Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 Valtioneuvosto

Lakiesitys liikenteen palveluista, Espoon lausunto

Lakiesitykseen liikenteen palveluista on osaan IV lisätty momentti 159§ 4, jossa edellytetään, että liityntäpysäköintiä tarjoavan yrityksen tai yhteisön on tarjottava liityntäpysäköintiä tasapuolisin ehdoin kaikkien liikkumis- ja yhdistämispalvelun tarjoajien asiakkaille. Espoon kaupunki esittää, että ko. momentti poistetaan asetusesityksestä.

Tulkitsemme lakiesityksen kyseistä kohtaa niin, että Espoon kaupungin metroasemilla ja Leppävaaran juna-asemalla nyt käytössä oleva HSL matkakorttiin perustuva oikeus pysäköidä vartioiduissa pysäköintilaitoksissa sijaitsevilla liitynnän autopaikoilla olisi säädöksen voimaantulon jälkeen poistettava käytöstä. Käytännössä tämä tarkoittaisi paluuta liitynnän vartioimattomilla parkkikentillä vallitsevaan käytäntöön; kuka tahansa voisi aikarajoituksen puitteissa käyttää liityntäpysäköintiä varten toteutettuja autopaikkoja vapaasti, myös muuhun kuin liityntäkäyttöön.

Nyt esitetty säädös romuttaisi niin Espoon kuin muidenkin kaupunkien maksullisten liityntäpysäköintilaitosten käytön seurannan ja valvonnan, mikä käytännössä haittaisi merkittävästi liityntäpysäköinnin ja sille asetettujen tavoitteiden toteutumista:

- Ennen HSL matkakortinlukijalaitteiden ja pysäköinnin maksuautomaatin yhdistettyä käyttöönottoa Leppävaaran liityntähalli (260 ap) täyttyi päivittäin suurelta osin muista kuin joukkoliikenteen käyttäjistä. Hallissa oli paljon viereisen kauppakeskuksen ja työmaiden henkilö- ja pakettiautoja. Matkakorttiperusteisen järjestelmän käyttöönoton myötä autopaikat ovat palautuneet liitynnän käyttöön. Hyvien kokemusten perusteella menettely on otettu käyttöön myös uusissa metron liityntäpysäköintilaitoksissa.

- Espoon metroasemien pysäköintilaitoksissa on tällä hetkellä lähes 1000 liityntäpaikkaa, joiden käyttö on maksullista (2 euroa/10 h). Liityntäpaikkojen käyttöoikeus perustuu HSL matkakortilla voimassa olevaan lippuun.

- Metron liityntäpysäköintilaitosten käyttöasteen seuranta ja asiakkaita varten katuverkkoon asennettu reaaliaikainen opastusjärjestelmä perustuu HSL matkakorttipohjaiseen seurantajärjestelmään

- Matkakorttitunnistautumisen lisäksi käytettävissä ei toistaiseksi ole muita keinoja, joilla voitaisiin varmistaa, että liityntäpaikat ovat siinä käytössä, mihin ne on tarkoitettu.

- Espoon liityntäpysäköinnin muilla, aikarajoitetuilla parkkikenttien autopaikoilla liityntäpysäköinnin toteutumista ei ole mahdollista varmentaa. Siksi iso osa pysäköijistä on muita kuin joukkoliikenteen käyttäjiä. Tämä on hyväksyttävää niin kauan kuin autopaikkoja on riittävästi.

- Kaupunkikeskuksissa kaikille autopaikoille on hyvin suuri kysyntä. Siksi laitoksiin sijoittuvien suuren kysynnän liityntäpaikkojen käyttöä on voitava systemaattisesti seurata ja valvoa tehokkaasti, jotta autopaikat pysyvät liityntäpysäköinnin käytössä.

Liityntäpysäköinnin keskeinen tavoite on liikenteen päästöjen vähentäminen, yksityisautoilun minimointi ja ruuhka-aikoina liikennetiheyden pienentäminen vilkkaimmilla pääväylillä = tässä tapauksessa Länsiväylällä.

