

Espoon kaupungin lausunto arviomuistiosta sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista, VN/6164/2023

836/08.00.00/2023

## Lausunto

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

Arviomuistiossa esitetty kuvaus mikroliikkumisen nykytilasta on oikeansuuntainen. Espoon kaupunki ehdottaa täydennyksiä seuraavien aiheiden osalta:

- A) Toisin kuin arviomuistio antaa ymmärtää, mikroliikkumisen markkina ei Suomessa ole tällä hetkellä terve. Alan toimijoille tilanne ei ole kestävä, ja suurin osa mikroliikkumisen lieveilmiöistä on nimenomaan kytköksissä markkinan epäterveeseen nykytilaan. Koska markkinaa ohjataan vain vapaaehtoisesti sovittujen pelisääntöjen avulla, on huomina jokaiselle osapuolelle (kaupungeille ja kunnille, palveluita tuottaville yrityksille sekä palveluita käyttäville) ennakoimaton yllätys. Markkinan tilasta kertovat mm. suurimpien kaupunkien ylitarjonta sähköpotkualautojen määrässä ja siitä aiheutuvat ongelmat kaupunkitilassa, sekä jo todeksi käynyt operaattoreiden äkillinen vetäytyminen Suomen markkinoilta.
- B) Arviomuistiossa olisi hyvä tuoda vielä vahvemmin esiin mikroliikkumispalveluiden vauhdikas kehittyminen ja erilaisten kulkuneuvojen moninaistuminen. Toistaiseksi Suomessa palveluita tarjoavat yritykset ovat keskittyneet sähköpotkualautoihin ja erilaisiin polkupyöriin. Vapaaehtoisesti sovittavat yhteiset pelisäännöt puolestaan ovat keskittyneet poikkeuksetta vain sähköpotkualautoihin. Useissa Euroopan kaupungeissa yhteiskäyttöisen mikroliikkumisen laivastoissa on mm. sähköisiä skoottereita / mopoja, jotka Suomen liikennelain mukaan saa nykyisellään pysäköidä mm. jalkakäytävälle. Espoon näkökulmasta olisi erittäin tärkeää, että nyt ratkaisuja tehdään pitkällä tähtäimellä, kokonaisvaltaisesti yhteiskäyttöisten mikroliikkumismarkkinan hallintaan liittyen. Yhteiskäyttöisyydelle tyypilliset piirteet, niihin liittyvät hyödyt ja haitat ovat hyvin erilaisia, kun yksityisomisteisiin välineisiin liittyvät. Yhteiskäyttöisten palveluiden osalta niiden kaupunkiin rantautuminen ja siellä toiminta, laivaston volyyymi ja vaikutus kaupunkitilaan ovat nyt ratkaistavista asioista oleellimmat.

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

Espoon kaupunki näkee kannatettavimpana sekä toteuttamiskelpoisimpana arviomuistion kohdan 6: "Mahdollistetaan kunnille toimilupajärjestelmän käyttöönotto". Kohta 6 on esitetyistä ratkaisuvaihtoista ainut, joka todella pureutuu niihin haasteisiin, jotka yksinomaan mikroliikkumispalveluihin liittyvät. Kaupunkien näkökulmasta ratkaisuvaihtoehto 6 on edellytys oikeasuhtaisen ja resurssitehokkaan mikroliikkumismarkkinan mahdollistamiseen sekä ohjaamiseen. Se on myös ainut konkreettinen keino varmistaa ja luoda Suomen markkinoille korkea laatutaso; sitouttaa yritykset ja ohjata kehitystä sellaiseen suuntaan, jossa esim. teknologisia ratkaisuja hyödynnetään täysimääräisesti turvallisuuden takaamiseksi. Espoo kannattaa, että toimilupajärjestelmän käyttöönottoa pilotoitaisiin Suomen suurimmissa kaupungeissa mahdollisimman pikaisesti ennen mahdollista lakimuutosta.

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

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

*Tieliikennelain muuttaminen*

Kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävillä ja pyöräteillä sekä pysäköinnin salliminen ajoradalla vaikuttaa toimenpiteeltä, joka Espoon kaltaisessa melko väljässä kaupunkitilassa on ylimitoitettua. Arviomuistion muotoilu on vähän epäselvä sen suhteen, saisiko toimenpiteen myötä kevyitä sähköajoneuvoja pysäköidä ajoradan laitaan ilman, että kaupunki on erikseen niille osoittanut omat pysäköintipisteensä. Mikäli saa, on todennäköistä, että nykyiset pysäköintiin liittyvät ongelmat vain siirtyvät toiseen kohtaan kaupunkitilaa, aiheuttaen mahdollisesti nykyistä enemmän vaaratilanteita. Vai onko tarkoitus, että ns. kelluva pysäköinti ei ole sallittua ajoradallakaan, ja kevyitä sähköajoneuvoja saa pysäköidä vain kaupungin mahdollisesti toteuttamiin pysäköintipisteisiin? Mitä tapahtuu, jos kaupunki ei mahdollista pysäköintipisteitä lainkaan tai mahdollistaa ne hyvin suppealle alueelle ja/ tai harvaan? Ns. pakotettu ohjattu pysäköinti joka tapauksessa rajoittaa markkinaa, mutta jättääkö tämä toimenpide kaupungeille mahdollisuuden estää palveluiden tarjoamisen alueellaan kokonaan? Mikäli on tarkoitus mahdollistaa ns. kelluva pysäköinti ajoradalla, tulisi sitä ennen mahdollista lakimuutosta pilotoida, jotta ymmärretään sen kokonaisvaikutukset käytännössä. Jos ohjatun pysäköinnin järjestäminen ajoradalle lisätään kaupunkien ja kuntien lakisääteiseksi tehtäväksi, on se Espoon näkökulmasta mahdoton yhtälö, mikäli markkinan ja toimijoiden ennakoimattomuuteen ei samanaikaisesti saada toimilupajärjestelmän avulla muutosta.

