Kuntaliitto
Kommunförbundet

LAUSUNTO

Vilkuna 9.1.2019 Dnro 960/03/2018

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

Asiantuntijalausuntopyyntö LiV 10.1.2019

Asia: HE 157/2018 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Esityksellä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia. Esitys on lakihankkeen kolmas vaihe, ja se täydentää liikenteen palveluista annettua lakikokonaisuutta. Lakien ehdotetaan tulevan voimaan 1.3.2019. Liikenteen palvelulain muuttamisesta annetun lain 27–41 § ja 193 § ehdotetaan tulemaan voimaan kuitenkin vasta 1.1.2020, jotta ammatillista koulutusta koskevaan lainsäädäntöön tarvittavat muutokset ehditään valmistella ja saattaa voimaan ja ajokorttilain voimaantulosäännöksen muutos niin pian kuin laki ajokorttilain muuttamisesta on vahvistettu.

Kuntaliitto keskittyy lausunnossaan julkisen liikenteen liityntäpysäköintiin ja taksinkuljettajan kokeen keventämiseen.

Julkisen liikenteen liityntäpysäköinti

Lakiesityksessä 159 §:ään lisättäisiin uusi 4 momentti, jonka mukaan julkisen liikenteen liityntäpysäköintiä tarjoavan yrityksen tai yhteisön on tarjottava liityntäpysäköintiä tasapuolisin ehdoin kaikkien liikkumis- ja yhdistämispalvelun tarjoajien asiakkaille. Lisäystä perustellaan sillä, että julkisen liikenteen liityntäpysäköinnin saattaa tällä hetkellä saada alhaisemmalla hinnalla käyttämällä tietyn palveluntarjoajan palveluita ja tämä saattaa ohjata palveluiden käyttäjien toimintaa palveluntarjoajan valinnassa. Pykälän 159 yksityiskohtaisten perustelujen mukaan julkisen liikenteen liityntäpysäköinnillä tarkoitetaan julkista liikennettä välittömästi palvelevaa pysäköintiä, kuten esimerkiksi metron yhteyteen sijoitettua parkkihallia. Ehdotuksen mukaan *tasapuolisesti* tarkoittaa yhtäläisin ehdoin ja samaan hintaan. Liityntäpysäköinnin hinta ei siis saa riippua siitä, minkä palveluntarjoajan asiakas liityntäpysäköinnin käyttäjä on.

Kuntaliitto toteaa, että julkisen liikenteen liityntäpysäköinti ei ollut lakiluonnoksen valmistelussa esillä, eivätkä lausunnonantajat myöskään asiaa esille nostaneet. Liityntäpysäköintiä koskeva säännös on sisällytetty lakiesitykseen kuulematta niitä yrityksiä ja yhteisöjä, kuten kuntia, jotka liityntäpysäköinnistä vastaavat. Puutteellinen vuorovaikutus näkyy säännöksen sisällössä ja vaikutusten arvioinnissa. Säännös ei tunnista liityntäpysäköinnin tavoitteita ja merkitystä osana toimivaa liikennejärjestelmää, eikä liityntäpysäköinnin osapuolia ja vastuutahoja.

Kunnat vastaavat suurimmasta osasta liityntäpysäköintialueita. Liityntäpysäköinti on joukkoliikenteen asiakkaille tarkoitettua polkupyörien ja autojen pysäköintiä, joka on tarkoitettu työpäivän mittaiseen pysäköintiin. Liityntäpysäköinti on osa joukkoliikennejärjestelmää ja matkaketjuja. Liityntäpysäköinnin tavoitteena on tukea kestävää liikkumista, joukkoliikenteen ja palvelujen saavutettavuutta ja vähentää tarvetta henkilöauton käyttöön. Samalla tavoitellaan ruuhkaisuuden vähentymistä, kaupunkitilan käytön tehostumista ja myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, ympäristön viihtyisyyteen ja päästöjen vähentymiseen.

Lakiesityksen 159 § on ongelmallinen lähtiessään siitä, että julkisen liikenteen liityntäpysäköintiä tarjoavan yrityksen tai yhteisön on tarjottava liityntäpysäköintiä tasapuolisin ehdoin kaikkien liikkumis- ja yhdistämispalvelun tarjoajien asiakkaille.

