

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?

Ympäristöministeriö pitää liikenne- ja viestintäministeriön laatimaa arviomuistiota kattavana. Muistio antaa hyvän kuvan sähköpotkulautailun nykytilanteesta sekä nostaa esiin aiheeseen liittyvät suurimmat haasteet.

Mikroliikkuminen on arviomuistiossa määritelty sellaiseksi polkupyöräilyksi tai kevyen sähköisen ajoneuvon käyttämiseksi, joka liittyy mikroliikkumispalveluihin. Määritelmä on tässä yhteydessä perusteltu. Kuitenkin osa esitetyistä toimenpiteistä (esim. promilleraja) ulottuisi osin koskemaan muitakin liikkumismuotoja, kuten esimerkiksi polkupyöräilyä omalla tavanomaisella polkupyörällä. Tässä mielessä muistion sisältöön liittyy ristiriitaisuutta. Käytettävät termit olisi hyvä määritellä selkeämmin.

Vaikka ympäristöministeriö pitää tärkeänä myös mikroliikennepalvelujen edistämistä, haluaa ministeriö nostaa esiin, että ensisijaisina kaupunkialueilla edistettävänä liikkumismuotoina tulee myös näitä uudistuksia tehtäessä pitää kestäviä liikkumismuotoja, kuten kävelyä ja pyöräilyä. Toisin sanoen tehtävät uudistukset eivät lähtökohtaisesti saisi aiheuttaa haittaa kävelylle ja pyöräilylle. Eri selvitysten mukaan sähköpotkulaudat korvaavat nykyään usein juuri niitä matkoja, jotka muuten tehtäisiin kävellen tai pyörällä. Kävelyllä ja polkupyöräilyllä on runsaasti positiivisia vaikutuksia niin ympäristön kuin kansanterveydenkin kannalta. Esimerkiksi sähköpotkulautailun vaikutukset ympäristöön ja ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin eivät ole verrattavissa näihin.

Yhteiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen etuja ovat helppo saavutettavuus, nopeus ja mahdollisuus yhdensuuntaiseen matkaan sellaisenaan tai osana matkaketjua. Niiden käyttö onkin saanut suuren suosion. Ilmiön kasvua ja vaikutuksia on kuitenkin vaikea ennustaa. Siksi tässä

vaiheessa tehtävien toimenpiteiden on syytä parantaa nykytilannetta, mutta toisaalta ottaa mahdollisimman laaja-alaisesti huomioon myös muut mahdolliset tulevaisuuden sähköiset kevyet liikkumisvälineet ja henkilökuljettimet kuin pelkästään sähköpotkulauta.

Arviomuistiossa nostetaan perusoikeuksista esiin liikkumisvapaus ja elinkeinovapaus. Näiden perusoikeuksien harjoittaminen voi kuitenkin olla ristiriidassa yhdenvertaisuusperusoikeuden ja ympäristöperusoikeuden kanssa, johtuen sähköpotkulautailuun liittyvistä ilmiöistä. Jos perusoikeuksia halutaan tähän asiaan liittyen käyttää perusteluina, tulisi tarkastelun olla riittävän kattavaa ja tasapainoista.

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

Ympäristöministeriö näkee, että nykytilannetta on syytä muuttaa liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä mikroliikkumispalveluiden käytön aiheuttamien esteettömyyshaittojen ja ympäristön viihtyisyyshaittojen vuoksi. Arviomuistiossa on esitetty kattava keinovalikoima. Keinot eivät kuitenkaan yksinään toteutettuna mahdollista toivottua lopputulosta vaan siihen pääsemiseksi ympäristöministeriö suosittelee, että ensivaiheessa esitetyistä keinoista poimitaan toteuttamiskelpoisimmat seuraavasti:

Ympäristöministeriö kannattaa arviomuistiossa on esitettyä ratkaisua 6.3.1: ”Tarkennetaan mikroliikenteen liikennesääntöjä”, jonka sisältöä on kuvattu seuraavasti: ”Valmistellaan esitys tieliikennelain 52 §:n muuttamisesta ja yhtenäistetään sähköpotkulaudalla ajamisen liikennesäännöt. Sekä kevyellä sähköajoneuvolla ajettaessa että jalankulkua avustavalla tai korvaavalla liikkumisvälineellä liikuttaessa olisi noudatettava polkupyöräilijän liikennesääntöjä.”

