRE EN VILLE**  
Les parcs relais sont des aires de stationnement aménagées réservées aux clients du réseau TCL.

**COMPLÈTEMENT COÛTEUX LIBRE ET TCL**  
Complètement gratuit pour les clients du réseau TCL.

**COMPLÈTEMENT COÛTEUX TCL & MÉLO**  
Complètement gratuit pour les clients du réseau TCL.

**GAGNEZ DU TEMPS**  
Les clients des parcs relais peuvent gagner du temps en évitant les embouteillages.

**POUR EN SAVOIR PLUS**  
Les clients des parcs relais peuvent gagner du temps en évitant les embouteillages.

**PLAN PARCS RELAIS**  
Les parcs relais sont des aires de stationnement aménagées réservées aux clients du réseau TCL.

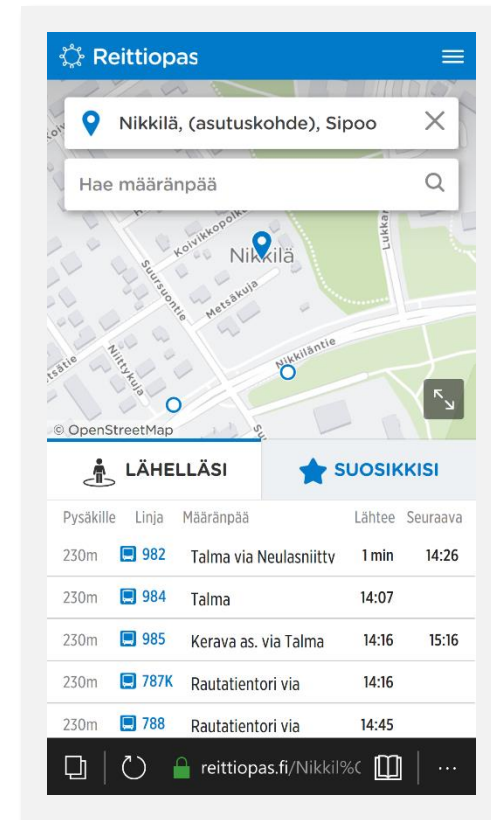


I.  
Tausta ja  
tavoitteetII.  
Menetelmät  
ja aikatauluIII.  
Segment  
-tutkimusIV.  
ToimenpiteetV.  
Johtopäätökset

## 8. Reaaliaikaisen liikennetiedon kehittäminen ja markkinointi

HSL:n liikennöimässä bussikalustossa on paikannin, jonka avulla pystytään seuramaan reaaliaikaisesti bussien kulkua. HSL on asentamassa seudun keskeisimmille pysäkeille aikataulunäytön. Sipoon osalta asennukset tehdään ensi vuoden aikana. Kunnan tulee markkinoida ja viestiä selkeästi siitä, että aikataulunäyttöjä asennetaan ja että bussin ajantasainen seuranta on mahdollista niin mobiilissa kuin osalla pysäkeistä.

Kehittämistyön osalta yksi mahdollistaja on se, että uudistuva Reittiopas on tehty avoimen datan ja avoimen lähdekoodin periaatteilla, avoimissa rajapinnoissa. Reittioppaan avoin lähdekoodi tarjoaa kenelle tahansa mahdollisuuden hyödyntää rajattomasti joukkoliikennetietoa uusissa digitaalisissa liikkumisen palveluissa. Sipoo voi kannustaa palveluntuottajia hyödyntämään avointa dataa ensisijaisesti markkinoinnin keinoin tai esimerkiksi erilaisin kehittämis- tai pilottihankkein.



## 9. HSL:n mobiilikausilipun kampanjointi

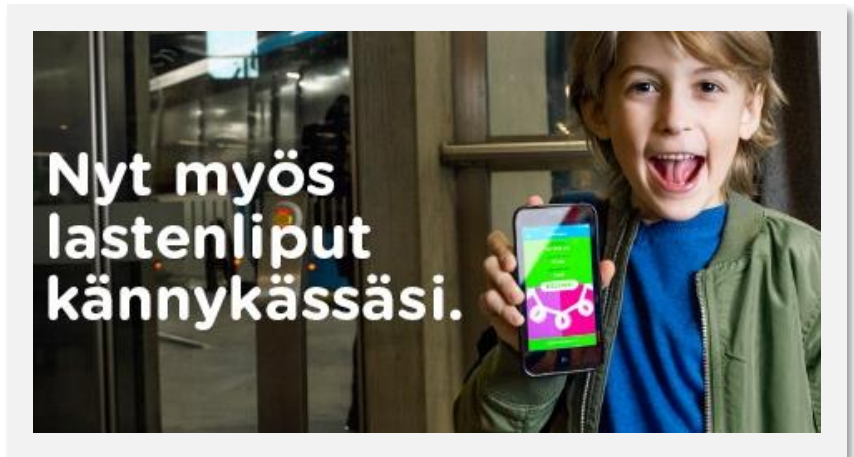
Segment-tutkimuksen perusteella osa sipoolaisista olisi valmis siirtymään tai ainakin kokeilemaan vaihtoehtoa henkilöautolla liikkumiseen. Rutiinin muuttaminen ja uusien tapojen kokeilu vaatii kuitenkin usein ulkopuolista tukea ja kannustamista. Joukkoliikenteen käyttöön kannustaminen kokeilujen avulla sopii erityisesti mukiseville motoristeille (Sipoossa 15 %) ja parempaan pyrkijöille (Sipoossa 15 %).

Uusille joukkoliikenteen käyttäjille haasteita voivat olla esim. matkakortin hankkiminen, oikean lipun ostaminen tai kortinlukijan käyttö. Lisäksi kokematon käyttäjä tuntee helposti epäonnistumisen pelkoa lipun ostamiseen ja käyttämiseen liittyvissä tilanteissa. Kokeilujen avulla ennakkoluuloista pääsee eroon ja voi saada onnistuneen kokemuksen joukkoliikenteellä matkustamisesta. Erilaisten kokeilujen on todettu olevan liikkumisen ohjauksen toimenpiteistä tehokkaimpia.

HSL on toteuttanut aikaisemmin kampanjan "Ota kevätloma autoilusta", jossa kampanjan aikana autoilijat voivat tilata kotiinsa maksutta HSL:n matkakortin, jossa oli kaksi viikkoa matkustusaikaa. Tarjous oli tarkoitettu uusille asiakkaille, joilla ei ollut ennestään henkilökohtaista matkakorttia tai jotka eivät olleet käyttäneet olemassa olevaa korttiaan kolmeen vuoteen.

HSL aikoo toteuttaa vuonna 2018 kampanjan mobiilikausilipun

tunnettavuuden lisäämiseksi. Sipoon ja HSL:n tulisi yhdessä suunnata kampanjaa erityisesti Sipoon asukkaille ja hyödyntää viestinnässä mukisevien motoristien ja parempaan pyrkijöiden segmenttejä. Kunta ja HSL sopivat kampanjan kustannusjaosta suunnitteluvaiheessa.



*HSL kampanjoi vuonna 2018 mobiilikausilippu-tuotetta Helsingin seudulla. Markkinoinnissa hyödynnetään Sipoon liikkujaprofiileja.*



I. Tausta ja tavoitteet



II. Menetelmät ja aikataulu



III. Segment -tutkimus



IV. Toimenpiteet



V. Johtopäätökset

## 10. Kimppakyytien edistäminen: pilotti yhteistyössä palveluntuottajan ja HSL:n kanssa

Sipoosta löytyy potentiaalia uusien liikkumistapojen järjestämiseen. Sipoalaisista 15 % luokiteltiin Segment-tutkimuksen perusteella ns. "Mukiseviksi motoristeiksi", jotka haluaisivat vähentää yksityisautolla ajamista. He kuitenkin kokevat, että muiden kulkumuotojen käyttöön liittyy paljon käytännön ongelmia: esimerkiksi joukkoliikenteen tarjonta alueella ei riitä tai kestäisi liian kauan hoitaa kaikki tarvittava joukkoliikenteellä. Tämän liikkujaryhmän tarpeisiin voitaisiin vastata kimppakyytien ja muiden liikkumispalveluiden edistämällä.

Kunnan rooli kimppakyytien ja uusien älyliikennemuotojen edistämässä on lähinnä pilottihankkeen käynnistäminen, viestinnän lisääminen ja esimerkinnäyttäjänä toimiminen. Pilottihankkeen avulla kunta voisi etsiä HSL:n ja potentiaalisten yritysten kanssa kiinnostuneita palveluntuottajia esimerkiksi markkinointivuoropuhelun keinoin.

