

Asia: VN/26458/2023

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi**

### **Esityksen tavoitteet**

#### **Huomiot esityksen tavoitteista**

Esityksen ensisijaisena tavoitteena on ollut parantaa liikenneturvallisuutta. Siinä esitys onnistuu Väyläviraston käsityksen mukaan hyvin.

Esityksen toisena päätavoitteena on ollut luoda kuntiin työkalut vuokravälineiden tilanteen haltuun ottamiseen, mikä on myös ilmeisen onnistunut. Kokonaisuus sisältää kappaleet kuntakohtaisen mikroliikenneluvan sisällöstä, myöntämisestä, lupaan sisällytettävistä ehdoista ja tarvittaessa luvan perumisen käytännöstä. Lupaehtojen vastaisesti tai ilman lupaa liikennetilaan jätetyt skuutit saisi esityksen mukaan lähi- tai varastosiirtää ilman erillistä odotusaikaa. Tämä on myös hyvä ja kaivattu uudistus Väyläviraston näkökulmasta.

### **Esityksen vaikutukset**

#### **Huomiot esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2**

-

### **Mikroliikennelupa**

#### **Huomiot mikroliikennelupaa koskevista ehdotuksista**

Esityksen mukaan mikroliikenneluvan myöntäisi kunta hallinnoimalleen alueelle. Säännösehdotuksessa ei ole määritelty tarkemmin, mitä ”kunnan hallinnoimalla alueella” tarkoitetaan. Perusteluissa (HE-luonnos s. 58) viitataan ”kunnan hallinnoiman katutilan” käyttöön, mutta toisaalta myös laajemmin ”kunnan alueeseen” ja myös kunnan hallinnassa sopimuksen perusteella olevaan alueeseen (s. 59).

Väylävirasto kiinnittää huomiota siihen, että kunnan alueella on sekä kuntien katuverkkoa että valtion maantieverkkoa, eivätkä niiden yhtymäkohdat ole aina tarkkarajaisia. Tien kunnossapidon ja vuokraskuuttien pysäköinnin kannalta annettujen kunnan mikroliikenneluvan ehtojen pitäisi mahdollistaa myös kuntien alueella olevien valtion teiden osalta samat käytännöt, vaikka tie ei olekaan kunnan hallinnassa. Tämä olisi myös yritysten ja skuuttien käyttäjien näkökulmasta johdonmukaista, kun säännöt olisivat koko kunnan alueella samat. Väärin pysäköidyt skuutit eivät saa millään tiellä haitata sen kunnossapitoa. Vastaavaa ohjaamistarvetta voi olla myös Väyläviraston hallinnassa olevilla radanpitoon liittyvillä alueilla, esimerkiksi rautatieasemien laiturialueet, niiden läheisyydessä sijaitsevat pysäköintialueet ja muut raideliikenteen käyttäjien liikkumiseen tarkoitettut alueet.

Jatkovalmistelussa tulisi Väyläviraston näkemyksen mukaan selvittää, voisiko lupa olla voimassa myös valtion hallinnoimilla väyläalueilla siinä kunnassa, jossa lupa on myönnetty, mikäli palveluntarjoaja sisällyttää tällaisen alueen ilmoittamaansa toiminta-alueeseen. Tällöin lupamenettelyn yhteydessä olisi tarpeen kuulla valtion väylänpidosta vastaavia tahoja (Väylävirasto ja ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue). Tässä yhteydessä tulee ottaa huomioon myös tieliikennelain 71 §:n mukainen liikenteenohjauslaitteen asettamisen toimivalta muilla kuin kunnan katuverkkoon kuuluvilla alueilla.

## Promilleraja

### **Huomiot kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamisen promillerajaa koskevista ehdotuksista**

Tankoituopumussäätelyn perusteluteksteissä puhutaan vain sähkömoottorilla varustettujen polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajista, mutta pykäläluonnoksissa mukana ovat myös polkupyörän ja sähköavusteisen polkupyörän kuljettajat. Selkeyden ja yhdenmukaisuuden kannalta pykäläversio on parempi ja perusteluteksti tulisi korjata yhdenmukaiseksi pykälän kanssa.