Kyseinen toimenpide myös kohdistaa mahdollisen pysäköinnin ohjaamisen ylimitoitettuihin kustannuksiin kaupungille, aiheuttaen kaupungille resurssiongelmia sekä luoden kenties joustamattoman alustan palveluiden mahdollistamiseen eri puolilla kaupunkia. Mikroliikkumiseen liitetyt pysäköintiongelmien eivät tällä hetkellä koske yksityisomisteisia kulkuvälineitä. Espoon näkökulmasta on tärkeää, että yhteiskäyttöisten mikroliikkumispalveluiden ohjaamista kehitetään ja mahdollistetaan, ja samalla yksityisomisteiset välineet jatkossakin esimerkiksi liikkuessolmukohdissa pysäköidään yhteiskäyttöisistä palveluista erilleen. On hyvä muistaa, että mikäli mikroliikkumispalveluiden tarjonta pienenee tai niiden käyttö huomattavasti vaikeutuu, vaikuttaa se suoraan yksityisomisteisten mikroliikkumisvälineiden määrälliseen kasvuun, joka osaltaan heijastuu niiden vaikutuksiin kaupunkitilassa.

#### *Mikroliikenteen promilleraja ja pakkokeinoin muuttaminen*

Espoo kannattaa 0,5 promillen rajan asettamista. Se on konkreettinen keino lisätä liikenneturvallisuutta sekä vaikuttaa kansalliseen asenneilmapiiriin liikenteessä. Nykyisin palveluntarjoajien kanssa vapaaehtoisesti sovitut yölliset rajoitukset ovat rajallinen keino ns. laajempaan kansalliseen ilmiöön. Yhdessä sovitut yölliset rajoitukset eivät estä päihtyneenä ajoa kuin pieneltä osin. Kohdistamalla rajoitukset vain mikroliikkumispalveluihin, estetään palveluiden saatavuutta 24/7. Samalla riskikäyttäytyminen ja päihtyneenä ajo yleisesti hyväksytään, esim. yksityisomisteisella kulkuneuvolla tai yhteiskäyttöisellä välineellä eri vuorokaudenaikaan.

## **5. Mitä muuta haluaisitte lausua arviomuistiosta ja sen sisällöstä?**

Espoon kannattaman mikroliikkumispalvelut kattavan toimilupajärjestelmän lisäksi kaupungeilla ja kunnilla tulee jatkossakin olla mahdollisuus järjestää, toteuttaa ja tarjota mikroliikkumispalveluita myös itse, esim. kaupunkipyöräpalvelun muodossa. Kaupungeilla tulee myös säilyä mahdollisuus priorisoida kaupunkitilaa järjestämänsä palvelun käyttöön, eli markkinalähtöisten palveluiden mahdolliset pysäköintipisteet ja rajoitukset tulee pitää erillään kaupungin omista palveluista. Arviomuistiossa mainitaan, että "lisätään tienkäyttäjien osaamista mikroliikenteen liikennesäännöistä valistuksen, koulutuksen ja kasvatuksen keinoin". On yleisesti tiedossa, että yhteiskäyttöisiä mikroliikkumispalveluita kohtaan esiintyy aggressiota ja ilkivaltaa palveluita ei-käyttävien henkilöiden toimesta. Espoon näkökulmasta on tärkeää, että yleistä asennevaikuttamista tehdään laajemmin, kuin vain mikroliikkumispalveluita käyttäjiin kohdistuen. Lisäksi Espoo näkee, että asukkaille toimilupajärjestelmä ja sen myötä mikroliikkumispalveluiden vakiinnuttaminen osaksi liikennejärjestelmää ja kaupunkitilaa viestisivät asukkaille palveluiden hyvästä laadusta sekä pitkäjänteisestä yhteistyöstä kaupunkien kanssa. Tämä puolestaan edesauttaisi nykyisellään melko heikkoa arvostusta jakamistaloutta sekä yhteiskäyttöisiä palveluita kohtaan. Mahdollistamalla tarpeeksi pitkät toimiluvat, voidaan myös

edesauttaa palveluita tarjoavien yritysten tuotekehitystä kuten esimerkiksi investointihalukkuutta maastossa lataaviin telineisiin.

Espoo kannattaa myös arviomuistiossa ehdotettuja toimenpiteitä, jolla mahdollistetaan virheellisesti pysäköityjen ajoneuvojen siirtäminen välittömästi, sekä tieliikennelain muuttamista ja selkeyttämistä niin, että polkupyöräilijän liikennesäännöt koskevat sekä kevyitä sähköajoneuvoja että jalankulkua avustavia tai korvaavia liikkumisvälineitä.

Pauliina Kuronen

Kaupunkiliikennepäällikkö

Espoon kaupunki