Kimppakyytien lisäksi joukkoliikenteen tarjontaan liittyviä haasteita voidaan edistää alati kehittyvien liikkumispalveluiden avulla. HSL edistää kovasti ns. MaaS eli liikkuminen palveluna ajatusta. Nykyään liikkumista palveluna tarjoava yritys voi tehdä HSL:n kanssa sopimuksen, jossa mobiililipun voi ostaa HSL:n matkustusalueille matkaketjuyrityksen kautta. Lisäksi HSL tarjoaa avoimien rajapintojen kautta maksutta kaikkien toimijoiden

käyttöön joukkoliikenteen suunnitellut ja reaaliaikaiset aikataulu- ja reittitiedot sekä häiriöinformaation.

Let's Carpool!



SHARE A CAR

## 11. Sähkö-, taakka- ja taittopyörien kokeilukampanja

Erikoispyörien tuomista mahdollisuuksista ja helpotuksesta liikkumiseen tiedetään vielä kovin vähän. Erikoispyörät ovat hankintahinnaltaan usein tavallista pyörää selvästi kalliimpia, minkä takia sellaista ei tule hankkineeksi ennen kuin on vakuuttunut sen ratkaisevan oman arjen liikkumisongelmia. Hyvä keino levittää tietoisuutta erikoispyörien mahdollisuuksista ovat erilaiset kokeilukampanjat. Kokeilukampanjoiden tavoitteena on pyöräilyn esteiden purkaminen.

Kuntalaisille suunnattuja kokeilukampanjoita on toteutettu onnistuneesti ainakin Kokkolassa, Kangasalla ja Jyväskylässä. Kampanjoissa yksittäiset henkilöt hakevat kokeilijoiksi ja heidän kokemuksistaan tiedotetaan mahdollisimman laajasti. Haku tapahtuu vapaamuotoisella hakemuksella, jossa hakija perustelee tarpeensa pyörälle. Kokeilijoiksi valitaan erilaisia henkilöitä, jotta mahdollisimman moni kuntalaisista löytäisi henkilön, jonka arjen matkoihin ja pulmiin samaistua. Pyörän kokeiluaika on tyypillisesti kahdesta viikosta kuukauteen.

Kunnissa tehtävistä kokeiluista on saatu erittäin hyviä tuloksia: tietoisuus erikoispyörien käyttömahdollisuuksista on kasvanut selvästi ja moni kokeilijoista on hankkinut oman vastaavan pyörän. Kokeilu tavoittaa paljon enemmän kohderyhmää kuin pelkästään kokeilussa mukana olleet: Eri-ikäiset ja erilaisissa elämäntilanteissa

olevat kokeilijat tekivät pyöriä tutuiksi tuttavapiirissään.

Sipoossa erikoispyörien kokeilukampanja soveltuu segmenteistä erityisesti imagon parantajille (Sipoossa 27 %) ja parempaan pyrkijöille (Sipoossa 15 %)

Kunta voi järjestää kokeilun joko itse tai ostaa sen valmiina palveluna.



## 12. Viestintäsuunnitelman laatiminen hyödyntäen Sipoon segmenttiprofiileja

Työn aikana tehdyn Segment-kyselyn tulokset ja suurimmista segmenteistä tehdyt profiilit antavat hyvää pohjatietoa viestinnän tehostamiseen ja kohdentamiseen. Lisäksi kyselyn tulokset vahvistavat tarpeen parempaan tiedottamiseen: kymmenen ehdotetuimman joukkoliikenteen houkuttelevuutta parantavan toimenpiteen joukossa neljä koski parempaa tiedottamista ja markkinointia.

Tässä työssä esitetyssä toimenpidekokonaisuudessa on useita viestinnän toimenpiteitä, mutta niitä ei tässä työssä ole suunniteltu kokonaisvaltaisena ja pitkäjänteisenä kokonaisuutena. Viestinnän tehostamiseksi, päällekkäisyyksien välttämiseksi ja suunnitelmallisuuden parantamiseksi olisikin syytä laatia kestävä liikunnan viestintäsuunnitelma, jossa määritellään tehtävät toimenpiteet, vastuutahot ja ajoitus.



Sipoon

matkaketjujen  
edistämishjelma



Johtopäätökset

I.

Tausta ja  
tavoitteet

II.

Menetelmät  
ja aikataulu

III.

Segment  
-tutkimus

IV.

Toimenpiteet

V.

Johtopäätökset

## Johtopäätökset

Työn tavoitteena oli löytää ratkaisuja, miten kestäviä matkaketjuja voidaan edistää Sipoossa. Työssä esitetyt solmupisteiden ja tärkeimpien pysäkkien toimenpiteet sekä 12 muuta toimenpidettä ovat ratkaisuja matkaketjujen sujuvoittamiseen ja niiden houkuttelevuuden parantamiseen. Konkreettisten toimenpiteiden lisäksi matkaketjujen edistämässä on tärkeää itse edistämisen prosessi ja mitä tekijöitä siinä tulee ottaa huomioon.

Yksi työn keskeisiä johtopäätöksiä on, että solmupisteiden luokittelu on avainasemassa matkaketjujen edistämistyön pohjaksi. Esimerkiksi Sipoon tapauksessa seudullista solmupisteiden luokittelua on tehty kattavasti, mutta paikallista ei niinkään. Paikalliset, etenkin haja-asutusalueiden, pysäkit toimivat usein tärkeänä linkkinä usealle joukkoliikenteen käyttäjälle. Näiden paikallisten pisteiden tunnistaminen ja laatutason nosto, voi olla useassakin tapauksessa kustannustehokas tapa edistää joukkoliikenteen käyttöä.

Luokittelussa tuli vahvasti esiin, että matkat tai vaihdot eivät ole riippuvaisia kuntarajoista. Esimerkiksi moni sipoolainen käyttää Keravan tai Järvenpään liityntäpysäköintialueita, jotta matkustaminen Helsinkiin olisi sujuvinta. Tämä korostaa naapurikuntien ja koko seudun yhteistyön tärkeyttä. Yhteistyön kehittäminen liityntäpysäköinnin palvelutasojen nostamisessa ja viestinnässä, houkuttelee yhä enemmän joukkoliikenteen käyttäjiä asiakastyytyväisyyden kasvaessa.

Toinen merkittävä oppi työn aikana koski viestinnän tärkeyttä. Etenkin jos joukkoliikenteen järjestämiseen tai lipputuotteisiin on tullut muutoksia, käyttäjille suunnattua viestintää ei voi olla liikaa.

Sipoolaisille suunnatussa kyselyssä esiin nousseista kehittämistoimista, monia voitaisiin parantaa viestinnän avulla. Viestinnän käyttäjälähtöisyyteen on panostettava, jotta viesti ymmärretään.

Työssä on ehdotettu laajasti eri toimenpiteitä eri vastuutahoille. Tämän viestii sitä, että tehokkaassa matkaketjujen edistämistyössä keinovalikoiman monipuolisuus ratkaisee. Pienillä kustannustehokkailla toimenpiteillä voidaan edistää asiaa jo paljon. Toki rinnalle tarvitaan suurempiakin investointeja. Lisäksi viestinnän ja markkinoin rooli on suuri, jotta kunnan edistämistoimet tulevat näkyviksi ja niistä innostutaan.

Matkaketjutyön prosessin osalta Segment-tutkimuksen tekeminen toi paljon lisäarvoa. Liikkuminen on hyvin pitkälti tottumuskysymys ja asenteet ja arvot niiden takana vaativat tietynlaisen ärsykkeen. Näiden asenteiden selvittäminen auttaa priorisoimaan toimenpiteitä ja myöhemmin kohdistamaan erilaisia toimia tehokkaammin. Segment-tutkimus toi edistämistyötä lähemmäksi käyttäjäkeskeistä suunnittelua. Lisäksi Segment-kyselyyn lisättyjen lisäkysymysten avulla liikkumisprofiileista saatiin selville huomattavasti enemmän.



