

Asia: VN/6164/2023

## Arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista

Lausunnoissa pyydetään ottamaan kantaa seuraaviin kysymyksiin:

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

Arviomuistiossa esitetty mikroliikkumisen nykytilanteen kuvaus on kattava ja vastaa pääpiirteissään sitä käsitystä, mikä Tampereen kaupungilla on mikroliikkumisen nykytilanteesta.

Nykytilanteen arvioinnissa huomio on kuitenkin hyvin voimakkaasti sähköpotkulaudoissa, eikä esim. asemattomia polkupyöriä ole terminä mainittu nykytilanteen kuvauksessa lainkaan. Nykytilanteen kuvauksessa painopiste on myös voimakkaasti nimenomaan vuokrattavissa liikkumisvälineissä, eikä yksityisten henkilöiden omistamien sähköpotkulautojen määrää arvioida. On mahdollista, että mikäli vuokrattavia mikroliikkumisen palveluita säädellään voimakkaasti, yleistyvät ihmisten omat mikroliikkumisvälineet, jotka ovat useimmiten laadullisesti heikompia kuin vuokravälineet.

Nykytilanteen kuvauksessa ei ole kuvattu kuntien ja mikroliikkumisen palveluntarjoajien välistä vuorovaikutusprosessia kovinkaan tarkasti. Nykytilanteen kuvauksessa todetaan, ettei kunnilla ole määräysvaltaa eivätkä ne voi tehdä mikroliikkumisen palveluiden hankintaa. Nykytilanteen arvioinnissa ei ole käsitelty sitä, miten hankalaan asemaan näiden oikeuksien puuttuminen asettaa kunnat käytännössä. Mm. asukkaat saattavat odottaa kunnilta asioita, joita ei ole mahdollista toteuttaa, kun esim. palvelun määrään ja laatuun ei voida suoraan vaikuttaa.

Määräysvallan ja sääntelyn puuttuminen on johtanut tilanteeseen, jossa eri toimijat voivat käsitellä kaupunkien ohjeita eri tavalla. Vastuullisimmat toimijat reagoivat kaupungin toiveisiin hyvin ja viipymättä, mutta osan toimijoiden kanssa keskustelu ei ole lainkaan yhtä sujuvaa. Tämä johtaa tilanteeseen, joissa kaupungin toiveisiin toivotulla reagoivat operaattorit saattavat jopa kärsiä siitä, samalla kun ohjeistusta heikommin noudattavat operaattorit hyötyvät. Tampereen kaupungin mielestä kaupunkien määräysvaltaa tarvitaan siis myös tasapuolistamaan markkinatilannetta. Tätä näkökulmaa ei ole arviomuistiossa huomioitu.

Liikenneturvallisuudesta annettu kuva perustuu melko suppeaan otantaan kahdesta kaupungista, ja Tampereelta ei ole ollut muistiossa vielä käytössä vuoden 2022 onnettomuuslukuja. Tampereen tilastot vuodelta 2022 osoittavat, että liikenneturvallisuudessa ei ole tapahtunut kehitystä, vaan onnettomuudet olivat samalla tasolla kuin vuonna 2021, jopa hienoisessa kasvussa. Näin on siitä huolimatta, että turvallisuudesta kampanjoitiin ja otettiin käyttöön yönaikainen 15 km/h nopeusrajoitus. Helsingissä aikaansaatu turvallisuusparannus perustuu todennäköisesti käytännössä viikonloppujen yökäyttökieltoon, joka on saatettu voimaan neuvottelulla, mutta jota toimijoiden ei olisi virallista velvollisuutta noudattaa.

