

**Lausuntoyhteenveto liikenne- ja viestintäministeriölle toimitetuista lausunnoista koskien sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista laadittua arviomuistiota****1. Arviomuistio ja lausuntopyyntö**

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteltiin arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista. Arviomuistiossa esitellään mikroliikkumisen ja sitä koskevan sääntelyn nykytilaa ja siinä tunnistettuja ongelmia. Muistio koskee nimenomaisesti mikroliikennepalveluihin kuuluvia yhteiskäyttöisiä kevyitä sähköajoneuvoja ja polkupyöriä.

Muistiossa esitetään kahdeksan ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehtoa tunnistettuihin ongelmiin ja arvioidaan vaihtoehtojen vaikutuksia. Näitä muistiossa esiteltyjä ratkaisuvaihtoehtoja ovat:

- 1) Toteutetaan liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteet ilman muita lainsäädäntömuutoksia.
- 2) Ohjataan mikroliikennettä liikenteenohjauslaitteilla: tehostetaan nykyisten liikenteenohjauskeinojen käyttöä, lisätään tieliikennelakiin uusia mikroliikenteen liikenteenohjauslaitteita ja kannustetaan kuntia määräämään katutilansa käytöstä entistä tehokkaammin.
- 3) Tarkennetaan sähköpotkulautailun liikennesääntöjä: yhtenäistetään sähköpotkulautailun eli kevyellä sähköajoneuvolla ajamisen ja jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttämisen liikennesääntöjä ja kielletään sähköpotkulaudalla pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kokonaan.
- 4) Vaikutetaan päihtyneenä ajamiseen: asetetaan sähköpotkulautailun ja polkupyöräilyn promillerajaksi 0,5 ja annetaan poliisille oikeus puhalluttaa tienkäyttäjät ja keskeyttää päihtyneenä ajaminen.
- 5) Helpotetaan virheellisesti pysäköityjen sähköpotkulautojen siirtämistä: lyhennetään aikaa, jonka kuluttua virheellisesti pysäköidyn sähköpotkulaudan saa siirtää, ja tehdään jalkakäytävälle ja pyörätielle virheellisesti pysäköidyn ajoneuvon siirtämisestä helpompaa.
- 6) Mahdollistetaan kunnille toimilupajärjestelmän käyttöönotto.
- 7) Lisätään koulutusta ja tiedotusta mikroliikenteen liikennesäännöistä.
- 8) Tuetaan palveluntarjoajien itsesääntelyä, vapaaehtoista sopimista ja hyvien käytänteiden kehittämistä.

Ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehtojen lisäksi muistio sisältää ministeriön arvion ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista. Arviomuistiossa esitetyn ministeriön arvion mukaan sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ongelmiin voidaan vastata parhaiten useiden erilaisten toimenpiteiden yhdistelmällä eli:

- yhtenäistämällä sähköpotkulautailun liikennesääntöjä sekä kieltämällä kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä sekä puistoissa ja muissa maastona pidettävillä alueilla
- parantamalla kuntien keinoja ohjata sähköpotkulautailua uusilla mikroliikkumisen ohjaamiseen paremmin soveltuvilla liikenteenohjauslaitteilla

- tehostamalla viranomaisten toimivaltaa siirtää virheellisesti pysäköidyt kevyet sähköajoneuvot ja asettamalla kevyiden sähköajoneuvojen ajamiselle ja polkupyöräilylle promilleraja 0,5 sekä sen noudattamisen tehosteeksi tuntuva seuraamus
- toteuttamalla mikroliikkumista koskevat liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteet osana strategian muuta toimeenpanoa.

Erikseen esiteltyjen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehtojen lisäksi ministeriö katsoo, että mikroliikennettä koskevat liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteet tulee toteuttaa osana liikenneturvallisuusstrategian muuta toimeenpanoa. Erityisen tärkeää on tiedottaa mikroliikennettä koskevista mahdollisista uusista liikennesäännöistä tienkäyttäjille. Lisäksi edelleen voimassa pysyvistä liikennesäännöistä tiedottamista tulee jatkaa. Liikenneturvallisuusstrategiaan sisältyy myös mikroliikkumisen verkoston toiminnan jatkaminen.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi arviomuistiosta lausuntoja ajalla 2.3.–31.3.2023. Lausuntopyyntö lähetettiin 97 lausunnonantajalle. Liikenne- ja viestintäministeriö sai määräaikaan mennessä 86 lausuntoa. Näistä lausunnoista 18 oli yksityishenkilöiden antamia.

## 2. Yhteenveto lausunnoista

### *Arvio mikroliikkumisen nykytilasta*

Lausunnonantajista suurin osa piti ministeriön laatimaa arviomuistiota kattavana ja siinä esitettyä mikroliikkumisen nykytilaa oikeasuuntaisena.

Osa lausunnonantajista piti kuvausta sinällään kattavana, mutta eräiltä osin puutteellisena. Lausuntojen mukaan nykytilan kuvauksessa olisi tullut huomioida paremmin palveluntarjoajien, pienempien kuntien, liikkumisesteisten ja vammaisten henkilöiden sekä pyöräilijöiden näkökulmat. Lisäksi mikroliikkumisesta johtuvien ongelmien kuvausta pidettiin puutteellisena samoin kuin sitä, ettei arviomuistiossa ole huomioitu riittävästi mikroliikkumisen merkitystä liikennejärjestelmän tasolla. Varsinkin palveluntarjoajien lausunnoissa painotettiin, ettei arviomuistiossa ollut huomioitu mikroliikkumisen vaikutuksia ympäristöön ja ilmastoon sekä Suomen päästövähennystavoitteisiin.

Vain pieni osa lausunnonantajista piti nykytilan kuvausta riittämättömänä ja arviomuistiossa esitettyjä ratkaisuja huonoina joko kokonaan tai osittain.

### *Kannatettavimmat ja toteuttamiskelpoisimmat ratkaisuvaihtoehdot*

Saaduissa lausunnoissa korostui erityisesti kolme asiakokonaisuutta. Nämä olivat mikroliikennepalveluiden tarjoamista koskeva toimilupa, polkupyöräilyn ja mikroliikenteen promilleraja ja kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävällä ja pyörätiellä.

Toimilupajärjestelmän käyttöönottoa tai ainakin sen harkitsemista kannattivat Suomen Kuntaliitto ry, Lappeenrannan, Tampereen, Espoon, Turun, Jyväskylän, Helsingin, Oulun, Joensuun ja Vantaan kaupungit, Liikenneturva, Vammaisfoorumi ry, Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf, Kuluttajaliitto ry, Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry, Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, Voi Technology Finland Ab, TIER Mobility Finland Oy, Bird Rides Finland Ab, Lime Technology Oy ja Nordic Micromobility Association (NMA). Myös ympäristöministeriö ja Kilpailu- ja kuluttajavirasto kannattivat toimilupajärjestelmää, mutta korostivat ennen kaikkea sitä, ettei ratkaisuvaihtoehtoa tule sulkea pois ennen kuin sen perusteita on selvitetty enemmän.

Toimilupajärjestelmän kannattamisen perusteeksi lausunnoissa esitettiin, että toimilupajärjestelmä olisi kaikista ratkaistuvaihtoehdoista vaikuttavin, koska sen avulla voitaisiin puuttua mikroliikennepalveluista

johtuvien ongelmien perimmäiseksi koettuun syyhyn eli palveluissa tarjottavien ajoneuvojen lukumäärään. Tämän lisäksi toimilupajärjestelmällä voitaisiin rajoittaa palveluntarjoajien lukumäärää ja vaikuttaa palvelun laatuun asettamalla palveluntarjoajille sitovia määräyksiä ja ehtoja esimerkiksi geoaitauksen käytöstä, ajoneuvojen teknisistä vaatimuksista, pysäköinnistä ja päihtyneenä ajamisen estämisestä. Osa lausunnonantajista myös näki toimilupajärjestelmän keinona vaikuttaa mikroliikennemarkkinoiden tilanteeseen niin, että sillä luodaan markkinoille selkeät säännöt ja perusta terveelle liiketoiminnalle.

Palveluntarjoajista Bolt Technologies OÜ ei suoranaisesti kannattanut toimilupaa, vaan kuntien toimivaltuuksien kehittämistä niin, että kunnilla olisi oikeus rajoittaa palveluntarjoajilla olevien ajoneuvojen lukumäärää. Bolt ei kannattanut palveluntarjoajien lukumäärää rajoittavaa sääntelyä.

Toimilupajärjestelmään liittyen lausunnoissa ehdotettiin myös erillistä kokeilulakia. Tällaista ehdottivat Suomen Kuntaliitto ry, Oulun, Lahden, Turun, Lappeenrannan, Espoon, Jyväskylän ja Helsingin kaupungit. Lausuntojen mukaan kokeilulaki olisi hyvä keino kokeilla uudenlaisen sääntelyn toimivuutta ja älyliikenteen ratkaisujen käyttöä ennen kuin päätetään pysyvistä lainsäädäntömuutoksista. Lakikokeilu voisi koskea rajatusti eräitä kaupunkeja. Osa lausunnon antaneista kaupungeista oli valmiita tarvittaessa osallistumaan kokeilulain soveltamiseen.

Kevyiden sähköajoneuvojen pysäköintikieltoa, jossa tieliikennelakia muutettaisiin niin, että pysäköinti jalkakäytävällä, pyörätiellä ja maastossa olisi kiellettyä, vastustivat useat lausunnonantajat. Ehdotusta vastustivat Suomen Kuntaliitto ry, Kuopion, Helsingin, Lappeenrannan, Oulun, Joensuun, Turun, Tampereen, Jyväskylän ja Vaasan kaupungit, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, useat palveluntarjoajista, Nordic Micromobility Association (NMA), Pyöräliitto, Etelä-Pohjanmaan liitto, ITS Finland ry ja Sweco Finland Oy. Lisäksi esimerkiksi Saloonius Oy Joe Scooters ja ympäristöministeriö esittivät, että pysäköintikiellon vaikutuksia tulisi selvittää enemmän.

Pysäköintikielto sai toisaalta myös kannatusta. Sitä kannattivat erityisesti vammaisjärjestöt. Lisäksi sitä kannattivat Poliisihallitus, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, Suomen Kiinteistöliitto ry, Vanhusasiavaltuutettu, Suomen Taksiliitto ry ja Rahtarit ry. Lisäksi Bird Rides Finland Ab kannatti pysäköinnin kieltämistä pyöräteillä, mutta ei jalkakäytävillä.

Lausunnoissa esitetty pääasiallinen peruste, miksi kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävällä, pyörätiellä ja maastossa on tarpeeton toimenpide, perustui siihen, että tarve pysäköinnistä johtuvien ongelmien hallintaan on erilaista eri kunnissa ja kunnan eri alueilla. Pysäköinnin kieltämiseen voi olla tarve kunnan tai kaupungin vilkkaan taajaman keskustassa, mutta ei esimerkiksi keskustan ulkopuolella. Lisäksi liikennesääntönä annettava pysäköintikielto edellyttäisi kunnilta ja kaupungeilta toimenpiteitä, jos pysäköinti haluttaisiin mahdollistaa myös jalkakäytävillä ja pyöräteillä. Näistä toimenpiteistä aiheutuisi kunnille kustannuksia. Pysäköintikielto nähtiin ongelmalliseksi myös ajoradan liikenteen kannalta, koska mikroliikenteen pysäköinnistä johtuvat haitat siirtyisivät ajoradalle ja siitä voi aiheutua haittaa ajoradan liikenteelle.

Pysäköintikieltoa kannattavat lausunnonantajat korostivat sitä, että pysäköintikielto selkeyttäisi nykytilaa. Se myös edistäisi jalkakäytävien ja pyöräteiden esteettömyyttä ja parantaisi liikenteen turvallisuutta.

Polkupyöräilylle ja mikroliikkumiselle asetettavaa promillerajaa kannatti valtaosa lausunnonantajista. Promillerajaa pidettiin liikenneturvallisuutta edistävänä toimenpiteenä ja promillerajakäytäntöjen yhtenäistämistä kannatettavana. Promillerajan suuruudesta esitettiin erilaisia ehdotuksia. Esimerkiksi Liikenneoikeusyhdistys ry kannatti 0,5–1 promillen rajaa, mutta Vammaisfoorumi ry ja Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf esitti harkittavaksi, pitäisikö promillerajan olla vieläkin tiukempi kuin 0,5.

Promillerajan asettamista polkupyöräilylle ja kevyen sähköajoneuvon ajamiselle vastustivat muun muassa oikeusministeriö, Pyöräiliitto ry, Pyöräilykuntien verkosto ry, Aalto-yliopisto ja Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry. Myös elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset tukeutuivat oikeusministeriön esittämiin kantoihin. Lausunnonantajien lausunnoissa korostui yhtäältä kriminalisointiperiaatteiden merkitys promillerajan asettamisen perusteena ja toisaalta se, että promillerajan asettaminen sekä polkupyöräilylle että kevyen sähköajoneuvon ajamiselle ei ole perusteltua, koska kyseessä on kaksi erilaista ajoneuvoluokkaa. Lisäksi todettiin olevan epäselvää, minkälaisen käyttäytymisen muutokseen pyöräilyn osalta promilleraajalla pyritään.

Promillerajan asettamisen osalta pidettiin hankalana sitä, että pyöräilyä ja kevyellä sähköajoneuvolla ajamista on pidetty samanlaisena toimintana. Tämän vuoksi esimerkiksi ympäristöministeriö, Sweco Finland ry ja Pyöräilykuntien verkosto ry painottivat, että promillerajan vaikutuksista pyöräilyyn tulisi tehdä enemmän selvitystä. Lisäksi Pyöräiliitto ry totesi launnonossaan, että pyöräilyn promilleraja on asetettava selkeästi korkeammalle kuin moottoriajoneuvojen kohdalla, jos promillerajaa päädytään edistämään. Pyöräilykuntien verkosto ry:n mukaan promilleraja tulisi asettaa nimenomaan sähköisten ajoneuvojen kuljettamiselle, jos sähköpotkulautailijoille oikeusministeriön kirjaamista huomioista ja perusteluista huolimatta halutaan kiireellisesti asettaa promilleraja.

#### *Lausunnoissa esitetyt kannat ministeriön arviosta*

Ministeriön arviossa esitetyistä toimenpiteistä osaa kannatettiin varauksetta, mutta osaa ei, kuten edeltä on jo käynyt ilmi. Ministeriön arviosta lausunnonantajien mielipiteitä jakoi kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävällä, pyörätiellä ja maastossa sekä promillerajan asettaminen.

Ministeriön arviosta kannatettiin yleisesti niin sanottujen sähköpotkulautailun liikennesääntöjen yhtenäistämistä, liikenteenohjauslaitteiden lisäämistä ja nykyisten laitteiden selitysten tarkentamista. Tämän lisäksi kannatettiin ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamista niin, että kunta, kunnallinen pysäköinninvalvoja tai poliisi voi siirtää virheellisesti pysäköidyn kevyen sähköajoneuvon välittömästi.

Ministeriön arviossa oli myös todettu, että mikroliikennettä koskevat liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteet tulee toteuttaa osana liikenneturvallisuusstrategian muuta toimeenpanoa. Tätä kannatettiin varauksetta, mutta korostettiin muutenkin liikennekasvatuksen, -valistuksen, -opetuksen ja -viestinnän merkitystä.

#### *Muita olennaisia ratkaisuvaihtoehtoja*

Lausunnonantajat esittivät useita erilaisia muita olennaiseksi katsomiaan ratkaisuvaihtoehtoja ja asioita, jotka olisi tullut huomioida arviomuistiossa paremmin. Olennaisina ratkaisuvaihtoehtoina esitettiin muun muassa vakuuttamis- ja rekisteröintivelvollisuudesta säätämistä, kevyiden sähköajoneuvojen rakenteen ja varusteiden kehittämistä turvallisemmaksi, liikennevalvonnan lisäämistä, erilaisten taloudellisten kannustimien käyttämistä liikenneturvallisuuden parantamiseksi, kevyen sähköajoneuvon kuljettajan vähimmäisiän määrittelemistä ja liikenneympäristöjen parantamista sellaiseksi, että se parantaisi mikroliikenteen turvallisuutta. Useat lausunnonantajat mainitsivat suojakypärän käytön yksinkertaisena ja vaikuttavana liikenneturvallisuustoimenpiteenä, jonka merkitystä olisi voinut käsitellä arviomuistiossa laajemmin.

