

Asia: VN/6164/2023

Arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista

Lausunnoissa pyydetään ottamaan kantaa seuraaviin kysymyksiin:

1. Pidätkö arviomuistiossa esitettyä kuvausta mikroliikkumisen nykytilasta oikeasuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää jollain tavalla?

Mikroliikkumisen nykytilaa kuvataan kohtuullisen kattavasti ja tutkittuun suomalaiseen tietoon perustuen.

Keskeisin mikroliikkumisen kokonaistilanteen arvioinnista puuttuva tekijä on mikroliikkumisen suhde Suomen ilmastotavoitteisiin ja mikroliikkumisen kestävyyskehitys. Näistä ei suoraan säädetä tieliikennelain puitteissa, mutta ne ovat kuitenkin erittäin olennainen osa kokonaisuutta, joten tieliikennelain muutoksilla on suora suhde myös ilmastotavoitteiden saavuttamiseen ja kaupunkiliikenteen muutokseen kohti ilmastokestävyyttä. Mikroliikkumisen ja ilmastotavoitteiden suhdetta tulisi arvioida kattavammin ja ehdotettuja toimenpiteitä tulisi tarkastella myös tästä näkökulmasta.

Kaikki sähköpotkulaudat ovat lähtökohtaisesti lähipäästöttömiä ja useat operaattorit ovat investoineet myös ilmastoneutraaliin kuljetuskalustoon operatiivisessa toiminnassa. TIER ja Voi ovat viimeisen kolmen vuoden aikana vähentäneet 60% tuottamastaan ilmastokuormasta.

Sähköpotkulautojen käyttöikä on kehittynyt viime vuosina nopeasti ja uusimmat mallit kestävät raskaassa yhteiskäytössä yli 5 vuotta. Samaten käytettyjen akkujen ja potkulautojen kierrätys- ja uudelleenkäyttöaste kehittyy jatkuvasti.

Lisäksi arviomuistio käsittelee (3.2) mikroliikkumispalveluiden tarjoamista markkinoilla, ja viittaa markkina-analyysiin mm. kohdassa 6.6. Arviomuistio ei kuitenkaan arvioi laajemmin sääntelyn ja markkinapohjaisen yritystoiminnan suhdetta.

Muistiossa ei huomioida myöskään muiden valmistelussa olevien sääntelytoimenpiteiden, kuten pakollisen liikennevakuutuksen, vaikutusta alan kehittymiseen. Kaupallisen, yhteiskäyttöisen mikroliikkumisen sääntely on kokonaisuus, jota tulisi edistää hallitusti kokonaisuutena. On realistinen uhka, että päällekkäinen sääntely heikentää alan toimintaedellytyksiä merkittävästi nostaten markkinalletulon kynnystä ja todennäköisesti estäen markkinapohjaisen toiminnan useissa kaupungeissa Suomessa.

Lisäksi Euroopan komissio valmistelee parhaillaan kevyitä sähköajoneuvoja koskevaa ajoneuvoasetusta. Suomen vakuutusvaatimusten tai mahdollisesti muiden säännösten muuttaminen – erityisesti pakollisen liikennevakuutuksen suuntaan myös kevyille sähköajoneuvoille – ennen eurooppalaisen kokonaissääntelyn julkaisemista saattaa johtaa turhiin säännöksiin ja mahdollisiin ristiriitaisuuksiin, joita olisi syytä pyrkiä välttämään.

2. Mitä arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Minkä vuoksi?

Jaettujen sähköpotkulautapalveluiden näkökulmasta yhteistyö kaupunkien kanssa on keskeistä, siksi Voi ja TIER katsovat kannatettavimmaksi vaihtoehdoksi kunnallisen toimilupajärjestelmän (6.6).

Liikenne- ja viestintäministeriön tavoin TIER ja Voi ovat havainneet haasteita mikroliikkumisen hallinnossa Suomessa. Useat haasteista johtuvat regulaation puutteesta – alan kestävä kehittyminen vaatii muutoksia lainsäädännössä.

