

Hallituksen esitys mikroliikkumista ohjaavaksi lainsäädännöksi

7.11.2024, Martti Tulenheimo

1. Esityksen tavoitteet

Pyöräliitto kannattaa mikroliikkumista koskevan lainsäädännön uudistamista ehdotetusti. Esitys tunnistaa nykyisen lainsäädännön haasteet ja vastaa kiitettävästi useisiin keskeisiin muutostarpeisiin.

2. Esityksen vaikutukset (luku 4.2)

Pyöräliiton näkökulmasta vaikutusarviointi on kattava ja oikeansuuntainen, erityisesti siinä, että ehdotetut toimet voivat parantaa liikenneturvallisuutta kaupunkiympäristössä. Myös lupaehdoissa asetettävien esteettömyys- ja turvallisuuskriteerien vaikutus on arvioitu hyvin, mikä luo perustaa turvalliselle mikroliikenteelle.

Esityksen vaikutusten arviointi jättää kuitenkin yhdeltä osin parantamisen varaa: koskien ajoneuvolain soveltamisalan laajentamista. Vaikka ajoneuvolain soveltamisalan laajentaminen on tarpeellinen muutos ja parantaa sääntelyn selkeyttä, se tuo osaltaan pyöräväylille lisää ja nopeampaa liikennettä. Tämä ei luonnollisesti ole seurausta vain ehdotuksessa esitetyistä toimenpiteistä, vaan ylipäänsä kyse on mikroliikkumisen kysynnän ja tarjonnan kasvusta. Käytännössä nämä seikat yhdessä kuitenkin heikentävät pyöräväylien toimivuutta ja turvallisuutta nykyisellään. Pyöräväylät on alun perin suunniteltu polkupyöräilylle, eivätkä ne nykyisellä mitoituksella ja infrastruktuurilla riitä vastaamaan sähköisten ajoneuvojen aiheuttamiin tarpeisiin.

Pyöräliitto painottaa, että sääntelyn muutosten rinnalla tarvitaan myös suurempia investointeja pyöräväylien laajentamiseen ja parantamiseen. Tämä tarkoittaa investointitarpeita kunnissa, mutta myös lainsäätäjän on huomioitava tämä investointitarpeen kasvu. Laajentuva käyttäjäkunta ja eri nopeuksilla liikkuvat ajoneuvot edellyttävät liikennesääntöjen tarkentamisen lisäksi pyöräväylille enemmän kapasiteettia, selkeitä fyysisiä erotteluratkaisuja sekä korkeampaa turvallisuustasoa. Niinpä myös lainsäätäjien tulee huomioida vastuunsa näistä liikenneinvestoinneista eikä jättää niitä yksinomaan kuntien kannettavaksi. Myös pyöräliikenteen infrastruktuuria on kehitettävä pitkäjänteisesti, jotta pyöräväylät mahdollistavat kestävä ja turvallisen liikumisen myös tulevaisuudessa.

3. Mikroliikennelupa

Pyöräliitto yhtyy HSL:n ja Kuntaliiton lausunnoissa esitettyyn koskien mikroliikennelupaa. HSL:n ja Kuntaliiton tavoin pidämme mikroliikennelupaa esitetyin varauksin hyödyllisenä, sillä se antaa kunnille mahdollisuuden asettaa sitovat lupaehdot, joilla voidaan hallita yhteiskäyttöisten sähköajoneuvojen ja polkupyörien toimintaa paikallisesti.

Samalla Pyöräliitto jakaa HSL:n ja Kuntaliiton hyvin perustellut näkemykset, ettei uusi mikroliikkumislainsäädäntö saa kohtuuttomasti rajoittaa kuntien tarjoamien kaupunkipyöräpalvelujen käyttöä. On erityisen tärkeää, että mahdolliset käyttöaikoihin liittyvät rajoitukset koskevat ainoastaan markkinaehtoisia toimijoita, eikä rajoituksia kohdisteta kunnallisiin kaupunkipyöriin, joita käytetään usein myös julkisen liikenteen liityntäkulkuvälineinä. Toisin kuin sähköpotkulautojen kohdalla, kunnallisten kaupunkipyöräpalvelujen onnettomuusluvut ovat olleet hyvin vähäisiä, joten laajojen rajoitusten ulottaminen niihin ei ole perusteltua.