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

Tampereen kaupungin mielestä on erittäin tärkeää, että kuntien toimilupajärjestelmää edistetään, toisin kuin ministeriö muistion arvioinnissa esittää. Toimilupajärjestelmän tulisi olla sisällöltään joustava siten, että kunnat voisivat itse määrittellä asiat, joita operaattoreiden olisi noudatettava. Myös palveluiden kieltäminen kokonaan kunnassa tulisi olla mahdollista, jos kunta arvioi olosuhteet niille epäsoviksi. Tampereen kaupunki kannattaa kuitenkin mikroliikkumisen palveluita osana liikennejärjestelmää, ja niillä on oleellinen rooli etenkin joukkoliikenteen matkaketjujen osana. Ilman toimilupajärjestelmää palveluita ei kuitenkaan voida ohjata järkevästi, vaan mikroliikkumisen palvelun painottuvat liiaksi kaupungin keskustaan, jossa liikkumisen mahdollisuudet ovat muutenkin hyvät.

LVM:n valitsemista ratkaisuvaihtoehdoista kannatettavimpana Tampereen kaupunki pitää promillerajan asettamista kevyille sähköajoneuvoille ja polkupyörille. Tällä voidaan arvioida olevan suoria positiivisia vaikutuksia mikroliikkumisen turvallisuuteen niin liikkumisvälineiden kuljettajien kuin muiden liikkujien näkökulmasta. Vaikka promilleraja ei lähtökohtaisesti ratkaisekaan esim. sähköpotkulautojen pysäköinnin haasteita, on se yksittäisenä toimenpiteistä esitetyistä yhteiskunnan kannalta keskeisin. Toimenpiteen tehokkuus edellyttää lisäksi riittäviä poliisin resursseja sekä poliisin oikeutta puhalluttaa kevyiden sähköajoneuvojen ja polkupyörien kuljettajia.

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

Arviomuistiosta ei Tampereen kaupungin mielestä puutu mitään selkeää ratkaisuvaihtoehtoa. Kuten muistiossa todetaan, monenlaiset eri toimenpiteet ovat tarpeellisia, jotta mikroliikkuminen kehittyy oikeaan suuntaan.

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

Tampereen kaupungin mielestä on perusteetonta, että ministeriö pitää liikenteenohjauslaitteiden käyttöä yhtä tehokkaana keinona säädellä mikroliikkumista kuin toimilupajärjestelmän käyttöönotto. Liikenteenohjauslaitteilla ei voida järkevästi vaikuttaa esim. kaupungissa toimivien operaattoreiden määrään, sähköpotkulautojen määrään, operointikauteen eikä palvelun yleiseen laatuun. Lisäksi olisi erittäin työlästä asettaa esim. palvelun toiminta-aikoihin ja sallittuihin ajonopeuksiin liittyviä rajoitteita liikenteenohjauslaitteiden keinoin, vaikka tämä onkin periaatteessa mahdollista. Muutosten tekeminen vaatisi aina päätökset uusista liikennemerkeistä, niiden uusimisista ja siirtämisistä jne. Tällaisessa ratkaisumallissa liikenteenohjauslaitteiden määrä kaupungissa kasvaa merkittävästi, mikä ei ole kaupunkikuvan ja esteettömyyden kannalta toivottavaa. Käytännössä

nämä rajoitteet ovat lähes yhtä hyvin toteutettavissa digitaalisesti palveluntarjoajien sovellusten avulla, jos rajoituksista vain päästään sopuun.

Tampereen kaupunki ei koe kaikilta osin tarpeelliseksi lisätä liikenteenohjauslaitteilla tapahtuvaa mikroliikkumisen säätelemistä, vaan kaupunki tarvitsee suoraviivaisempaa määräysvaltaa toimijoihin nähden, mikä vähentäisi merkittävästi asiaan kuluva aikaa ja resursseja. Myös liialliselta liikenteenohjauslaitteiden käytöltä voidaan välttyä, kun esim. ajonopeuden ja pysäköinnin rajoittaminen voidaan jatkossakin siis tehdä pääasiassa digitaalisesti operaattoreiden alustoja hyödyntäen. Vapaaehtoinen sopiminen on hyvä pohja, mutta ei kaikissa tapauksissa valitettavasti riittävä. Tästä hyvänä esimerkkinä on esimerkiksi se, että toimijat eivät ole Tampereella vapaaehtoisesti suostuvaisia rajoittamaan sähköpotkulautojen operointia öisin, vaikka yöaika on onnettomuuksien kannalta todistettavasti käyttäjille erittäin vaarallinen toiminta-aika. Myöskään muistiossa esitetty toimijoiden oma toiminnan säätely ei siis esimerkiksi tässä tapauksessa toimi.