Vaikka mikroliikkuminen ja sähköpotkulaudat ovat vielä kohtuullisen tuore ilmiö, on alalle syntynyt kuitenkin laajaa kokemusta erilaisista sääntelyvaihtoehdoista kaikissa Länsi-Euroopan maissa. Sääntelyllä on toisinaan pyritty estämään jopa koko mikroliikkumisan kehittymistä tai ainoastaan rajoittamaan merkittävimpiä haittoja pysäköintiratkaisujen avulla. Kokemuksemme mukaan toimivin, paikallisiin olosuhteisiin parhaiten soveltuva ohjauskeino on ollut toimilupiin perustuva sääntely.

Arviomuistion luvussa 6.6 on hyvin kuvattu norjalaisen toimilupamallin pääpiirteet. Norjassa toimilupasääntelyn on ottanut käyttöönsä yhteensä 7 kaupunkia. Toimilupakilpailutuksen parhaat käytänteet ja eri markkinatilanteisiin soveltuvat kilpailutusehdot ovat jo alkaneet vakiintua.

Norjan pääkaupungissa Oslossa oli 2020-2021 vastaavia haittoja kuin Helsingissä viime vuosina. Mikroliikkumisan operaattoreita oli enimmillään jopa 12 ja sähköpotkulautoja yli 25000. Oslon kaltainen tilanne, joka on lähellä Helsingin kesän 2022 markkinaa, ei ole operaattoreiden, kaupungin eikä kuntalaisten näkökulmasta kestävä eikä terve. Toimilupamallin avulla Oslon viranomaiset pääsivät puuttamaan haasteiden perimmäiseen syyhyn: sähköpotkulautojen kokonaismäärään

kaupungissa. Laatukilpailutuksen kautta on kyetty tehokkaimmin rajaamaan lautojen kokonaismäärää keskusta-alueella ja kehittämään palvelun laatua ja kestävyyttä.

TOIMILUPASÄÄNTELY ON KÄYTÖSSÄ YLI SADASSA KAUPUNGISSA EUROOPASSA

Arviomuistion mukaan toimilupasäätelyn keskeinen haitta olisi puuttuminen elinkeinovapautteen kehittyvällä markkinalla ja että Suomessa mikroliikennepalvelumarkkinassa ei ole havaittu häiriöitä. On kuitenkin huomattavaa, että ministeriön esitys pysäköinnin täyskiellosta kaikilla jalkakäytävillä, pyöräteillä ja luonnossa, olisi operaattoreiden näkökulmasta huomattavasti muutamiin suurimpiin kaupunkeihin keskittyvää toimilupajärjestelmää raskaampi, kalliimpi ja voimakkaampi toimi, joka erittäin todennäköisesti johtaisi kaupallisin perustein toimivan mikroliikkumisen katoamiseen lukuisista suomalaisista kaupungeista. Pahiten muutos osuisi pieniin- ja keskikokoisiin kaupunkeihin, joissa tarve mikroliikkumisen kehittymiselle julkisen liikenteen rinnalla on suurin.

Arviomuistion mukaan vapaa markkina myös tarjoaa ”tilaa palveluiden kehittämiseksi ja uusille toimintamalleille ja ratkaisuille”. Tämä on paikkansapitävä huomio: toimiva markkina etsii aina uusia ratkaisuja. Toisaalta täytyy huomata että myös toimilupamalli mahdollistaa sekä kilpailun että uusien toimintamallien kehittämisen ja innovaatiot – toimilupakilpailutuksessa ei pärjää jos jää jälkeen kehityksessä.

Esim. toimilupamallin laatuksiteerien puuttuessa uusimmat ja edistyneimmät sähköpotkulaudat vietäisiin todennäköisesti muille markkinoille ja vastaavasti vanhemmat, heikkolaatuisemmat mallit jäisivät Suomeen.

Norjassa 95% laatukilpailutukseen päätyneistä kaupungeista käyttivät ensisijaisina kriteereinä pysäköintiä, turvallisuutta ja kestävyyttä. Tämä on johtanut merkittäviin parannuksiin. Esimerkiksi Oslolla onnettomuuksien määrä väheni 64 prosenttia vuodesta 2021 vuoteen 2022. Samalla kuntalaisten kokemus pysäköinnin laadusta parani 73%.