4. Promilleraja

Pyöräliitto kannattaa ehdotusta esitetystä muodossaan. 0,5 promillerajan tulee esitetysti koskea moottorilla varustettujen polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen kuljettamista. Pyöräliiton näkemyksen mukaan promillerajan kohdistaminen esitetyllä tavalla moottorilla varustettuihin polkupyöriin ja kevyihin sähköajoneuvoihin on perusteltua, sillä tutkimusten mukaan kevyiden sähköajoneuvojen onnettomuusriski on tällä hetkellä kaksinkertainen verrattuna tavallisiin polkupyöriin. Rajaus on tehty erityisesti ajoneuvoihin, jotka voivat moottorin avulla saavuttaa yli 20 km/h nopeuden ilman käyttäjän lihasvoimaa, jolloin nopeus ja paino lisäävät riskejä. Tämän linjauksen avulla viranomaiset voivat kohdistaa valvontaresursseja tehokkaammin korkeampiriskisiin ajoneuvoihin. Polkupyöriä koskisivat edelleen rikoslain säännökset liikennejuopumuksesta moottorittomilla ajoneuvoilla sekä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta.

Pyöräliiton näkökulmasta myös ehdotukset liikennevirhemaksujen käyttöönotosta sekä päihtyneenä ajon estämisen ja valvontamahdollisuuksien parantamisesta ovat kannatettavia. Nämä toimet tukevat liikenneturvallisuutta ja auttavat vähentämään mikroliikenteessä esiintyviä riskejä, erityisesti sähköpotkulaudoilla.

5. Liikennevalvonta

Liikennevalvonnan osalta ehdotus tarjoaa kannatettavia parannuksia nykytilaan.

6. Liikenteenohjauslaitteet

Tieliikennelakiin ehdotetaan lisättäväksi uusia liikenteenohjauslaitteita kevyiden sähköajoneuvojen ohjaamiseen. Näihin kuuluu lisäkilpi, jossa on sähköpotkulautasymboli, joka osoittaa, että liikennemerkillä ilmaistu kielto, rajoitus tai sääntö koskee vain kevyitä sähköajoneuvoja tai että ne ovat säännön ulkopuolella, jos lisäkilvessä lukee "Ei koske". Lisäksi tulisi uusi tiemerkintä M20, joka osoittaa kevyille sähköajoneuvoille tarkoitetun pysäköintipaikan. Näiden uusien liikenteenohjauslaitteiden tavoitteena on mm. erottaa kevyiden sähköajoneuvojen liikenteenohjaus polkupyöristä.

Pyöräliiton näkökulmasta nämä ehdotukset ovat kannatettavia. Pyöräliiton näkökulmasta ehdotettu sähköpotkulautasymboli liikenteenohjauslaitteissa on pohjimmiltaan hyvä ja käytännöllinen ratkaisu. Symboli tarjoaa selkeän merkinnän, joka erottaa kevyet sähköajoneuvot polkupyöristä ja helpottaa liikennesääntöjen soveltamista näille ajoneuvoille. Koska sähköpotkulauta on nykyisin yleisin ja tunnetuin kevyen sähköajoneuvon tyyppi, sen symboli toimii tehokkaana lähtökohtana liikenteenohjauksessa. Erityisesti pysäköinnin kannalta tällaiselle lisäkilvelle ja symbolille on tarvetta.

Kuitenkin on hyvä huomioida, että kaikki kevyet sähköajoneuvot eivät ole sähköpotkulautoja eivätkä myöskään näytä ulkoisesti potkulaudoilta. Esimerkiksi sähköiset yksipyöräiset ja polkimettomat sähkömopot saattavat aiheuttaa epäselvyyttä käyttäjille, jos niitä ei tunnisteta sähköpotkulautasymbolin alaisiksi. Tämän vuoksi lainsäätäjän on tarpeen viestiä symbolin käytöstä laajasti sekä seurata jatkossakin mikroliikkumisen kehitystä ja tarpeen tullen reagoida siihen myös symbolien osalta.

Yhteenvedona tuemme sähköpotkulautasymbolin käyttöönottoa, mutta korostamme samalla tarvetta viestiä laajemmin ja kattavasti sähköpotkulautasymbolin tarkoittavan kaikkia eri tyyppisiä kevyitä sähköajoneuvoja.