# TIIVISTELMÄ - esityskalvot





# Sipoon matkaketjujen edistämishjelma



# Työn tausta, tavoitteet ja työmenetelmät

## Tausta:

*Kunnan maankäytön rakenteen takia haja-asutusalueita ei pystytä palvelemaan pelkän joukkoliikenteen avulla kilpailukykyisesti. Rinnalle tarvitaan sujuvia liityntämahdollisuuksia, jotka yhdistävät asukkaat nopeisiin joukkoliikenteen runkoyhteyksiin.*

## Tavoite:

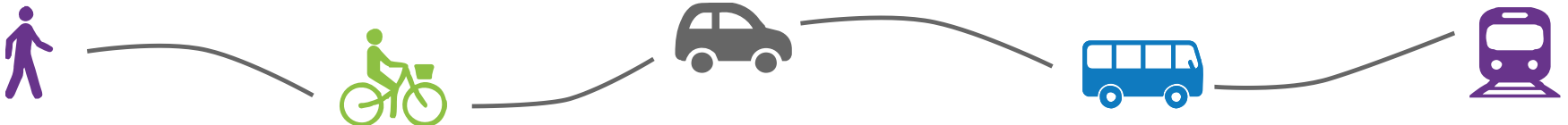
*Tunnistaa Sipoon keskeisimmät matkaketjujen solmupisteet ja miettiä, miten niiden roolia ja houkuttelevuutta voidaan edistää.*

## Projektin osa-alueet:

*Osa-alue 1:*  
Lähtötietojen  
tunnistaminen

*Osa-alue 2:*  
Käyttäjien motiivien ja asenteiden  
kartoittaminen (Segment-tutkimus)

*Osa-alue 3:*  
Edistämishjelman  
laatiminen

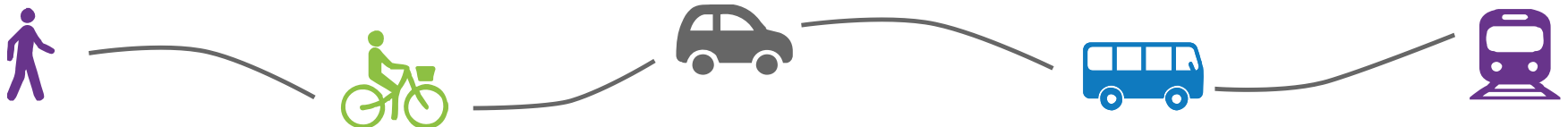


# Segment-tutkimus

- EU-hankkeessa kehitetty menetelmä
- Tunnistaa liikkumisen asenneryhmiä ja niiden kokoja
- Asenneryhmät avaavat tietoa asukkaiden liikkumiseen liittyvistä motiiveista ja asenteista
- Parempi tieto mahdollistaa tehokkaan ja kohdennetun markkinoinnin potentiaalisille kohderyhmille

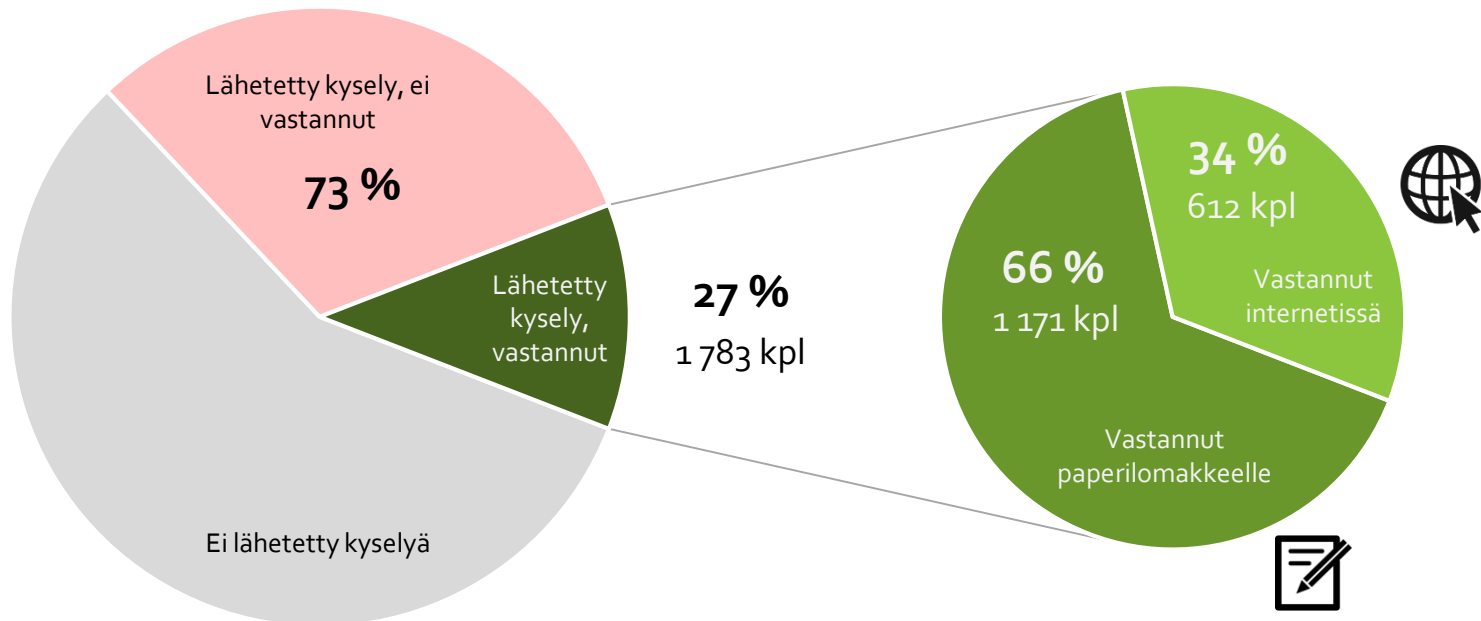
Segment-työkalun  
tunnistamat asenneryhmät:

Vannoutuneet autoilijat
Imagon parantajat
Mukisevat motoristit
Parempaan pyrkijät
Käytännölliset matkustajat
Autoa harkitsevat
Joukkoliikenteestä riippuvaiset
Autovapaat valitsijat



# Segment-kysely Sipoossa

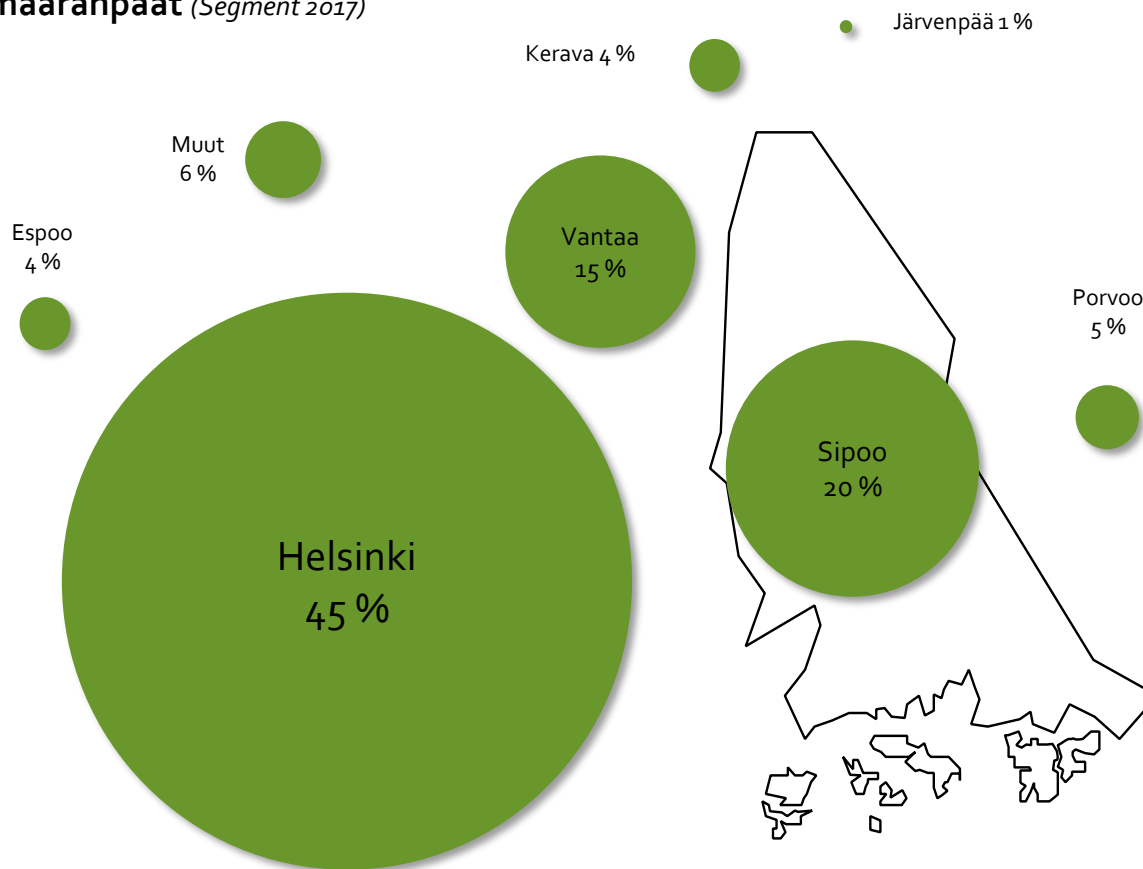
Kysely lähetettiin satunnaisotannalla 6 500 sipoolaiselle. Vastauksia saatiin 1 783 kpl, jolloin vastausprosentiksi muodostui 27 %.