Sähköpotkulautojen pysäköinnin kieltäminen tieliikennelaissa jalkakäytävillä ja pyöräteillä tulee Tampereen kaupungin mielestä arvioida perusteellisemmin. Tampereen kaupungin mielestä olisi parempi lähtökohta, jos kunnat voisivat itse määritellä alueet, joilla pysäköinti tulisi perustua esitetyllä tavalla erikseen merkittyihin paikkoihin sekä alueet, joilla pysäköinti voi jatkossakin tapahtua jalkakäytävillä tai yhdistetyillä jalankulun ja pyöräilyn väylillä. Tämä käytännössä edellyttää toimilupamallin käyttöönottoa, tosin pysäköintikieltoalueiden osalta kaupungin ja toimijoiden välinen yhteistyö on jo nykyisin varsin toimivaa. Esimerkiksi Tampereella keskusta-alueen ulkopuolisilla alueilla, joissa palvelua ei lähtökohtaisesti ole laajasti ja joissa monen käyttäjän matka suuntautuu kotiin hajanaisesti ympäri kaupunkia, ei ole tarkoituksenmukaista määritellä sähköpotkulautojen keskitettyjä pysäköintialueita. Tällaisilla alueilla on lisäksi usein hyvin vaikea löytää pysäköinnille hyvin soveltuvia tiloja katu ympäristöstä, eikä ajoradalle pysäköintiä voida pitää millään tavalla hyvänä ratkaisuna. Ajoradalle pysäköimisen vaikutuksia ja haittoja muulle liikenteelle ei ole muistiossa arvioitu.

Arviomuistiossa vedotaan erikoisen voimakkaasti elinkeinovapauteen, kun jopa muissa pohjoismaissa toimintaan voidaan puuttua jo nyt hyvin merkittävästi. Arviomuistiossa ei ole kerrottu perusteluita sille, miksi Suomessa kuntien tulisi mahdollistaa mikroliikkumisen palveluiden toiminta muita maita vapaammin. Lisäksi elinkeinovapauden kannalta on ristiriitaista, että sähköpotkulautojen pysäköinti kiellettäisiin jalkakäytävillä ja pyöräteillä, koska tämä nimenomaan rajoittaisi mikroliikkumisen liiketoimintaa nykyisestä merkittävästi ja veisi toiminnalta kenties sen keskeisimmän valttikortin muihin välineillä tapahtuviin kulkumuotoihin nähden, eli liikkumisen vapauden.

Tampereen kaupunki kannattaa, että tieliikennelakia muutettaisiin siten, että sähköpotkulauta rinnastettaisiin aina polkupyörään. Mahdollisen lain valmistelussa on kuitenkin syytä huomioida, että muistiossa käytetty termi ”potkulautamallinen” on tulkinnanvarainen. Lain valmistelussa tulee kiinnittää huomiota siihen, että myös muut mikroliikkumisen välineet arvioidaan. Tulevaisuudessa kaduilla saattaa olla aivan erinäköisiä liikkumisvälineitä, varsinkin jos säätely kohdistuisi nyt vain ”potkulautamallisiin” välineisiin.

Tampereen kaupunki kannattaa lähtökohtaisesti myös maastoliikennelain täsmentäminen siten, että kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti maastossa on kielletty. Maastopysäköinnin muuttamisen tarpeellisuutta tulee kuitenkin arvioida samalla, kun arvioidaan tarpeellisuutta kieltää sähköpotkulautojen pysäköinti jalkakäytävillä ja pyöräteillä. Samalla on syytä arvioida, voidaanko mikroliikkumisen välineille tehdä lakiin erilainen, jossain tapauksessa sallivampi kirjaus, kuin esim. autojen maastopysäköinnistä on säädetty. Lisäksi on huomioitava, että maastopysäköinnin tunnistaminen voi olla käyttäjille vaikeaa.