Lausuntojen mukaan arviomuistiossa olisi pitänyt selvittää enemmän sitä, mihin suuntaan mikroliikenneteknologia on kehittymässä. Myös ratkaisuvaihtoehtoja olisi voinut olla enemmän, minkä lisäksi niissä olisi tullut huomioida toisiaan täydentävät toimenpiteet. Lisäksi palveluntarjoajien itsesääntelyn merkitystä ja erilaisten älykkäiden teknologioiden käyttöä olisi tullut selvittää enemmän. Yleisesti tiedon hyödyntämisellä ja digitaalisuudella nähtiin olevan vaikutusta mikroliikennepalveluiden tarjoamisessa ja tarjonnan hallinnassa.

Poliisihallitus, Liikenneturva, Näkövammaisten liitto ry, Vammaisfoorumi ry, Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf ja Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry esittivät, että jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen suurinta rakenteellista nopeutta tulisi laskea 15 kilometristä tunnissa kuuteen tai seitsemään kilometriin tunnissa. Tällä muutoksella ratkaistaisiin se, millaisena tienkäyttäjänä potkulautamallisten sähkömoottorilla varustettujen ajoneuvojen ja muiden laitteiden käyttäjiä liikenteessä pidetään.

### *Yhteenvedo yksityishenkilöiden lausunnoista*

Yksityishenkilöt antoivat 18 lausuntoa. Lausunnoissa sekä kannatettiin että vastustettiin ministeriön arvioon sisältyviä ehdotuksia. Nykytilan kuvausta pidettiin pääosin kattavana. Osa yksityishenkilöistä piti promillerajaa kannatettavana, mutta osa totesi sen hankaloittavan yöaikaista liikkumista erityisesti polkupyörillä. Osa lausunnonantajista kannatti jalkakäytäviä ja pyöriteitä koskevaa pysäköintikieltoa. Osa lausunnonantajista puolestaan totesi ajoradalle pysäköitävien kevyiden sähköajoneuvojen hankaloittavan muuta ajoneuvoliikennettä. Yksityishenkilöiden lausunnoissa esitettiin myös vaihtoehtoisia ratkaisuja mikroliikkumiseen liittyviin ongelmiin puuttumiseksi. Ehdotettuja keinoja olivat muun muassa sähköpotkulautailua koskeva ajokorttivaatimus, sähköpotkulautojen maksiminopeuden laskeminen ja suojakypärän käyttöpakko. Lausunnoissa ehdotettiin myös vuokrattavien sähköpotkulautojen hinnoitteluperusteen muuttamista matkaperusteiseksi ja todettiin tämänhetkisen aikaperusteisen hinnoittelun lisäävän nopeuksia ja siten onnettomuusriskejä.

### **3. Lausunnoissa esitettyjä vastauksia lausuntopyynnössä olleisiin kysymyksiin**

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

**Rahtarit ry:n** mielestä arviomuistiossa esitetty nykytilan kuvaus on riittävän laaja ja siinä esitetyt asiat oikeansuuntaisia.

**Saloonius Oy Joe Scooter** totesi lausunnonssaan, että arvioissa nykytilaa käytiin läpi pelkästään kuntien ja valtion näkökulmasta. Olisi ollut hyvä saada näkemyksiä myös palveluntarjoajien suunnalta. Olisi ollut hyvä käydä palveluntarjoajien mielestä turvallisuuteen vaikuttavia asioita ja miten näitä pystytään myös ennalta ehkäisemään uusilla teknologioilla.

**Aalto-yliopiston** lausunnonssa on todettu, että muistiossa esitetty mikroliikenteen nykytilan kuvaus on suurimmaksi osaksi paikkansa pitävää, mutta sen kattavuutta voitaisiin parantaa, erityisesti koskien koko Suomen liikennejärjestelmään kohdistuvia vaikutuksia.

**Autoliitto ry:n** mukaan katsaus nykytilaan on varsin oikeansuuntainen ja kattava.

**Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry** totesi lausunnonssaan, että kuvaus on asianmukainen, selkeyttää arviomuistion sisältöä ja on varsin kattava.

**ITS Finland ry:n** mukaan arviomuistio sisältää varsin kattavan kuvauksen mikroliikkumisen nykytilasta, mutta samalla sen suurin puute on, että se keskittyy vain mikroliikkumiseen. Muistiosta jää puuttumaan liikennejärjestelmätason tarkastelu.

**Tuki- ja liikuntaelinliitto Tule ry** totesi pitävänsä kuvausta oikean suuntaisena, mutta kansanterveydellisestä näkökulmasta arvioituna sähköpotkulaudan käyttö vähentää jonkin verran fyysistä aktiivisuutta, erityisesti nuorilla. Tämä voi tarkoittaa juuri sellaisten henkilöiden liikkumisen vähentymistä, joilla päivittäiset lyhyet kävely- ja pyöräilymatkat ovat ainoita tapoja liikkua.

**Näkövammaisten liitto ry** pitää kuvausta oikean suuntaisena, mutta se ei tuo riittävästi esiin mikroliikkumisen ongelmia. Erityisesti sähköpotkulautojen aiheuttamat haitat näkövammaisten turvalliselle liikkumiselle tulee selvittää ja kuvata nykyistä kattavammin.

**Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten** yhteisen lausunnon mukaan nykytilan kuvaus on esitetty oikeasuuntaisena. Lausunnossa on kuvattu nykyiset ongelmat eli sähköpotkulautailu alkoholin ja muiden päihteiden vaikutusten alaisena erityisesti viikonloppuisin, potkulaudan liian suuri nopeus, potkulaudan paikka liikenteessä ja liikennesääntöjen tuntemattomuus.

**Liikennevakuutuskeskuksen** mukaan arviomuistion kuvaus on oikeasuuntainen ja riittävän kattava saatavissa oleva tieto huomioiden. Kuvausta on syytä täydentää sitä mukaa kun erilaisten sähköisten liikkumisvälineiden liikenneturvallisuudesta ja käytöstä saadaan lisätietoa.

**Väyläviraston** mukaan nykytilan kuvaus on oikeasuuntainen ja riittävän kattava. Väylävirasto toteaa lisäksi, että vuokrattavien ja yksityisten sähköpotkulautojen ja polkupyörien erottaminen liikenteessä ja liikennevalvonnassa vaikuttaa käytännössä mahdottomalta toteuttaa.

**Liikenne- ja viestintävirasto** pitää arviomuistion kuvausta nykytilasta kokonaisuudessaan hyvänä.

**Vanhusasiavaltuutettu** toteaa, että arviomuistiossa on kuvattu mikroliikkumisen nykytilaa oikeasuuntaisesti ja melko kattavasti. Mikroliikkumisella ja siihen liittyvillä säädöksillä on suuri merkitys ikääntyneiden sujuvan, esteettömän liikkumisen ja turvallisuuden kannalta. Vanhusasiavaltuutettu pitää erittäin tärkeänä sitä, että arviomuistiossa on tunnistettu yhdeksi suurimmista haasteista kevyiden sähköajoneuvojen virheellisestä pysäköinnistä aiheutuvat haitat erityisesti pyöräteiden ja jalkakäytävien esteettömyydelle.

**Liikenneturvan** mukaan arviomuistio ja siihen liittyvät selvitykset ovat tehty ripeällä aikataululla ja kiitettävällä laajuudella. Yhdistys esittää yleisenä huomiona, että sähköpotkulautailuun ja erityisesti vuokralautatoimintaan on arviomuistiossa suhtauduttu liikennepalveluna melko kriittikittävästi. Tämä siitäkin huolimatta, että sähköpotkulautailuun liittyvä yhteiskunnallinen hinta onnettomuuksien kautta on arvioitu arviomuistiossa erittäin korkeaksi.

**Invalidiliitto ry:n** käsitys mikroliikkumisen nykytilasta vastaa pääosin arviomuistiossa esitettyä kuvausta. Vammaisten ihmisten näkökulmaa mikroliikenteeseen, etenkin sähköpotkulautojen asiattomaan pysäköintiin, oli arviomuistiossa kuitenkin vain sivuttu.

**Pyöräliitto ry:n** mukaan arviomuistiossa on paljon hyvää. Yhdistys pitää kuitenkin sitä osittain puutteellisena ja osaa esitetystä ratkaisusta huonoina.

**Vaasan kaupungin mukaan** arviomuistiossa on kuvattu kattavasti mikroliikkumiseen liittyvää nykytilaa sekä mikroliikkumisessa tunnistettuja haasteita ja ongelmia.

**Porin kaupunki** toteaa, että arviomuistiossa on kuvattu hyvin todenmukaisesti mikroliikkumiseen liittyvää nykytilaa sekä siihen liittyviä haasteita.

**Onnettomuustietoinstituutti OTI** pitää kuvausta oikeasuuntaisena ja riittävän kattavana. Haastavaksi lukijalle tekee sen hahmottaminen ja muistaminen, milloin puhutaan mikroliikennepalveluista ja milloin yksityisestä liikenteestä. Lisähaastetta tuo liikkumistapojen kirjavuus.

**Vanhus- ja lähimmäispalvelun liitto Valli ry** toteaa, että arviomuistiossa kuvataan nykytila hyvin. VALLI ry katsoo, että on erityisen tärkeää kiinnittää huomiota mikroliikkumisen aiheuttamiin esteettömyysaasteisiin muiden tienkäyttäjien osalta. Mikroliikenteen aiheuttamiin esteettömyysaasteiden ehkäisyä koskevaa valvontaa tulisi tehostaa.

**Lahden kaupungin** mukaan arviomuistiossa oleva nykytilan kuvaus vastaa pääosin nykytilaa.

**Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE**n mukaan sähköpotkulautailun nykytila haittaa merkittävästi vammaisten ihmisten itsenäistä liikkumista ja siksi sähköpotkulautailun sääntelyyn on syytä puuttua. VANE katsoo, että nykytilanteen haittoja on muistiossa kuvattu kattavasti ja nykytilan kuvauksessa on tunnistettu sähköpotkulautojen vammaisten ihmisten liikkumiselle aiheuttamat ongelmat, erityisesti väärin pysäköinti.

**Turun kaupunki** toteaa, että arviomuistiossa on kuvattu pääpiirteittäin varsin ansiokkaasti mikroliikkumisen nykytilaa. Kaupunkeja, joilla on kokemusta yhteisestä sopimisesta palveluntarjoajien kanssa, olisi tullut kuulla paremmin ja yksityiskohtaisemmin.

**Onnettomuustutkintakeskuksen** mukaan mikroliikkumisen nykytilan kuvaus on kattava.

**Suomen Autokoululiitto ry:n** mukaan nykytilan kuvaus on oikeasuuntainen ja riittävän kattava.

**Tampereen kaupunki** toteaa lausunnossaan, että 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.

**Suomen Taksiliitto ry:n** mukaan mikroliikkumisen nykytilan osalta kuvaus on varsin laaja sekä perusteellinen. Erityisesti kuntien toimivallan lähes täydellinen puuttuminen mikroliikennevälineiden pysäköintiin ja käyttämiseen liittyen tulee selkeästi esiin kuvauksessa.

**Lappeenrannan kaupungin** mukaan arviomuistio kuvaa hyvin mikroliikkumisen nykytilaa ja haasteita. Mikroliikkumispalvelut ovat toivottu lisä kuntien järjestämille liikkumispalveluille, mutta ne myös asettavat omat haasteensa liikennetilän suunnittelulle, hallinnoinnille sekä käytännön operoinnille.

**Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n** mukaan sähköpotkulautoihin ja mikroliikkumiseen liittyvä nykytila sekä niihin liittyviä haasteita ja ongelmia on kuvattu kattavasti arviomuistiossa. Kaupunkiliikenneyhtiö pitää tärkeänä, että on tunnistettu, että etenkin sähköpotkulaudat ovat osaltaan lisänneet liikenneturvallisuuden haasteita, ja että haasteisiin on lähdetty esittämään ratkaisuja.

**Suomen Kuntaliitto ry** toteaa lausunnossaan, että kuvaus mikroliikkumisen nykytilasta on pääosin hyvä ja kattava. Kuvausta tulisi kuitenkin täydentää erityisesti kahdesta näkökulmasta. Ne koskevat mikroliikkumispalveluiden markkinoiden kehitystä ja itsesääätelyä sekä kunnan ja yritysten vapaaehtoista pelisäännöistä sopimista. Yhdistyksen mukaan arviomuistiossa ylikorostuu luottamus näihin molempiin nykyisessä tilanteessa, jossa kunnalla ei ole mahdollisuutta antaa sitovia palveluiden toimintaa katuverkolla ohjaavia sääntöjä.

**Aivovammaliitto** pitää arviomuistiossa esitettyä kuvausta oikeasuuntaisena. Yhdistyksen mielestä nykytilan kuvaukseen tulisi liittää tarkempi selvitys polkupyöräkypärän käytön tärkeydestä aivovammojen ennaltaehkäisyssä.

**Voi Technology Finland Ab:n ja TIER Mobility Finland Oy:n** yhteisessä lausunnossa todetaan, että mikroliikkumisen nykytilaa kuvataan kohtuullisen kattavasti ja tutkittuun suomalaiseen tietoon perustuen. Keskeisin mikroliikkumisen kokonaistilanteen arvioinnista puuttuva tekijä on mikroliikkumisen suhde Suomen ilmastotavoitteisiin ja mikroliikkumisen kestävyyskehitys.

**Opetushallitus** pitää arviomuistiossa esitettyä kuvausta mikroliikkumisesta oikeasuuntaisena ja kattavana. Lisäksi Opetushallitus toivoo, että nykytilan kartoituksessa otetaan huomioon koulu- ja oppilaitosympäristöjen erityispiirteet sekä kodin ja koulun tai oppilaitoksen välinen liikkuminen.

**Terveyden ja hyvinvoinnin laitos** toteaa, että arviomuistiossa kuvattu mikroliikenne on kaupunkimaiseen ympäristöön sijoittuvaa liikkumista. Näin ollen mikroliikkumisen haasteet keskittyvät kaupunkeihin. Osa arviomuistiossa esitetyistä toimista vaikuttaa kuitenkin koko maahan polkupyöräilyyn liittyvien ehdotusten kautta. Laitos pitää hyvänä, että mikroliikkumisen nykytilan kuvauksessa otetaan huomioon mikroliikenteessä tapahtuvat onnettomuudet ja niiden kuormitus terveydenhuollolle.

**Liikenneoikeusyhdistys ry** toteaa, että sähköpotkulautojen laaja käyttö kaupunkikeskustoissa aiheuttaa ministeriön arviomuistiossa kerrotuin tavoin monenlaisia ongelmia erityisesti niiden käytön turvallisuuden ja niiden pysäköinnin osalta. Ongelmien ratkaisu vaatii sen vuoksi laaja-alaisia ratkaisuja.

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

**Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf** pitää mikroliikkumisen nykytilaa, erityisesti sähköpotkulautojen osalta, ongelmallisempana kuin arviomuistiossa on kuvattu. Muistiossa on käsitelty pinnallisesti vammaisnäkökulmaa. Vammaisnäkökulman laajempi käsitteleminen parantaisi kokonaiskuvaa nykytilasta. Ongelmallista on myös se, ettei muistiossa ole tarkemmin analysoitu sitä, mitä oikeus vapaaseen liikkuvuuteen tarkoittaa vammaisille henkilöille.

**Etelä-Pohjanmaan liitto** pitää muistiossa esitettyä kuvausta oikeansuuntaisena ja kattavana. Liitto korostaa, että mikroliikenteessä käytettävät laitteet toimivat erinomaisesti täydentävänä tekijänä kaupunkien liikennejärjestelmissä. Hyötyä on varsinkin kaupungeissa, joissa joukkoliikenteen tarjonta on vähäistä. Mikroliikkuminen voi mahdollistaa töissä käynnin ja päivittäisen asioinnin joukkoliikenteen avulla näissä kaupungeissa.