Tutkimuksen kohdejoukkona oli kaikki täysi-ikäiset eli Sipoossa yhteensä 15 153 henkilöä. Lähde: Tilastokeskus 31.12.2016

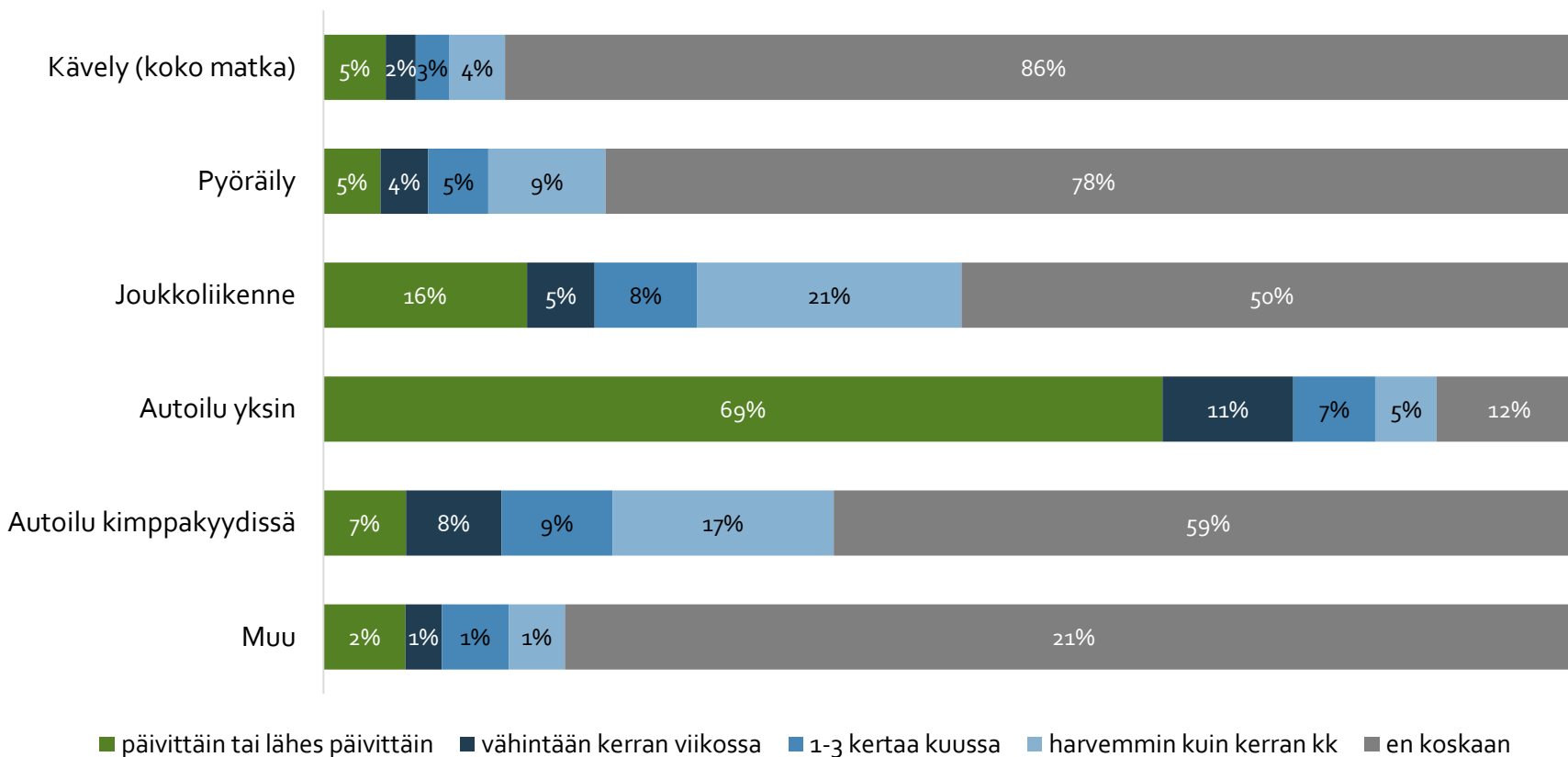
# Segment-kysely Sipoossa

Sipoolaisten päivittäiset työ- ja opiskelumatkat, määränpääät (Segment 2017)



