

Asia: VN/26458/2023

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

### **Esityksen tavoitteet**

#### **Huomiot esityksen tavoitteista**

Vammaisfoorumi on 28 valtakunnallisen vammaisjärjestön yhteistyöjärjestö, jonka tarkoituksena on YK:n vammaisten ihmisten oikeuksia koskevan sopimuksen mukaisesti edistää vammaisten ihmisten tasa-arvoa ja yhdenvertaisen osallistumisen mahdollisuuksia yhteiskunnassa. Vammaisfoorumi edustaa jäsenjärjestöjensä kautta noin 223 000 vammaista ja pitkäaikaissairasta ihmistä.

Kiitämme lausuntopyynnöstä ja toteamme erityisesti vammaisten ihmisten yhdenvertaisuuden ja turvallisen liikkumisen näkökulmasta seuraavaa:

#### **Esityksen tavoitteet**

Tavoitteet ovat kannatettavia ja oikeansuuntaisia, mutta niissä ei ole riittävästi painotettu heikommassa asemassa olevien käyttäjäryhmien mahdollisuuksia yhdenvertaiseen liikkumiseen. Vuokrattavien sähköpotkulautojen pysäköinti aiheuttaa merkittävää haittaa ja vaaraa erityisesti heikkonäköisille ja täysin sokeille. Lisäksi liikkumisesteisen henkilön matka saattaa kokonaan estyä väärin pysäköidystä laudasta. Nyt elinkeinonvapauden varjolla mahdollistetaan toiminta, jolla yleistä katutilaa käytetään korvauksetta elinkeinon harjoittamiseen. Toiminta on myös ristiriidassa YK:n vammaisten ihmisten sopimuksen (SopS 27/2016) kanssa. Sopimuksen artiklassa 9 Esteettömyys ja saavutettavuus todetaan mm. ”Jotta vammaiset henkilöt voisivat elää itsenäisesti ja osallistua täysimääräisesti kaikilla elämänalueilla, sopimuspuolet toteuttavat asianmukaiset toimet varmistaakseen vammaisille henkilöille muiden kanssa yhdenvertaisen pääsyn fyysiseen ympäristöön, kuljetukseen, tiedottamiseen ja viestintään...sekä muihin yleisölle avoimiin tai tarjottaviin järjestelyihin ja palveluihin sekä kaupunki- että maaseutualueilla. Näitä toimia, joihin sisältyy saavutettavuuden esteiden tunnistaminen ja poistaminen, sovelletaan muun muassa: rakennuksiin, teihin, kuljetukseen sekä muihin sisä- ja ulkotiloihin”. Valtiolla on oikeus ja velvollisuus rajoittaa elinkeinonvapautta lainsäädännöllä, jos elinkeinon harjoittaminen tai palvelu aiheuttaa

väestölle vaaraa tai haittaa. Näemme syytä, että tätä tehtäisiin entistä laajemmin, kun kyseessä on julkinen tila sekä toiminta, joka rajoittaa eri väestöryhmien turvallista ja vapaata liikkumista.

Vammaisfoorumi ry

Veera Florica Rajala

puheenjohtaja

Anni Kyröläinen

pääsihteeri

p. 045 217 4936

anni.kyrolainen@vammaisfoorumi.fi

## Esityksen vaikutukset

### Huomiot esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2

-

## Mikroliikennelupa

### Huomiot mikroliikennelupaa koskevista ehdotuksista

Mikroliikennelupa mahdollistaa kunnille vuokrapotkulautojen nopeuksien ja pysäköinnin sääntelyn määrällisesti ja alueellisesti siten että liikunta- näkö – ja aivovammaisille ihmisille aiheutetaan mahdollisimman vähän vaaraa ja haittaa. Kun vastuu sääntelystä on jokaisella kunnalla erikseen, on odotettavissa, että suurilla kunnilla on riittävästi osaamista ja resursseja käyttää sääntelyyn. Sen sijaan pienemmissä kunnissa on mahdollista, että potkulautavuokrauksen lieveilmiöt tulevat yllätyksenä, eikä niihin ole osattu varautua. Ainakin lienee selvää, että pienillä kunnilla olisi resursseja sen kaltaiseen valvontaan, jota suuret kunnat tällä hetkellä tekevät. Jotta vammaisten ihmisten ääni saataisiin kuulumaan ja esteettömyys toteutuisi tasavertaisesti myös pienemmissä kunnissa, olisi mikroliikenneluvan käsittelyssä kuultava myös paikallista vammaisneuvostoa.

