

Asia: VN/26458/2023

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

### **Esityksen tavoitteet**

#### **Huomiot esityksen tavoitteista**

Esityksen 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 täysin sokeille ja eriasteisesti heikkonäköisille henkilöille. Näkövammaisen henkilön oma matka saattaa kokonaan estyä väärin pysäköidyn potkulaudan vuoksi. Elinkeinonvapauden varjolla mahdollistetaan toiminta, jolla yleistä katutilaa käytetään korvauksetta elinkeinon harjoittamiseen ja joka on ristiriidassa YK:n vammaisten ihmisten sopimuksen (SopS 27/2016) 9. artiklan Esteettömyys ja saavutettavuus kanssa. Jotta vammaiset henkilöt voisivat elää itsenäisesti ja osallistua täysimääräisesti kaikilla elämänalueilla, heille on varmistettava muiden kanssa yhdenvertainen pääsy fyysiseen ympäristöön.

### **Esityksen vaikutukset**

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

-

### **Mikroliikennelupa**

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

Mikroliikennelupa mahdollistaa kunnille vuokrapotkulautojen nopeuksien ja pysäköinnin sääntelyn siten että näkövammaisille ihmisille aiheutetaan mahdollisimman vähän vaaraa ja haittaa. Kun vastuu sääntelystä on jokaisella kunnalla erikseen, on odotettavissa, että suurimmilla kaupungeilla on riittävästi osaamista ja resursseja sääntelyn käyttämiseen. Sen sijaan pienemmissä kunnissa on mahdollista, että potkulautavuokrauksen lieveilmiöt tulevat yllätyksenä eikä niihin ole osattu varautua, puhumattakaan että pienillä kunnilla olisi resursseja sen kaltaiseen valvontaan, jota isot kaupungit tällä hetkellä tekevät.

Jotta vammaisten ihmisten ääni saataisiin kuulumaan ja esteettömyys toteutuisi tasavertaisesti kaikissa kunnissa, olisi mikroliikenneluvan käsittelyssä kuultava kunnallista 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.

Tieliikennelain olennaisin ongelma on, 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.

## Promilleraja

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

Ehdotettu promilleraja on kannatettava kaikkien tienkäyttäjien turvallisuuden kannalta. Uskomme että sillä on myös merkitystä väärin pysäköityjen lautojen määrään.

## Liikennevalvonta

### **Huomiot liikennevalvontaa koskevista ehdotuksista**

Poliisille ja kunnalliselle pysäköinninvalvonnalle olisi osoitettava riittävästi resursseja valvoa lautojen virheellistä ajoa ja pysäköintiä. Poliisilla ei tällä hetkellä ole sellaisia resursseja eikä kalustoa, mikä riittäisi valvontatehtävän asianmukaiseen hoitamiseen.

Koska kunnallisen pysäköinninvalvonnan resurssit ovat hyvin rajalliset, olisi lautojen pysäköinninvalvonta varsinkin yksityisillä alueilla annettava yksityisen pysäköinnin valvonnan tehtäväksi. Tällaisia merkittäviä esteettömyyden erityistason alueita ovat mm. matkakeskukset, rautatieasemat ja muut liikenteen solmukohdat, joiden hallinta on useimmiten jakautunut kolmen neljän eri tahon kesken: kunnat, Väylävirasto, Matkahuolto, VR, HSL jne. Niin ikään kiinteistön haltijan 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 lautojen pysäköinti jalkakäytävillä on kokonaan kielletty ja tämä on ainoa malli, joka mahdollistaa näkövammaisten turvallisen liikkumisen jalkakäytävillä. Tämän mallin käyttöönottoa tulisi edelleen harkita.

Kannatamme mallia, jossa pysäköinti sallitaan ainoastaan niille varatuille paikoille, joka erotetaan jalankulku-, pyöräily- tai ajoradasta. Risteysalueiden ajosuuntaan viiden metrin suojavyöhykkeen

jälkeinen alue olisi mahdollista varata kesäisin lautojen pysäköintiin ja talvella se voisi toimia lumen tilapäisenä varastointipaikkana, jolloin esteettömyys jalkakäytävällä paranisi ympäri vuoden.

Näkövammaisten liitto katsoo, että asianmukaisesti resursoidulla liikenteen- ja pysäköinninvalvonnalla sekä tuntuvilla virhemaksuilla voidaan ratkoa yhteiskäyttöisen mikroliikkumisen keskeisiä ongelmia ja erityisesti toteutettuna yhdessä virheellisesti pysäköityjen liikennevälineiden välittömän siirtämisen kanssa. Jotta kokonaisuus voisi toimia, tarvitaan saumatonta yhteistyötä poliisilta, kuntien ja yksityisen sektorin pysäköinninvalvonnalta sekä kiinteistöjen haltijoilta. Nähdäksemme nyt esitetyt muutokset eivät riitä takaamaan toimijoiden toimivaltuuksia eikä välttämätöntä yhteistyötä.

## Liikenteenohjauslaitteet

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

Liikenteenohjauslaitteiden lisäksi vuokrattaviin lautoihin olisi vaadittava pakollinen puhelimen sovelluksella käynnistytävä 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**

Näkövammaisten liiton ja Invalidiliiton vuosina 2023 ja 2024 toteuttaman kyselyn perusteella yhteiskäyttöiset mikroliikkumisen välineet ovat vakava ongelma vammaisten henkilöiden itsenäiselle ja esteettömälle liikkumiselle. Laudoilla on törmätty kyselyn kohderyhmän edustajiin ja he ovat törmänneet epäasiallisesti pysäköityihin liikennevälineisiin. Törmäyksistä on seurannut ruhjeita, mutta myös ensiapua ja lääkärin hoitoa edellyttäviä vammoja. Myöskään omaisuusvahingoilta ei ole välttytty. Laudat ovat vahingoittaneet myös opaskoiria, kun lautoja on törmäyksen seurauksena kaatunut koirien päälle. Raportoitujen onnettomuuksien lisäksi on lukematon määrä läheltä piti -tapauksia sekä esimerkiksi harhautumisia ajoradalle. Näkövammaisten liitto katsoo, ettei näin vakavien ja laajojen ongelmien ehkäisyä voida jättää kuntien mikroliikennelupien varaan, vaan tarvitaan huomattavasti esitettyjä toimenpiteitä kattavampia ja vaikuttavampia toimenpiteitä.

Vaikka sähköpotkulaudoilla ei pääsääntöisesti saa ajaa jalkakäytävällä, on se laillista alle 12-vuotiaille. Jalkakäytävällä ajoneuvouden olisi oltava maksimissaan 7 km/h, lukuun ottamatta

liikuntavammaisten ihmisten liikkumista jalkakäytävällä käyttäen jalankulkua avustavaa tai korvaavaa liikkumisvälinettä.

Näkövammaisten liitto kannattaa Liikenneturvan ehdotusta, että sähköpotkulaudan ja muiden kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajan pitäisi olla vähintään 15-vuotias. Sähköpotkulaudan hallinta ja niitä koskevien määräysten tunteminen vaatii kokemusta ja valmiutta toimia liikenteessä sekä liikennesääntöjen ymmärtämistä. Viestintävastuu sähköpotkulautoja koskevista määräyksistä on erityisesti operaattoreilla.

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.

Möttönen Markku  
Näkövammaisten liitto ry