Kilpailu sekä hinnoittelun että palvelun ominaisuuksien muodossa säilyy jos kilpailutuksessa toimiluvan saa esim. kolme toimijaa, joiden kannattaa markkinaosuuksien saavuttamiseksi tarjota kuluttajille mahdollisimman hyvää ja kehittyvää palvelua. Mikroliikkumisen kaltaisella nopeasti kehittyvällä markkinalla kilpailutuskautien kesto kannattaa myös olla suhteellisen lyhyt: kaksi vuotta pilottihankkeille ja kolmesta neljään vuoteen pysyville järjestelyille.

Toimilupasäätelyssä myös erilaisten kehittyneiden lisätoimintojen tuominen markkinoille ja sisällyttäminen kilpailutuksen vaatimukseen on mahdollista. Hyvänä esimerkkinä esim. ”reaktiotesti”, joka käyttäjien on läpäistävä ilta-aikaan. Mutta koska reaktiotesti ei ole operaattoreita velvoittava,

voi käyttäjä ottaa kulkuvälineen käyttöön vaikka ei olisi testiä läpäissytkään. Toimilupakilpailutuksessa humalatilan riittävän tarkasti havaitseva reaktiotesti voidaan säätää velvoittavaksi kaikille operaattoreille. Palvelu siis kehittyy turvallisemmaksi nimenomaan toimilupasäätelyn ansiosta – vapaalla markkinalla tätä ominaisuutta ei voida ottaa käyttöön kilpailullisista syistä. Vastaavia toimilupamarkkinoiden mahdollistamia ominaisuuksia ovat esim. tekoälyyn ja konenäköön perustuvat turvallisuusratkaisut, joiden kautta pystytään edistämään sellaista mikroliikkumisen kehitystä, johon lainsäädäntö ei täysin pysty.

Suomalaisessa lainsäädännössä ei ole valmiiksi toimilupakilpailutuksen mahdollistavaa lainsäädännöllistä kehikkoa, toisin kuin pysäköintikielloille. Sen puute ei kuitenkaan saisi olla este toimivaksi ja tarpeelliseksi havaitun toimintamallin tuomista Suomeen. Palveluhankintojen kilpailutus on kunnille tuttu toimintatapa monen muun liikennemuodon osalta. Toisinaan on tarpeen räätälöidä uutta lainsäädäntöä uusia toimintamalleja varten.

3. Puuttuuko arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista jokin olennaiseksi katsomanne ratkaisuvaihtoehto? Millainen tämä ratkaisuvaihtoehto olisi?

HELSINGIN SÄÄTELY

Arviomuistion taustalla on erityisesti Helsinkiin keskittyvä säätelypaine: Helsinki on kokenut alan säätelyn työkalut riittämättömäksi ja kokonaistilanteen kestävämmäksi kaupunkitilan kokonaishallinnan kannalta.

Helsingin mikroliikkumismarkkinat ovat Suomen suurimmat. Lisäksi ala on ollut kevyesti reguloitu. Tästä yhteisseurauksena Helsingissä toimikin kaudella 2022 jo kuusi sähköpotkulautaoperaattoria yhteensä noin 19000 potkulaudalla. Sähköpotkulautojen säätelemätön ja hallitsematon kokonaismäärä oli myös kaupungin havaitsemien haittojen juurisyy: erityisesti keskusta-alueella operaattoreiden kanssa yhteistyössä toteutetut pysäköintiratkaisut olivat toimivia, lautoja oli vain liikaa.

Kaudelle 2023 Helsinki on luonut sopimus pohjaisen pysähtymisen ja pysäköinnin rajoittamiseen perustuvan toimintamallin, jonka toimivuutta ei ole vielä testattu. On mahdollista, että tämän toimintamallin kautta suurin osa haasteista saadaan ratkottua ja suurin paine uudelle velvoittavalle pysäköintilainsäädännölle poistuu. Voin ja TIERin näkemyksen mukaan erityisesti koko maan kaikkia jalkakäytäviä ja pyöräteitä koskevan pysäköintikiellon osalta olisikin tarpeen ottaa aikalisä: jos Helsingin toimintamalli vähentää haittoja, olisi koko maata koskeva lainsäädäntö selkeästi tarpeetonta ylisäätelyä.