## Liikennevalvonta

### **Huomiot liikennevalvontaa koskevista ehdotuksista**

Jos esityksellä on tavoiteltu Suomessa tieliikennekäyttöön hyväksymättömien ajoneuvojen karsimisen helpottamista, siihen tällä esityksellä ei ole annettu työkaluja. Esityksessä mainitaan muutamaan kertaan valvonnan lisäämisen tarve uusien sääntöjen juurruttamisen edellytyksenä. Se on oikean suuntainen ja kannatettava toimi, joka toteutuessaan auttaa myös laittomien ajoneuvojen karsimisessa liikenteestä.

## Liikenteenohjauslaitteet

### **Huomiot uusia liikenteenohjauslaitteita (liikennemerkki ja tiemerkintä) koskevista ehdotuksista**

Liikenteenohjauslaitteista esitetyn skuutti-lisäkilven ja skuuteille tarkoitetun pysäköinnin merkitseminen omalla tiemerkinnällään ovat Väyläviraston näkökulmasta tervetulleita. Kunnat ovat ehtineet jo tehdä merkinnöistä omia versioitaan, joten yhtenäisen mallin käyttöön saaminen parantaisi ymmärrettävyyttä ja ennakoitavuutta. Edelleen pyöräilyn liikennesäännöt ja liikenteenohjaus koskevat ilman tätä lisäkilpeä sekä pyöräilijöitä, että erilaisten polkupyörään rinnastettavien ajoneuvojen kuljettajia.

Ylijatketun jalkakäytävän lisäkilpi olisi kansallinen sovellus, jolle ei löydy suoraa vastaavuutta muista Euroopan maista eikä kansainvälisestä liikennemerkkisopimuksesta, joskin sen analogia nykyiseen H23.1:een on sinänsä ilmeinen. Tämä aiheuttaa kuitenkin vähintään jonkinlaisen riskin merkin ymmärrettävyydelle.

Ylijatketun jalkakäytävän lisäkilvellä pyritään ilmeisesti ratkaisemaan ongelmaa, jota ei muualla Euroopassa ole tunnistettu. Lisäkilven tarvetta ja käyttöä tulisi esityksessä selventää, koska sen sisältö vaikuttaa olevan ristiriidassa tieliikennelain 24 § 3:n kanssa. Lisäksi näköpiirissä on tilanteita, missä B5 –liikennemerkin alle jouduttaisiin asettamaan sekä H23.1 että uusi ylijatketun jalkakäytävän merkki.

Sivukadulta tuloa voisi yhtä hyvin tai paremminkin selventää esim. kavennuksella ajoradassa tai määrittelemällä jalkakäytävän korotukselle vaatimukset ennen väistämiskohtaan tuloa.

## Ajoneuvolain soveltamisala

### **Huomiot ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevasta ehdotuksesta**

Teksteissä on perustelujen ja pykäläluonnosten välillä horjuntaa polkupyörän, sähköavusteisen polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän ja varsinaisten kevyiden sähköajoneuvojen sisällyttämisessä eri sääntöjen alle. Rajan pitäisi olla selkeästi vuokrattavien ajoneuvojen ja yksityisten ajoneuvojen välillä taikka polkupyörien ja sähköavusteisten polkupyörien välillä. Sähkömoottorilla varustettua pyörää koskevat periaatteessa samat vaatimukset sähköavusteisen pyörän kanssa. Molempien rakenteellisen nopeuden yläraja sähköllä on 25 km/h. Tämä perustelee huonosti rajan asettamista juuri näiden välille.

## Muita huomioita esitysluonnoksesta

### **Huomiot muista mahdollisista asioista**

-

Kuistio Laura

Nuuja Katri  
Väylävirasto