

Arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista.

Sweco Finland Oy:n lausunto

Pidämme hyvänä asiana, että mikroliikkumiseen ja sen sääntelyyn sekä lieveilmiöihin pyritään löytämään valtakunnallisella tasolla ratkaisuja. Muissa eurooppalaisissa valtioissa on reagoitu nopeasti uusien liikkumispalveluiden tuomiin haasteisiin ja mahdollisuuksiin.

Arviomuistiossa kuvataan mikroliikkumisen nykytilaa pitkälti sähköpotkulautojen näkökulmasta. Ehdotamme, että tätä täydennetään myös asemattomilla yhteiskäyttöpyörillä, joita muutamassa suuremmassa kaupungissa on käytössä. Yhteiskäyttöisiin polkupyöriin liittyy useita samoja haasteita kuin potkulautoihin esimerkiksi pysäköinnin osalta. Nykytilan kuvauksessa olisi perusteltua täydentää kaupunkien ja kuntien kokemuksilla vapaaehtoisesta sopimisesta ja kuvata sen haasteita ja käytäntöjä kattavammin. Nykytilan kuvauksessa ei myöskään kuvata riittävällä tasolla nykyisen mikroliikkumismarkkinan toimivuutta ja logiikkaa. Muuten mikroliikkumista sekä sen haasteita on kuvattu oikeasuuntaisesti ja riittävän kattavalla tasolla.

Nykytilan kuvauksessa todetaan, että mikroliikkumisen palveluihin kohdistuu vain vähän lainsäädännöllisiä rajoituksia, mikä voi edesauttaa palveluntarjoajia kehittämään palvelun turvallisuuteen liittyvää itsesääntelyä. Tällöin palveluntarjoajat voivat kehittää omaa toimintaansa entistä liikenneturvallisempaan suuntaan, jotta liikenne olisi turvallisempaa, sujuvampaa ja esteettömämpää. Haluamme kuitenkin huomauttaa, että sääntelyllä (esimerkiksi toimilupajärjestelmään pohjautuvilla sopimuksilla) voidaan vaatia palveluntarjoajia kehittämään uusia teknisiä ominaisuuksia liittyen mikroliikkumisvälineiden turvallisuuteen, käytettävyyteen ja negatiivisten ulkoisvaikutusten hillitsemiseen. Voidaan olettaa, että kohtuuden rajoissa tehdyt vaatimukset eivät rajoita markkinoita tai kilpailua, vaan ohjaavat sitä haluttuun, yhteiskunnan kannalta parempaan suuntaan. Tämä voi olla kokonaisuudessaan tehokkaampi ohjauskeino mikroliikkumispalveluiden turvallisuuden ja toimivuuden kehittämisessä.

Arviomuistiossa esitetyt ratkaisuvaihtoehdot muodostavat järkeväen kokonaisuuden, joka voisi ratkaista mikroliikkumisesta aiheutuvia ongelmia. Useat vaihtoehdoista ovat sellaisinaan toteuttamiskelpoisia. Nähdäksemme vaikuttavuudeltaan paras ratkaisuvaihtoehto on kuntien toimilupajärjestelmän edistäminen. Toimilupajärjestelmää edistäessä tulee kuitenkin huomioida joustavuus erilaisten toimintaympäristöjen välillä. Kaupunkien, kuntien sekä niiden sisäisetkin toimintaympäristöt vaihtelevat merkittävästi. Kaupungit ja kunnat ovatkin itse parhaita tahoja määrittämään toimilupien sisällöstä ja käyttöönotosta kullekin alueelle parhaaksi katsomallaan tavalla. Pidämme tärkeänä, että toimilupien sisältö voi vaihdella alueittain.

Arviomuistiosta ei sinänsä puutu ratkaisuvaihtoehtoja, mutta esitetyt vaihtoehdot ja niiden vaikutuksia tulee vielä arvioida kattavammin. Pidämme erityisen tärkeänä, että ratkaisuvaihtoehdot ovat sellaisia, että ne koskevat kaikkia mikroliikkumisvälineitä eivätkä pelkästään esimerkiksi yhteiskäyttöisiä

sähköpotkulautoja. Liikkipalvelut kehittyvät ja ratkaisuvaihtoehtojen tulee olla sellaisia, että ne koskevat myös uusia, ei vielä käytössä olevia mikroliikkumisvälineitä.

Arviomuistion luvussa 7 on esitetty arvio ratkaisuvaihtoehdoista. Olemme eri mieltä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa siitä, että arviossa on keskitytty niihin sääntelymuutoksiin, joilla voidaan tehokkaasti puuttua mikroliikkumisen aiheuttamiin ongelmiin. Kokonaisvaikutuksiltaan merkittävä ratkaisu, toimilupajärjestelmän edistäminen, ei pidetä yhtä tehokkaana keinona ohjata ja säännellä mikroliikkumispalveluiden toimintaa. Juuri toimilupajärjestelmään perustuva sääntely on todettu toimivaksi ja tehokkaaksi keinossa muissa maissa.