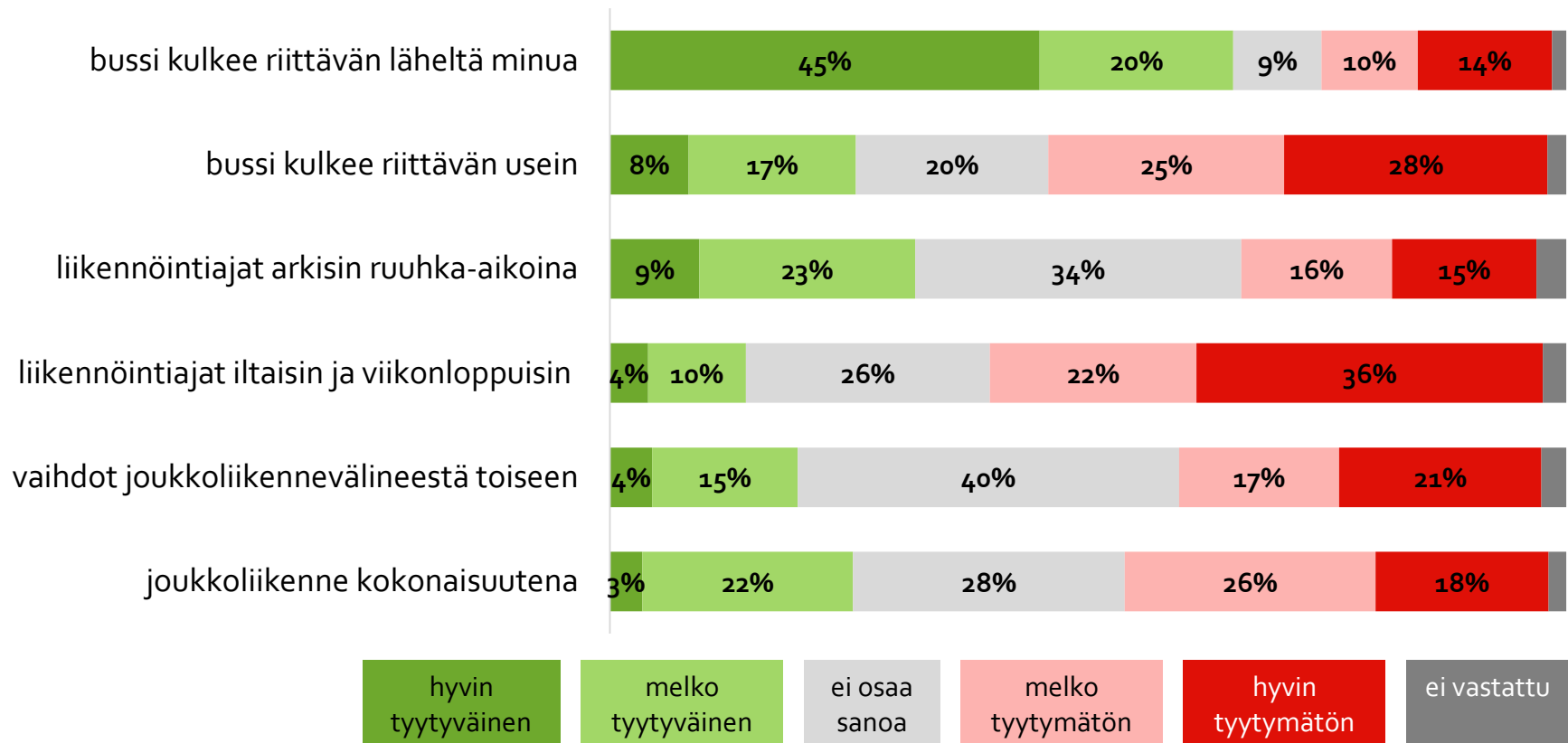
# Segment-kysely Sipoossa

## Sipoolaisten päivittäiset työ- ja opiskelumatkat, kulkumuodot (Segment 2017)



# Segment-kysely Sipoossa

## Tyytyväisyys Sipoon joukkoliikenteen nykytilaan (Segment 2017)

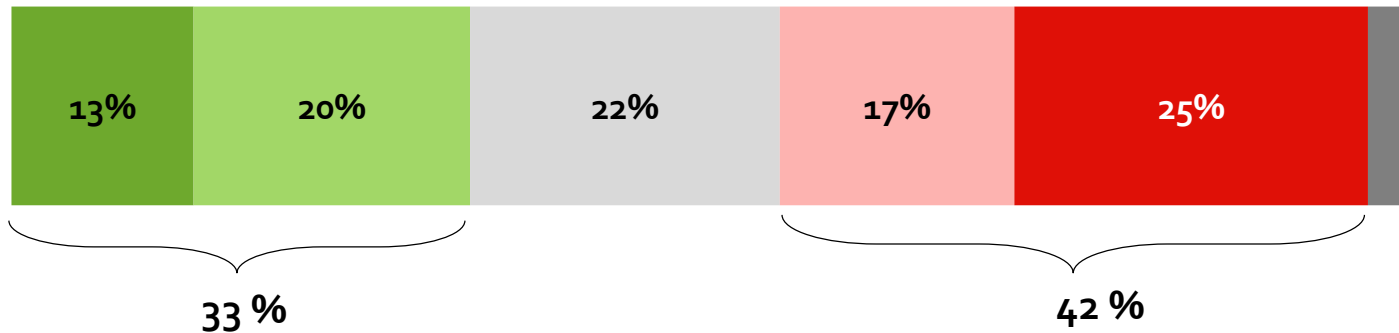


# Segment-kysely Sipoossa

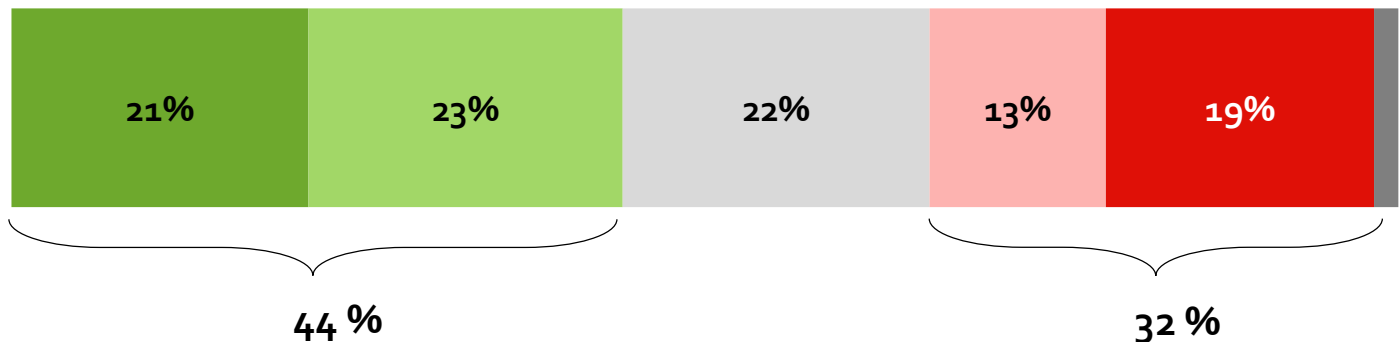
## Autoilun välillisten kustannusten vaikutus

(Segment 2017)

Määränpäässäni  
käyttämäni **pysäköinnin**  
kallistuminen vähentää  
autoiluani



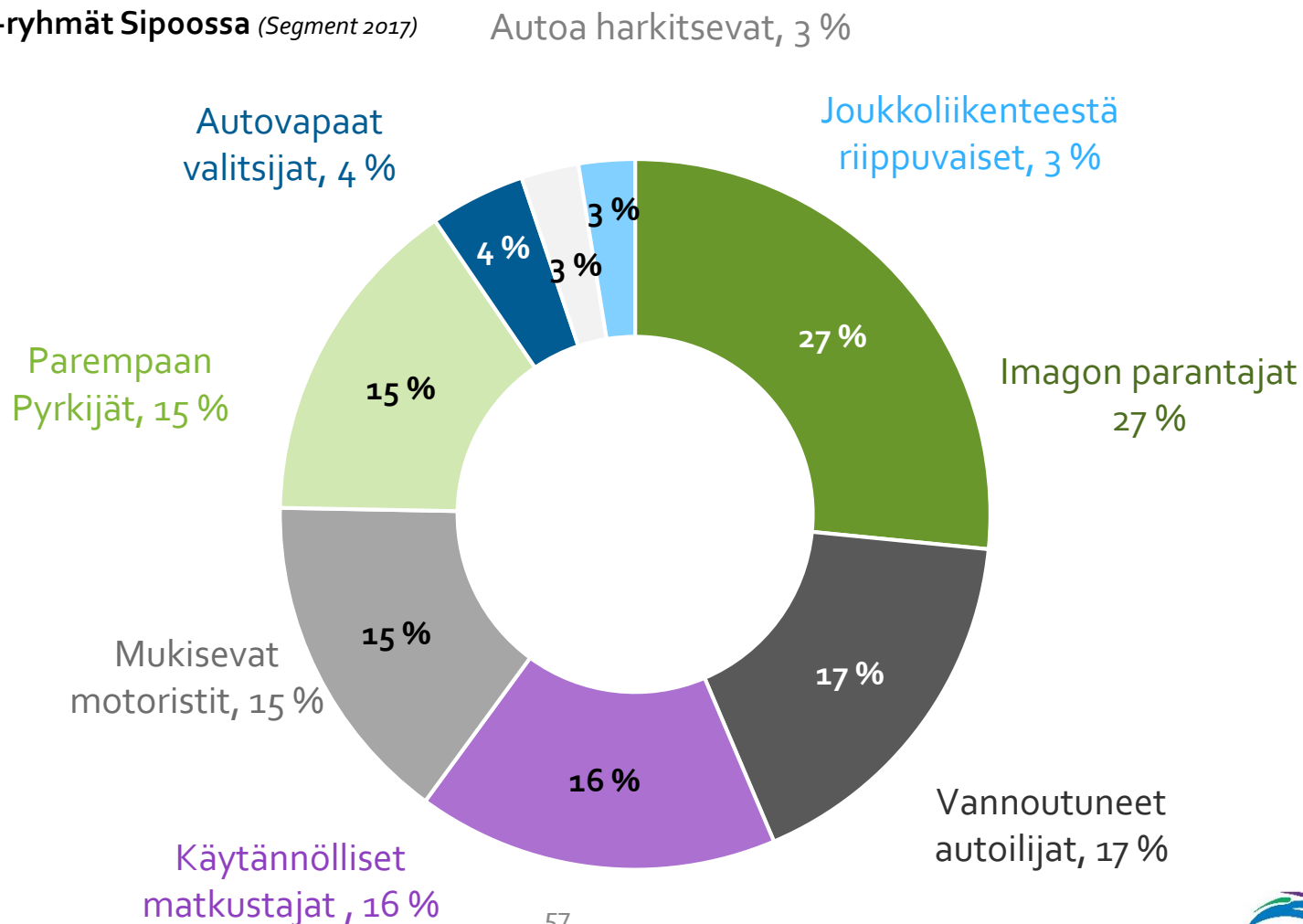
Helsingin mahdolliset  
ruuhkamaksut  
vähentävät autoiluani  
Helsingin suuntaan





# Segment-kysely Sipoossa

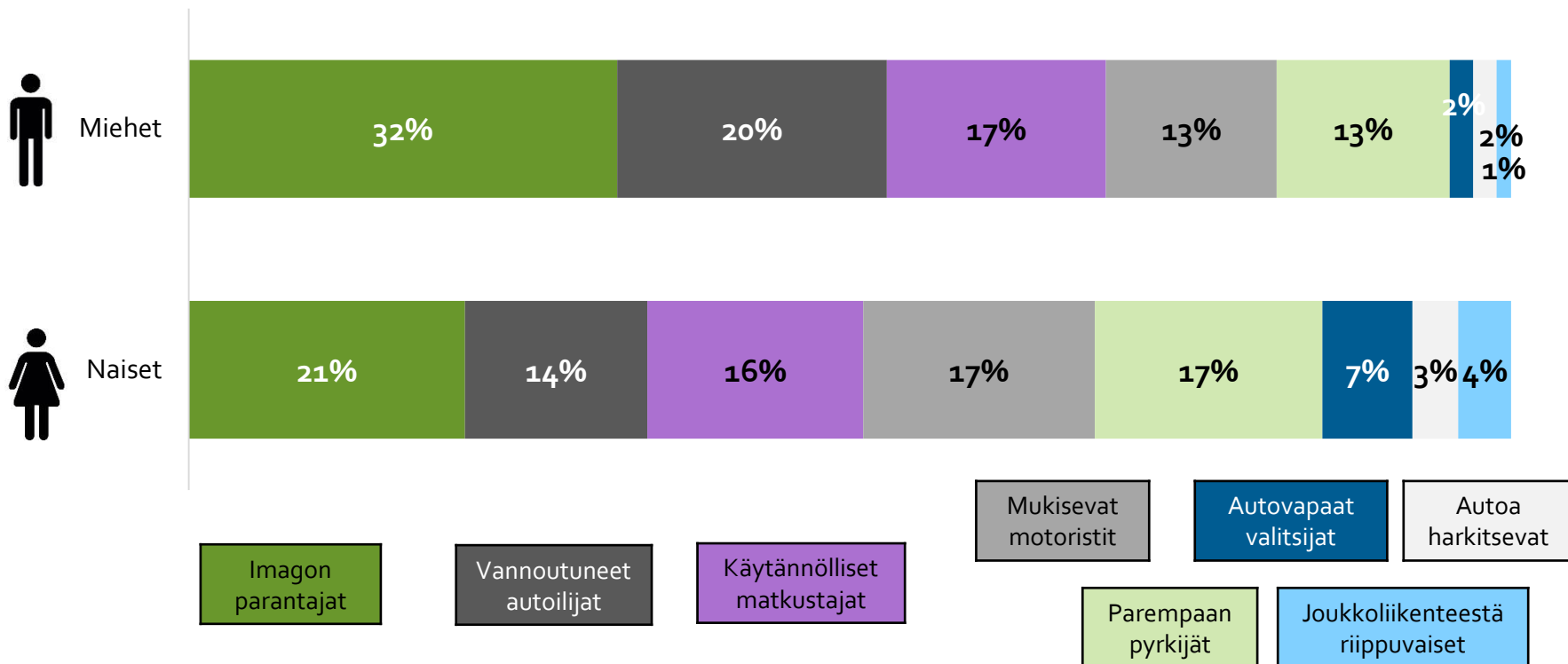
Segment-ryhmät Sipoossa (Segment 2017)