Käsitlemme tarkemmin Liikenne- ja viestintäministeriön esittämän pysäköintiratkaisun heikkouksia kohdassa 4.

Arviomuistio sivuaa geoaitausta (geofencing) lyhyesti luvussa 3.10.

Yhteiskäyttöiset sähköpotkulautapalvelut perustuvat GPS-paikannukseen ja lautojen ohjaukseen geoaitauksen avulla. Operaattorit kykenevät asettamaan geoaitauksen avulla maantieteellisiä pysäköinti-, ajo- ja nopeusrajoituksia sekä hallitsemaan lautojen käyttöaikaa keskitetysti.

Kaikki LVM:n arviomuistiossa esittämät pysäköintiratkaisut voidaan toteuttaa myös geoaitaamisen avulla. Digitaalisen ja nykyaikaisen järjestelmän etuja ovat mm. edullisuus:

tuhansien pysäköintipaikkojen vaatimat liikennemerkkit maksavat miljoonia euroja, digitaalinen geoaitaus on ilmaista

nopeus: muutokset geoaitaukseen tapahtuvat tarvittaessa muutamissa minuuteissa, fyysisten parkkipaikkojen rajaaminen vaatii jopa kuukausien työpanoksen

Riippumatta muista säätelykeinoista, olisi toivottavaa että kunnat voisivat saada oikeuden ohjata yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja geoaitauksen avulla. Tämä voidaan toteuttaa yksinkertaisesti toimilupa-järjestelmässä, mutta digitaalinen paikannukseen perustuva liikenteenohjaustyökalu voisi olla hyvä lisä kuntien liikenteenohjaukselle. Lähes kaikki eurooppalaiset kaupungit, joilla on mahdollisuus käyttää geofencausta työkalunaan, käyttävät sitä.

On myös huomattava että jos lainsäädäntö johtaa yhteiskäyttöisten palveluiden vähenemiseen, vähenevät myös kuntien hallintamahdollisuudet mm. nopeusrajoitusten suhteen kuluttajien siirtyessä käyttämään yksityisomisteisia sähköpotkulautoja.

Mahdollisuuksia ottaa geoaitaus osaksi tieliikennelakia tulisi selvittää.

4. Mikä on näkemyksenne luvussa 7 esitetystä liikenne- ja viestintäministeriön arviosta? Tulisiko arviota täydentää joillain tavalla?

Luvussa 7 esitetyt Liikenne- ja viestintäministeriön parhaiksi valitsemat säätelykeinot ovat tiivistettynä seuraavat:

1. Sähköpotkulautojen pysäköintikielto jalkakäytävillä, pyöräteillä ja maastossa. Pysäköinti olisi sallittua ajoradalla ja erikseen osoitetuilla paikoilla.

2. Yhtenäistetään sähköpotkulautailun liikennesääntöjä niin, että kaikkiin sähköpotkulautoihin sovelletaan pyöräilyä koskevia liikennesääntöjä.

3. Lisätään lakiin uudet liikenteenohjauslaitteet mikroliikkumisen ohjaamista varten ja tarkennetaan nykyisten liikenteenohjauslaitteiden selityksiä.

4. Mahdollistetaan jalkakäytävälle ja pyörätielle virheellisesti pysäköityjen sähköpotkulautojen siirtäminen välittömästi kaikissa tilanteissa.

5. Asetetaan 0,5 promillen raja sähköpotkulaudan kuljettamiselle ja polkupyöräilyyn. Sanktioidaan promillerajan noudattamatta jättäminen ja lisätään poliisille oikeus puhalluttaa minkä tahansa ajoneuvon kuljettaja ja tehdä hänelle huumausainepikatesti epäillyn päihtymyksen toteamiseksi.

HUOMIOTTA KANNATETTAVAT SÄÄTELYKEINOT

Voi Technology Finland Ab ja TIER Mobility Finland Oy pitävät kannatettavana sähköpotkulautailuun liittyvien liikennesääntöjen yhtenäistämistä (2), uusia liikenneohjauslaitteita (3) sekä sähköpotkulautojen siirtoa koskevan lainsäädännön selkeyttämistä (4).