Liityntäpysäköinnin tarkoituksena on joukkoliikenteen käytön mahdollistaminen ja lisääminen. Liityntäpysäköintialueet sijaitsevat yleensä liikenteellisissä solmukohdissa. Mitä tiiviimmästä yhdyskuntarakenteesta on kysymys, sitä vähemmän tilaa liityntäpysäköinnin tarpeisiin on ja

www.kunnat.net
www.kommunerna.net

Suomen Kuntaliitto
Toinen linja 14,00530 Helsinki
PL 200, 00101 Helsinki
Puh. 09 7711,faksi 09 771 2291
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

Finlands Kommunförbund
Andra linjen 14,00530 Helsingfors
PB 200, 00101 Helsingfors
Tfn 09 7711, fax 09 771 2291
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi

sitä enemmän pysäköinnin toteutus maksaa. Liityntäpysäköinnin suunnittelu, rakentaminen, järjestäminen, ylläpito ja hallinta aiheuttavat kustannuksia. Tämä edellyttää tyypillisesti usean eri toimijan yhteistyötä ja kustannustenjakoa, mikä on jo sinänsä haastavaa. Erityisesti rakenteellinen liityntäpysäköinti, kuten pysäköintilaitokset, ovat kalliita rakentaa ja ylläpitää. Mitä niukemmaksi resurssiksi pysäköintikapasiteetti muodostuu, sen suurempi tarve on varmistaa, että pysäköintipaikat ovat tehokkaassa käytössä ja sellaisten asiakkaiden käytössä, joille ne on tarkoitettukin.

Pysäköinnin tehostamisen keinoja ovat käyttäjien tunnistautuminen joukkoliikenteen käyttäjiksi sekä pysäköinnin aikarajoitukset ja maksullisuus.

Liityntäpysäköintiä toteutetaan myös osana usean toimijan, kuten kuntien, kauppakeskusten ja taloyhtiöiden, yhteishankkeita, jolloin kyseiset toimijat myös jakavat sopimusperusteisesti kustannukset keskenään. Liityntäpysäköintiä voidaan tällöin järjestää esimerkiksi vuorottaispysäköintinä siten, että vuorokauden eri aikoina samat paikat ovat liityntäpysäköitsijöiden, taloyhtiön asukkaiden ja kauppakeskuksen asiakkaiden käytössä.

Raideliikenneasemien liityntäpysäköinnissä ensisijaisena tarkoituksena on edistää raideliikenteen käyttöä. Pakko tarjota liityntäpysäköintiä kaikkien mahdollisten liikkumis- ja välityspalveluiden käyttäjille samoilla ehdoilla ja hinnalla, vaikka he eivät jatkaisi matkaa joukkoliikenteellä, ei voi olla liityntäpysäköinnin pakollinen tehtävä. Lisäksi näitä palveluita tarjoavat yritykset saisivat ilmaista tai hyvin edullista parkkitilaa käyttöönsä osallistumatta itse pysäköinnin järjestämisen kustannuksiin. Tätä ei voi pitää tasapuolisena liityntäpysäköintiä toteuttavien yritysten ja yhteisöjen näkökulmasta. Tällöin liityntäpysäköinnin tavoite ei myöskään toteudu paikan ollessa pois sellaisen asiakkaan käytöstä, jonka liikkumistarpeisiin se on tarkoitettu.

Lakiesityksen 159 §:n puutteena myös on, että se ei huomioi tarvetta liityntäpysäköinnin käyttäjien tunnistautumiseen pysäköintipaikkojen valvomiseksi ja väärinkäytön estämiseksi, eikä tarvetta eri liikkumis- ja yhdistämispalvelujen lippujärjestelmien yhteensopivuuteen. Tulisi myös ratkaista, kuka kaikkien mahdollisten liikkumis- ja yhdistämispalveluiden asiakkaiden tunnistaumiseen soveltuvan järjestelmän kehittää, maksaa ja ylläpitää.