Toimilupajärjestelmän edistäminen ja käyttöönotto ovat käytännössä ainoat keinot, joilla kunnat ja kaupungit voivat rajoittaa palveluntarjoajien ja mikroliikkumisvälineiden määrää. Vaikka mikroliikkumisvälineiden (tässä tapauksessa sähköpotkulautojen) käyttö on aiheuttanut käyttäjille sekä yhteiskunnalle merkittäviä haittoja aiheutuneiden tapaturmien takia, aiheuttaa palveluntarjoajien ja sähköpotkulautojen suuri määrä kohtuutonta haittaa myös muille kuin palvelujen käyttäjille. Suurin osa asukkaista ei käytä mikroliikkumispalveluita, mutta heille koituu niistä haittaa, joka johtuu pääsääntöisesti liikumisvälineiden suuresta määrästä katutilassa. Mikroliikkumisvälineiden suuri määrä aiheuttaa haittaa erityisesti liikuntarajoitteisille, näkövammaisille sekä esimerkiksi lastenvaunujen kanssa kulkeville.

Mikäli mikroliikkumisvälineiden määrää ei voida tehokkaasti rajoittaa, on toimivan pysäköintiratkaisun toteuttaminen erittäin haastavaa tai jopa mahdotonta. Tämä korostuu erityisesti suuremmissa kaupungeissa, joissa on tuhansia mikroliikkumisvälineitä. Mikäli kaikille nykytilanteessa käytössä oleville mikroliikkumisvälineille tulisi järjestää pysäköintitila, vaatii se myös suuren määrän katutilaa, joka on pois muilta toiminnoilta. Pelkällä pysäköinnin rajoittamisella ei voida lähtökohteisesti puuttua mikroliikkumisvälineiden määrään.

Mikroliikkumisvälineiden pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävällä ja pyöräteillä on nähdäksemme toimimaton ehdotus, joka velvoittaa kunnat ja kaupungit järjestämään pysäköintiratkaisun mikroliikkumiselle toimintaympäristöstä riippumatta. Useissa pienemmissä kunnissa tai suurempien kaupunkien keskusta-alueiden ulkopuolella ei välttämättä ole tarvetta rajoittaa mikroliikkumisvälineiden pysäköintiä, koska niiden vähäinen määrä ei aiheuta vastaavaa haittaa kuin kohteissa, joihin ne kasautuvat. Arviomuistiossa ei ole myöskään arvioitu riittävällä tasolla ajoradalle ohjatun pysäköinnin vaikutuksia muihin kulkumuotoihin.

Liikenteenohjauslaitteilla toteutettu pysäköintiratkaisu vaatii suunnitteluun sekä käytäntöön saattamiseen resursseja. Kunnilla ja kaupungeilla tulisi olla itse mahdollisuus määrittää ne alueet, joissa pysäköintiä rajoitetaan. Pysäköintialueet voidaan myös rajata kevyemmällä, gps-paikannukseen pohjautuvalla ratkaisulla, joka ei vaatisi liikenteenohjauslaitteita. Pysäköinnin rajoittaminen digitaalisesti vaatii kuitenkin vapaaehtoista sopimista palveluntarjoajien ja kuntien välillä, tai vaihtoehtoisesti toimilupajärjestelmän edistämistä sekä käyttöönottoa.

Promillerajan asettamisella kevyille sähköajoneuvoille ja polkupyörille voidaan todennäköisesti vaikuttaa erityisesti sähköpotkulaudoilla päihtyneenä ajettaessa sattuneisiin tapaturmiin. Promillerajaa arvioidessa tulisi kuitenkin huomioida kattavammin sen mahdolliset vaikutukset pyöräliikenteen kulkutapaosuuteen.

Kehotamme Liikenne ja Viestintäministeriötä arvioimaan arviomuistion sisältöä tämän lausunnon pohjalta ja huomioimaan jatkovalmistelussa esille nostetut

näkökulmat. Nähdäksemme ratkaisuehdotuksissa ei paneuduta riittävällä tasolla mikroliikkumisen aiheuttamien ongelmien juurisyihin eli välineiden suureen määrään eikä kontrolloimattomaan markkinaan. Nykytilanne kannustaa jokaista palveluntarjoajaa lisäämään liikkumisvälineitä kaduille, jotta niiden saatavuus olisi parempi kuin kilpailijan. Tämä ei ole yhteiskunnan kannalta kestävä tilanne, eikä sitä voida pitää toimivana markkinatilanteena. Pelkkään pysäköintiin puuttuminen ei ratkaise tätä haastetta. Mikroliikkumismarkkinaa on jo rajoitettu useissa valtioissa toimivasti mahdollistamalla toimilupajärjestelmän käyttöönotto. Suosittelemme, että tätä vaihtoehtoa tarkastellaan vielä jatkovalmistelussa ja verrataan sen vaikuttavuutta kattavammin muihin ratkaisuvaihtoehtoihin sekä nykytilaan.

Sweco Finland Oy, Liikenne ja liikkuminen