PROMILLERAJA (5):

Voin ja TIERin näkökulmasta myös 0.5 promillen raja sähköpotkulautailuun on kannatettava. Mm. HUS:n julkaisemasta vuoden 2021 sähköpotkulautaaonnettomuuksien selvityksestä käy ilmi että suurin osa, viikonloppuöisin jopa 75%, onnettomuuksista tapahtuu huomattavassa humalatilassa. Alan kestävyuden ja hyväksyttävyyden sekä liikenneturvallisuuden näkökulmista promilleraja on tärkeä ja tehokas keino. On todennäköistä, että yhteiskäyttöisen sähköpotkulautailun tilastoitu turvallisuus olisi samalla tasolla polkupyöräilyn kanssa jos epätoivottavaa humala-ajoa saataisiin myös lainsäädännöllisin keinoin kuriin.

On kuitenkin huomioitava että päihtyneessä tilassa sähköpotkulautailun seuraukset eroavat voimakkaasti esim. rattijuopumuksesta. Autoilussa merkittävä vaara kohdistuu suoraan paitsi kuljettajaan itseensä, myös muihin tiellä liikkujiin. HUS:n vuoden 2021 tilastokoosteen 446:sta hoitoa vaatineesta tapauksesta vain 12 eli n. 2,7% kohdistui muihin kuin potkulaudan kuljettajaan.

Näin ollen promillerajaa säädettäessä on huomioitava teon vakavuus eikä rikosoikeudellisen rangaistuksen säätäminen ole perusteltua. Kannatamme vaihtoehtoa, jossa promillerajasta säädettäisiin hallinnollinen sanktio tieliikennelaissa.

Promillerajan asettaminen tukee myös EU:n liikenneturvallisuuden nollavisiota, johon myös liikenne- ja viestintäministeriön laatima uusi liikenneturvallisuusstrategia perustuu.

PYSÄKÖINTIKIELTOEHDOTUKSESSA ON LUKUISIA HAASTEITA (1)

I TAUSTA JA KUNNALLINEN ITSEHALLINTO

Liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistion taustalla on erityisesti Helsinkiin keskittyvä säätelypaine: Helsinki on kokenut alan säätelyn työkalut riittämättömäksi ja kokonaistilanteen kestävämmäksi kaupunkitilan kokonaishallinnan kannalta.

Ehdotettu pysähtymiskielto vastaa Helsingin kaupungin kesälle 2023 vain eteläiseen kantakaupunkiin suunnittelemaa ratkaisua. Mikään muu suomalainen kaupunki ei ole viestittänyt meille operaattoreille tarpeesta säädellä pysäköintiä koko kaupungin alueella vastaavalla tavalla. Edes Helsinki ei ole kokenut tarpeelliseksi ulottaa kesäksi 2023 ehdotettua pysähtymiskieltoaluetta kattamaan koko kaupunkia. Ministeriön ehdotus on siis merkittävästi laajempi kuin tämänhetkinen säätelytarve ja ohittaa kunnallisen itsehallinnon periaatteen.

JÄREIN MAHDOLLINEN TOIMENPIDE

Kaupungeilla on sekä alan itsesääntelyn piirissä, että eri eurooppalaisissa hallintomalleissa lukuisia tapoja siistiä pysäköintiä. Sähköpotkulautapysäköinnin haittoihin voidaan puuttua mm. rajoittamalla lautojen kokonaismäärää, tarjoamalla pysäköintiruutuja ja telineitä, rajaamalla pysäköintiä geoaitauksella tai kannustavalla pysäköinnillä, jossa käyttäjää palkitaan rahallisesti pysäköinnistä tietyille paikalle. Ehdotettu vain merkityille paikoille sallittu pysäköinti on kaikkein järein alan toimintaa rajoittava toimenpide, joka on usein käytössä lähinnä kaupunkien keskusta-alueilla, vähemmän tiiviiden alueiden toimiessa free floating -periaatteella.

ASEMATON PYSÄKÖINTI

Ministeriön näkemyksen asematon eli "free floating" -pysäköinti voisi jatkua autojen kadunvarsipysäköintipaikoilla. Käytännössä tästä seuraisi kuitenkin vielä nykyistä tilannetta

kaoottisempi tilanne, jossa jo muutama sähköpotkuauto saattaisi estää usean henkilöauton pysäköinnin katuvarteen. On selvää, että tästä seuraisi uusia konflikteja, jotka hallittua pysäköintiä todennäköisemmin johtaisivat jopa pysäköinnin täyskieltoon ja koko liikkumismuodon alasajoon useissa suomalaisissa kaupungeissa.