**Vammaisfoorumi ry** näkee mikroliikenteen nykytilan, erityisesti sähköpotkulautojen osalta, ongelmallisempana kuin arviomuistiossa kuvataan. Vammaisten ihmisten näkökulmasta tilannetta on käsitelty pintapuolisesti. Tosiasialliset seuraukset siitä, että vammaisten ihmisten liikkuminen vaarantuu tai estyy kokonaan, on jätetty arvioinnin ulkopuolelle. Vammaisten ihmisten perustuslaissa määriteltyä oikeutta vapaaseen liikkumiseen on arvioitu rajallisesti.

**Vantaan kaupungin** mukaan arviomuistiossa on esitetty todella kattava kuvaus nykytilasta. Se tarjoaa hyvän kokonaisuuden mikroliikkumisen varsin monimutkaisista säännöistä ja tuo hyvin esille nykytilan haasteet ja ongelmat. Kuitenkaan mikroliikkumispalveluiden hyviä puolia ei ole juurikaan kuvattu eikä myöskään selvennetty kuinka monessa kunnassa ongelmat ja haasteet ovat osoittautuneet käytännössä merkittäviksi.

**Kuopion kaupungin** mukaan nykytilan kuvaus on riittävän kattava, vaikka muistiossa korostuikin suurimmissa kaupungeissa esiintyvät ongelmat. Muutokset toimintakentässä (lautamäärät) voivat tapahtua nopeastikin, jolloin kunnilla ja kaupungeilla tulisi olla keinot säädellä toimintaa.

**Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry** pitää kuvausta oikean suuntaisena, mutta se ei tuo riittävän selkeästi esiin mikroliikkumisen laajoja ongelmia. Erityisesti mikroliikkumisen aiheuttamat haitat näkövammaisten itsenäiselle ja esteettömälle liikkumiselle tulee selvittää ja kuvata nykyistä kattavammin.

**Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän** näkemyksen mukaan nykytilakuvaus on kattava ja oikeansuuntainen. Mikroliikkuminen on tässä laajuudessa varsin uutta ja toimintakenttä myös kehitty nopeasti, joten aihealueen tiivis seuraaminen ja nykytilan kuvauksen päivittäminen on jatkossakin



tarpeen. Esitettyjen ratkaisujen tulisi sopia myös muille mikroliikkumisvälineille kuin tällä hetkellä käytössä oleville sähköpotkulautoille, joten sääntelyn tulee olla riittävän yleispätevää.

**Sisäministeriö** pitää arviomuistiossa kuvattua arviota oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana.

**Helsingin kaupunki** kirjoittaa lausunnossaan, että arviomuistiossa on kuvattu kattavasti sähköpotkulautoihin ja mikroliikkumiseen liittyvää nykytilaa sekä toiminnassa ilmenneitä haasteita ja ongelmia. Ongelmia ja haasteita on erityisesti katutilan käyttämisessä, liikennesääntöjen noudattamisessa sekä turvallisuutta vaarantavassa ja muulle liikenteelle haittaa aiheuttavassa virheellisessä pysäköinnissä. Kaupunki toteaa, että liikenteenohjauksella ei yksin kyetä ratkaisemaan kaikkia mikroliikkumiseen liittyviä haasteita. Liikennesääntöjen ja liikenteenohjauksen lisäksi tarvitaan tehokkaampia keinoja vaikuttaa suoraan ja ennakoivasti sähköpotkulautojen haittojen juurisyyn eli suureen lautojen määrään.

**Bird Rides Finland Ab:n** lausunnon mukaan arviomuistiossa tarkastellaan kattavasti mikroliikkuvuuden nykytilaa Suomessa. Toisaalta arviomuistion olisi pitänyt pyrkiä luomaan parempaa kuvaa siitä, kuinka mikroliikkuvuudelle päästöttömänä kulkumuotona voidaan luoda paremmat puitteet toimivan regulaatioympäristön avulla. Mikroliikkuvuutta edistämällä voidaan edesauttaa Suomen liikennesektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Arviomuistiossa olisi tullut tuoda esiin selkeämpää tulevaisuusvisiota siitä, kuinka vahvistaa kaupunkien mahdollisuuksia edesauttaa mikroliikkuvuuden toimintaympäristön kehityksen kautta niin ilmastotavoitteiden edistymistä kuin muiden lyhyemmän aikavälin tavoitteiden, kuten yleisen järjestyksen ja liikenneturvallisuuden, parantamista.

**Sweco Finland Oy:n** lausunnossa todetaan, että arviomuistiossa kuvataan mikroliikkumisen nykytilaa pitkälti sähköpotkulautojen näkökulmasta. Sweco ehdottaa, 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.

**Suomen Kiinteistöliitto ry:n** mukaan nykytilan kuvaus on oikeansuuntaista, mutta asiaa valmisteltaessa tulisi huomioida mikroliikkumisessa todetut haasteet ja ongelmat myös yksityisillä alueilla. Kiinteistöliitto on havainnut, että mikroliikennepalveluiden aiheuttamat haasteet ulottuvat vahvasti myös yksityisille alueille. Yhdistyksen näkemyksen mukaan arviomuistiosta puuttuu kokonaan yksityisiä kiinteistönomistajia koskeva nykytilan kuvaus, joten nykytilan kuvausta tulisi täydentää niin, että myös yksityisillä alueilla koetut mikroliikkumisen aiheuttamat haasteet tulevat huomioiduksi.

**Drover AI** toimitti vastaukseen lausuntopyyntönsä ensimmäiseen kysymykseen asiakirjan, jossa käsitellään paikallistason lainsäädäntöä ja toimilupiin liittyvissä tarjouksissa huomioitavia asioita. Oppaassa käsitellään soveltamisalaa, mikroliikennepalveluihin sisältyvien ajoneuvojen yleistä käyttöä, julkisen tilan ja eri tien osien käyttämistä sekä pysäköintiä. Tämän lisäksi oppaassa on käsitelty ajoneuvotekniikkaa, henkilötietojen suojaa ja tietojen jakamista

**Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes** pitää hyvänä, että mikroliikkumisen turvallisuuteen etsitään yhteistyössä parannuksia sekä mikroliikkumisen verkoston että nyt kommentoitavana olevan arviomuistion avulla. Tukes pitää kannatettavana, että mikroliikkumista tarkasteltaisiin arviomuistiossa kokonaisuutena ja että myös yksityistä käyttöä varten hankitut mikroliikkumisen ajoneuvot ja niiden käytön turvallisuus huomioitaisiin palveluiden rinnalla. Monet muistiossa esitetyt mikroliikkumisen haasteet ja ratkaisuvaihtoehdot koskevat samalla tavoin sekä palveluissa että yksityiskäytössä olevia kevyitä sähköajoneuvoja (esim. pysäköinti, päihtyneenä ajaminen, liikennesääntöjen noudattaminen).

**Poliisihallitus** katsoo, että arviomuistiossa esitetty kuvaus mikroliikkumisen nykytilasta ja ongelmista kuvaa tilannetta erittäin kattavasti ja seikkaperäisesti, kun ottaa huomioon, että muistio rajautuu käsittelemään nimenomaan mikroliikennepalveluihin kuuluvia yhteiskäyttöisiä kevyitä sähköajoneuvoja ja polkupyöriä.

**Jyväskylän kaupungin** mukaan arviomuistion kuvaus nykytilasta on kattava ja kuvaa nykyistä tilannetta hyvin. Mikroliikkuminen on kehittyvä liikkumismuoto, joka on tullut nopeasti kaupunkilaisten tietoisuuteen ja saanut paljon käyttäjiä sen joustavuuden johdosta. Kaupungissa katutilan vähäisyys korostuu entisestään lautojen ilmestyessä kesäkuukausiksi. Katuverkolla pysäköinti ja tilanpuute on tuottanut vaikeuksia.

**Oulun kaupungin** lausunnon mukaan arviomuistiossa on kuvattu kattavasti mikroliikkumisen liittyvää nykytilaa sekä mikroliikkumisessa tunnistettuja haasteita ja ongelmia. Näiksi on tunnistettu muun muassa katutilan käyttäminen ja sen ahtautuminen, tienkäyttäjien toiminta ja liikennesääntöjen noudattamattomuus, turvallisuutta vaarantavat ja muulle liikenteelle haittaa aiheuttavat pysäköintivirheet sekä liikenteen ohjaukseen liittyvät haasteet sekä haasteet vapaaehtoisessa sopimisessa. Mikroliikkumisen sekava lainsäädäntö ei tue liikennesääntöjen noudattamista.

**Lime Technology Oy:n** lausunnon mukaan mikroliikkumisen nykytilaa kuvataan kohtuullisen kattavasti ja tutkittuun suomalaiseen tietoon perustuen. Keskeisin mikroliikkumisen kokonaistilanteen arvioinnista puuttuva tekijä on mikroliikkumisen suhde Suomen ilmastotavoitteisiin ja mikroliikkumisen kestävyyskehitys. Näistä ei suoraan säädetä tieliikennelain puitteissa, mutta ne ovat kuitenkin erittäin olennainen osa kokonaisuutta, joten tieliikennelain muutoksilla on suora suhde myös ilmastotavoitteiden saavuttamiseen ja kaupunkiliikenteen muutokseen kohti ilmastokestävyyttä, joten niiden suhdetta tulisi arvioida ja ehdotettuja toimenpiteitä tulisi tarkastella myös tästä näkökulmasta.

**Joensuun kaupungin** mukaan arviomuistion nykytilan kuvaus on varsin monipuolinen ja kattava yleisten alueiden käyttöön liittyvien mm. turvallisuuskysymysten ja säästöjen 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.

**Espoon kaupunki** toteaa lausunnossaan, että arviomuistiossa esitetty kuvaus mikroliikkumisen nykytilasta on oikeansuuntainen. Espoon kaupunki ehdottaa täydennyksiä mikroliikennepalveluiden markkinoiden tilanteesta ja markkinoilla tarjottavien palveluiden kehittämisestä.

**Nordic Micromobility Associationin (NMA)** lausunnon mukaan nykytilanteen kuvaus on suhteellisen laaja ja perustuu Suomesta saatuun tutkimustietoon. Keskeisin puuttuva tekijä mikroliikkuvuuden kokonaistilanteen arvioinnista on mikroliikkuvuuden suhde Suomen ilmastotavoitteisiin ja kestävyyskehitykseen.

**Bolt Technology OÜ:n** lausunnon mukaan markkinoiden on perustuttava terveeseen kilpailuun, jotta voidaan hyödyntää aidosti mikroliikkumisen tuomat hyödyt sekä kaupunkien kestävässä ja vihreässä siirtymässä että kuluttajahyödyissä. Jos kaupunki katsoo, että asiaan on puuttuttava, tällaiset oikeasuhteiset toimenpiteet olisi räätälöitävä siten, että kilpailulle jää mahdollisimman paljon tilaa. Bolt kannattaa ratkaisua, jossa lainsäädäntö antaa kaupungeille mahdollisuuden asettaa ajoneuvoille sopiva yläraja, minkä jälkeen ne antavat asianomaisille osapuolille tietyn kriteeristön puitteissa yhtäläisen osuuden kokonaisylärajasta (ts. Tukholman malli).

3.2 Mitä arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Minkä vuoksi?

**Rahtarit ry** pitää kannattavimpana pysäköinnin rajoittamista jalkakäytävillä ja pyöräteillä sekä promillerajan asettamista polkupyöräilylle ja mikroliikenteelle. Positiivista on myös pyrkimys siirtää väärin pysäköidyt laitteet nopeasti pois muun liikenteen jaloista.

**Saloonius Oy Joe Scooterin** mukaan mikroliikkumisen kulkuneuvojen pysäköimisen kieltäminen kävely- ja pyörätieltä tekee palveluntarjoamisesta monissa kunnissa haastavaa ja luultavasti mahdotonta. Pysäköintiä tulee saada parannettua, mutta sitä voidaan tehdä, kun helpotetaan ajoneuvojen siirtämistä ja kehitetään ja tehostetaan pysäköinninvalvontaa. Promillerajaa tulisi vielä tarkastella ja se voisi olla korkeampi kuin 0,5 promillea.

**Aalto-yliopiston** lausunnon mukaan useita erilaisia sääntelytoimia tarvitaan ensisijaisesti sähkömoottoria käyttövoimanaan käyttävän mikroliikenneteknologian sääntelyyn. Pääasiallinen peruste sääntelytoimille on uuden teknologian käyttäminen, jolloin sekä itse laite, että käyttäjän taidot, kuten myös laajemmat yhteiskunnalliset näkökohdat ovat muutoksen kohteena. Yliopiston mukaan arviomuistiossa ei ole arvioitu tarpeeksi pyöräilyä koskevien sääntelytoimien vaikuttavuutta.

**Autoliitto ry** toteaa, että mikään esitetyistä ratkaisuvaihtoehdoista ei ole yksin sellaisenaan toimiva, vaan tehokkain tapa löytyy yhdistelemällä eri ratkaisuvaihtoehdoissa esitettyjä asioita.

**Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry** kannattaa ministeriön näkemystä siltä osin, että suurimmat ongelmat ovat pysäköintiin ja päihtyneenä ajamiseen liittyviä. Polkupyörällä päihtyneenä ajamista rajoittavat toimet olisivat erinomaisia liikenneturvallisuuden parannuskeinoja.

**ITS Finland ry** toteaa, että toimilupasääntelyn mahdollisuudet ja kansainväliset kokemukset kannattaisi perata huolella läpi. Malleja ja kokemuksia on runsaasti ympäri maailmaa, ja niistä löytyy myös hyvää tutkittua tietoa. Yleissääntely, kuten esim. pysäköinnin kategorinen kieltäminen pyöräteillä ja jalkakäytävillä, ei todennäköisesti ole paras mahdollinen kaikissa tilanteissa. Arviomuistiossa oli myös tuotu esille operaattoreiden itsesääntely. Tätä näkökulmaa tulisi laajentaa ja tarkastella perusteellisemmin.

**Tuki- ja liikuntaelinliitto Tule ry:n** mukaan pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävillä ja pyöräteillä lisää kaikkien kevyen liikenteen väyliä käyttävien turvallisuutta ja esteettömyyttä. Erityisesti se palvelee erilaisista liikuntavaikeuksista kärsiviä. Tämän lisäksi tulee helpottaa virheellisesti pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden siirtämistä.

**Näkövammaisten liitto ry** pitää välttämättömänä, että sähköpotkulautojen ajaminen ja pysäköinti jalkakäytävällä kielletään ja että kunnille mahdollistetaan toimilupajärjestelmän käyttöönotto. Sähköpotkulautoja ja polkupyöriä ei tule ajaa päihtyneenä. Kaikki toimenpiteet, joilla puututaan humalassa ajamiseen ko. välineillä ovat kannatettavia.

**Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten** yhteisen lausunnon mukaan kaikki esitetyt toimenpiteet ovat kannatettavia ja edistävät liikenneturvallisuutta. Vaikuttavin toimenpide on promillerajan asettaminen ja siihen liittyvä valvonta. Sähköpotkulautojen toimilupasääntelyn mahdollistamista tulisi edistää Norjan mallin mukaisesti, jotta kunnilla on mahdollisuus nykyistä vapaaehtoista sopimista sitovammin ohjata alueellaan tapahtuvan vuokraustoiminnan reunaehtoja. Nopein tapa lisätä liikenneturvallisuutta on lisätä koulutusta ja käyttäjien osaamista mikroliikenteen liikennesäännöistä valistuksen, koulutuksen ja kasvatuksen keinoin.

**Väylävirasto** pitää kannattavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana ratkaisuvaihtoehtona mikroliikenteen ohjaamista liikenteenohjauslaitteilla. Lisäksi virheellisesti pysäköityjen sähköpotkulautojen siirtämisen helpottaminen vaikuttaa toteuttamiskelpoiselta ja tehokkaalta.