7. Ajoneuvolain soveltamisala

Ajoneuvolakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että kevyiksi sähköajoneuvoiksi määriteltäisiin kaikki 7–25 km/h kulkevat laitteet, kuten sähköpotkulaudat. Näille ajoneuvoille sovellettaisiin polkupyöräilijöiden liikennesääntöjä. Muutoksen tavoitteena on selkeyttää sääntelyä ja parantaa liikenneturvallisuutta vähentämällä väärinkäsityksiä ja onnettomuusriskiä.

Pyöräliiton näkökulmasta ajoneuvolain soveltamisalan muutos, joka laajentaa kevyiden sähköajoneuvojen käyttäjäryhmää pyöräväylille on kannatettava. Samalla muutos tuo kuitenkin merkittävästi lisää ja aiempaa nopeampaa liikennettä väylille, jotka on alun perin suunniteltu ja mitoitettu ensisijaisesti polkupyöräilyä varten aikana ennen sähköisiä ajoneuvoja. Siten vaikkakin muutos on tarpeellinen, se kasvattaa erilaisten

sähköisten liikkumisvälineiden käyttöä pyöräväylillä, mikä heikentää jo nyt väylien toimivuutta ja turvallisuutta nykyisellä mitoituksella ja infrastruktuurilla.

Luonnollisesti lakiesityksen puitteissa ei voida suoraan vaikuttaa pyöräväylien mitoitukseen, suunnittelun laatutekijöihin tai investointitasoon. Siitä huolimatta on olennaista huomioida ajoneuvolain soveltamisalan laajentamisen vaikutus osaltaan myös pyöräliikenteen toimivuuteen ja turvallisuuteen. On entistäkin tärkeämpää investoida pyöräväylien kehittämiseen, jotta ne vastaavat käyttömäärien ja monipuolistuvan käyttäjäkunnan tarpeisiin.

Kun sääntelyä muutetaan, pitäisi nämäkin vaikutukset tuoda esityksessä selkeästi esille. Ajoneuvolain soveltamisalan laajentaminen siten, että pyöräväyliä käyttävät jatkossa myös muut kevyet sähköajoneuvot, luo tarvetta laajentaa myös investointeja pyöräväyliin. Laajempi käyttäjäkunta ja hajonta nopeuksien välillä tuo mukanaan tarpeen suuremmalle kapasiteetille, selkeälle fyysiselle erottelulle niin jalankulkijoista kuin autoliikenteestä ja siten korkeammalle turvallisuustasolle. Tämän tulisi heijastua paitsi kuntien, myös valtion liikenneinvestoinneissa niin, että pyöräväylistä tehdään leveämpiä, laadukkaampia ja fyysisiltä ominaisuuksiltaan paremmin varusteltuja vastaamaan kasvaneeseen käyttäjämäärään ja monimuotoisempaan liikennevälinevalikoimaan.

Niinpä lainsäätäjien tulisi ajoneuvolain soveltamisalaa laajentaessaan tunnistaa myös vastuunsa liikenneinvestoinneista ja kehittää vaikutuksen kohteena olevaa infrastruktuuria pitkäjänteisesti ja ennakoivasti, jotta pyöräväylät tukisivat kestävää ja turvallista liikkumista.

8. Muut asiat

Pyöräliitto pitää tärkeänä, että Suomen lainsäädäntö asettaisi vähintään 15 vuoden alaikärajan sähköpotkulaudoille ja muille kevyille sähköajoneuvoille, mukaan lukien moottorilla varustetut polkupyörät. Monissa maissa vastaavat ikäraajat ovat jo käytössä, ja myös Liikenneturva on suositellut tämänkaltaista ikärajaa Suomeen, mitä kannatamme. Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto (ETSC) suosittelee, että sähköpotkulautojen käyttäjien vähimmäisikä olisi 16 vuotta tai että sähköajoneuvojen ikäraajat noudattaisivat kussakin maassa mopon kuljettamiseen vaadittavaa ikärajaa, näistä kahdesta korkeamman ollessa etusijalla. Ikärajan asettaminen lisäisi liikenneturvallisuutta ja suojaisi nuoria liikenteen riskeiltä.