

Asia: VN/13615/2019

Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kiitämme mahdollisuudesta lausua liikenneturvallisuusstrategian luonnoksesta.

Voi Technology on vuonna 2018 perustettu sähköpotkulautoja mobiiliapplikaation kautta vuokraava yritys. Toimimme Suomen lisäksi 10 muussa Euroopan maassa ja palvelumme käyttäjämäärät kasvavat voimakkaasti. Palvelumme tarjoaa joustavan ja ilmastoneutraalin liikkumismuodon. Vuonna 2021 asiakkaamme ajoivat yhteensä useita miljoonia matkoja, joka on verrannollinen luku mm. Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmän kanssa.

Voi Technology on sitoutunut liikenneturvallisuuden kehittämiseen niin valtiollisella kuin kunnallisellakin tasolla. Keskitymme huomioissamme mikroliikkumisen mainintoihin periaatepäätöksessä ja toimenpideohjelmassa.

1. Infrastruktuurin merkitys mikroliikkumisen turvallisuudelle

Periaatepäätöksen luvussa 2 "Liikenneturvallisuuden pääpiirteet ja haasteet" kuvataan mikroliikkumisen turvallisuutta määrittäviä tekijöitä seuraavasti:

"Erilaisten mikroliikkumisen välineiden, kuten sähköpotkulautojen, käyttö on turvallista, kun noudatetaan liikennesääntöjä, osataan hallita laitetta, ajetaan päihtettömästi ja noudatetaan vuokrausehtoja. Onnettomuusriski kuitenkin kasvaa, jos nämä edellytykset eivät ole kunnossa."

Näiden tärkeiden edellytysten lisäksi keskeistä mikroliikkumisen turvallisuudelle on turvallisen liikenneinfrastruktuurin olemassaolo ja kehitys. Palvelumuotoinen mikroliikkuminen keskittyy kaupunkikeskustoihin, joissa pyöräkaistaverkosto on monin paikoin yhä puutteellinen. Tämä ohjaa sähköpotkualautoja joko ajoradalle autojen, tai valitettavan usein, jalkakäytävälle kävelijöiden sekaan. Liikennemuotojen erottelu kaupunkikeskustoissa tulisi olla myös valtakunnallinen strateginen tavoite.

Voin näkemyksen mukaan olisikin perusteltua nostaa valtakunnalliseksi strategiseksi liikenneturvallisuustoimenpiteeksi myös kaupunkien pyöräverkostojen laadun konkreettinen kehittäminen esim. MAL-sopimusten sitoumusten tai kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman kautta jo edellä mainitun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman tapaan.

Samalla myös strategisella tasolla tulisi huomioida palvelumuotoisen mikroliikenteen turvallisuushyödyt: esim. alueellisia nopeus-, pysäköinti- ja käyttörajoituksia voidaan asettaa koko palvelujärjestelmälle paljon yksinkertaisemmin kuin yksityisomisteisille kulkuneuvoille.

2. Tietopohjainen päätöksenteko

Voi Technology pitää strategista linjausta tieto- ja tilastopohjaisesta päätöksenteosta erittäin kannatettavana. Toimenpiteet 10 ja 12 kehittävät mikroliikkumisen puutteellista tilastointia merkittäväällä tavalla.

Samalla tulee huomata että nopeasti kehittyvällä ja kansainvälisellä alalla relevanttia tilastotietoa erilaisten ratkaisuiden vaikutuksista on saatavissa myös muista eurooppalaisista verrokkimaista. Voi Technology toivookin että tilastotietojen keräämisessä hyödynnetään myös mikroliikkumisyhtiöiden kokemuksia parhaista käytännöistä.

3. Liikennejärjestelmän kokonaisturvallisuus

Voi Technology kannattaa lämpimästi toimenpidettä 65, jossa esitetään 30 km/h nopeusrajoitusalueiden laajentamista. Kaupunkialueiden alemmat nopeusrajoitukset lisäävät liikenneturvallisuutta ja tuottavat miellyttävämpää kaupunkiympäristöä kävelylle, pyöräilylle ja muille mikroliikkumisen muodoille.

4. Lainsäädännön kehittäminen

A)

Toimenpiteessä 90 esitetään selvitetäväksi "mahdollisuutta lisätä lainsäädännössä kaupunkien toimivaltaa niin, että niillä olisi paremmat mahdollisuudet ohjata niiden alueella olevia liikumisen palveluja".

Voi Technology suhtautuu myönteisesti oikein toteutettuun sääntelyyn. Voisi olla mm. perusteltua antaa kaupungeille mahdollisuudet toteuttaa ns. laatukilpailutuksia ja rajata tarvittaessa kaupungeissa toimivien operaattoreiden määrää estämättä kuitenkin positiivista kilpailua liiaksi.

Toisaalta alan itsesääntely Suomessa on edennyt operaattoreiden ja kaupunkien välisen dialogin avulla jopa nopeammin kuin monilla muilla markkinoilla, joissa on turvauduttu voimakkaaseen sääntelyyn. Tätä positiivista kehitystä ei kannata pysäyttää.

Mikroliikkuminen on alana varsin nuori ja nopeasti kehittyvä. Siksikin siihen kohdennettavaa sääntelyä toteuttaa harkiten ja ymmärtäen sen vaikutukset myös markkinoiden kehittymiselle ja ilmastoneutraalin mikroliikkumisen yleistymiselle.

Kaikessa mahdollisessa lainsäädännöllisessä kehityksessä tulisi käydä vuoropuhelua markkinatoimijoiden kanssa, jotta sääntely kohdistuu oikein ja on luonteeltaan riittävän mahdollistavaa.

B)

Voi Technology kannattaa esitettyä toimenpidettä 94, jossa tieliikennelain 183 § muutettaisiin siten että poliisilla olisi tarvittaessa mahdollisuus kieltää ja estää kuljettamasta ajoneuvoa jos päihtymys vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn.

Voi Technology kannattaa myös promillerajan asettamista moottorilla varustetuille polkupyörille ja kevyille sähköajoneuvoille. Sähköisen mikroliikkumisen kehitys on tällä hetkellä erittäin nopeaa. Sähköavusteiset polkupyörät ja muut kevyet sähköiset kulkuneuvot eroavat luonteeltaan perinteisistä polkupyöristä siten että päihtyneenä ajaminen voi muodostua riskialttiimmaksi kuin perinteisellä polkupyörällä. Mm. Saksassa on asetettu 0,8‰ raja liikennejuopumukselle.

Reetta Alastalo

Voi Technology

Alastalo Reetta
Voi Technology