**Liikenne- ja viestintäviraston** mukaan esitetyt ratkaisuvaihtoehdot vastaavat hyvin sähköpotkulautailun turvallisuushaasteisiin. Virasto pitää esimerkiksi hyvänä vaihtoehtoa, jossa yhtenäistetään kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien laitteiden liikennesääntöjä. Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa liikenne- ja viestintäministeriön näkemystä 0,5 promillen rajan asettamisesta polkupyöräilylle ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle sekä pakkokeinolain muuttamista. Samoin virasto kannattaa kevyiden sähköajoneuvojen liikennemerkkejä.

**Vanhusasiavaltuutettu** kannattaa ratkaisuvaihtoehtoja, jotka mahdollistavat esteettömän liikkumisen sujuvasti ja turvallisesti. Valtuutettu toteaa, että on syytä harkita, tulisiko sähköpotkulautojen määrää rajoittaa vilkkaimmin liikennöidyillä alueilla, joissa liikkuu myös paljon jalankulkijoita.

**Liikenneturva** painottaa lausunnossaan, että kannatettavin vaihtoehto on sähköpotkulautojen toimilupajärjestelmän toteuttaminen. Liikenneturva suhtautuu positiivisesti mahdollisuuteen toteuttaa promilleraja myös ns. hallinnollisena sanktiona (esimerkiksi liikennevirhemaksuna), jos rikosoikeudellisen rangaistuksen käyttäminen promillerajan tehosteena ei olisi mahdollista. Lisäksi Liikenneturva pitää kannatettavana liikenteenohjauslaitteiden kehittämistä paremmin kevyillä sähköajoneuvoilla ajamisen sääntelyä vastaavaksi.

**Invalidiliitto ry:n** mukaan se pitää ehdotetuista toimenpiteistä esteettömyyden ja yhdenvertaisen liikkumisen sekä liikenneturvallisuuden näkökulmasta vaikuttavimpana keinona kieltää kokonaan kevyiden sähköajoneuvojen, kuten sähköpotkulautojen, pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä. Tässä yhteydessä tulee varmistaa niille turvallinen, selkeästi merkitty pysäköintivaihtoehto. Ajoradalle pysäköinti ei sitä varmastikaan kaikissa tilanteissa ole.

**Pyöräliitto ry** kannattaa tieliikennelakiin lisättäviä uusia liikennemerkkejä, jotka koskevat vain kevyitä sähköajoneuvoja. Yhdistys kannattaa myös sähköpotkulautailun liikennesääntöjen täsmentämistä. Yhdistys kannattaa virheellisesti pysäköityjen sähköpotkulautojen siirtämisen tehostamista. Yhdistys pitää myös toimilupajärjestelmää tehokkaana ja erittäin kannatettavan ratkaisuna yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen ongelmien ratkaisemiseen. Myös viestintää ja koulutusta keveiden sähköajoneuvojen liikennesäännöistä voidaan tehdä. Yhdistys kannattaa liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteen 94 mukaista muutosta tieliikennelain 183 §:ään.

**Vaasan kaupunki** näkee tärkeimpinä seuraavat ratkaisuvaihtoehdot: virheellisesti pysäköityjen sähköpotkulautojen siirtämisen helpottamisen, päihtyneenä ajamiseen vaikuttaminen sekä toimilupajärjestelmän käyttöönoton mahdollistaminen kunnille. Toimilupajärjestelmällä kunnat voivat rajata sähköpotkulautojen määrää ja sopia paikallisista säännöistä. Etenkin pysäköintijärjestelyistä pitäisi voida sopia ja suunnitella eri alueilla eri lailla.

**Porin kaupungin** näkemyksen mukaan toimilupajärjestelmä olisi ratkaisuvaihtoehdoista vaikuttavin. Vapaaehtoisuuteen perustuvassa järjestelmässä on isoja riskejä. Porin kaupunki ei kannata pysäköintikieltoa. Pysäköintipaikkojen osoittaminen tielle asennettavilla liikennemerkeillä vaatii kunnilta resursseja ja aiheuttaa lisäkustannuksia.

**Onnettomuustietoinstituutti** toteaa, että kevyellä sähköajoneuvolla ja polkupyörällä päihtyneenä ajamista estävät toimet olisivat kannatettavimpia liikenneturvallisuuden parannuskeinoja.

**Vanhus- ja lähimmäispalvelun liitto Valli ry** katsoo, että väärinpysäköityjen laitteiden välitön siirtäminen pois esteellisyyttä aiheuttavasta sijainnista on kaikkien tielläliikkujien etu. Tässä yhteydessä on myös lisättävä kuntien toimivaltaa sekä laitteiden pysäköinninvalvonnassa että niiden alueiden määrittelyssä, joilla laitteita on luvallista käyttää ja pysäköidä. VALLI ry katsoo, että koulutuksen ja tiedotuksen lisääminen on ensiarvoisen tärkeää.

**Lahden kaupungin** mukaan kaikki toimenpiteet ovat kannatettavia mutta eivät yksinään ratkaise nykyisiä ongelmia.

**Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE** pitää tärkeimpinä ratkaisuvaihtoehtoina vaihtoehtoja 3, 5 ja 6. Vammaisten ihmisten kannalta ongelmallisinta sähköpotkulautojen käytössä on lautojen suuri määrä, liikennesääntöjen noudattamatta jättäminen, niiden holtiton käsittely ja väärin pysäköinti. VANE kannattaa myös promillerajan asettamista.

**Turun kaupungin** näkemys on, että laadullisiin seikkoihin ja turvallisuuteen vaikuttaminen sekä määräsaantelyn mahdollistaminen toimilupajärjestelmän avulla olisi yksittäisistä ratkaisuista paras ja vaikuttavin.

**Onnettomuustutkintakeskus** toteaa, että arviomuistiossa on hyvin esitetty ja perusteltu useita ratkaisuvaihtoehtoja. Sopiva etenemistapa on edistää niitä kaikkia siinä laajuudessa kuin on mahdollista.

**Suomen Autokoululiitto ry:n** mukaan kaikkiin mikroliikenteen sähköajoneuvoihin, lukuun ottamatta kävelyä avustavia ja terveysterveystieteisesti käytettäviä ajoneuvoja, tulisi soveltaa polkupyöräilijän liikennesääntöjä, riippumatta siitä mikä on niiden suurin sallittu nopeus. Kaikkien sähkökäyttöisten ja sähköavusteisten ajoneuvojen kuljettajille tulisi asettaa 0,5 promillen raja, minkä ylittämisestä tulisi määrätä hallinnollinen sanktio. Turvallinen liikkuminen liikenteessä edellyttää ajoneuvon hallinnan lisäksi liikennesääntöjen tuntemista ja riskitekijöiden tunnistamista.

**Tampereen kaupungin** mielestä on erittäin tärkeää, että kuntien toimilupajärjestelmää edistetään. Toimilupajärjestelmän tulisi olla sisällöltään joustava siten, että kunnat voisivat itse määrittellä asiat, joita operaattoreiden olisi noudatettava. LVM:n valitsemista ratkaisuvaihtoehdoista kannattavimpana Tampereen kaupunki pitää promillerajan asettamista kevyille sähköajoneuvoille ja polkupyörille.

**Suomen Taksiliitto ry** uskoo parhaaseen lopputulokseen päästävän useiden toimenpiteiden yhtäaikaaisella toteuttamisella. Kunnille on annettava riittävä valtuus itse päättää ratkaisuista oman kuntansa alueella mikroliikkumisen ongelmien ratkaisemiseksi. Mikroliikkumisvälineiden pysäköinnin osalta yhdistys kannattaa ehdottomasti pysäköintiin varattujen alueiden käyttöön ottamista ja samalla muille alueille pysäköinnin kieltämistä. Virheelliseen pysäköintiin puuttumiseen ja laitteiden siirtämiseen on oltava myös mahdollisuus ilman kohtuuttomia odotusaikoja. Poliisilla on oltava oikeus sekä mikroliikkumisvälineiden käyttäjien puhalluttamiseen että ajon keskeyttämiseen.

**Lappeenrannan kaupunki** toteaa, että arviomuistiossa ehdotetuista toimenpiteistä kannatettavin ja toteuttamiskelpoisin on kuntien toimivallan lisääminen. Lisäksi on kannatettavaa tarkentaa ja yhdenmukaistaa liikennesääntöjä. Koulutuksen ja tiedotuksen lisääminen mikroliikenteen liikennesäännöistä on niin ikään tärkeää. Kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävillä ja pyöräteille aiheuttaisi ongelmia keskisuurten kaupunkien lähiöiden palvelutasoille.

**Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy** korostaa, että toimivan ja turvallisen kokonaistilanteen saavuttaminen vaatii monipuolista keinovalikoimaa. Toimenpiteistä tärkein olisi kuntien toimivallan lisääminen. Kaupunkiliikenneyhtiö pitää promillerajan asettamista perusteltuna sekä konkreettisena keinona parantaa liikenneturvallisuutta. Kaupunkiliikenneyhtiö toteaa, että koulutuksen ja tiedotuksen lisääminen liikennesäännöistä sekä pyöräilykasvatus ja asennevaikuttaminen ovat niin ikään tärkeitä keinoja turvallisuuden parantamiseksi.

**Suomen Kuntaliitto ry** kannattaa Norjan mallin mukaisen toimilupajärjestelmän mahdollistamista kunnille. Liikenneturvallisuusstrategiaan sisältyvät toimenpiteet ovat tärkeitä kaikissa vaihtoehdoissa kuten mikroliikkumisen verkoston toiminta, onnettomuustilastoinnin kehittäminen, liikennesääntöjen tuntemus sekä koulutus, tiedotus ja asenteisiin vaikuttaminen. Kuntaliitto kannattaa myös ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamista, jotta ajoneuvojen siirtäminen olisi tehokkaampaa. Lisäksi Kuntaliitto pitää promillerajan asettamista kevyen sähköajoneuvon kuljettamiseen ja polkupyöräilyyn

yleisen edun mukaisena toimenpiteenä. Kuntaliitto ei kannata vaihtoehtoa, jossa kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden pysäköinti kiellettäisiin jalkakäytävällä ja pyörätiellä kokonaan.

**Kilpailu- ja kuluttajavirasto** toteaa, että sähköpotkulautojen käytöstä voi aiheutua haittoja kuten tapaturmia ja muun liikenteen häiriintymistä. Osa näistä haitoista syntyy muille kuin kuluttajalle itselleen. Näiden ulkoishaittojen takia voi olla syytä ottaa käyttöön toimialakohtaista sääntelyä, jolla rajoitetaan sähköpotkulautojen käyttöä ja tarjontaa, koska ilman rajoituksia tarjontaa ja käyttöä on sosiaaliseen optimiin verrattuna liikaa. Esitetyistä keinosta merkittävin tarjontapuolen keino olisi toimilupajärjestelmän käyttöönotto. Kilpailu- ja kuluttajavirasto pitää kannatettavana, että toimilupajärjestelmästä vaikutuksista tehtäisiin kattava vaikutusarviointi ennen kuin se rajataan keinovalikoiman ulkopuolelle.

**Matkailu- ja ravintolapalvelut MaRa ry** katsoo, että ohjausta ja uutta sääntelyä tarvitaan ensi sijassa kaupunkien keskustoissa yleistyneisiin sähköpotkulautoihin. Kaupunkien tulisi voida kontrolloida operaattorien toimintaa ja määrää kilpailutuksilla. Promillerajasta MaRa ry toteaa, että pyöräily on yleinen liikkumistapa kaupungeissa ja tärkeä liikkumismuoto tapahtumille. Jo nykyinen lainsäädäntö kieltää tankojuoppouden polkupyörillä. MaRa ry katsoo, että pyöräilyn turvallisuutta tulee parantaa kampanjoilla ja viestinnällä rangaistusuhkien sijaan.

**Aivovammaliitto** pitää kannattavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana ratkaisuvaihtoehtoja, joilla yhtenäistetään kevyen sähköajoneuvon ja jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen liikennesääntöjä, kielletään kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kokonaan sekä vaikutetaan päihtyneenä ajamiseen. Lisäksi yhdistys kannattaa virheellisesti pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden siirtämisen helpottamista ja koulutuksen ja tiedotuksen lisäämistä.

**Voi Technology Finland Ab:n ja TIER Mobility Finland Oy:n** yhteisessä lausunnossa todetaan, että jaettujen sähköpotkulautapalveluiden näkökulmasta yhteistyö kaupunkien kanssa on keskeistä, siksi Voi ja TIER katsovat kannatettavimmaksi vaihtoehdoksi kunnallisen toimilupajärjestelmän.

**Terveyden ja hyvinvoinnin laitos** pitää hyvänä mikroliikkumisen turvallisuuden tarkastelua monista eri näkökulmista. Yksittäisistä ratkaisuvaihtoehdoista tapaturmien ehkäisyn ja terveyden huollon kuormituksen kannalta promillerajan asettamisessa polkupyörille ja sähköpotkulaudoille on monia kannatettavia näkökohtia.

**Liikenneoikeusyhdistys ry** kannattaa liikenteenohjausta koskevaa toimenpidettä 6.2.3, koska mikroliikenteen ongelmat ovat pitkälti kuntakohtaisia. Yhdistys kannattaa sähköpotkulaudoille ja polkupyörille promillerajaa 0,5–1,0, jonka ylittävä päihtymys voidaan kriminalisoida tai siitä määrätä liikennevirhemaksu. Yhdistys kannattaa myös ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamista samoin kuin liikennekoulutusta. Yhdistys vastustaa toimenpidettä, jolla sähköpotkulautojen pysäköinti jalkakäytävillä ja pyöräteillä kiellettäisiin kategorisesti.

**Ympäristöministeriö** näkee, että arviomuistiossa on esitetty kattava keinovalikoima. Keinot eivät kuitenkaan yksinään toteutettuna mahdollista toivottua lopputulosta vaan siihen pääsemiseksi ympäristöministeriö suosittelee, että ensivaiheessa esitetyistä keinoista poimitaan toteuttamiskelpoisimmat. Ympäristöministeriö pitää kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana mikroliikenteen liikennesääntöjen tarkentamista, virheellisesti pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden siirtämisen helpottamista, toimilupajärjestelmän käyttöönottoa kunnissa sekä koulutuksen ja tiedotuksen lisäämistä mikroliikenteen liikennesäännöistä.

**Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf** toteaa, että keskeisin toimenpide on kieltää sähköpotkulautojen pysäköinti jalkakäytävillä ja pyöräteillä. Tämän lisäksi sähköpotkulautojen lukumäärään tulisi pystyä vaikuttamaan. Yhdistys kannattaa promillerajan asettamista polkupyöräilylle ja mikroliikenteelle. Yhdistys pohtii, olisiko promillerajan oltava vielä tiukempi eri tienkäyttäjryhmien osalta.

**Etelä-Pohjanmaan liitto** näkee promillerajan asettamisen kannatettavana toimenpiteenä, mutta selvittäisi enemmän sitä, riittäisikö korkeampi promilleraja toteuttamaan esitetyn tarkoituksen. Sähköpotkulautojen ja muiden mikroliikkumisen kulkuneuvojen pysäköimisen kieltäminen kävely- ja pyöräteiltä on selkeä, mutta liiton mielestä mahdollisesti liian tiukka ratkaisu. Liiton mielestä väärin pysäköityjen kulkuneuvojen siirtämisen helpottaminen, pysäköinninvalvonnan tehostaminen ja maksujen ohjaaminen käyttäjälle parantaisivat tilannetta jo huomattavasti.

**Vammaisfoorumi ry** pitää välttämättömänä kieltää kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä. Toiseksi Vammaisfoorumi pitää tärkeänä promillerajan säätämistä. On arvioitava, onko arviomuistiossa esitetty 0,5 promilleraja, eri käyttäjäryhmät huomioiden, liian korkea.