YKSITYISOMISTEISET MIKROLIIKKUMISVÄLINEET

Pysäköintikielto koskisi kaikkia sähköpotkulautoja, sekä yksityisomisteisia että yhteiskäyttöisiä, vaikka täysin selvää on ollut, että pysäköintihaasteet liittyvät enemmän yhteiskäyttöisiin potkulautoihin. Siksikin säätely olisi mielekäästä kohdentaa ainoastaan palveluntarjoajiin eikä kaikkiin kulkumuotoa käyttäviin.

KOKEMUKSET POHJOISMAISTA

Arviomuistiossa pysäköintikiellon esimerkkinä käytetään Ruotsia, jossa lisättiin syksyllä 2022 uusi säännös sähköpotkulautojen pysäköinnistä tieliikenneasetukseen. Asetuksessa kiellettiin sähköpotkulautojen pysäköinti lukuun ottamatta pyörätelineitä tai muita erikseen osoitettuja pysäköintipaikkoja. Asetus vaikuttaa samansuuntaiselta kuin liikenne- ja viestintäministeriön ehdotus suomalaiseksi säätelyksi. Sen käytännön toteutuksessa on kuitenkin merkittäviä eroja.

Ensinnäkin ruotsalaisilla kunnilla on suurempi oikeus valita kuinka lakia toimeenpannaan. Ruotsalaiset kunnat voivat valita onko laki voimassa koko kunnan alueella tai vain osassa kuntaa. Näin osa kunnista on yhä jatkanut täysin asemattoman vapaan pysäköinnin (free floating) piirissä kuten ennenkin.

Toiseksi laki mahdollistaa pysäköinnin mihin tahansa julkiseen pysäköintitelineeseen, joita oli esim. Tukholmassa jo valmiiksi noin 8000, joka tarkoittaa pysäköintitilaa noin 25000-30000 polkupyörälle tai sähköpotkulaudalle, keskusta-alueella pysäköintipaikkoja on noin 30 metrin välein. Polkupyöräpysäköintitelineitä ei myöskään tarvitse erikseen määritellä pysäköintialueeksi liikennemerkkein, kuten Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotuksessa. Operaattorit ohjaavat asiakkaitaan pysäköimään polkupyöräpysäköintitelineisiin mm. geoaitauksen ja pysäköidessä otettavan valokuvan avulla.

Myös suomalaisilla kunnilla tulisi säilyä merkittävä määräysvalta pysäköintikiellon toimeenpanoon. Sekä alueellisesti, että koko kunnan tasolla.

MARKKINOILLE TULON KYNNYS

Arviomuistio arvostelee toimilupajärjestelmää mm. markkinoilletulon kynnyksen nostamisesta. On varsin selvää että, valtakunnallinen pysäköintikieltojärjestelmä johtaisi markkinoilletulokynnyksen merkittävään nousuun.

Osa kunnista jäisi todennäköisesti täysin mikroliikkumismarkkinoiden ulkopuolelle jos kunnalla ei olisi resursseja tai kiinnostusta vapauttaa katutilaa sähköpotkulautojen pysäköinnille. Vaikka pysäköintikielto ei johtaisi markkinoiden täydelliseen estymiseen, johtaa tiukka asemallisen pysäköintimallin käyttöönotto sähköpotkulautojen vähäisempään käyttöön ja siten matalampaan tuottavuuteen. Tämä puolestaan nostaa markkinoille tulon kynnystä merkittävästi.

Valtakunnallinen pysäköintikielto johtaisi erittäin todennäköisesti useissa kunnissa Helsingin kesälle 2023 kaavaileman kaltaiseen pysäköintilupajärjestelmään, joka vastaa monimutkaisuudessaan ja säätelyssään toimilupajärjestelmää – antamatta kuitenkaan kaupungille työkaluja säädellä lautojen tai operaattoreiden määrää ja saavuttaa sitä kautta laadullisesti parempia tuloksia.