Esteettömyyden ja vammaisten henkilöiden liikkumisturvallisuuden kannalta olennaiset määräykset tulisi antaa lain tasoisina, kaikkia kuntia velvoittavina. Vammaisten henkilöiden on voitava luottaa siihen, että liikkumisen säännöt ja edellytykset ovat koko massa samat, aivan kuten ne ovat muidenkin tienkäyttäjien tapauksessa. Keskeinen instrumentti on tieliikennelaki, joka on voimassa koko maassa. Tieliikennelaissa on kuitenkin olennainen ongelma, että se sallii polkupyörien, mopojen ja niihin rinnastettavien ajoneuvojen pysäköinnin jalankulun väylillä. Ongelma voidaan ratkaista poistamalla kyseisten ajoneuvojen vapaa pysäköinti em. väylillä ja osoittamalla esteettömät ja turvalliset pysäköintipaikat ja -alueet asianmukaisilla liikenteenohjauslaitteilla.

Vammaisfoorumi haluaa kiinnittää huomiota myös vuokrattaville mikroliikennevälineille määritellyyn toiminta-aikaan. Talvisin sähköpotkulautojen turvallisuus riski sääolosuhteista johtuen kasvaa. Lisäksi lumen alle jäävät sähköpotkulaudat muodostavat turvallisuusriskin, siltä osin, kun

niitä on muualla, kun niille erikseen osoitetuilla pysäköintialueilla esim. kaatuneena, lumen alla jalkakäytävällä.

## Promilleraja

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

Ehdotettu promilleraja on mielestämme kannatettava kaikkien tien käyttäjien turvallisuuden kannalta. Uskomme, että sillä on myös merkitystä holtittomasti pysäköityjen autojen määrään, vaikka kaikki väärin pysäköidyt laudat eivät olekaan humalaisten kuljettajien virheellisesti jättämiä.

## Liikennevalvonta

### **Huomiot liikennevalvontaa koskevista ehdotuksista**

Poliisille ja kunnalliselle pysäköinninvalvonnalle olisi osoitettava riittävästi resursseja valvoa autojen virheellistä ajoa ja pysäköintiä. Ainakaan poliisilla ei tällä hetkellä ole sellaisia resursseja eikä kalustoa, jolla autojen ajoa voitaisiin valvoa, joten joku muu malli pitäisi löytää. Kansainvälisessä selvityksessäkään sellaista mallia ei tuotu esiin.

Koska kunnallisen pysäköinninvalvonnan resurssit ovat hyvin rajalliset, olisi autojen pysäköinninvalvonta varsinkin yksityisillä alueilla annettava yksityisen pysäköinnin valvonnan tehtäväksi. Edellä mainittu koskee erityisesti merkittäviä esteettömyyden erityistason alueita, joita ovat mm. matkakeskukset, rautatieasemat ja muut liikenteen solmukohtat, joiden hallinta on useimmiten jakautunut usean eri tahon kesken: kunnat, Väylävirasto, Matkahuolto, VR, HSL jne. Niin ikään kiinteistönhaltijan on voitava asettaa alueelleen pysäköintirajoituksia, jotka operaattoreiden on toteutettava esim. geoaitauksella. Geoaitaus on periaatteessa hyvä ratkaisu pysäköinnin ohjaamiseen oikeille paikoille, mutta nykyisellään sen tarkkuus ei ole riittävä. Jo muutaman metrin heitto paikannuksessa sallii laudan pysäköinnin vaarallisesti jalkakäytävälle sallitun pysäköintialueen viereen. Geoaitauksen tarkkuutta tulisi parantaa esim. tarkkuus GPS:n tai muun vastaavan teknologian avulla.