**Vantaan kaupunki** pitää tärkeänä useiden arviomuistiossa esitettyjen toimenpiteiden käyttöönottamista. Merkittävimmät ja tarkoituksenmukaisimmat muutokset ja sitä kautta vaikutukset kaupunki näkee saatavan seuraavilla toimenpiteillä: mahdollistetaan kunnille toimilupajärjestelmän käyttöönotto, helpotetaan virheellisesti pysäköityjen sähköpotkulautojen siirtämistä ja vaikutetaan päihtyneenä ajamiseen. Sen sijaan toimenpiteet: ohjataan mikroliikennettä liikenteenohjauslaitteilla ja tarkennetaan mikroliikenteen liikennesääntöjä sisältävät Vantaan kaupungin näkemyksen mukaan tiettyjä ongelmia.

**Kuopion kaupunki** toteaa, että arviomuistiossa on esitetty erilaisia ratkaisuvaihtoehtoja, jotta mikroliikkuminen olisi turvallisempaa käyttäjille ja liikenneympäristö säilyisi turvallisena kaikille liikkujille. Yksittäisillä toimenpiteillä vaikutukset liikenneturvallisuuteen jäisivät todennäköisesti vähäisiksi.

**Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry** pitää välttämättömänä, että mikroliikkumisen välineiden pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kielletään kokonaan, ajaminen mikroliikkumisen välineillä jalkakäytävällä kielletään kokonaan sekä mahdollistetaan kunnille toimilupajärjestelmän käyttöönotto. Yhdistys kannattaa myös esitetyn promillerajan säätämistä.

**Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän** näkemyksen mukaan toimilupajärjestelmä, jonka kaupungit voivat halutessaan ottaa käyttöön, olisi yksittäisistä ratkaisuvaihtoehdoista vaikuttavin ja mahdollistaisi parhaiten sekä markkinoiden kehittymisen että haittojen tehokkaan hallinnan näkökulmat.

**Sisäministeriö** kannattaa laaja-alaisia useita ratkaisuvaihtoehtoja. Sisäministeriö pitää erityisen tärkeänä, että asetetaan yksiselitteinen ja selvä promilleraja, ja että pakkokeinolaki muutetaan siten, että poliisilla olisi mahdollista määrätä kuljettaja kokeeseen mahdollisesti nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi. Sisäministeriö pitää tärkeänä, että viranomaisilla ja kiinteistön omistajalla olisi mahdollisuus siirättää väärin pysäköidyt kevyet sähköajoneuvot viipymättä niiden omistajan lukuun. Lisäksi sisäministeriö kannattaa erityisesti kevyen sähköajoneuvon rekisteröintiä ja vakuuttamista.

**Helsingin kaupunki** toteaa, että toimilupajärjestelmä olisi yksittäisistä ratkaisuvaihtoehdoista vaikuttavin ja se mahdollistaisi parhaiten markkinoiden kehittymisen ja haittojen tehokkaan hallinnan. Paras lopputulos saavutetaan kuitenkin toteuttamalla useampia keinoja samanaikaisesti. On tärkeää, että selkeytetään liikennesääntöjä ja helpotetaan mahdollisuuksia siirtää virheellisesti pysäköityjä yhteiskäyttöisiä ajoneuvoja. Lakia ajoneuvojen siirtämisestä on tarpeen muuttaa arviomuistiossa

esitettyllä tavalla siten, että virheellisesti pysäköidyn kevyen sähköajoneuvon välitön siirto jalkakäytävältä ja pyörätieltä on mahdollista. Sähköajoneuvon ja polkupyörän kuljettamiselle ehdotettu promilleraja 0,5 promillea parantaisi selvityksen mukaan tieliikenteen kokonaisturvallisuutta, vähentäisi onnettomuuskustannuksia sekä yhdenmukaistaisi ajoneuvoliikenteen promillerajakäytännön. Perusteltua on myös lisätä ehdotuksen mukaisesti poliisin keinoja puuttua päihtyneenä ajavan kuljettajan ajoon.

**Bird Rides Finland Ab:n** lausunnon mukaan arviomuistiossa esitetään useita suosituksia, joista suurinta osaa Bird tukee palveluntarjoajan näkökulmasta. Näitä ovat mikroliikkuvuuteen liittyvien opasteiden lisääminen tieliikennelakiin, pyöriteiden pysäköintikielto (ehdotettua jalkakäytävien pysäköintikieltoa tulisi arvioida uudelleen), promillerajat ja yleisesti sähköpotkulaudoilla ajamisen rajoittaminen alkoholin juomisen jälkeen, virheellisesti pysäköityjen ajoneuvojen siirtämisen helpottaminen. Bird uskoo, että toimilupajärjestelmän käyttöönotto antaisi kaupungeille mahdollisuuden kehittää liikumisjärjestelmää kestävyys- ja järjestyssuunnitelmien mukaisesti.

**Sweco Finland Oy:n** lausunnossa todetaan, että arviomuistiossa esitetyt ratkaisuvaihtoehdot muodostavat järkevä kokonaisuuden, joka voisi ratkaista mikroliikkumisesta aiheutuvia ongelmia. Nähtävästi vaikuttavuudeltaan paras ratkaisuvaihtoehto on kuntien toimilupajärjestelmän edistäminen. Kaupungit ja kunnat ovat itse parhaita tahoja määrittämään toimilupien sisällöstä ja käyttöönotosta kullekin alueelle parhaaksi katsomallaan tavalla. Sweco pitää tärkeänä, että toimilupien sisältö voi vaihdella alueittain.

**Suomen Kiinteistöliitto ry:n** näkemyksen mukaan tehokas ongelmiin puuttuminen edellyttää useiden erilaisten toimenpiteiden toteuttamista. Käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista kannatettavimpia ja toteuttamiskelpoisimpia olisivat mikroliikenteen liikennesääntöjen tarkentaminen, mikroliikenteen ohjaaminen liikenteenohjauslaitteilla ja virheellisesti pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikumisvälineiden siirtämisen helpottaminen. Lisäksi yhdistys pitää kannatettavana toimilupajärjestelmän käyttöönottoa, mikroliikenteen liikennesääntöihin liittyvän koulutuksen ja tiedotuksen lisäämistä sekä palveluntarjoajien itsesääntelyn tukemista.

**Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes** pitää arviomuistiossa esitetyistä ratkaisuvaihtoehdoista kannatettavana monipuolisen keinovalikoiman käyttämistä. Erityisesti päihtyneenä ja suojakypärättä ajamiseen vaikuttamalla voitaisiin vähentää sähköpotkulautailusta aiheutuvia vakavimpia onnettomuuksia ja niistä yhteiskunnalle aiheutuvia kustannuksia

**Poliisihallitus** arvioi tehokkaimmiksi ja siten kannatettavimmiksi liikennesääntöihin ja poliisin toimivaltuuksiin tehtävät muutokset. Poliisihallitus on jo todennut ongelmalliseksi jalankulkua avustavan laitteen ja kevyen sähköajoneuvon rajanvedon käytännön liikennetilanteissa esimerkiksi ajoneuvon kuljettajan näkökulmasta. Poliisihallitus katsoo myös jalkakäytävälle ja pyörätielle pysäköinnin kategorisen kieltämisen tehokkaaksi tavaksi vähentää jalankulkua tai pyöräilyä haittaavaa tai vaarantavaa pysäköintiä. Poliisihallituksen mielestä pysäköintikieltoa tukisi hyvin lakiin ajoneuvojen siirtämisestä kirjattu mahdollisuus siirtää välittömästi lainvastaisesti jalkakäytävälle tai pyörätielle virheellisesti pysäköity kevyt sähköajoneuvo tai jalankulkua avustava laite. Poliisihallitus pitää myös erittäin hyvänä ja vaikuttavana 0,5 promillen rajaa polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle siinäkin tapauksessa, että sanktiona jouduttaisiin käyttämään ”vain” tieliikennelakiin kirjattua liikenne rikkomusta, ellei kyseessä olisi samalla liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla. Siihen liittyy oleellisesti myös liikenteen valvojalle säädösmuutoksella annettava mahdollisuus puhalluskokeella tai muulla tavoin selvittää kuljettajaksi tiedetyn henkilön päihtymys.

**Jyväskylän kaupungin** mukaan arviomuistiossa on ehdotettu useita toimenpiteitä, joita Jyväskylän kaupunki kannattaa. Tieliikennelain selkeyttäminen erityisesti suojateiden väistämisvelvollisuuden osalta on erityisen tärkeää. Lisäksi koulutuksen ja tiedottamisen lisääminen käyttäjille ovat verraten tehokkaita toimenpiteitä, joita kaupunki kannattaa. Toimiluvan kautta kunnille ja kaupungeilla



mahdollistettaisiin toimivalta vaikuttaa katutilan käyttöön asettamalla mikroliikkumiselle nopeusrajoituksia, ajokieltoalueita sekä pysäköintirajoituksia.

**Oulun kaupungin** lausunnon mukaan toimilupajärjestelmä olisi yksittäisistä ratkaisuvaihtoehdoista vaikuttavin. Oulun kaupunki pitää tärkeänä mikroliikkumiseen liittyvän lainsäädännön selkeyttämistä. Oulun kaupunki on yhtä mieltä ministeriön kanssa siitä, että pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävällä ja pyörätiellä selkeyttäisi tilannetta nykyisestä. Kaupunki haluaa kuitenkin huomauttaa, että pysäköinnin ja ahtaan katutilan haasteet liittyvät erityisesti keskustaan, yksittäisiin liikennettä tuottaviin kohteisiin sekä esimerkiksi tapahtuma-alueiden ympäristöön. Liikenteenohjauslaitteiden tulee olla selkeitä ja helposti havaittavissa. Keskustaympäristössä on jo nyt huomattava määrä liikenteenohjauslaitteita, joten uusien tuominen ei paranna tilannetta. Oulun kaupunki pitää promillerajan asettamista perusteltuna.

**Lime Technology Oy** pitää edistämisen arvoisena useita ehdotuksia, mutta tärkein niistä on promillerajan asettaminen. Promillerajaa säädettäessä on huomioitava teon vakavuus eikä rikosoikeudellisen rangaistuksen säätäminen ole perusteltua. Yhtiö kannattaa vaihtoehtoa, jossa promillerajasta säädettäisiin hallinnollinen sanktio tieliikennelaisissa.

**Joensuun kaupungin** mukaan liikkumispalvelujen kehittämiseksi tarvitaan hyvin monia erilaisia toimia. Tärkeimpänä ratkaisuna Joensuussa nähdään toimilupajärjestelmän käyttöönotto. Kategorisilla pysäköinnin kieltävillä säännöillä toiminnan järjestäminen ei olisi taloudellisesti järkevää. Esitetyistä ratkaisuvaihtoehdoista on liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteiden ohella nostettavissa joitakin hyvinkin tarpeellisia toimia: Kaikkien potkulautamallisten ajoneuvojen ja liikkumisvälineiden käyttäjien tulisi noudattaa pyöräilijän sääntöjä. Liikennesääntöjen noudattamista kaiken kaikkiaan tulisi tukea myös lisäämällä liikennekasvatusta mm. peruskoulutuksessa. Promillerajaksi tulisi asettaa 0,5 promillea ja poliisille tulisi antaa oikeus puhalluttaa ja keskeyttää päihtyneenä ajaminen myös muilla kuin moottorikäyttöisillä ajoneuvoilla.

**Espoon kaupunki** näkee kannatettavimpana sekä toteuttamiskelpoisimpana toimilupajärjestelmän käyttöönoton. Espoo kannattaa, että toimilupajärjestelmän käyttöönottoa pilotoitaisiin Suomen suurimmissa kaupungeissa mahdollisimman pikaisesti ennen mahdollista lakimuutosta.

**Nordic Micromobility Associationin (NMA)** lausunnon mukaan paras sääntelytulos saavutetaan, kun kunnilla olisi toimivalta päättää paikallisiin tarpeisiin sopivista kohtuullisista ratkaisuista. On itsestään selvää, että erityyppisiä alakohtaisia sääntöjä tarvitaan erilaisissa kaupungeissa. Tällaiseen yksityiskohtaisempaan sääntelyyn voidaan päästä antamalla kunnille mahdollisuus säännellä markkinoita lisensoimalla, mutta on myös muita toimenpiteitä, jotka voivat olla paikallisempia. Esimerkiksi sähköpotkulautojen pysäköintikieltojen toimeenpanosta voidaan päättää kuntatasolla, kuten Ruotsissa on tehty.

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

**Rahtarit ry** toteaa launnossaan, että arviomuistiosta ei varsinaisesti puutu valistuksen ja ohjeistuksen merkitys, mutta tämän laajuisen ja kasvavan kokonaisuuden hoitaminen on niin laaja asia, että esimerkiksi Liikenneturvan rahoitusta pitäisi tarkastella ja katsoa onko tarvetta määritellä korvamerkittyä lisärahoitusta tätä varten.

**Saloonius Oy Joe Scooterin** mukaan arviomuistoissa tulisi olla enemmän selvitystä mihin suuntaan teknologia on menossa ja missä ollaan nyt. Myös palvelujentarjoavien mielipiteet olisi tullut huomioida laajemmin, jotta pystyttäisiin näkemään, minkälaisia vaikutuksia näillä ehdotetuilla asioilla on palvelun tarjoamisessa.

**Aalto-yliopiston** lausunnon mukaan useita näkökohtia puuttuu ratkaisuvaihtoehdoista. Toisiaan täydentäviä toimia ei ole arvioitu riittävästi, mistä myös kunnat ovat huomauttaneet.

**Autoliitto ry:n** näkemyksen mukaan sopiva ratkaisuvaihtoehto on yhdistelmä esitetyistä kohdista.

**Liikenneturvallisuuden asiantuntijat ry:n** mukaan polkupyöräkypärän käytön vaikutus ennaltaehkäisyssä ja vahingoissa on merkittävä, kypärällä on hyvin selkeä turvallisuusvaikutus.

**ITS Finland ry** toteaa, että itsesääntely ja erilaiset älyratkaisut ovat mukana, mutta niiden potentiaalia ei ole täysimääräisesti tuotu esille.

**Tuki- ja liikuntaelinliitto Tule ry:n** mukaan muistiosta puuttuu erilaisten suojavaikenneiden, kuten kypärän käyttö tai kulkuvälineen rakenteeseen liittyvien turvallisuutta lisäävien ratkaisuiden kehittämisen arvio. Lisäksi muistista puuttuu aluekohtaiset erot (vrt. Helsingin keskusta, maalaistaajama) ja teknisen ratkaisujen (aluerajat toimivuudelle ja nopeuksille) parempi arviointi käytön reguloinnissa. Myös kokonaisvaltaista kansanterveydellistä huomiointia erityisesti muutenkin vähän liikkuvien osalta tulisi sisällyttää kokonaisuuteen.

**Näkövammaisten liitto ry** mukaan näkövammaisten on vaikea havaita hiljaisia sähköpotkulautoja jotka lähestyvät yllättävistä suunnista ja ohittavat kävelijän lähietäisyydeltä, joten kyseiset liikennevälineet tulee varustaa sähköautoissa käytetyn AVAS-järjestelmän kaltaisella äänilähteellä. Tosiasiallisesti jalkakäytävillä käytettävien mikroliikkumisen välineiden enimmäisnopeus tulee rajoittaa seitsemään kilometriin tunnissa, jotta liikenteen hahmottaminen näkövammaiselle helpottuu.

**Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten** yhteisen lausunnon mukaan sähköpotkulautojen renkaan kokoa suurentamalla voitaisiin ehkäistä onnettomuuksia. Sähköpotkulautojen käyttäjiltä tulisi edellyttää vähintään 15 vuoden ikää. Ikärajan tulisi koskea sekä vuokrattavia, että yksityisiä sähköpotkulautoja. Pysäköinti kaupunkien ydinkeskusta-alueella tulisi olla sallittua vain erikseen merkityillä paikoilla. Yöaikaista ajamista tulisi rajoittaa joko kokonaan tietyllä kellonaikavälillä tai rajoitetaan ajonopeutta esim. 10 km/h tai 15 km/h:ssa. Tulisi harkita yritysten pakollisen vastuuvakuutusjärjestelmän käyttöönottoa. Vakuutusvelvollisuus voisi koskea yhtäläisesti kaikkia vuokratyöntekijöitä sähkökäyttöisiä ajoneuvoja.