Ympäristöministeriön näkemyksen mukaan kävelyn tulisi olla kaupunkikeskustojen kaltaisten alueiden ensisijainen kulkumuoto, jonka sujuvuudesta ja turvallisuudesta huolehditaan. Sähköpotkulautailu on tuonut uuden, erityisesti jalankulun turvallisuutta vähentävän tekijän liikkumisympäristöön. Mikroliikenteen nykyinen jaottelu kevyeen sähköajoneuvoon (joka rinnastetaan polkupyöräilyyn) ja jalankulkua avustavaan tai korvaavaan liikkumisvälineeseen (joka rinnastetaan jalankulkuun) ei ole yksiselitteinen tavalliselle kuluttajalle. Monien kevyiden sähköajoneuvojen maksiminopeus poikkeaa huomattavasti jalankulun nopeudesta. Kevyiden sähköajoneuvojen maksiminopeus ei myöskään välttämättä näy ulospäin, jolloin oikeaoppista ajamista jalkakäytävällä tai pyörätiellä on ulkopuolisen myös vaikea arvioida. Jotta säännöt olisi helpompi sisäistää, niistä olisi helpompi tiedottaa ja niitä olisi helpompi noudattaa ja valvoa, on tarpeen yhtenäistää edellä mainittujen liikkumisvälineiden käyttämisen liikennesääntöjä. Asiaa selkeyttäisi se, että jatkossa kaikkien kevyiden sähköajoneuvojen käyttö olisi pyöräilyyn rinnastettavaa, jolloin se olisi sallittua vain pyöräteillä ja pyöräkaistoilla. Selvyyden vuoksi mukaan olisi syytä ottaa kaikki kevyet sähköajoneuvot, ei vain potkulautamalliset. Edellisestä pois lukien liikuntarajoitteisten apuvälineet ja alle 12-vuotiaiden pyöräily olisivat edelleen sallittuja jalkakäytävillä, kuten nykyäänkin. Toimenpiteen mahdollisia vaikutuksia pyöräilyn sujuvuuteen olisi kuitenkin hyvä etukäteen arvioida ja ottaa ne huomioon asiasta päätettäessä.

Ympäristöministeriö kannattaa arviomuistiossa on esitettyä ratkaisua 6.5: ”Helpotetaan virheellisesti pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden siirtämistä”, jonka sisältöä on kuvattu seuraavasti: ”Muutetaan ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 5 §:n 1 momenttia niin, että kunnalle, kunnalliselle pysäköinninvalvojalle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja poliisille annetaan mahdollisuus siirtää jalkakäytävälle tai pyörätielle virheellisesti pysäköity kevyt sähköajoneuvo ja jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline välittömästi. Lisätään ajoneuvojen siirtämisestä annettuun lakiin säännös, jolla mahdollisesta siirtokustannusten periminen pysäköintivirheen tehneeltä kuljettajalta. Varmistetaan, että siirtokustannukset ovat suoraan ulosottokelpoisia.”

Ympäristöministeriön näkemyksen mukaan väärinpysäköidyt ajoneuvot ja liikkumisvälineet saattavat aiheuttaa ahtaassa katutilassa merkittävää haittaa. Kuten muistiossa on kuvattu, on 48 tunnin odotusaika kohtuuttoman pitkä siihen, että viranomainen voi siirtää virheellisesti pysäköidyn kevyen sähköajoneuvon, koska välittömästi tehdystä siirrosta saataisiin välitön hyöty. Kevyiden sähköajoneuvojen osalta tulee ohjeistusta muuttaa siten, että viranomaisten tekemät kevyiden sähköajoneuvojen lähisiirrot ovat sallittuja välittömästi ja tarvittaessa viranomaisella on oikeus periä siirtokustannus kevyen sähköajoneuvon omistajalta. Perintään on laadittava jouheva toimintatapa.

