Lausunto Liikennepalvelulain pidemmän aikavälin vaikutuksista

Kaupunkipyörät osana MAASia

Kaupunkipyörien kannalta laki on käytännössä tarkoittanut rajapintojen avoimuutta.

Pyöräliiton näkökulmasta rajapintojen avoimuus voivat hyvässä tapauksessa vahvistaa kaupunkipyörien asemaa ja kilpailukykyä osana matkaketjua. Asiakkaan on helpompi ostaa lippu matkaketjulle, jossa käytössä on useampia eri kulkumuotoja, kun rajapinnat ovat avoimia.

Kaupunkipyöräpalveluiden toteuttamisen kannalta rajapintojen avoimuus on vaatimuksena verrattain helppo toteuttaa teknisesti, jolloin liikkumis- tai yhdistelmäpalveluiden tarjoajilla on pääsy liikkumispalvelun tuottajan rajapintojen kautta lippujärjestelmiin.

Helsingin ja Espoon kaupunkipyörät ovat esimerkki siitä, että laki on mahdollistanut lipputuotteiden myynnin kolmansille osapuolille lain tarkoittamalla tavalla.

Muiden Suomessa toimivien kaupunkipyöräpalveluiden kohdalla kolmansia osapuolia ei kuitenkaan ole ilmaantunut hyödyntämään vastaavaa mahdollisuutta.

Jatkoselvitystarve on pohtia, miksi muiden Suomessa toimivien kaupunkipyöräpalveluiden kohdalla kolmansia osapuolia ei ole kiinnostanut hyödyntää tarjolla olevaa pääsyä rajapintojen kautta lippujärjestelmiin.

Jatkoselvittämistä varten tulisi kysyä kaupunkipyörät hankkineilta kunnilta, millaisia konkreettisia kokemuksia kunnilla on ollut lain velvoitteista erityisesti liittyen rajapintojen avaamisesta.

Viitaten edellä esitettyyn, kaupungit varmasti tuntevat hyvin tilanteen, millaisia taloudellisia vaikutuksia laki on tarkoittanut hankintoihin osallistuville yrityksille.

Samalla on syytä todeta, että periferiamarkkina-alueella, jollainen Suomi on, tämä kaupunkipyöräpalveluiden tarjoaminen on keskittynyt pitkälti toimijoille, jotka ovat valmiiksi saaneet jalansijan Suomen markkinoille ja joilla on valmiiksi kokemusta, osaamista, kielentuntemusta ja muita resursseja lokalisaatioon.

On myös syytä huomioida, että lain noudattaminen tarkoittaa kaupunkipyöräpalveluiden hankintoihin osallistuville yrityksille velvoitteita, joita monissa muissa EU-maissa ei ole. Pelkkä rajapintojen avoimuus ei käytännössä tarkoita samaa kuin valmiit lipputuotteet, vaan edellyttää kolmansien osapuolien investoivan lipputuotteiden kehittämiseen.

Matkaketjut

Suomessa jo 3 km:n matkoista 60 % tehdään yksityisautolla. Näillä matkoilla pyörä olisi yleensä nopein kulkuneuvo. Kaupunkipyörä on usein osa matkaketjua, ja näin sen päästövähennyspotentiaali ulottuu pidemmillekin matkoille. Automatkan voi korvata vaikkapa pyörä-juna-taksi -matkaketjulla.
Matkaketjujen näkökulmasta kaupunkipyörät ovat tarjoavat useita etuja, kuten:

- Joustavuus: Pyöriä voi vuokrata lyhyeksi ajaksi, mikä on käytännöllistä tilanteessa, jossa on tarve tehdä lyhyitä matkoja kaupungin sisällä.
- Kätevyys: pyöriä voi vuokrata ja palauttaa mille tahansa kaupunkipyöräasemalle, mikä tekee palvelusta kätevän matkailijoille, jotka haluavat tutustua uuteen kaupunkiin ilman huolta polkupyörän vuokrauksesta tai säilyttämisestä.
- Saavutettavuus: kaupunkipyörät voivat parantaa saavutettavuutta paikkoihin, joihin ei pääse helposti julkisilla kulkuvälineillä, jolloin matkustajien on helpompi vierailla useammissa osissa kaupunkia.
- Kustannustehokkuus: kaupunkipyörät ovat käyttäjille halvempi vaihtoehto kuin pyörän omistaminen.
- Terveys: Pyöräily on terveellinen kulkumuoto, joka pitää yllä fyysistä aktiivisuutta.
- Ympäristöystävällisyys: Pyörien käyttö ei tuota hiilidioksidipäästöjä, mikä tekee niistä kestävän ja ympäristöystävällisen kulkuvälineen.
- Turvallisuus: Kaupunkipyörien käyttö on osoittautunut varsin turvalliseksi tavaksi liikkua. Meillä ei ole tiedossa yhtään kuolemaan johtanutta onnettomuutta, joka olisi sattunut kaupunkipyörällä liikkuvalle. Myös vakavat loukkaantumiset ovat esim. skuutteja paljon harvinaisempia.

Lisätiedot

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja
matti.koistinen@pyoraliitto.fi
P. 044-2795588