**Väyläviraston** lausunnossa on todettu, että ratkaisuvaihtoehdoista puuttuu valvonnan lisääminen. Valvonnan lisääminen toki aiheuttaisi lisäkustannuksia, joita tulisi kuitenkin verrata sähköpotkulautoaliikenteessä aiheutuneiden vammojen hoitokuluissa odotettavissa olevaan säästöön.

**Liikenne- ja viestintävirasto** kannustaa pohtimaan, millaisia positiivisia taloudellisia kannusteita voitaisiin ottaa käyttöön erityisesti sähköpotkulautoiluun liittyvien haittojen vähentämiseksi. Kannusteet voisivat liittyä esimerkiksi pysäköintihinnointiin.

**Liikenneturvan** mukaan arviomuistiossa ei ole esitetty ratkaisuvaihtoehtona mitään suojakypärän käyttöön liittyvää vaihtoehtoa. Yhteiskäytössä olevien ajoneuvojen osalta on tärkeää arvioida myös sitä, tulisiko tällaisen moottoroidun ajoneuvon käytölle olla jokin ikäraja. Liikenneturva pitää sähköpotkulautoilun liikennesääntöjen yhtenäistämistä hankala toteuttaa ja se hämärtäisi edelleen jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden tarkoituksen. Oikea ja tarkoituksenmukainen jalankulkua avustavan tai korvaava liikkumisvälineen enimmäisnopeus on 6 km/h, mikä on myös L-luokan asetuksen soveltamisraja enimmäisnopeuden osalta. Liikenneturvan mielestä kaikki sähköiset liikkumisvälineet, joiden nopeus on suurempi kuin 6 km/h, mutta enintään 25 km/h tulisi lukea kevyiksi sähköajoneuvoiksi. Muutos olisi toteutettavissa ajoneuvolain 1 § muutoksella.

**Pyöräliitto ry:n** mukaan arviomuistiossa puuttuu se ratkaisuvaihtoehto, jonka mukaan pidettäisiin kiinni nykyisestä lainsäädännöstä promillerajan asettamisen sijaan. Jos promilleraja määritellään, niin sen tulee olla merkittävästi korkeampi. Lisäksi yhdistys jäi arviomuistiossa kaipaamaan teknisiä ratkaisuja,

kuten reaktiotestejä, potkulautojen käyttäjille öisin. Toinen vaihtoehto on määrittellä promilleraja sähköpotkulautailulle ja jättää päihtyneenä pyöräilyn sääntely nykyiselleen. Yhdistys ei ole täysin vakuuttunut, että lakiin määritettävä sähköpotkulautojen pysäköintikielto pyöräteillä ja jalkakäytävillä olisi paras ratkaisu ilmiselvään pysäköintiongelmaan.

**Vaasan kaupungilla** ei ole ehdottaa muita ratkaisuvaihtoehtoja.

**Onnettomuustietoinstituutti OTIn** mielestä arviomuistiosta ei puutu olennaisia ratkaisuvaihtoehtoja.

**Vanhus- ja lähimmäispalvelun liitto Valli ry:n** mukaan suojakypärän käyttöön mikroliikennevälineitä käytettäessä tulisi kiinnittää huomiota. Yhteiskäyttölaitteita tarjoavat tahot tulisi myös velvoittaa tarjoamaan mahdollisuutta kypärän lainaamiseen tarvittaessa laitteen mukana. Kaupallisessa käytössä olevien laitteiden osalta olisi hyvä harkita liikennevakuutuksen käyttöönottoa.

**Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANEn** mukaan arviomuistiosta ei puutu muita olennaisia ratkaisuvaihtoehtoja.

**Turun kaupungin** näkemyksen mukaan arviomuistiosta ei puutu mikään ratkaisuvaihtoehto.

**Onnettomuustutkintakeskuksen** mukaan jatkossa voi olla tarpeen selvittää, miten sähköpotkulautailun turvallisuutta voidaan parantaa kaupunkisuunnittelussa ja lautojen kehittämisessä. Lautoihin saattaa myös olla mahdollista asettaa tarkkoja katukohtaisia paikannukseen perustuvia nopeusrajoituksia. Onnettomuusalttiimmat paikat, tilanteet ja yksityiskohdat voi olla tunnistettavissa palveluntarjoajien datasta. Päihtyneenä ajamiseen liittyen olisi hyvä selvittää, saataisiinko tavoiteltuja promillerajoja voimaan jollain muulla keinolla tai lainsäädännöllä kuin rikoslain avulla.

**Suomen Autokoululiitto ry** toteaa, että arviomuistiosta puuttuu yöaikaisen ajon kieltö. Arviomuistiosta puuttuu myös pakollisen liikennevakuutuksen edellyttäminen. Kaikki ilman lihasvoimaa liikkuvat ajoneuvot tulisivat rekisteröidä ja saattaa liikennevakuutuksen piiriin. Sähkökäyttöisiä ajoneuvoja vuokraavien yritysten tulisi varmistaa ajoneuvoa vuokraavan henkilön liikennesääntöjen tuntemus ennen ajoneuvon vuokraamista, esimerkiksi puhelinaplikaatiolla.

**Tampereen kaupungin** mukaan arviomuistiosta ei puutu mitään selkeää ratkaisuvaihtoehtoa.

**Suomen Taksiliitto ry** toteaa, että vakuuttamisvelvollisuus yhtenä ratkaisuvaihtoehtona on syytä ottaa tarkempaan tarkasteluun. Toisekseen koulutuksen merkitystä ei ole ratkaisuvaihtoehtoihin kirjattu lainkaan. Valistus, tiedottaminen ja ohjaaminen oikeaan toimintaan ovat liikenteen yhteistoiminnan onnistumisen avaintekijöitä. Yhdistys ehdottaa myös peruskoulutusvaatimusta. Liikkumisen pelisääntöjen yksinkertaistamiselle ja yhdenmukaistamiselle on selkeää tarvetta.

**Lappeenrannan kaupunki** toteaa, että muistiossa on huomioitu hyvin erilaiset ratkaisuvaihtoehdot.

**Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy** toteaa, että arviomuistiossa on hyvin huomioitu erilaiset ratkaisuvaihtoehdot. Esitetyt ratkaisuvaihtoehdot eivät kuitenkaan tarjoa tehokkaita keinoja sähköpotkulautapalveluiden määrän ja laadun sääntelyyn. Kaupunkiliikenneyhtiö painottaa, että sähköpotkulautojen määrän hallinnointiin tarvitaan lisätoimia.

**Suomen Kuntaliitto ry** toteaa, että arviomuistiossa on tarkasteltu olennaisimpia ratkaisuvaihtoehtoja, joiden pohjalta voidaan jatkoyöstä toimiva kokonaisuus.

**Aivovammaliitto** toteaa, että suojakypärän käytön tärkeys erityisesti aivovammojen ennaltaehkäisyssä on tärkeä. Aivovamman syntymiseen ei tarvita suurta liike-energiaa ja kaatuessaan joko polkupyörällä tai sähköpotkulaudalla aivot voivat vahingoittua kaatumisen tai törmäyksen aiheuttamasta liike-energiasta.

**Voi Technology Finland Ab:n ja TIER Mobility Finland Oy:n** yhteisessä lausunnossa todetaan, että yhteiskäyttöiset sähköpotkulautopalvelut perustuvat GPS-paikannukseen ja lautojen ohjaukseen geoaitauksen avulla. Riippumatta muista säätelykeinoista, olisi toivottavaa, että kunnat voisivat saada oikeuden ohjata yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja geoaitauksen avulla. Tämä voidaan toteuttaa yksinkertaisesti toimilupajärjestelmässä, mutta digitaaliseen paikannukseen perustuva liikenteenohjaustyökalu voisi olla hyvä lisä kuntien liikenteenohjaukselle.

**Opetushallitus** katsoo, että kuntien ja alueiden välisistä eroista johtuvat erilaiset tarpeet sääntelyssä sekä siihen liittyvä joustovara olisi hyvä huomioida sääntelyn ratkaisuvaihtoehtoja pohdittaessa.

**Terveyden ja hyvinvoinnin laitos** näkee, että jos polkupyöräilylle ja sähköpotkulautailulle asetetaan promilleraja, olisi alkoholin promillerajan lisäksi loogista noudattaa myös huumaus- ja lääkeaineiden osalta nykyisessä rikoslaissa määriteltyjä rattijuopumuksen kriteerejä.

**Liikenneoikeusyhdistys ry** esittää selvitettäväksi, voitaisiinko sähköpotkulautojen luokituksen yhteydessä niille määrätä rekisteröinti- ja liikennevakuutusvelvollisuus, joka takaisi niiden liikenteeseen käyttämisestä aiheutuneiden vahinkojen korvaamisen.

**Ympäristöministeriö** kannustaa tutkimaan ikärajan vaikutuksia mikroliikkumisen liikenneturvallisuuteen. Toinen tutkittava asia olisi vuokrattavien sähköpotkulautojen nopeus. Rajoittamalla vuokrattavien sähköpotkulautojen maksiminopeutta esim. 15 km/h parannettaisiin helposti liikenneturvallisuutta. Olisikin hyvä tutkia mitä vaikutuksia vuokrattavien sähköpotkulautojen nopeuden rajoittamisella olisi ihmisten valintoihin.

**Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf** toteaa, että arviomuistiossa ei käsitellä nollavisiota sähköpotkulautojen onnettomuuksien estämiseksi. Yhdistys pitää tarpeellisena, että jalankulkua avustaville tai korvaaville liikkumisvälineille asetetaan suurimmaksi nopeudeksi kolmesta viiteen kilometriä tunnissa.

**Etelä-Pohjanmaan liitto** toteaa, että muistiossa oli käsitelty kattavasti ratkaisuvaihtoehtoja.

**Vammaisfoorumi ry** kaippaa nollavisiota sähköpotkulautoihin liittyvien vakavien loukkaantumisten ehkäisyyn. Nollavisio on perusteltu sekä inhimillisen kärsimyksen että yhteiskunnalle jo nyt aiheutuneiden kustannusten näkökulmasta; sähköpotkulautailun sairaalahoidetuille loukkaantumisille kustannukset ovat olleet arviointimuistion mukaan 130 miljoonaa euroa. Vammaisfoorumi pyytää arvioimaan jalankulun väylillä käytettävien kulkuvälineiden maksiminopeuksia. Liikennenopeudet tulee harmonisoida tosiasialliseen jalankulun nopeuteen, joka on noin 5 kilometriä tunnissa.

**Kuluttajaliitto ry:n** lausunnon mukaan muistion johdannossa todetaan, että sen laatimisen taustalla ovat mikroliikkumisen vaikutukset liikenneturvallisuuteen sekä liikenteen sujuvuuteen ja esteettömyyteen. Kuluttajaliitto haluaa kiinnittää huomiota siihen, että esteettömyyteen voidaan katsoa kuuluvan myös digipalveluita ja -laitteita (esimerkiksi älypuhelimia) käyttämättömien mahdollisuus vuokrata sähköpotkulautoja. Tähän muistiossa ei ole otettu kantaa.

**Vantaan kaupungin** mukaan arviomuistiossa on esitetty hyviä toimenpiteitä, mutta Vantaan kaupunki on huolissaan joidenkin toimenpiteiden vaikuttavuudesta, järkevyydestä ja käytännön toteuttamismahdollisuuksista. Keskeisimpänä ratkaisuna tulisi olla kuntien mahdollisuus rajoittaa mikroliikkumisvälineiden määrä kestäväälle tasolle sekä mahdollisuus luoda kunkin kunnan alueella tarpeellista ja toimivaa sääntelyä. Esitetyistä vaihtoehdoista toimilupajärjestelmän mahdollisuus vastaisi tätä tavoitetta, mutta voisiko vastaavaan ratkaisuun päästä jotenkin muutenkin, jos toimilupajärjestelmän katsotaan rajoittavan liikaa elinkeinovapautta.

**Kuopion kaupungin** mukaan arviomuistiosta ei puutu olennaisia ratkaisuvaihtoehtoja.

**Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry** toteaa, että näkövammaisten on vaikea tai jopa mahdoton havaita hiljaisia mikroliikkumisen välineitä, joten kyseiset liikennevälineet tulee yhdistyksemme näkemyksen mukaan varustaa sähköautoissa käytetyn AVAS-järjestelmän kaltaisella äänilähteellä. Yhdistys pitää välttämättömänä rajoittaa jalkakäytävällä käytettävien mikroliikkumisen välineiden enimmäisnopeus seitsemään kilometriin tunnissa, jotta liikenteen hahmottaminen helpottuu.

**Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän** näkemyksen mukaan arviomuistiossa on käsitelty ratkaisuvaihtoehtoja monipuolisesti.

**Sisäministeriön** näkemyksen mukaan ratkaisuvaihtoehdot ovat arvioitu kattavasti.

**Helsingin kaupungin** lausunnon mukaan arviomuistiosta ei varsinaisesti puutu ratkaisuvaihtoehtoa, mutta esitettyjä ratkaisuja on kuvattu liian suppeasti tai arvioitu puutteellisesti. Arviomuistio ei myöskään riittävästi huomioi palvelujen digitaalista ulottuvuutta. Osa arviomuistion suositelluista keinoista ohjaa lähinnä sähköpotkulautoja mutta sääntelyn tarvetta on koko mikroliikkumisen toimikentälle. Toimintakenttä muuttuu nopeasti ja on tärkeää, että sääntely kattaa muutokset, kuten uusien erilaisten laitteiden kehittymisen.

**Bird Rides Finland Ab:n** lausunnon mukaan arviomuistiossa esitetään merkityksellisiä ja kannatettavia suosituksia Suomen kaupunkien tilanteen parantamiseksi. Täydellinen jalkakäytävien pysäköintikielto voisi osoittautua kuitenkin haitalliseksi, sillä se johtaisi ristiriitaan muiden kulkuvälineiden pysäköinnin sääntelyn kanssa ja poikkeaisi merkittävällä tavalla yleisestä käytännöstä suurimmassa osassa Euroopan kaupunkeja. Pikemminkin kaupunkien olisi saatava mahdollisuus päättää pysäköinnin säännöistä itsenäisesti. Operaattoreilla on keinot viestiä paikallisista säännöistä asiakkailleen selkeästi ja läpinäkyvästi.

**Sweco Finland Oy:n** lausunnon mukaan arviomuistiosta ei sinänsä puutu ratkaisuvaihtoehtoja, mutta esitettyjä vaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia tulee vielä arvioida kattavammin. Sweco pitää erityisen tärkeänä, että ratkaisuvaihtoehdot ovat sellaisia, että ne koskevat kaikkia mikroliikkumisvälineitä eivätkä pelkästään esimerkiksi yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja. Liikkumispalvelut kehittyvät ja ratkaisuvaihtoehtojen tulee olla sellaisia, että ne koskevat myös uusia, ei vielä käytössä olevia mikroliikkumisvälineitä.

**Suomen Kiinteistöliitto ry:n** mukaan arviomuistiossa on käsitelty erilaiset olennaiset ratkaisuvaihtoehdot. Arviomuistiossa esitettyjä ratkaisuvaihtoehtoja tulisi kuitenkin täydentää yhdistyksen lausunnossa esitetyllä tavalla.

**Poliisihallituksella** ei ole esittää ratkaisuvaihtoja, joita arviomuistiossa ei ole jo esitetty. Pienenä lisäyksenä liikennesääntöjen muuttamiseen on Poliisihallituksen ehdotus jalankulkua avustavan liikkumisvälineen sulauttamisesta kevyeen sähköajoneuvoon, mikä edellyttäisi myös ajoneuvolain 1 §:n 6 momentin muuttamista.

**Jyväskylän kaupungin** mukaan kuntien ja kaupunkien näkökulmaa ei ole tuotu riittävän laajasti esille. Pääasiallisena toimenä toimilupajärjestelmän käyttöönotto selkeyttäisi lautailukauden alkua ja loppua, sekä rajoittaisi kaupungissa toimivien lautojen määrää. Elinkeinotoimintaan lupajärjestelmällä olisi pienempi vaikutus verraten, jos koko kaupungin alueelle asetettaisiin potkulautojen pysäköintikielto.