Ympäristöministeriö kannattaa arviomuistiossa on esitettyä ratkaisua 6.6: ”Mahdollistetaan kunnille toimilupajärjestelmän käyttöönotto”, jonka sisältöä on kuvattu seuraavasti: ”Valmistellaan esitys lainsäädännöksi, joka mahdollistaa toimilupajärjestelmän käyttöönoton kunnan niin päättäessä.”

Ympäristöministeriön näkemyksen mukaan toimilupajärjestelmän mahdollistamista Suomessa tulisi harkita. Selvitysten mukaan eurooppalaisissa suurkaupungeissa on asetettu julkisen vallan toimesta rajoituksia liittyen sähköajoneuvojen markkinoille tuloon, ajoneuvojen määrään sekä rajoitettu niiden käyttöä mm. kellonajan ja/tai paikan mukaan. Suomessakin tulisi harkita näitä muualla toimiviksi havaittuja keinoja. Olisi hyvä tutkia voisiko toimilupajärjestelmässä kunta määrätä alueita, joilla kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti on jalkakäytävillä kielletty, vaikka se muuten olisi nykyiseen tapaan sallittu. Monissa kunnissa on alueita, joilla kevyiden sähköajoneuvojen pysäköintiä on välttämätöntä viihtyvyyden, toiminnallisuuden tai kunnossapidon takia syytä rajoittaa ja pysäköinti ohjata sovituille paikoille. Toisaalta monissa kunnissa on myös paljon leveitä jalkakäytäviä, joiden reunoille kevyen sähköajoneuvon voi todellisuudessa pysäköidä turvallisesti. Kukin kunta tuntee parhaiten oman infransa ja sen haasteet ja mahdollisuudet, jolloin toimilupaan voisi liittää erilaisia kuntakohtaisia ehtoja. Toimiluvissa voitaisiin myös määrätä yhteiskäyttöisten liikkumisvälineiden lisävarusteista esim. tukevammista jalustimista, jolloin esim. sähköpotkulaudat pysyisivät paremmin pystyssä.

Ympäristöministeriö kannattaa arviomuistiossa on esitettyä ratkaisua 6.7: ”Lisätään koulutusta ja tiedotusta mikroliikenteen liikennesäännöistä”, jonka sisältöä on kuvattu seuraavasti: ”Lisätään tienkäyttäjien osaamista mikroliikenteen liikennesäännöistä valistuksen, koulutuksen ja kasvatuksen keinoin.”

Ympäristöministeriön näkemyksen mukaan uusista ja pysyvistä säännöistä sekä turvallisesta liikennekäyttäytymisestä tiedottaminen on erittäin tarpeellista erityisesti aiheessa, jossa ongelmat vaikuttavat johtuvan osin tiedonpuutteesta ja suurelta osin huolimattomuudesta.

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

Norjassa kevyen sähköajoneuvon kuljettamisen ikäraja on 12 vuotta. Ympäristöministeriö kannustaa tutkimaan vaikutuksia, jos vastaava ikäraja asetettaisiin kevyisiin sähköajoneuvoihin myös Suomessa. Kevyellä sähköajoneuvolla saavutetaan helposti nopeuksia, joita tavallisella polkupyörällä eivät alle 12-vuotiaat useinkaan saavuta. Ikärajaa puoltaa myös se, että liikkumistottumukset opitaan jo lapsena. Ympäristöministeriö näkee, että vaikuttaminen lasten liikkumistottumuksiin olisi erityisen kannattavaa.

Toinen tutkittava seikka olisi vuokrattavien sähköpotkulautojen nopeus. Sähköpotkulauta on melko kiikkerä väline, joka kiihtyy nopeasti suureen nopeuteen, mutta jonka jarrutusominaisuudet eivät ole lähellekään polkupyörän tasoa ja jonka maavara on matala, jolloin on suuri riski osua katuverkon tasoeroihin. Rajoittamalla vuokrattavien sähköpotkulautojen maksiminopeutta esim. 15 km/h parannettaisiin helposti liikenneturvallisuutta. Toisekseen vuokrattava sähköpotkulauta otetaan usein käyttöön hetken mielihohteesta juuri sen helppouden takia. Parhaimmillaan se onkin ketterä osa matkaketjua esim. sellaisilla alueilla, joilla joukkoliikenne ei ole kattava ja sähköpotkulauta korvaisi oman auton käytön keskipitkällä matkalla esim. kotoa tai työpaikalta juna-asemalle siirryttäessä. Todellisuudessa vuokrattavilla sähköpotkulaudoilla kuljetaan kuitenkin varsin lyhyitä matkoja - usein niitä, jotka ilman vuokrattavaa sähköpotkulautaa tehtäisiin helposti myös kävellen. Olisikin hyvä tutkia mitä vaikutuksia vuokrattavien sähköpotkulautojen nopeuden rajoittamisella olisi ihmisten valintoihin.