Kaikki liikkumis- ja yhdistämispalvelut eivät täytä näitä tavoitteita. Jos liikkumis- ja yhdistelypalvelu tukeutuu pelkästään henkilöautoilla tapahtuvaan ajoneuvoliikenteeseen, on lopputulos päästöjen, kaupunkikeskustojen tilankäytön ja ympäristötavoitteiden kannalta sama, liikuttaessa ja pysäköitäessä niin omalla kuin jonkun muunkin omistamalla henkilöautolla.

Toisaalta liikkumis- ja yhdistelypalvelut ovat yksityistä liiketoimintaa. Liityntäpysäköintipaikkoja ei ole tarkoitettu kaupalliseen pysäköintikäyttöön- esim. yhteiskäyttö- tai vuokra-autojen pysäköintiin ja säilyttämiseen. Liikkumis- ja yhdistelypalvelun tuottajille ei uuden asetuksen avulla tule myöskään luoda lakisääteistä oikeutta autojen säilyttämiseen liityntäpysäköintiin tarkoitetuissa laitoksissa.

Jotta liityntäpysäköinnin ympäristötavoitteista ei kaupunkiseuduilla tarvitse jatkossa luopua, oikeus liityntäpysäköintipaikkojen käyttöön pitäisi olla vain kaupunkiseudun joukkoliikenteeseen kytkeytyvien liikkumis- ja yhdistelypalvelujen asiakkailla.

Koska kyseiset liityntäpysäköintilaitokset ja niiden ylläpito rahoitetaan pääosin Espoon kaupungin, varoin, kaupungilla pitää jatkossakin olla oikeus päättää siitä, mihin tarkoitukseen ja millä ehdoilla sen rahoittamia liityntäpaikkoja käytetään.

Esitetystä säädösesityksestä koituu Espoon kaupungille erityisen suuri haaste. Espoon metroasemilla ja Leppävaaran rautatieasemalla on nyt jo lähes 1300 pysäköintilaitoksiin sijoittuvaa liityntäpaikkaa, joiden käyttö edellyttää HSL matkakorttia. Tällä hetkellä ei matkakortin lisäksi ole tarjolla muita keinoja, jolla voitaisiin varmistaa, että liityntäpysäköintihallissa pysäköivä asiakas todella on kestävien kulkumuotojen käyttäjä. Espoossa on tällä hetkellä käynnissä Länsimetron jatkeen ja 1600 uuden liitynnän laitospaikan suunnittelu ja toteutus. Metron jatkeen ja sen liityntää palvelevien pysäköintilaitosten valmistuessa matkakortilla valvottujen liitynnän autopaikkojen määrä on Espoossa tarkoitus tuplata.

HSL:ssä on parhaillaan toteutuksessa liityntäpysäköintihalleihin soveltuva mobiililippujen lukijalaite. Kun laite saadaan käyttöön, liityntäpysäköintietu tulee myös liikkumis- ja yhdistelypalvelujen, mm. Whim-palvelun asiakkaiden käyttöön, muiden mobiililippujen käyttäjien tapaan, osana liikkumis- ja yhdistelypalvelupakettia, silloin kun pakettiin sisältyy HSL joukkoliikenteen lippu. Tältä osin lakiesityksen tavoite on siis toteutumassa, vaikka nyt esitetty (ongelmallinen) asetus poistettaisiin joukkoliikenteen palveluja koskevasta laista.

Kimppakyytien tarjoajille liityntäpysäköintiä ei lakisääteisesti pidä edellyttää. Jo nyt se on sallittua osana kuljettajan omaa joukkoliikennematkaa. Myöskään pitkäkestoinen laiva-, lento, tai junamatkan ilman kytkentää seudullisen joukkoliikenteen matkaan ei pitäisi oikeuttaa liityntäpaikkojen käyttöön.

Olli Isotalo
Teknisen toimen johtaja
050 593 3359
olli.isotalo@espoo.fi