Lainsäädännöllisen pakon sijasta tulisi luottaa toimijoiden haluun ja harkintakykyyn edistää uusien liikkumispalveluiden käyttöä tarkoituksenmukaiseksi katsomillaan keinoilla. Kunnat huomioivat pysäköintiä järjestäessään erilaiset pysäköintitarpeet. Esimerkiksi useat kaupungit, kuten Helsinki, Espoo, Vantaa, Tampere ja Lahti, edistävät aktiivisesti yhteiskäyttöautopalveluja tarjoavien yritysten pysäköintiä, sillä yhteiskäyttöautojen nähdään edistävän kestävää liikkumista sekä vähentävän auton omistamisen ja pysäköintipaikkojen tarvetta.

Yhteenveto

Kuntaliitto toteaa, että lakiesitykseen lausuntokierroksen jälkeen lisättyä 159 § julkisen liikenteen liityntäpysäköinnistä ei ole valmisteltu vuorovaikutuksessa vastuullisten tahojen kanssa. Säännös on sisällöltään ja vastuiltaan epäselvä sekä perusteluiltaan ja valmistelun tietopohjaltaan riittämätön. Vaikutusten arviointia ei ole tehty asianmukaisesti.

Esitys jättää avoimeksi monia tärkeitä kysymyksiä kuten sen, miten säännös vaikuttaisi olemassa oleviin eri toimijoiden (esim. kunta, kauppakeskus, pysäköintioperaattori) välisiin sopimuksiin, joissa nämä ovat sopineet vastuista ja tehtävänjaosta liityntäpysäköintialueisiin liittyen. Epäselvää on myös se, voidaanko kiinteistönomistaja tai yksittäinen yritys velvoittaa tarjoamaan toisen yrityksen asiakkaalle pysäköintiä ja millä ehdoilla. Omaisuudensuojaan liittyviä näkökulmia ei ole ehdotuksessa pohdittu.

Esitetty säännös heikentää liityntäpysäköinnin tarkoituksen ja tavoitteiden toteutumista. Ilmeisenä riskinä on, että säännös hankaloittaa liityntäpysäköinnin kehittämistä ja vähentää yritysten ja yhteisöjen, kuten kuntien, valmiutta sitoutua liityntäpysäköinnin lisäämiseen. Usean toimijan uusinvestoinnit, esimerkiksi pysäköintilaitokset, ovat pitkäkestoisia projekteja, joissa epäselvyys mahdollisista seurannaisvaikutuksista kustannuksineen on omiaan nostamaan kynnystä sitoutumiseen.

Kuntaliitto vastustaa edellä kuvatuista syistä esitystä velvoittaa yrityksiä ja yhteisöjä tarjoamaan liityntäpysäköintiä tasapuolisin ehdoin kaikkien liikkumis- ja yhdistämispalvelun tarjoajien asiakkaille. Harkinta pysäköintipaikkojen osoittamisesta eri liikkumispalvelujen asiakkaiden käyttöön tulee jättää julkisen liikenteen liityntäpysäköintiä tarjoavalle yritykselle tai yhteisölle.

Taksinkuljettajan kokeen keventäminen

Lausuntokierroksen jälkeen lakiesitykseen on lisätty taksinkuljettajan koetta koskeva muutos. Esityksenä on, että taksinkuljettajan kokeesta poistetaan kokonaan paikallistuntemusta koskeva osuus. Perusteluna on, että kyseinen muutos lisäisi taksipalvelujen tarjontaa kuluttajille, sillä taksinkuljettajan kokeen sisältöä koskeva muutos helpottaisi alalle tuloa ja siten edesauttaisi taksityritystoiminnan harjoittamista. Kokeen poistamisen arvioidaan myös tuovan kustannussäästöä.

Kuntaliitto huomauttaa, että esitystä paikallistuntemusta koskevan kokeen poistamisesta ei ole arvioitu asiakkaiden saaman palvelun laadun näkökulmasta. Ilmeistä kuitenkin on, että paikallistuntemuskokeen poistaminen heikentää taksipalvelun laatua ja luotettavuutta. Kuntaliitto esittää, että asiakasnäkökulma otetaan laaja-alaisemmin huomioon asiasta päätettäessä ja arvioidaan myös, miten paikallistuntemuskoetta ja sen suorittamista voitaisiin kehittää.

SUOMEN KUNTALIITTO

Johanna Vilkuna, Liikenneasiantuntija