

Joensuun kaupungin lausunto Liikenne- ja viestintäministeriön Sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdot -arviomuistiosta VN/6164/2023

Joensuun kaupungin lausunnossa vastataan seuraaviin lausuntopyynnössä esitettyihin kysymyksiin:

1. Pidätkö arviomuistiossa esitettyä kuvausta mikroliikkumisen nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää jollain tavalla?
2. Mitä arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Minkä vuoksi?
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 jollain tavalla?
5. Mitä muuta haluaisitte lausua arviomuistiosta ja sen sisällöstä?

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

Arviomuistion nykytilan kuvaus on varsin monipuolinen ja kattava yleisten alueiden käyttöön liittyvien mm. turvallisuuskysymysten ja säädösten ja näihin liittyvien ongelmien osalta. Ongelmien ja tarpeiden käsittely palvelun käyttäjien näkökulmasta puuttuu. Myös kokemukset vapaaehtoisesta sopimisesta sekä palvelun tuottajien näkökulma ovat jääneet enemmän oletusten varaan. Pysäköinnin järjestämisiä tarvitsisi myös tulevaisuuden visiointia, suuntaa, johon liikennejärjestelmää liikkumispalvelujen osalta haluttaisiin kokonaisuutena kehittää niin, että se palvelisi parhaimmalla tavalla koko yhteiskuntaa.

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

Liikkumispalvelujen kehittämiseksi tarvitaan hyvin monia erilaisia toimia, joita myös ratkaisuvaihtoehdoissa tulee esille. Tärkeimpänä ratkaisuna Joensuussa nähdään toimilupajärjestelmän käyttöönotto.

383/00.01.06/2023

24.3.2023

Toimilupajärjestelmä olisi tehokkain keino säädellä laitemääriä järkevissä rajoissa ja sitä tarvittaisiin heti vähintäänkin kokeiluna suurimmissa kaupungeissa. Lupaehdot olisivat myös tehokkain keino määritellä paikallisiin olosuhteisiin ja liikkumistarpeisiin sopivat nopeus- ja pysäköintirajoitukset. Kategorisilla pysäköinnin kieltävillä säännöillä toiminnan järjestäminen ei olisi taloudellisesti järkevää. Toimilupajärjestelmä olisi myös toimijoille tasapuolinen toisin kuin vapaaehtoisuuteen perustuvassa sopimisessa, missä voi aina ilmaantua toimijoita, jotka eivät halua sopia ja sitoutua ehtoihin ja pyrkivät siten hyötymään tilanteesta. Toimilupajärjestelmässä tulisi antaa kunnille mahdollisuus tarvittaessa periä ajoneuvo- ja liikkumisvälinekohtaista maksua, jolla voisi kattaa palveluja mahdollistavien yleisten alueiden pysäköintijärjestelyjen kustannuksia.

Toimilupajärjestelmä ei kuitenkaan yksin ole riittävä. Esitetyistä ratkaisuvaihtoehdoista on liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteiden ohella nostettavissa joitakin hyvinkin tarpeellisia toimia:

Kaikkien potkulautamallisten ajoneuvojen ja liikkumisvälineiden käyttäjien tulisi noudattaa pyöräilijän sääntöjä. Tämä erityisesti yksinkertaistaisi ja selkeyttäisi väistämissääntöjä risteyksissä. Tällöin myöskään erillisiä liikenteenohjauslaitteita ei lähtökohtaisesti pitäisi tarvita ja pysäköintisäännöt polkupyörien kanssa voisivat olla yhteiset. Tällöin kuitenkin pysäköintipaikkojen merkintään tarvittaisiin uutena potkulauta-lisäkilpi, koska pyörätelineiden käyttö potkulautojen pysäköintiin ei olisi suotavaa. Liikennesääntöjen noudattamista kaiken kaikkiaan tulisi tukea myös lisäämällä liikennekasvatusta mm. peruskoulutuksessa.

Annetaan poliisille oikeus puhalluttaa ja keskeyttää päihtyneenä ajaminen myös muilla kuin moottorikäyttöisillä ajoneuvoilla. Tämä omalta osaltaan voisi edistää liikenneturvallisuutta, koska iso osa onnettomuuksista tapahtuu päihtyneille kuljettajille.

Asetetaan promillerajaksi 0,5. Nykyisinkin päihtyneenä ajaminen on kyllä yksiselitteisesti kiellettyä (ilman promillerajaa), jos päihtymys vaikuttaa ajokykyyn. Liikennejuopumukseen syyllistyy aiheuttaessaan konkreettista vaaraa, mutta ennalta ehkäisevän valvonnan edellytykset kuitenkin puuttuvat.

383/00.01.06/2023

24.3.2023

Järkevään valvontaan tarvitaan sekä poliisin oikeus puhalluttaa että promilleraja.