KUSTANNUKSET

Arviomuistiossa esitelty pysäköintijärjestelmä on myös erittäin kallis toteuttaa. Helsingin kesälle 2023 kaavailema pysäköintijärjestelmä sisältää noin 250 erikseen liikennemerkkein merkittyä pysäköintipaikkaa. Tämä siis vastaa ministeriön ajatusta pysäköintiratkaisusta. Helsingin kaupungin operaattorineuvotteluissa esittämän tiedon mukaan pelkkä pysäköintikylttien tilaaminen ja parkkipaikkojen rajaaminen esim. betoniporsailta maksaa 250 000€. Helsingin kaupunki aikoo laskuttaa tämän summan operaattoreilta. (Noin 1000€ per parkkipaikka.)

Tämän lisäksi Helsingin kaupunki aikoo laskuttaa operaattoreilta pysäköintipaikkojen käytöstä yrityskäyttöisen auton pysäköintimaksun verran.

Kokonaisuudessaan tästä seuraa Helsingissä operaattoreille noin 120 euron kustannus per kulkuväline per toimintakausi. Yhteensä noin 85000€ per operaattori Etelä-Helsingin osalta.

Jos sama erittäin raskas toimintatapa ulotettaisiin koko kaupunkiin, olisivat kustannukset vastaavasti moninkertaiset. Pelkästään Helsinkiin tarvittaisiin todennäköisesti noin 1500-2000 pysäköintipaikkaa. Pelkät liikennemerkkikustannukset olisivat siis noin 1,5-2 miljoonaa euroa.

Koko Suomen tasolla puhuttaisiin todennäköisesti noin 7500-10000 parkkipaikasta merkintöineen. Kustannukset näille voisivat nousta yli 10 miljoonaan euroon. On selvää, että tämä kustannus, operaattoreille kohdistettuna, johtaisi merkittävään markkinalletulokynnyksen ja kuluttajahintojen nousuun ja käytännössä markkinaehtoisen toiminnan kannattamattomuuteen suurimmassa osassa nykyisiä kuntia.

GEOAITAUS VAI LIIKENNEMERKIT?

Pysäköintimerkein osoitettavat pysäköintipaikat vaikuttavat erityisen oudoilta siksi, että kyseessä on digitaalinen alustapalvelu, jonka pysäköintiä voitaisiin niin haluttaessa myös ohjata digitaalisesti eli GPS-paikannuksen ja geoitauksen avulla. Erilliset liikennemerkit eivät ole aina edes tarpeen – esim. runkolukittava polkupyörien pysäköintiteline on mahdollista tunnistaa kadulta ilman erillistä pysäköintikilpeä. Samaten katuun maalattu sähköpotkulaudan kuva kertoo käyttäjälle selvästi mistä on kyse ja opastaa toimimaan oikein.

TEKNOLOGIANEUTRALITEETTI

Arviomuistion luvussa 7 suositellut ratkaisuvaihtoehdot eivät ole teknologianeutraaleja, koska ehdotukset kattavat vain yhden jaetun liikkumisen muodon. On odotettavissa, että suomalaisiin kaupunkeihin saapuu lähivuosina useita erilaisia yhteiskäyttöön perustuvia liikkumisen palveluita. Ehdotetuissa muutoksissa ei oteta tätä huomioon, mikä johtaa suurella todennäköisyydellä vastaaviin haasteisiin jo lähitulevaisuudessa. TIER ja Voi katsovat, ettei ole hyödyllistä laatia yksityiskohtaista lainsäädäntöä, joka koskee vain yhtä liikennemuotoa. Sen sijaan olisi edistettävä laajempaa hallinnollista kehystä, joka mahdollistaisi kaikkien vastaavien palvelujen hallinnan myös tulevaisuudessa.

5. Mitä muuta haluaisitte lausua arviomuistiosta ja sen sisällöstä?

Kiitämme Liikenne- ja viestintäministeriötä mahdollisuudesta lausua arviomuistiosta ja myös hyvästä ja avoimesta yhteistyöstä toimijakentän kanssa.