# Segment-kysely Sipoossa

## Segment-ryhmät Sipoossa sukupuolittain

(Segment 2017)



# Toimenpiteiden muodostuminen ja toteutusaikataulu

Solmupisteiden ja tärkeimpien pysäkkien tunnistaminen

Pysäkkien ominaisuuksien ja palveluiden sekä liityntäpysäköinnin tarkastelut

Solmupisteiden toimenpiteet 2025 & 2040

Tärkeiden pysäkkien toimenpiteet 2025

Toimenpiteiden muodostuminen

Segment –kysely, sidosryhmähaastattelut sekä parhaat käytännöt ulkomailta

Muut toimenpiteet

Toimenpiteiden aikataulu

Pienet, nopeasti toteutettavat toimenpiteet sekä käynnissä olevien suunnitelmien toteuttaminen

Isojen infrahankkeiden toteutumisesta riippuvaliset toimenpiteet

2018

2025

2040

I.

Tausta ja  
tavoitteet

II.

Menetelmät  
ja aikataulu

III.

Segment  
-tutkimus

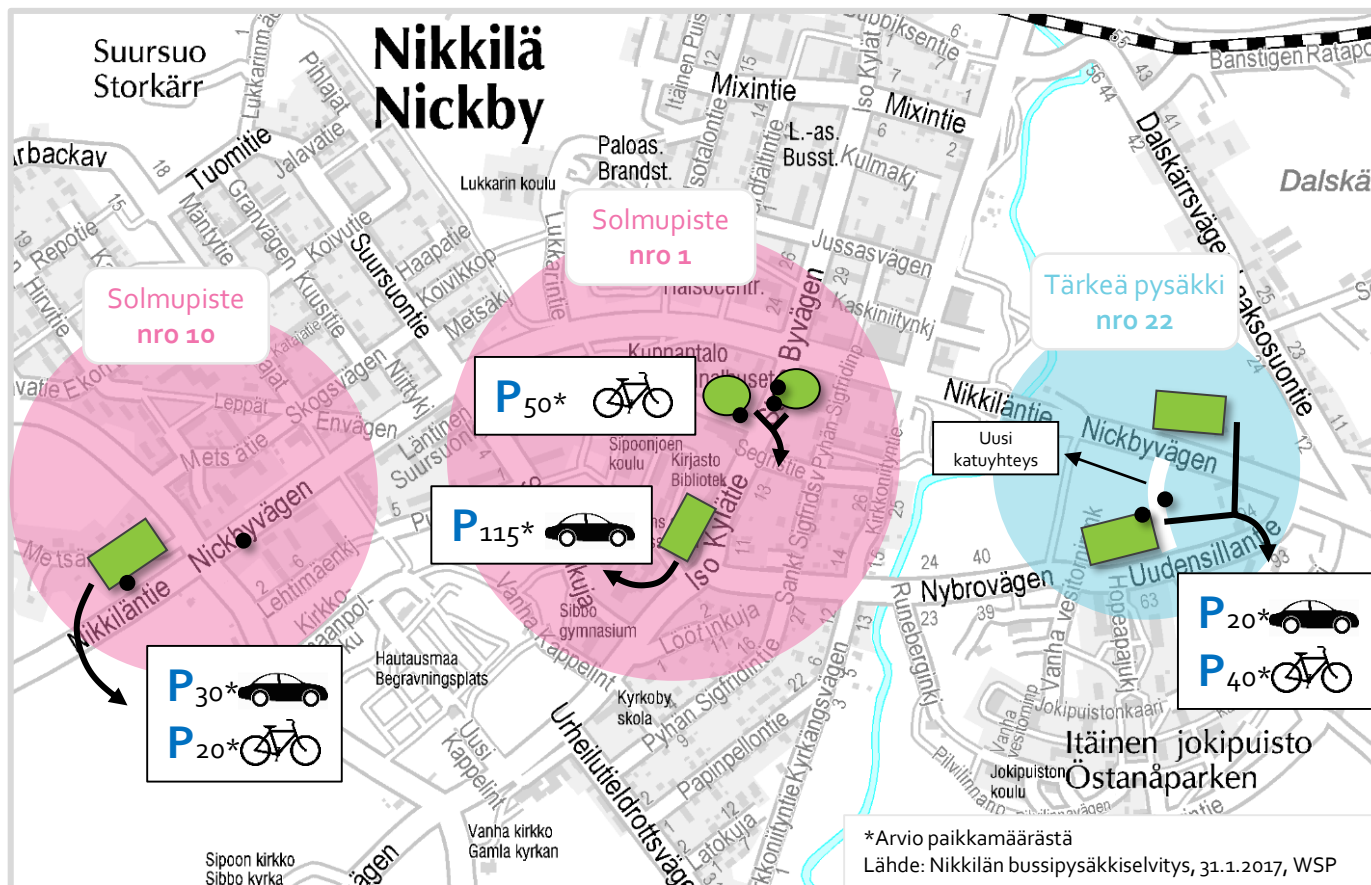
IV.

Toimenpiteet

V.




Johtopäätökset

# Nikkilän keskusta - toimenpiteet

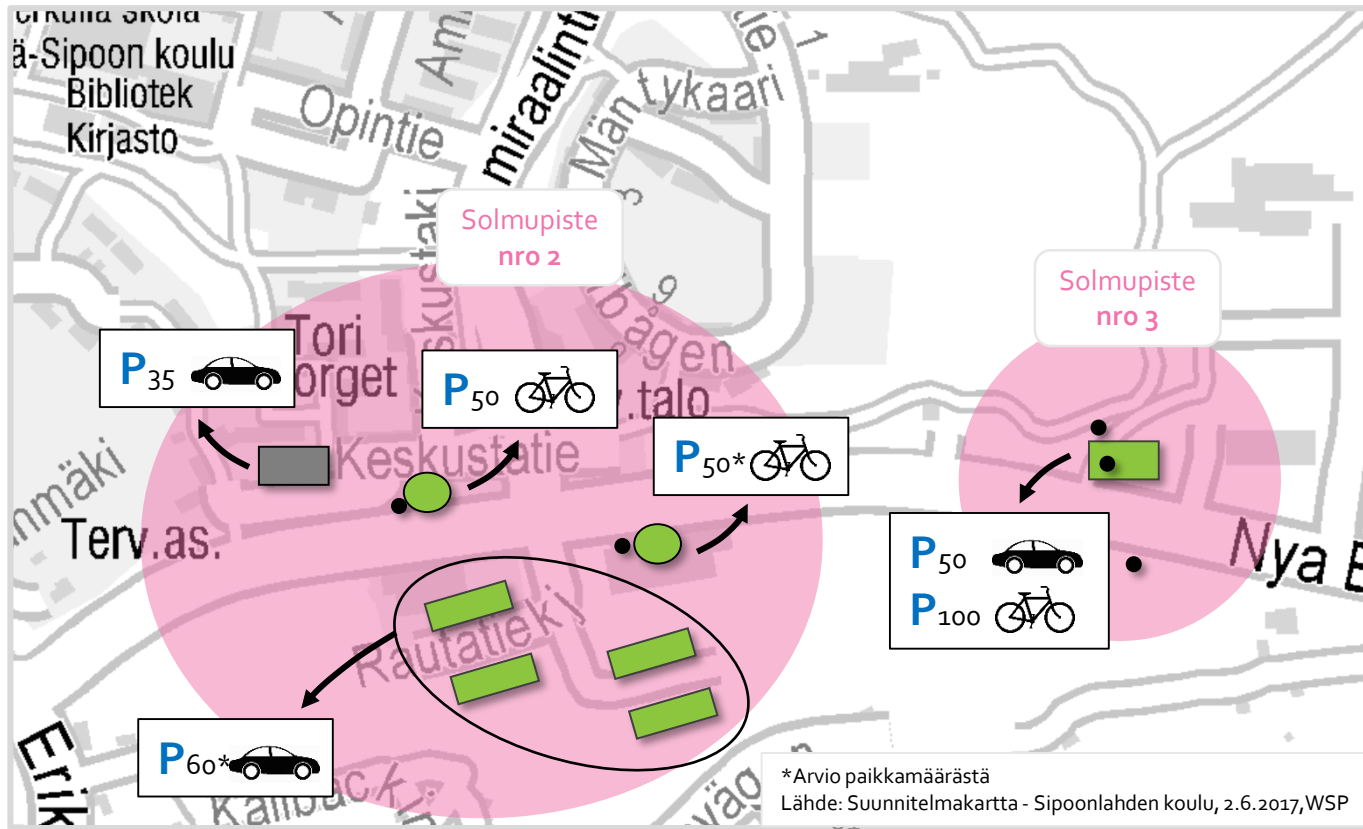


Solmupisteiden ja tärkeän pysäkin numerot viittaavat liitteiden 4 ja 5 -karttaan. Kartassa on esitetty vain toimenpidekartassa esitetyt pysäkit, ei kaikkia alueen pysäkkejä. Taustakartta on nykyinen karttopohja.