Tampereen kaupungin mielestä myös ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttaminen on tarpeellista. Tämän osalta on kuitenkin todettava, että Tampereen kaupungilla ei tällä hetkellä ole resursseja siirrellä väärin pysäköityvä sähköpotkulautoja, joten lakimuutoksen vaikutus yksistään jäisi mahdollisesti pieneksi.

Pysäköintivirhemaksun määräämisoikeutta sähköpotkulaudoille (ja muille vuokrattaville mikroliikkumisvälineille) Tampere pitää tärkeänä, mutta tällöin on varmistettava, että toimijat voivat veloittaa virhemaksun suoraan käyttäjältä. Lisäksi on huomioitava, että mikroliikkumisvälineiden sakottamiseen voi liittyä paljon käytännön epäkohtia, kun esim. sivulliset voivat siirtää tai kaataa välineitä, ja väline kaatua jopa tuulen vaikutuksesta. Näiden epäselvyyksien käsittely voi tulla vaatimaan huomattavan määrän lisää työtä, mihin kaupungilla ei lähtökohtaisesti ole valmiuksia nykytilanteessa.

Ministeriön esittämä aikatauluarvio vuodelle 2024 on erittäin kireä, eikä jätä kunnille riittävästi suunnittelu ja toteutusaikaa, etenkin jos pysäköinti jalkakäytävillä ja pyöräteillä kiellettäisiin lailla. Vaikka monilta osin lainsäädännön kehittäminen ripeällä aikataululla on toivottavaa, tulisi pysäköintiin liittyvien toimenpiteiden osalta tavoitella aikataulua, johon etenkin suurimmissa kaupungeissa kyetään reagoimaan.

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

Tampereen kaupunki kehottaa liikenne- ja viestintäministeriötä kiinnittämään huomiota siihen, että jatkovalmistelussa määritellään tarkemmin, mitä mikroliikkumisen välineitä sääntömuutokset koskevat. Arviomuistion toimenpiteistä osa on kohdistettu vain sähköpotkulaudoille, osa taas kaikille kevyille sähköisille ajoneuvoille, mutta ei esim. asemattomille polkupyörille, jotka voivat olla vähintään yhtä suuri pysäköintihaitta kaduilla kuin sähköpotkulaudat. Mikäli tieliikennelakia lähdetään täsmentämään erilaisten liikkumisvälineiden osalta, on pidettävä huolta siitä, että rajoitukset ovat tasa-arvoisia erilaisille liikkumisvälineille. Kaupunkien kannalta katsottuna olisi esimerkiksi hieman ristiriitaista, että polkupyörät ja mopot saisivat jatkossakin pysäköidä vapaasti jalkakäytävillä ja pyöräteillä.

Kaiken kaikkiaan arviomuistiossa esitetyt toimenpiteet tulisivat lisäämään kunnille mikroliikkumisen ohjauksesta koituvaa työtä, vaikka tavoite tulisi olla päinvastainen. Etenkin sähköpotkulautojen pysäköinnin suunnittelu, toteutus ja valvonta tulisivat esitetyllä tavalla toteutuessaan vaatimaan

kunnilta huomattavasti lisäresursseja. Varsinkin pysäköinnin valvonta ja sen puute tulee olemaan merkittävä ongelma isoissa kaupungeissa, joissa mikroliikkumisen palveluja on laajasti, mutta palvelun laajuuden rajoittamiseen ei annettaisi toivottuja keinoja.

Naulo Katri

Tampereen kaupunki - Apulaispormestari Aleks Jäntti, liikenneinsinööri

Pekka Stenman