Kestävemmän kaupunkiliikennejärjestelmän rakentaminen on ollut keskeinen painopiste kaupungeille maailmanlaajuisesti, ja sen tavoitteena on ollut samanaikaisesti vähentää sekä liikennettä, melua että saasteita. Mikroliikkuvuuden lisääntyminen on ollut viime vuosien odottamaton, ruohonjuuritason menestystarina kaupunkiliikenteessä. Kuluttajien kiinnostus mikroliikkuvuuteen on kasvanut jopa COVID-19-pandemian aikana.

Esim. Helsingissä vuonna 2022 tehtiin noin 4,5 miljoonaa matkaa sähköpotkulaudoilla ja Helsingin kaupungin vuoden 2022 liikkumistutkimuksen mukaan kantakaupungin alueella sähköpotkulaudat

olivat noin kaksi kertaa suositumpi liikkumismuoto kuin taksit. Koko maassa ajettiin noin 13 miljoonaa matkaa ja lähes 22 miljoonaa kilometriä Nordic Micromobility Associationin (NMA) jäsenyritysten yhteiskäyttöisillä sähköpotkulaudoilla. Tämä tarkoittaa miljoonien automatkojen vähennystä maassamme.

Mikroliikkumisella onkin suuri potentiaali erityisesti kaupunkialueiden ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Voin sähköpotkulaudoilla ajettujen matkojen keskimääräinen pituus on n. 2,1km. Tämän mittaisista matkoista HSL-alueella jo n. 38% tehdään henkilöautolla, mikä ei ole kestävää ilmastonmuutoksen eikä kaupunkitilan käytön näkökulmasta. Yhteiskunnan tulisi ohjata kuluttajia kestävien kulkumuotojen käyttöön – OECD:n kansainvälisen liikennefoorumi (ITF) ennustaa että jaetun liikkumisen ja mikromobilitiitin osuuden tulisi olla noin 60% osuus kaupunkiliikenteestä kestävyystavoitteiden saavuttamiseksi.

Sääntelyllä on erittäin suuri merkitys alan tulevaisuudelle. Suomessa sääntely on tähän asti ollut vähäistä perustuen lähinnä alan itsesääntelyyn. Nyt on yhtäaikaaisesti käynnissä useampia prosesseja: Liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistion lainsäädäntöehdotukset, eurooppalaisen liikennevakuutusdirektiivin kansallinen toimeenpano sekä eri kaupunkien toimet alan sääntelemiseksi.

Ala tarvitsee kestäväää sääntelyä, joka mahdollistaa pitkäjänteisen ja vastuullisen liiketoiminnan. Sääntelyssä olisi tärkeää säilyttää kokonaiskuva. Pahimmassa tapauksessa siiloutunut sääntely johtaa kokonaistulokseen, joka estää alan kehittymisen Suomessa.

Yhteiskäyttöisten kulkuneuvojen ja mikroliikkumisen hyötyjen ja potentiaalın täysimittaiseksi hyödyntämiseksi valtion, kaupunkien ja poliittisten päätöksentekijöiden tulisi pyrkiä kohti kokonaisuutta, joka yhtäaikaaisesti edistää yksityisen sektorin investointeja ja kestäviä käytäntöjä, hyödyttää kaupunkia, sen asukkaita ja planeettaamme. Investoinnit kaupunkien pyöräily- ja kävelyinfrastruktuuriin, teknologisiin innovaatioihin ja vastuullisiin liiketoimintakäytäntöihin voivat yhdessä auttaa kaupungeja saavuttamaan ilmastotavoitteensa, vapauttamaan kaupunkitilaa asukkaille ja parantamaan elämänlaatua. Vaikka sähköpotkulauta-alalla on yhä haasteita, kuten pysäköinnin kehittäminen ja turvallisuuden parantaminen, sähköpotkulautailun nopea kehitys Euroopassa osoittaa, että kaupungit, jossa hiilineutraali inhimillisen mittakaavan liikkuvuus on keskeinen osa liikkumista voi olla todellisuutta nopeammin kuin osamme arvatakaan. Tarvitsemme tietoon ja digitalisuuteen perustuvia älykkäitä ratkaisuja muutoksen tueksi – muutoksen viivyttäminen ei kannata.

Oskala Hannu
Voi Technology Finland Ab ja TIER Mobility Finland Oy