## Selitteet





-  Suunniteltu pysäköintialue. Vaatii kaavamuutoksen, pysäköintialueen rakentamisen tai käytöstä sopimisen kiinteistönomistajan kanssa
-  Vain pyöräpysäköintiin suunniteltu alue
-  Pysäkki

# Söderkullan keskusta – toimenpiteet



Solmupisteiden numerot viittaavat liitteiden 4 ja 5 – karttaan. Kartassa on esitetty vain toimenpidekartassa esitetyt pysäkit, ei kaikkia alueen pysäkkejä. Taustakartta on nykyinen karttopohja.

## Selitteet

-  Suunniteltu pysäköintialue. Vaatii kaavamuutoksen, pysäköintialueen rakentamisen tai käytöstä sopimisen kiinteistönomistajan kanssa
-  Vain pyöräpysäköintiin suunniteltu alue
-  Pysäkki
-  Nykyinen pysäköintialue, jonka käyttötarkoitusta selvitetään ja liittytäpysäköinti merkitään selkeästi

# 1. Seutuyhteistyön tukeminen pysäköintiin liittyvien yhteistyömallien ja ohjauskeinojen avulla

- Liityntäpysäköinnin lisääminen ja kehittäminen seudun kunnissa
- Liityntäpysäköinnin kustannuksiin osallistuminen MAL-sopimuksen mukaisesti
- Säännöllisen seutuyhteistyön jatkaminen



**Vastuutaho:** Kunta (KEKE)



**Kustannukset:** Arvioidaan tapauskohtaisesti



**Ajoitus:** Jatkuvaa toimintaa



## 2. "Korvamerkityn" rahan budjetointi bussipysäkkeihin liittyviin pienparannuksiin

- ~10 000 € vuosittaisen korvamerkityn määrärahan osoittaminen
- Toteutetaan mm. pyöräpysäköintiä, katoksia ja opastusta
- Kohteiden ohjelmointi vuosittain
- Voidaan rahoittaa osa toimenpiteiden 4 ja 5 kohteista



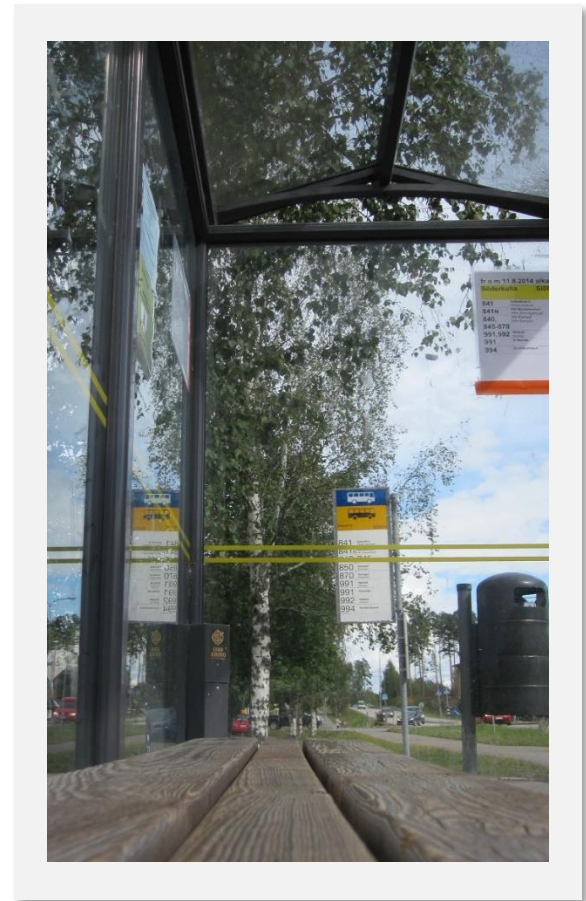
**Vastuutaho:** Kunta (TEKY)



**Kustannukset:** ~10 000 € / vuosi

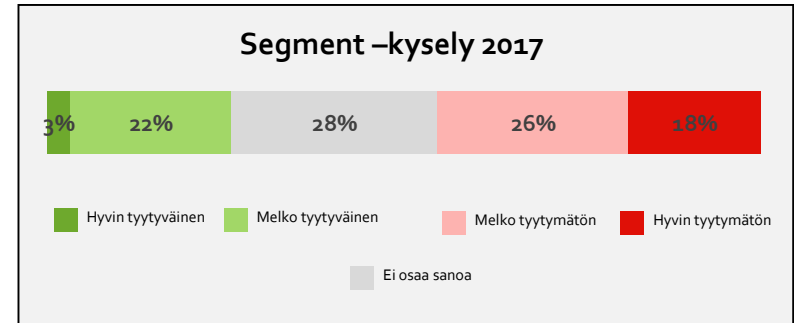


**Ajoitus:** Jatkuvaa toimintaa



## 3. Joukkoliikenteen palvelutason ja rahoitustason nostaminen

- Joukkoliikennesubvention nostaminen vuosittain
- Tarjotaan lisävuoroja iltoihin ja viikonloppuihin
- Kutsuohjatun joukkoliikenteen kehittäminen ja edistäminen (pilotteja Sipooseen)
- Tavoitteena saada joukkoliikenteestä kilpailukykyisempi



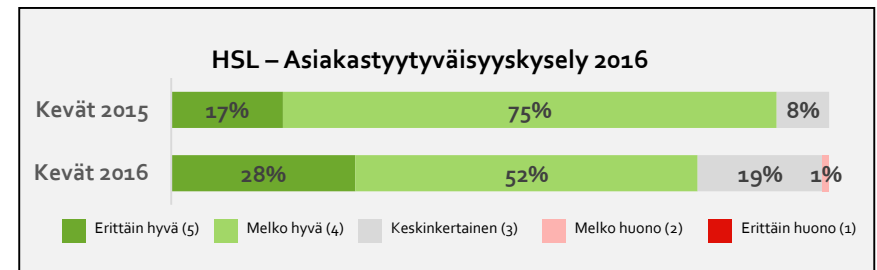
**Vastuutaho:** Kunta (KEKE), mukana HSL ja valtio



**Kustannukset:** pitää tarkentaa



**Ajoitus:** 2018



HSL-kyselyn kohderyhmänä ovat Sipoon alueella HSL-liikennettä käyttävät. Segment-kyselyn kohderyhmänä olivat kaikki sipolaiset. Tämä selittää eroja kyselytulosten välillä.



## 4. Kehittämissuunnitelma pysäkki-infralle

- Pikatoimenpiteenä pysäkkikohtaiset julisteet tärkeimmille katetuille pysäkeille
- Kehittämissuunnitelmassa määritellään tarve ja toteuttamisajankohta aikataulu- ja reittitietojen ja katosten asentamiselle



**Vastuutaho:** Kunta (TEKY), mukana HSL, ELY ja KEKE



**Kustannukset:** suunnittelu 30 000 – 50 000 €, toteutus suunnit. mukaan



**Ajoitus:** 2018



## 5. Opastuksen toteuttaminen nykyisille liityntäpysäköintipaikoille

- Liityntäpysäköintipaikkojen merkitseminen maastoon niitä osoittavalla liikennemerkillä
- Nettipalveluun merkittyjen paikkojen löytyminen maastosta sekä ajantasaisten tietojen /mahdollisten muutosten päivittäminen nettipalveluun