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

Ympäristöministeriön näkemyksen mukaan ensisijaisia toimenpiteitä ovat mikroliikenteen liikennesääntöjen tarkentaminen, virheellisesti pysäköityjen liikkumisvälineiden siirtämisen helpottaminen, kuntien toimilupajärjestelmän käyttöönotto ja turvalliseen liikkumiseen kannustavan tiedotuksen lisääminen, kuten kohdan nro 2 vastauksessa on kuvattu.

Ympäristöministeriön näkemyksen mukaan seuraavien LVM:n esittämien ratkaisujen vaikutuksia tulisi vielä tutkia tarkemmin:

Lisäselvitystä vaatii arviomuistiossa esitetty ratkaisu 6.3.2 ”Kielletään kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kokonaan.” Ympäristöministeriö pitää tätä ratkaisuvaihtoehtoa osin haastavana. Nykyinen ongelma liittyy sähköpotkulautojen väärinpysäköintiin liittyy ensisijaisesti liikennesääntöjen noudattamatta jättämiseen. Lisäkiellolla hankaloitettaisiin sähköpotkulautojen käytön ketteryyttä, vaikka monin paikoin erityisesti keskusta-alueen ulkopuolella jalkakäytävät ovat kyllin leveitä ja mahdollistavat

turvallisen pysäköinnin, jos se tehdään sääntöjen mukaan. Toisaalta monissa kunnissa on myös alueita, joilla sähköpotkulautojen pysäköinti jalkakäytävällä on tarpeen kieltää. Olisi hyvä käydä kuntien kanssa keskustelua kumpi ratkaisu soveltuisi Suomen oloihin paremmin: kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinnin kieltäminen kaikilla jalkakäytävillä vai asian harkinnan jättäminen kunnille tarvittaessa tulevaisuudessa erikseen kunta- ja aluekohtaisesti määriteltäväksi.

Lisäselvitystä vaatii arviomuistiossa esitetty ratkaisu 6.4.1 ”Asetetaan kevyen sähköajoneuvon kuljettamisen ja polkupyöräilyn promillerajaksi 0,5.” Arviomuistiossa esitetty periaate ja perustelut ovat ymmärrettävät. Toisaalta myös oikeusministeriön kirjaamat huomiot pitävät paikkansa. Ympäristöministeriön näkemyksen mukaan tulisi selvittää promillerajan mahdollisia laajempia vaikutuksia pyöräilyyn kulkumuotona.

5. Mitä muuta haluaisitte lausua arviomuistiosta ja sen sisällöstä?

Ympäristöministeriö pitää tärkeänä mikroliikenteen liikenneturvallisuuden edistämistä ja liikenneonnettomuuksien vähentämistä. Mikroliikennepalvelut ovat tuoneet uusia vaihtoehtoja liikkumiselle ja ne ovat usein osa matkaketjua. Vaikka ympäristöministeriö pitää tärkeänä mikroliikennepalvelujen edistämistä, haluamme nostaa esiin, että ensisijaisina edistettävänä liikkumismuotoina tulee myös näitä uudistuksia tehtäessä pitää kestäviä liikkumismuotoja, erityisesti kävelyä ja pyöräilyä.

Koska mikroliikkumisilmion tulevaisuudesta ei ole varmuutta, suosittelee ympäristöministeriö etenemään asian kanssa vaiheittain ja välttämään ensivaiheessa ratkaisuja, jotka aiheuttavat kunnille lisää kustannuksia.

Alppi Samuli
Ympäristöministeriö

Sihvonen Taru
Ympäristöministeriö - RYMO/Elinympäristöt-yksikkö