

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?**

Nykytilan kuvaus on riittävän kattava, vaikka muistiossa korostuukin suurimmissa kaupungeissa esiintyvät ongelmat. Muutokset toimintakentässä (lautamäärät) voivat tapahtua nopeastikin, jolloin kunnilla ja kaupungeilla tulisi olla keinot säädellä toimintaa.

Kuopiossa sähköpotkulautatoimijoita on ollut kahtena kesänä. Molempina kausina toimijoita on ollut kaksi ja lautamäärä on pysynyt maltillisena n. 1000–1500 sähköpotkulautaa. Kuopion kaupunki on laatinut sähköpotkulautailuun pelisäännöt ja toimijat ovat sitoutuneet noudattamaan niitä. Pelisäännöissä on mm. määritelty pysäköintikieltoalueita ja alhaisemman nopeusrajoituksen alueita. Toimijat käyvät kokemuksemme mukaan aktiivista keskustelua kaupungin kanssa. Keskeisimmät ongelmat ovat liittyneet sähköpotkulautojen pysäköintiin ja turvalliseen, toiset liikkujat huomioon ottavaan ajotapaan. Pysäköintiongelmat ovat korostuneet tiiviillä ruutukaava alueella ja ovat pistemäisiä. Kaupunki on kuitenkin tiedostanut, että mikäli toimijat eivät sitoudu pelisääntöihin, kaupungilla ei ole mahdollisuutta rajoittaa sähköpotkulautoihin liittyviä toimintoja (määrää, alhaisemman nopeusrajoituksen alueet ja pysäköintikieltoalueet). Tarve sääntelylle siis vaihtelee kunnittain sekä tilanne voi myös lyhyellä aikajänteellä muuttua, jolloin sääntelylle voi esiintyä tarve.

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

Arviomuistiossa on esitetty erilaisia ratkaisuvaihtoehtoja, jotta mikroliikkuminen olisi turvallisempaa käyttäjille ja liikenneympäristö säilyisi turvallisena kaikille liikkujille. Yksittäisillä toimenpiteillä todennäköisesti vaikutus jäisi vähäiseksi ja vaikuta laaja-alaisesti mikroliikkumisessa havaittuihin ongelmiin kuten arviomuistiossakin on todettu.

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

Arviomuistiosta ei puutu olennaisia ratkaisuvaihtoehtoja.

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

Kuopion kaupunki ei suosittele lainsäädäntöä, jossa sähköpotkulautojen pysäköinti kielletään jalkakäytävällä, pyöräteillä ja maastossa. Tämä johtaisi tilanteisiin, jossa pysäköinti tulee aina osoittaa ja tämä ei ole tarkoituksen mukaista esimerkiksi keskustojen ulkopuolella, jossa pysäköinti voidaan hoitaa väylän reunassa tai yhdistetyn jalkakäytävä – pyörätien ja ajoradan erottavalla viherkaistalla. Pysäköintipaikkojen osoittaminen näillä alueilla aiheuttaisi tarpeettomia kustannuksia kaupungille sekä tarpeetonta sääntelyä sähköpotkulautojen pysäköintijärjestelyihin. Pysäköintikielto jalkakäytävillä ja pyöräteillä tarkoittaisi kaupunkikeskustoissa pysäköintipaikkojen osoittamisen ajoradalta ja tämä vähentäisi autojen kadunvarsipysäköintipaikkoja ja tässä vaihtoehdossa on riski sähköpotkulautojen leviäminen tai kaatuminen ajoradalle.

Virheellisesti pysäköityjen sähköpotkulautojen osalta lähisiirto olisi tarkoituksen mukaisin vaihtoehto huomioiden sähköpotkulautojen koko. Virhepysäköintien osalta tulisi ensisijaisesti asiaa lähestyä tekniikan mahdollisuuksia hyödyntäen (geofence) ja pyrkiä tehokkaan viestinnän avulla vaikuttamaan siihen, että käyttäjät huomioisivat paremmin kanssa liikkujat. Koulutuksen ja tiedotuksen lisääminen liikennesäännöistä on erittäin kannatettavaa kaikkien liikennemuotojen osalta.

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteet ovat erittäin kannatettavia. Liikenneturvallisuusstrategialla tavoitellaan nollavisiota. Myöskään mikroliikkumisen osalta tähän ei päästä yhdellä toimenpiteellä, vaan asia vaatii kokonaisvaltaista tarkastelua ja sopivaa keinovalikoimaa. Koska kuntien ja kaupunkien tilanteet vaihtelevat, olisi hyvä löytää mahdollistava keinovalikoima. Toki tämä tuo hieman haasteita toimijoille. Mikroliikkumisen liikenteenohjaus tulee tarpeelliseksi erityisesti kaupunkien keskustoissa. Liikenteenohjauslaitteiden tulee olla yksiselitteisiä ja koko tulee suhteuttaa ympäristöön sopivaksi. Kaupunkialueella liikenteenohjauslaitteita on jo mittava määrä ja liikkujilla tulee olla mahdollisuus havaita liikenteenohjauslaitteet.

Kuten edellä on tuotu ilmi, pysäköintikielto jalkakäytävillä, pyöräteillä ja maastossa tuo haasteensa osoittaa pysäköintipaikat ja ei ole tarkoituksen mukaista kaikilla alueilla. Sähköpotkulautojen osalta ajoneuvon siirtämisestä annetun lain muuttamisessa tulisi suosia lähisiirtoja.

Mikroliikkumisen ja pyöräilyn promilleraja on kannatettava.

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

Mikroliikkumisen ja sähköpotkulautailuun liittyvä viestintä on usein negatiivissävytteistä ja korostaen yksittäisiä ongelmia väärinä kokonaiskuva. Suurin osa käyttäjistä toimii vastuullisesti, mutta valitettavasti vakavilta tapaturmilta ei ole vältytty ja tutkitusti niihin on usein liittynyt alkoholin käyttö. Sääntötietouden puutteita ja välinpitämättömyyttä liikennesäännöistä esiintyy kaikilla kulkumuodoilla. Arviomuistiosta esitetyn promillerajan käyttöönotto mikroliikkumisen ja polkupyöräilyn osalta on kannatettava.

Väätäinen Hanna  
Kuopion kaupunki