Osassa arviomuistiossa esitetyistä ratkaisuvaihtoehtoista ilmenee myös monia ongelmia:

Kielletään kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kokonaan. Lähtökohtaisesti kulkuväylillä pysäköinti ei ole järkevää, mutta pysäköintiä ei voida osoittaa myöskään ajoradalle kuin rajoitetuissa tapauksissa. Keskustoissa olisi mahdollista ottaa pysäköintikäyttöön autojen kadunvarsipaikkoja, mutta pysäköintipaikoista ydinkeskustoissa on jo muutoinkin pulaa. Lisäksi olisi kyseenalaista, jos mikroliikkumisvälineet häädettäisiin kategorisesti pois jalankulun ja pyöräilyn väyliltä samalla, kun huoltoliikenteen autoja ei haluta sieltä kieltää tai kunnolla edes rajoittaa. Keskustoissa pitäisi voida edistää julkisten ja kaupallisten palvelujen tuottajien pysäköintitarjontaa tonteillaan ja pysäköintilaitoksissa, missä liikkumisvälineiden käyttäjät juurikin asioivat. Keskustojen ulkopuolella on sitäkin haastavampaa osoittaa pysäköintipaikkoja siten, että ne riittävällä tavalla palvelisivat liikkumisvälineiden käyttäjiä. Liikennemerkkejä tulisi asennettavaksi valtaisa määrä ja kustannukset olisivat hyvin suuret, että pysäköintimahdollisuudet olisivat liikkumispalvelujen toimivuuden kannalta riittävän kattavat. Nykyiset pysäköintisäännöt ja toimilupajärjestelmässä määritetyt pysäköintikieltoalueet yhdessä olisivat selvästi joustavampi ja tehokkaampi tapa pysäköinnin järjestämiseen. Tällöin jokaista salittua pysäköintipaikkaa tai -aluetta ei tarvitsisi liikennemerkkein erikseen osoittaa. Pysäköintivirhemaksujen periminen olisi myös hyvin ongelmallista, koska oikein pysäköidyn potkulaudan voisi kuka tahansa ohikulkija siirtää kielletylle paikalle helposti. Sen sijaan oikein pysäköinti olisi tehokkaimmin varmistettavissa mobiilisti palveluntuottajan sovelluksen avulla.

Helpotetaan virheellisesti pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden siirtämistä. Tämä antaisi mahdollisuuden akuutille tarpeelle välittömästi siirtää turvallisuutta ja esteettömyyttä haittaava laite minimissään sivuun sinne, missä siitä ei ole suurta haittaa. Siirtomaksujen periminen olisi kuitenkin

383/00.01.06/2023

24.3.2023

pysäköintivirhemaksujen tapaan hyvin ongelmallista, koska oikein pysäköidyn potkulaudan voisi kuka tahansa ohikulkija siirtää muiden esteeksi helposti.

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

Pysäköinnin mahdollistaminen liikkumispalvelujen käyttäjien asiointikohteissa tonteilla, pysäköintialueilla ja muissa pysäköintilaitoksissa.

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

Toimilupajärjestelmän korvaaminen muilla toimenpiteillä ei ole toimiva ratkaisu. Mikroliikkumisvälineiden pysäköintiä järkevää ohjata liikenteenohjauksen keinoin keskustoissa ja siellä, missä tilankäyttö on hyvin pienipiirteistä ja vaatii tarkkaa suunnittelua. Sen sijaan kategorinen pysäköintikielto ei ole toimiva malli. Lisäksi pysäköintiä tulisi tarkastella kokonaisuutena, jossa olisi mukana koko nykyinen pysäköintijärjestelmä ja ajoneuvot ja jossa mikroliikkumisen välineet olisivat yksi tärkeä osanen.

5. Mitä muuta haluaisitte lausua arviomuistiosta ja sen sisällöstä?

Muistion ratkaisuvaihtoehdoissa (6.2.3) tuodaan esille mainintana tien käyttötarkoitus yleiselle liikenteelle eikä pysäköintiin. Sivulla 8 lyhyesti kerrotaan, missä pysäköinti nykyisin tapahtuu kevyellä sähköajoneuvolla ja yhteiskäyttöautolla. Pysäköintijärjestelmän kokonaistarkastelu puuttuu. Yhteiskäyttöisten liikennevälineiden (myöskään mikroliikkumisvälineiden) pysäköinti ei voi perustua pelkästään katualueen ja ajoradan käyttöön, koska katutilaa ei ole siihen tarkoitukseen suunniteltu eikä sitä mahdollisuutta ole kaikkialla katutilassa ja erityisesti ajoradalla järjestettävissä. Pysäköintiä tulisikin järjestää, myös po. liikkumispalvelun käyttäjille, lisäksi ja erityisesti kaupallisten ja julkisten palvelujen tonteilla sekä näiden pysäköintilaitoksissa eli P-alueilla ja mahdollisuuksien mukaan P-taloissa ymv. ja siten, että liikkumisvälineiden yhteiskäyttöisyys samalla toteutuu. Lisäksi tarvittaisiin pohdintaa siitä, kuinka kaavoituksella voitaisiin varautua erilaisten liikennevälineiden yhteiskäyttöisyyden yleistymiseen ja kuinka tällöin tulisi

24.3.2023

yksityisten alueiden ja yleisten alueiden välinen työnjako pysäköinnin osalta järjestää.

Terveisin

Joensuun kaupunki, kaupunkirakennepalvelut