Ruotsissa autojen pysäköinti jalkakäytävillä on kokonaan kielletty ja tämä malli on ainoa, joka mahdollistaa heikkonäköisten ja sokeiden sekä liikuntavammaisten ihmisten turvallisen liikkumisen jalkakäytävällä. Tämän mallin käyttöönottoa tulisi edelleen harkita.

Kannatamme mallia, jossa pysäköinti sallitaan ainoastaan niille varatuille paikoille, joka erotetaan jalankulku-, pyöräily- tai ajoradasta. Risteysalueiden ajosuuntaan 5 metrin suojavaikkeen jälkeinen alue olisi mahdollista varata kesäisin autojen pysäköintiin ja talvella se voisi toimia lumen tilapäisenä varastointipaikkana, jolloin esteettömyys jalkakäytävällä paranisi ympäri vuoden.

## Liikenteenohjauslaitteet

### Huomiot uusia liikenteenohjauslaitteita (liikennemerkki ja tiemerkinä) koskevista ehdotuksista

Liikenteenohjauslaitteiden lisäksi vuokrattaviin lautoihin olisi vaadittava pakollinen puhelimen sovelluksella käynnistyvä äänimerkki, joka kuuluu pysäköidyssä laudassa, kun näkövammaisen lähestyy sitä oman puhelimensa kanssa. Tallainen on käytössä mm. Vilnassa ja siellä paikalliset näkövammaiset ovat kokeneet sen lisäävän turvallisuutta liikkumisessa.

## Ajoneuvolain soveltamisala

### Huomiot ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevasta ehdotuksesta

Jatkossakin jalankulkua avustavalla tai korvaavalla liikkumisvälineellä, jonka laitteessa olevien eteenpäin vievien moottoreiden suurin yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään yksi kilowatti ja laitteen rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, tulee voida liikkua jalankulkuun varatuilla väylillä, koska nämä laitteet korvaavat toimintakyvyltään rajoitteisten liikuntavammaisten jalankulkua ja ovat siksi verrattavissa jalankulkijoiksi.

## Muita huomioita esitysluonnoksesta

### Huomiot muista mahdollisista asioista

Vaikka sähköpotkulaudoilla ei pääsääntöisesti saa ajaa jalkakäytävällä, on se laillista alle 12-vuotiaille. Jalkakäytävällä ajonopeuden olisi oltava maksimissaan 7 km/h, lukuun ottamatta liikuntavammaisten ihmisten liikkumista jalkakäytävällä käyttäen jalankulkua avustavaa tai korvaavaa liikkumisvälinettä, jonka laitteessa olevien eteenpäin vievien moottoreiden suurin yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään yksi kilowatti ja laitteen rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa. Yhdymme Liikenneturvan ehdotukseen asettaa ikäraja sähköpotkulautojen käyttöön. Alaikäisten kognitiiviset kyvyt ja kyky toimia liikenteessä turvallisesti, niin oman kuin muidenkin näkökulmasta, eivät ole vielä riittävän kehittyneet. Yhteiskunnan on luotava selkeät pelisäännöt, jotka suojaavat lapsia ja nuoria sellaisilta riskeiltä, jotka voivat vaarantaa heidän elinikäisen hyvinvointinsa, kuten esimerkiksi vakavan vammautumisen.

Kaikkien sähköpotkulautoja käyttävien olisi oltava perillä liikennesäännöistä ja lautoja koskevista määräyksistä. Lautaan kiinnitetty englanninkielinen ohjetarra ei pelkästään riitä. Tiedotusvastuuta ja kustannuksia olisi jaettava operaattorien ja Liikenneturvan sekä perusopetuksen kesken.

Vammaisfoorumi haluaa muistuttaa, että autonomisten jalkakäytävällä liikkuvien kuljettimien yleistymiseen tulisi varautua niin että heikommassa asemassa olevien liikkuminen jalkakäytävällä ei vaarannu. Esimerkiksi sähköautoissa olevan näkövammaisia varoittavan AVAS järjestelmän käyttö jalkakäytävillä liikkuvissa autonomisissa laitteissa tulisi olla pakollista.

Ignatius Katri  
Vammaisfoorumi ry