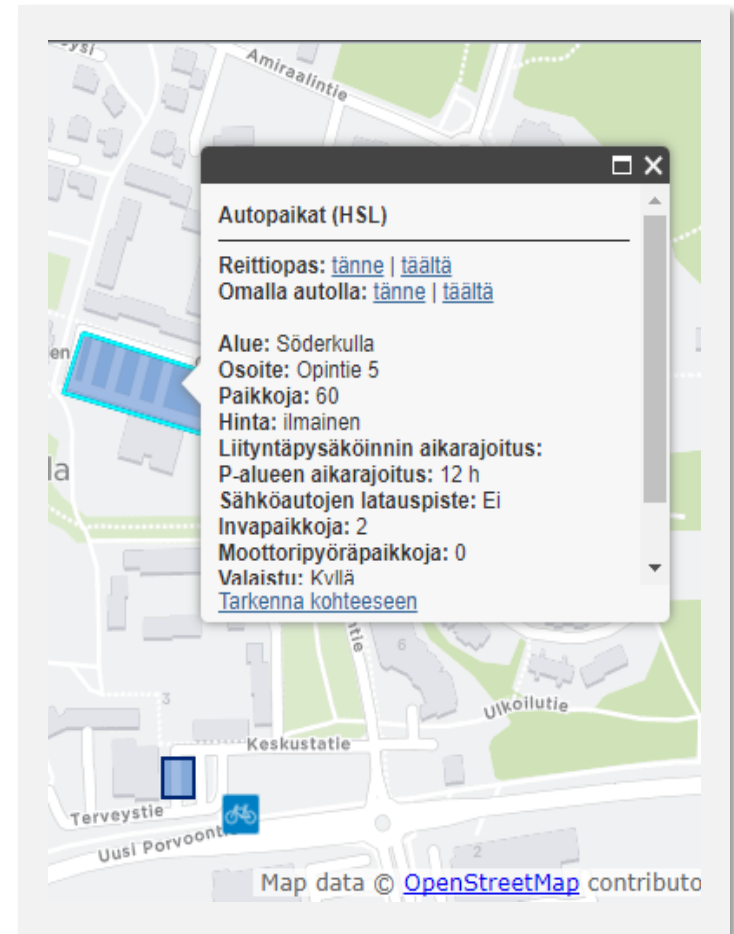
**Vastuutaho:** Kunta (TEKY ja KEKE), mukana ELY



**Kustannukset:** pitää tarkentaa



**Ajoitus:** 2018



## 6. Kaavoituksen tavoitteeksi kestävä liikumisen lisääminen jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteita kehittämällä

- Tavoite uusiin kaavoihin
- Käytetään hyväksi laajasti kaavoituksen antamia mahdollisuuksia (kaavaratkaisut ja kaavamääräykset)



**Vastuutaho:** Kunta (KEKE),  
mukana TEKY



**Kustannukset:** omaa työtä



**Ajoitus:** Jatkuvaa toimintaa



## 7. Tehdään asukkaille suunnattu joukkoliikenne-esite

- Joukkoliikennetiedottamisen tehostaminen
- Joukkoliikennettä koskeva informaatio helposti ja selkeästi saataville: linjat ja reitit, lippujen hinnat, maksuvyöhykkeet ja liityntäpysäköintipaikat



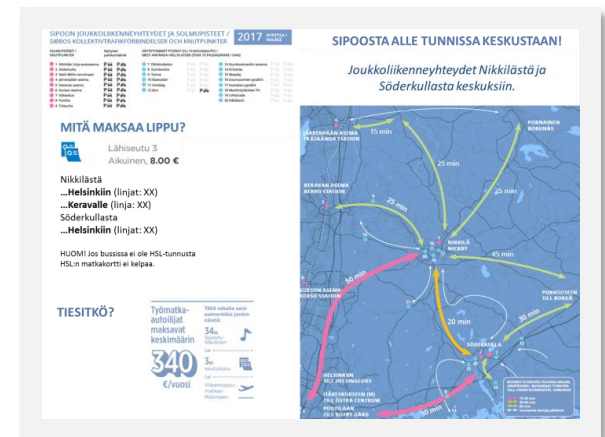
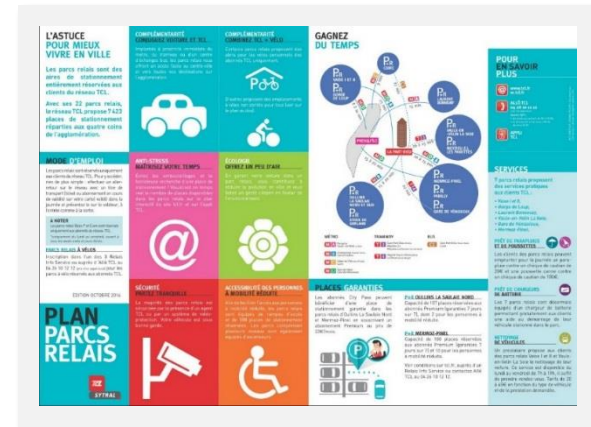
**Vastuutaho:** Kunta (KEKE),  
mukana HSL ja TEKY



**Kustannukset:** 10 000 – 20 000 €



**Ajoitus:** 2018



## 8. Reaaliaikaisen liikennetiedon kehittäminen ja markkinointi

- Uusista reaaliaikaisista aikataulunäytöistä ja mobiiliseurannasta tiedottaminen
- Uusien digitaalisten palveluiden syntymiseen kannustaminen markkinoinnilla ja kehittämishankkein



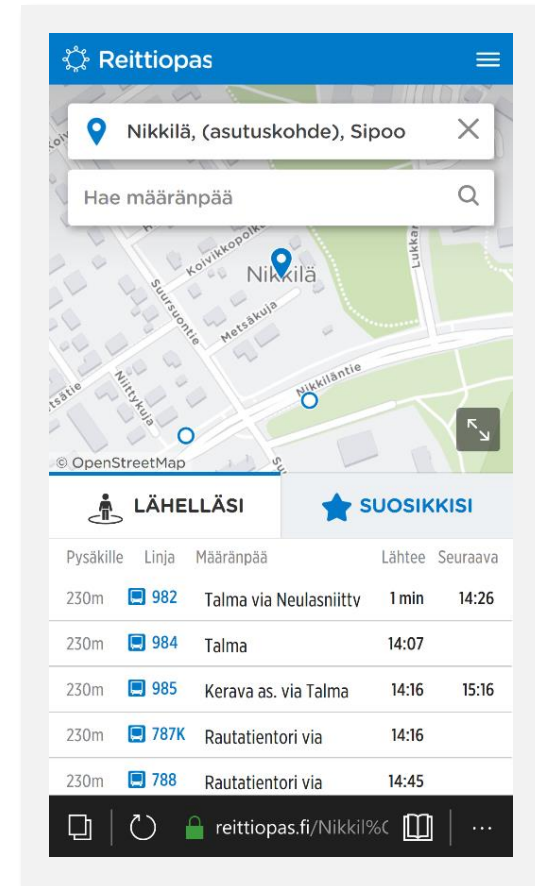
**Vastuutaho:** HSL, mukana kunta (KEKE) ja valtio



**Kustannukset:** pitää tarkentaa



**Ajoitus:** Jatkuvaa toimintaa



## 9. HSL:n mobiilikausilipun kampanjointi

- Kampanja uusille mobiilikausilipun käyttäjille, yhteistyö HSL:n kanssa.
- Kampanjat ovat tehokkaita vaikuttamisen keinoja.



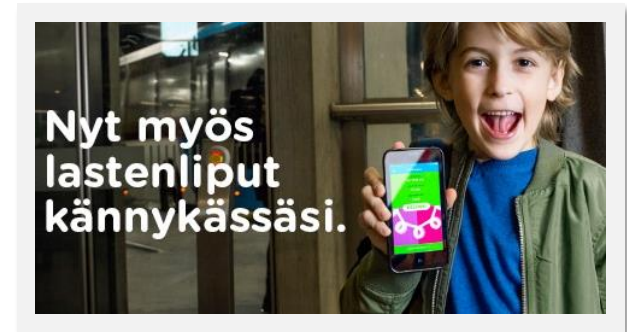
**Vastuutaho:** HSL, mukana kunta (KEKE)



**Kustannukset:** 20 000 – 40 000 €



**Ajoitus:** 2018



*HSL kampanjoi vuonna 2018 mobiilikausilippu-  
tuotetta Helsingin seudulla. Markkinoinnissa  
hyödynnetään Sipoon liikkujaprofiileja.*

## 10. Kimppakyytien edistäminen: pilotti yhteistyössä palveluntuottajan ja HSL:n kanssa

- Kunta käynnistää pilotin kimppakyytien järjestämiseksi pilottiyrityksissä
- Pilotin tuloksista viestitään laajasti



**Vastuutaho:** Kunta (KEKE),  
mukana HSL



**Kustannukset:** 20 000 – 40 000 €



**Ajoitus:** 2019







## 12. Viestintäsuunnitelman laatiminen hyödyntäen Sipoon segmenttiprofiileja

- Kestävän liikkumisen viestintäsuunnitelma tuleville vuosille
- Kokoaa yhteen, ajoittaa ja tarkentaa tässä työssä esitetyt viestinnän toimenpiteet ja muut viestinnän toimenpiteet



**Vastuutaho:** Kunta (KEKE),  
mukana HSL



**Kustannukset:** 20 000 – 40 000 €



**Ajoitus:** 2019



# Johtopäätökset

- Solmupisteiden luokittelu on avainasemassa
- Yhteistyö niin seudullisesti kuin paikallisesti on tärkeää
- Viestinnällä ratkaistaan jo monta haastetta
- Keinovalikoima on laaja: infratoimista viestinnän toimiin
- Käyttäjälähtöisyyden korostaminen työn aikana on hyödyllistä