**Oulun kaupungin** mukaan arviomuistiossa ratkaisuvaihtoehtojen kuvaus olisi voinut olla laajempaa. Kuntien ja kaupunkien näkökulmaa ei ole tuotu riittävän laajasti esille. Tulevan toimintaympäristön nopeat muutokset ja liikkumisen erilaiset muodot tulisi ottaa huomioon lakeja säädettäessä. Tienpitäjän näkökulma olisi pitänyt tuoda arviomuistiossa laajemmin esille. Ratkaisuvaihtoehtojen kustannuksia ei ole arvioitu.

**Lime Technology Oy:n** mukaan arviomuistio sivuaa geoaitausta (geofencing) lyhyesti luvussa 3.10. Operaattorit kykenevät asettamaan geoaitauksen avulla maantieteellisiä pysäköinti-, ajo- ja nopeusrajoituksia sekä hallitsemaan autojen käyttöaikaa keskitetysti. Kaikki LVM:n arviomuistiossa esittämät pysäköintiratkaisut voidaan toteuttaa myös geoaitaamisen avulla. Tämä voidaan toteuttaa yksinkertaisesti toimituspäijärjestelmässä, mutta digitaalinen paikannukseen perustuva liikenteenohjaustyökalu voisi olla hyvä lisä kuntien liikenteenohjaukselle. Mahdollisuuksia tuoda geoaitaus tieliikennelakiin tulisi tutkia.

**Joensuun kaupungin** mukaan arviomuistiosta puuttuu pysäköinnin mahdollistaminen liikkumispalvelujen käyttäjien asiointikohteissa tonteilla, pysäköintialueilla ja muissa pysäköintilaitoksissa.

**Nordic Micromobility Associationin (NMA)** lausunnon mukaan sähköpotkulautojen yhteiskäyttöpalvelut perustuvat ajoneuvojen GPS-paikannukseen ja ohjaukseen paikannuksen avulla. Palveluntarjoajat voivat asettaa pysäköinnille, ajamiselle ja nopeudelle maantieteellisiä rajoituksia paikannuksen avulla ja hallinnoida keskitetysti ajoneuvojen käyttöaikoja. Kaikki liikenne- ja viestintäministeriön muistiossa esitetyt pysäköintiratkaisut voidaan toteuttaa myös paikannuksen avulla. Muista sääntelykeinoista riippumatta olisi toivottavaa, että kunnat saisivat oikeuden hallita yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja geofencing-menetelmällä. Paikannukseen perustuva digitaalinen liikenteenohjausväline voi olla hyvä lisä kunnalliseen liikenteenohjaukseen. Geofencing-järjestelmän sisällyttämistä tieliikennelakiin olisikin tutkittava.

3.4 Mikä on näkemyksenne luvussa 7 esitetyistä liikenne- ja viestintäministeriön arviosta? Tulisiko arviota täydentää joillain tavalla?

**Rahtarit ry** toteaa, että kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävällä ja pyörätiellä aiheuttaa suuria ongelmia autojen pysäköinnille. Yhdistyksen mukaan esitetty promilleraja on ehdottoman kannatettava, mutta se ei saa vaikuttaa ajo-oikeuksiin, eli sanktiona voisi olla esitetty tuntuva sakkorangaistus.

**Saloonius Oy Joe Scooterin** lausunnon mukaan pysäköintikieltoa tulisi arvioida uudelleen. Lisäksi promillerajasta olisi hyvä käydä keskustelua.

**Aalto-yliopiston** mukaan arviomuistiossa on esitetty tarpeeton, luultavasti tehoton ja jopa haitallinen yhdistelmä veren alkoholipitoisuuden rajoittamisesta sekä pyöräilylle että moottorisoidun mikroliikenteen laitteille. Yliopisto korostaa, että polkupyörät ja sähkömoottorilla varustetut ajoneuvot eroavat toisistaan eikä niitä siksi pitäisi kohdistaa samanlaista sääntelyä. Yliopiston mukaan ei ole selvää, minkälaiseen käyttäytymisen muutokseen 0,5 promillen rajalla pyöräilyn osalta pyritään.

**Pyöräilykuntien verkosto ry** suhtautuu kriittisesti polkupyöräilyn ja mikroliikenteen promillerajaan. Yhdistyksen näkemyksen mukaan ministeriön arviomuistiossa kevyen sähköajoneuvon kuljettaminen ja polkupyöräily on ratkaisun 6.4.1 osalta käytännössä mielletty yhdeksi ja samaksi asiaksi. Yhteenvetonaan yhdistys toteaa, että jos sähköpotkulautoilijoille oikeusministeriön kirjaamista huomioista ja perusteluista huolimatta halutaan kiireellisesti asettaa promilleraja, asetettakoon promilleraja koskemaan nimenomaan sähköisiä ajoneuvoja, joiden kuljettaminen ei edellytä polkemista. Polkupyöräilyn osalta on tehtävä liikenteen promillerajojen kokonaisharkinnan kannalta olennainen tarkempi selvitys.

**Autoliitto ry** toteaa, että tässä kohdassa on pääasiassa oikeansuuntaisia toimenpide-ehdotuksia. Yhdistys korostaa, että tehokkain tapa löytyy yhdistelemällä eri ratkaisuvaihtoehtoisissa esitetyjä asioita.

**Liikenneturvallisuuden asiantuntijat ry:n** mukaan promillerajan asettaminen lakiin on kannatettava asia.

**ITS Finland ry** toteaa, että arvion mukaan kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajien onnettomuuksista aiheutuu kaiken kaikkiaan noin 275 miljoonan euron vuosittaiset onnettomuuskustannukset. Yhdistys haluaa kiinnittää huomiota Onnettomuustutkintakeskuksen lausuntoon, jossa kustannukset arvioitiin vain murto-osaksi muistion kustannuksista. Kun lisäksi tiedetään, että turvallisuustilastot ovat parantuneet jo tehtyjen toimien myötä, olisi hyvä tarkistaa muistion arvio.

**Tuki- ja liikuntaelinliitto Tule ry** lausuu, että arviomuistiossa tulisi huomioida liikuntarajoitteiset ja vammaiset ihmiset paremmin kuin nyt on tehty. Tiheästi rakennetuilla kaupunkialueilla ja kapeilla katualueilla, sähköpotkulautojen käyttö ja pysäköiminen ohjeistuksen mukaisestikin kaventaa kulkuväyliä, puhumattakaan ohjeiden vastaisesta pysäköinnistä ja varastoinnista.

**Näkövammaisten liitto ry:n** mukaan arviota tulee täydentää toimilupajärjestelmän käyttöönotolla sekä mikroliikkumisen välineisiin soveltuvalla AVAS-järjestelmällä.

**Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten** yhteisen lausunnon mukaan potkulautojen pysäköiminen tulisi miettiä huolellisesti ja ohjeistaa. Turvallisuusnäkökulman lisäksi tulisi ottaa huomioon liikkumismuodon luonne (ovelta-ovelle). Pysäköinti kaupunkien ydinkeskusta-alueella tulisi olla sallittua vain erikseen merkityillä paikoilla. Lakiin tulisi lisätä uudet liikenteen ohjauslaitteet mikroliikkumisen ohjaamista varten ja tarkentaa nykyisten liikenteenohjauslaitteiden selityksiä.

**Väyläviraston** mukaan ministeriön arviossa tieliikennelain muuttamisella ollaan suuntaamassa lainsäädännön lisätoimenpiteitä juuri sähköpotkulautoihin, vaikka nykyiset säännöt olisivat valvottuina ja noudatettuina riittävät.

**Liikenne- ja viestintävirasto** pitää ministeriön arviota riittävänä.

**Vanhusasiavaltuutettu** yhtyy liikenne- ja viestintäministeriön arvioon siitä, että parhain lopputulos saavutetaan toteuttamalla useita erilaisia toimenpiteitä. Lisäksi päihtyneenä ajamisen kieltäminen lisäisi yleistä turvallisuutta.

**Liikenneturvan** lausunnon mukaan liikenne- ja viestintäministeriön arvio lähtee siitä lähtökohdasta, että elinkeinovapauden vuoksi toimilupajärjestelmää ei voida toteuttaa. Toimilupajärjestelmän sijaan ministeriö ehdottaa lainsäädäntöön varsin järkeviä muutoksia, jotka koskisivat yhtä lailla yksityisomisteista sähköpotkulautailua sekä kuntia, riippumatta siitä, onko alueella muutoksiin tarvetta. Suositeltavampaa on antaa kunnille itselleen työkalut etsiä ratkaisukeinot ja säätää ne toimilupajärjestelmää soveltamalla. Ministeriön esitys ei ratkaise perusongelmaa – vuokralautojen liian suurta lukumäärää.

**Invalidiliitto ry** kannattaa toimenpiteitä, joilla vähennetään päihtyneenä ajamista liikenteessä. Invalidiliitto kannattaa arviomuistion ehdotusta siitä, että poliisille annetaan oikeus puhalluttaa ja keskeyttää päihtyneenä ajaminen sekä tähän kytkeytyvää toimenpidettä, jossa valmistellaan esitys tieliikennelain 183 §:n ja pakkokeinolain 9 luvun 2 §:n muuttamisesta. Invalidiliitto pitää tärkeänä arviomuistiossa esitettyä ratkaisuvaihtoehtoa siitä, joka mahdollistaisi kunnille toimilupajärjestelmän käyttöönoton. Jos sähköpotkulautailun liikennesääntöjä tultaisiin muuttamaan siten, että jatkossa kaikille sovellettaisiin polkupyöräilijöille kohdennettuja liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita, tulee, kuten muistiossa todetaan, vammaisille ja liikkumisesteisille henkilöille tarkoitetut liikkumisvälineet jättää soveltamisalan ulkopuolelle. Invalidiliitto kannattaa, että tieliikennelaissa säädettäisiin uusista liikenteenohjauslaitteista mikroliikenteen ohjaamista varten sekä nykyisten liikenteenohjauslaitteiden kuvailun tarkentamisen.

**Pyöräliitto ry** kannattaa esitettyjä tieliikennelain muutoksia. Pyöräliitto vastustaa 0,5 promillen rajan asettamista polkupyöräilylle, sillä sen haitat ovat helposti suuremmat kuin hyödyt. Jo nyt päihtyneenä pyöräily on kielletty, jos se aiheuttaa vaaraa ja jo nyt poliisi voi puuttua siihen. Jos promillerajaa tullaan vielä edistämään, niin pyöräilyn promilleraja on asetettava selkeästi korkeammalle kuin moottoriajoneuvojen kohdalla. Yhdistys pitää myös toimilupajärjestelmää tehokkaana ja erittäin kannatettavan ratkaisuna yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen ongelmien ratkaisemiseen.

**Vaasan kaupunki** on samoilla linjoilla, että usealla eri toimenpiteellä voidaan parhaiten saada tuloksia aikaan sähköpotkulautailun sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseksi. Toimilupa nähdään yhtenä tärkeänä keinona. Tieliikennelain muuttaminen siten, että kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kielletään, on tarpeeton toimenpide.

**Porin kaupunki** toteaa, että pysäköintivirhemaksujen antaminen ja ajoneuvojen siirron helpottaminen antaisi kunnille nykyistä paremmat edellytykset puuttua virheelliseen tai turvallisuutta vaarantavaan pysäköintiin. Porin kaupunki pitää tärkeänä sähköpotkulautoihin sekä muuhun mikroliikkumiseen liittyvän lainsäädännön selkeyttämistä. Porin kaupunki pitää promillerajan asettamista perusteltuna. Toimilupajärjestelmästä on saatu hyviä kokemuksia muissa maissa ja sen avulla on saatu vähennettyä sähköpotkulautojen aiheuttamia ongelmia.

**Onnettomuustietoinstituutti OTIn** arvion mukaan ministeriön arviot vaikuttavat oikeansuuntaisilta ja niissä on kiinnitetty huomiota olennaisiin ongelma-kohtiin.

**Vanhus- ja lähimmäispalvelun liitto Valli ry** pitää ministeriön arviota oikeansuuntaisena ja suurimmalta osaltaan kannatettavana. Kuntien toimivaltuuksien huomioiminen tulisi kuitenkin yhdistyksen mielestä nostaa myös tässä kohdassa esille.

**Lahden kaupunki** pitää toimilupajärjestelmää tarkoituksenmukaisena ja tarpeellisenä. Toimilupajärjestelmä olisi ratkaisuvaihtoehtoista vaikuttavin. Toimilupajärjestelmästä tulisi aloittaa nopealla aikataululla lakikokeilu. Promillerajan asettaminen on kannatettavaa kaikille kulkuneuvojen kuljettajille, riippumatta niiden tyypistä tai käyttövoimasta.

**Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE** kannattaa kuntien toimilupajärjestelmää ministeriön ehdotuksesta poiketen. Muuten VANE pitää ministeriön ehdotusta kannatettavana.

**Turun kaupunki** jakaa näkemyksen, että usealla toimenpiteellä voidaan parhaiten saada aikaan tuloksia sähköpotkulautailun sujuvuuden ja turvallisuuden takaamiseksi ja siksi on tärkeää, että toimilupajärjestelmä otetaan yhtenä keinona käyttöön. Tieliikennelain muuttaminen siten, että kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä olisi kielletty kokonaan, on tarpeetonta.

**Onnettomuustutkintakeskus** on samaa mieltä ministeriön kanssa, että parhain lopputulos saavutetaan useiden erilaisten toimenpiteiden toteuttamisella.

**Suomen Autokoululiitto ry:n** mukaan ministeriön arvio on oikeansuuntainen.

**Tampereen kaupungin** mielestä on perusteetonta, että ministeriö pitää liikenteenohjauslaitteiden käyttöä yhtä tehokkaana keinona säädellä mikroliikkumista kuin toimilupajärjestelmän käyttöönotto. Sähköpotkulautojen pysäköinnin kieltäminen tieliikennelaitissa jalkakäytävillä ja pyöräteillä tulee Tampereen kaupungin mielestä 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. Tampereen kaupunki kannattaa lähtökohtaisesti myös maastoliikennelain täsmentäminen siten, että kevyiden sähköajoneuvojen



pysäköinti maastossa on kielletty. Tampereen kaupungin mielestä myös ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttaminen on tarpeellista. Pysäköintivirhemaksun määräämisoikeutta sähköpotkulaudoille (ja muille vuokrattaville mikroliikkumisvälineille) Tampere pitää tärkeänä.

**Suomen Taksiliitto ry** toteaa, että kaikki vaihtoehdot liikenneturvallisuuden parantamiseksi tulee pitää avoimena, myös niiden vaihtoehtojen osalta, jotka aiheuttavat kustannuksia mikroliikkumispalveluiden tarjoajille ja käyttäjille tai joiden myötä mikroliikkumispalveluiden käyttäminen saattaa vähentyä.

**Lappeenrannan kaupunki** toteaa, että liikenne- ja viestintäministeriön arviossa ei ole täysin tunnistettu nykytilanteen ongelmia. Suurin ongelma on, että kunnilla ei ole toimivaltaa operaattoreihin nähden. Liikennemerkkeillä ei voida vaikuttaa autojen tai operaattoreiden määrään. Liikennemerkkeihin perustuva vaikutus on heikko, jos kunnilla ja poliisilla ei ole osoittaa resursseja jatkuvaan valvontaan ja sanktiointiin.

**Oikeusministeriö** toteaa, kuten se on arviomuistion liitteessä olevassa selvityksessään jo todennut, ettei rikosoikeudellisen promillerajan asettaminen pyöräilylle ja mikroliikkumiselle ole rikosoikeudellisesta näkökulmasta perusteltua. Lisäksi oikeusministeriö painottaa, että myös rangaistusluonteista hallinnollista seuraamusmaksua koskevan sanktiosääntelyn on täytettävä viimesijaisuuteen ja välttämättömyyteen kiinnittyvät vaatimukset.

**Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy** toteaa lausunnossaan, että ratkaisuvaihtoehdot ovat pääosin kannatettavia. Ehdotetuilla muutoksilla ei kuitenkaan pystytä jatkossakaan puuttumaan yhteen keskeisimpään ongelmaan eli yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen liialliseen määrään.

**Suomen Kuntaliitto ry** toteaa, että ministeriön ehdotus sisältää kannatettavia toimenpiteitä, mutta näkemyksemme eroaa siitä kahdessa pääkohdassa. Esiitettyä kokonaisuutta tulisi täydentää toimilupamallilla ja esitys mikroliikkumisvälineiden pysäköinnin kieltämisestä jalkakäytävällä ja pyörätiellä ei ole kannatettava.

**Kilpailu- ja kuluttajavirasto** pitää kannatettavana haitalliseen käyttöön liittyviä rajoituksia. Lisäksi virasto kannattaa sitä, että toimilupajärjestelmän vaikutuksista tehdään kattava vaikutusarviointi ennen kuin se rajataan keinovalikoiman ulkopuolelle.

**Aivovammaliiton** mukaan liikenne- ja viestintäministeriön arvio on lähtökohtaisesti hyvä ja monipuolinen. Erityisesti promillerajan asettaminen lakiin on kannatettava asia.

**Voi Technology Finland Ab ja TIER Mobility Finland Oy** pitävät kannatettavana sähköpotkulautailuun liittyvien liikennesääntöjen yhtenäistämistä, uusia liikenneohjauslaitteita ja sähköpotkulautojen siirtoa koskevan lainsäädännön selkeyttämistä. Lisäksi 0,5 promillen raja sähköpotkulautailuun on yhtiöiden mukaan kannatettava. Yhtiöt kannattavat vaihtoehtoa, jossa promillerajasta säädettäisiin hallinnollinen sanktio tieliikennelaissa. Yhtiöt eivät pidä sähköpotkulautojen pysäköinnin kieltämistä jalkakäytävällä ja pyörätiellä perusteltuna.

**Opetushallitus** yhtyy liikenne- ja viestintäministeriön arvioon, jonka mukaan parhain lopputulos saavutetaan useiden erilaisten toimenpiteiden toteuttamisella.

**Terveiden ja hyvinvoinnin laitos** yhtyy monelta osin arviomuistion luvussa 7 esitettyyn arvioon ratkaisuvaihtoehdoista. Pyöräilyn ja sähköpotkulautailun promillerajan osalta laitos pitää hyvänä myönteistä kantaa promillerajalle ja pakkokeinolain muuttamiselle siten, että poliisilla olisi oikeus puhalluttaa minkä tahansa ajoneuvon kuljettaja tai tehdä hänelle huumausainepikatesti epäillyn päihtymyksen toteamiseksi.

**Ympäristöministeriön** näkemyksen mukaan ensisijaisia toimenpiteitä ovat mikroliikenteen liikennesääntöjen tarkentaminen, virheellisesti pysäköityjen liikkumisvälineiden siirtämisen

helpottaminen, kuntien toimilupajärjestelmän käyttöönotto ja turvalliseen liikkumiseen kannustavan tiedotuksen lisääminen. Ministeriö kuitenkin toteaa, että esitettyjen ratkaisujen vaikutuksia tulisi tutkia vielä tarkemmin. Lisäselvitystä vaatii arviomuistiossa esitetty ratkaisu 6.3.2 ”Kielletään kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kokonaan”. 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.

**Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf** kannattaa toimilupajärjestelmää. Se antaisi kunnille nykyistä paremmat mahdollisuudet ohjata mikroliikennettä alueillaan. Yhdistys toteaa lisäksi, että suojakypärän käyttöä koskevien säännösten tulisi koskea myös sähköpotkulautailua, jos liikennesääntöjä muutetaan niin, että sähköpotkulaudalla ajettaessa on aina noudatettava polkupyöräilijän liikennesääntöjä.

**Etelä-Pohjanmaan liitto** kannattaa ministeriön esittämää lähestymistapaa, jossa ongelmiin pyritään puuttumaan hyödyntämällä mahdollisimman montaa keinoa. Ainoana linjauserona liitto pitää pysäköinnin kieltämistä kokonaan pyöräteillä ja jalkakäytävillä.

**Vammaisfoorumi ry** kannattaa toimiluvan käyttöönottamista, koska se lisää mikroliikennepalvelujen hallittavuutta. Jos sähköpotkulautailun liikennesääntöjä muutettaisiin siten, että jatkossa kaikille sovellettaisiin polkupyöräilijöille kohdennettuja liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita, vammaisille ja muille liikkumisesteisille ihmisille tarkoitetut liikkumisen apuvälineet tulee jättää soveltamisalan ulkopuolelle.

**Vantaan kaupunki** pitää tärkeänä mikroliikenteen liikenneturvallisuuden edistämistä ja onnettomuuksien vähentämistä sekä mikroliikennepalvelujen edistämistä. Vantaan kaupunki kokee tarpeelliseksi mahdollistaa toimilupajärjestelmän käyttöönoton.

**Kuopion kaupunki** ei pidä perusteltuna sellaista lainsäädäntöä, jolla sähköpotkulautojen pysäköinti kielletään jalkakäytävällä, pyörätiellä ja maastossa. Virheellisesti pysäköityjen sähköpotkulautojen osalta lähisiirto olisi tarkoituksenmukaisin 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. Kuopion kaupunki kannattaa myös promillerajan asettamista.

**Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry** edellyttää, että arviota täydennetään toimilupajärjestelmän käyttöönotolla sekä mikroliikkumisen välineisiin soveltuvalle AVAS-järjestelmällä.

**Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä** kannattaa liikennesääntöjen yhtenäistämistä ja selkeyttämistä sekä väärin pysäköityjen ajoneuvojen nopeampaa siirtämistä muistiossa esitetyllä tavalla. Myös säädösmuutosten lisäksi esitetyt muut toimenpiteet ovat kannatettavia, joskin kuntayhtymän näkemyksen mukaan suurissa kaupungeissa tulisi siirtyä vapaaehtoisesta sopimisesta toimilupamenettelyyn niin pian kuin se lainsäädännön puolesta on mahdollista. Kuntayhtymä ei kannata tieliikennelain muuttamista siten, että kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kielletäisiin kokonaan.

**Sisäministeriö** kannattaa liikenne- ja viestintäministeriön esitystä.

**Helsingin kaupungin** lausunnossa todetaan, että ministeriön arviossa on päädytty ratkaisuehdotukseen, joka perustuu toisaalta liikennettä ja ajoneuvojen siirtoa koskeviin

lainsäädäntömuutoksiin ja toisaalta liikenneturvallisuusstrategian, teiden kunnossapidon sekä kuntien ja palveluntarjoajien vapaaehtoiseen sopimiseen. Lainsäädäntöä koskevat muutosehdotukset ovat kannatettavia ja ne selkeyttävät nykyistä tilannetta. Arviossa on todettu, että toimiluvalla saatava vaikutus voidaan saavuttaa lievemmillä toimenpiteillä kuin elinkeinovapauden rajoittamisella. Tämä arvio ei vastaa Helsingin kokemuksia asiasta.

**Bird Rides Finland Ab:n** lausunnon mukaan se tukee mikroliikennettä koskevien liikenteenohjauslaitteiden lisäämistä tieliikennelakiin ja pyöriteiden pysäköintikieltoa, mutta ehdotettua jalkakäytävien pysäköintikieltoa tulisi arvioida uudelleen. Näiden lisäksi Bird tukee promillerajaa ja yleisesti sähköpotkulaudoilla ajamisen rajoittamista alkoholin juomisen jälkeen ja virheellisesti pysäköityjen ajoneuvojen siirtämisen helpottamista. Bird tukee myös ehdotusta toimilupajärjestelmien käyttöönotosta.

**Sweco Finland Oy** on eri mieltä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa siitä, että arviossa on keskitytty niihin sääntelymuutoksiin, joilla voidaan tehokkaasti puuttua mikroliikkumisen aiheuttamiin ongelmiin. Toimilupajärjestelmän edistäminen ja käyttöönotto ovat käytännössä ainoat keinot, joilla kunnat ja kaupungit voivat rajoittaa palveluntarjoajien ja mikroliikkumisvälineiden määrää. Mikroliikkumisvälineiden pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävällä ja pyöriteillä on Swecon arvion mukaan toimimaton ehdotus, joka velvoittaa kunnat ja kaupungit järjestämään pysäköintiratkaisun mikroliikkumiselle toimintaympäristöstä riippumatta. Promillerajan asettamisella kevyille sähköajoneuvoille ja polkupyöriille voidaan todennäköisesti vaikuttaa erityisesti sähköpotkulaudoilla päihtyneenä ajettaessa sattuneisiin tapaturmiin. Promillerajaa arvioidessa tulisi kuitenkin huomioida kattavammin sen mahdolliset vaikutukset pyöräliikenteen kulkutapaosuuteen.

**Suomen Kiinteistöliitto ry** pitää ministeriön arviota hyvänä, mutta myös tässä osiossa olisi syytä ottaa huomioon yksityiset maanomistajat, jotka kärsivät yhtä lailla kevyiden sähköajoneuvojen virheellisestä pysäköinnistä. Jos tieliikennelakia lähdetään uudistamaan, olisi samassa yhteydessä perusteltua huomioida myös yksityiset alueet. Ajoneuvojen pysäköinnistä aiheutuviin haittoihin yksityisillä alueilla voitaisiin vaikuttaa muuttamalla tieliikennelakia siten, että ajoneuvojen pysäköinti yksityisellä alueella olisi kiellettyä ilman maanomistajan lupaa.

**Poliisihallitus** pitää liikenne- ja viestintäministeriön arviota ratkaisuvaihtoehtoista oikeansuuntaisena ja arviossa esitettyjen vaihtoehtojen toteuttamisella olisi Poliisihallituksen arvion mukaan voimakas vähentävä vaikutus tällä hetkellä esiintyviin ongelmiin. Myös ne arviossa esitetyt seikat, joita Poliisihallituksen vastauksessa kysymykseen 2 ei huomioitu, ovat tärkeitä. Tällaisia ovat esimerkiksi arvion muissa toimenpiteissä esitetyt liikenneturvallisuusstrategiassa mainittujen toimenpiteiden toteuttaminen ja viestintä nykyisistä ja mahdollisista uusista kevyttä sähköajoneuvoa koskevista liikennesäännöistä.

**Jyväskylän kaupungin** mukaan toimenpiteet ovat varteenotettavia ja tulevat parantamaan sähköpotkulautojen käyttöä ja miellyttävyyttä. Ratkaisuvaihtoehtoihin tulisi lisätä mahdollisuus toteuttaa toimilupajärjestelmä.

**Oulun kaupunki** toteaa, että sen näkemys ei ole yhtenäinen ministeriön näkemyksen kanssa. Pelkillä liikennejärjestelyillä ei ratkaista mikroliikkumisen aiheuttamia haasteita. Kaupungit tarvitsevat toimivaltaa huolehtia katujensa turvallisuudesta ja esteettömyydestä.

**Lime Technology Oy:n** toteaa, että se ei kannata kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinnin kieltämistä jalkakäytävillä ja pyöriteillä, mutta se kannattaa sähköpotkulautoilun liikennesääntöjen yhtenäistämistä. Lime kannattaa myös uusien liikenteenohjauslaitteiden lisäämistä tieliikennelakiin ja nykyisten liikenteenohjauslaitteiden selitysten tarkentamista. Lime kannattaa myös ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamista sekä promillerajan asettamista.

**Joensuun kaupungin** mukaan toimilupajärjestelmän korvaaminen muilla toimenpiteillä ei ole toimiva ratkaisu. Mikroliikkumisvälineiden pysäköintiä olisi 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.

**Espoon kaupunki** toteaa, että kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävillä ja pyöriteillä sekä pysäköinnin salliminen ajoradalla vaikuttaa toimenpiteeltä, joka Espoon kaltaisessa melko väljässä kaupunkitilassa on ylimitoitettua. Espoo kannattaa 0,5 promillen rajan asettamista. Se on konkreettinen keino lisätä liikenneturvallisuutta ja vaikuttaa kansalliseen asenneilmapiiriin liikenteessä.

**Nordic Micromobility Associationin (NMA)** lausunnossa kannatetaan seuraavia ministeriön arvion toimenpiteitä: promillerajan asettaminen, liikennesääntöjen yhtenäistäminen ja liikenteenohjauksen kehittäminen. NMA ei kannata pysäköintikieltoa jalkakäytävillä, pyöriteillä eikä maastoon. Se lisäisi markkinoille pääsyn kynnystä, olisi kallis toteuttaa ja se ei ota huomioon mikroliikkumisen kehittymistä.

### 3.5 Mitä muuta haluaisitte lausua arviomuistiosta ja sen sisällöstä?

**Saloonius Oy Joe Scooter** toivoo, että keskusteluissa nostetaan mikroliikkumisen positiivisia asioita myös ja nähdään sitä, että suurin osa käyttäjistä toimivat oikein ja ohjeistusten mukaan.

**Aalto-yliopisto** kirjoittaa lausunnossaan, että alkoholinkulutuksen suhdetta yhteiskuntapolitiikkaan ja liikkumiskulttuuriin tulee arvioida. Tämän lisäksi tulisi tarkastella synergiaetuja sosiaali-, terveys- ja koulutuspolitiikkaan.

**Liikenneturvallisuuden asiantuntijat ry:n** mukaan koulutus turvallisuudesta ja säännöistä lisäisi oikeaoppista liikennekäyttäytymistä.

**ITS Finland ry:n** mukaan nyt on tärkeää, että ei siirrytä alisääntelystä ylisääntelyyn. Pahimmillaan hyvää tarkoittavalla sääntelyllä tehdään kaupallinen toiminta mahdottomaksi. Samalla on hyvä muistaa, että mikroliikkuminen on tuore kulkumuoto ja toimiala.

**Tuki- ja liikuntaelinliitto Tule ry** toteaa, että kokonaisuuden kannalta olisi hyvä arvioida, mitä erilaisia yhteisvaikutuksia erilaisilla muuttujilla on. Esimerkiksi varsin tyypillisellä yhdistelmällä eli kokemattomalla sähköpotkulaudan kuljettajalla, vieraalla kulkuvälineellä, mahdollisella päihtymystilalla, öisellä vuorokaudenajalla ja esimerkiksi ahtailla kulkuväylillä onnettomuusriskiin sekä sähköpotkulautaa käyttävän että muun liikenteen (sekä kevyt liikenne, jalankulkijat, pyöräilijät, autoilijat, liikunta-apuvälineitä käyttävien, vammaisten, näkörajoitteisten) osalta.

**Näkövammaisten liitto ry:n** mukaan eri ratkaisuvaihtoehtoja punnittaessa on tärkeää ottaa huomioon erityisesti liikkumisesteisten ja hitaammin liikkuvien jalankulkijoiden näkökulma.

**Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten** yhteisen lausunnon mukaan oikeusministeriön selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajoista ei tue promillerajan asettamista sähköpotkulaudan kuljettamiselle ja polkupyöräilyyn. Promillerajan asettaminen laajentaisi nykyistä rikosoikeudellista sääntelyä vain niiden tilanteiden osalta, joissa päihtynyt kuljettaja aiheuttaa itselleen vaaraa tai vahinkoa.

**Liikennevakuutuskeskus** toteaa, että arviomuistiossa on ansiokkaasti nostettu esiin liikennevakuutusdirektiivin muutoksesta johtuva liikennevakuutuslain vireillä oleva lainsäädäntöprosessi. Liikennevakuutuslain uudistusta toimeenpanevan työryhmän mietinnön mukaan

liikennevakuutuslain mukainen ajoneuvon määritelmä muuttuu teknisiin ominaisuuksiin (paino/nopeus) sidotuksi, mikä aiheuttaa muutoksia myös vakuuttamisvelvollisuuteen. Keskeiset muutokset kohdistuvat nimenomaan erilaisiin sähköisiin liikkumisvälineisiin. Korvausmenettelyn ja muutoksenhakuprosessin näkökulmasta on tärkeää, että lain piiriin kuuluvia ajoneuvoja ja näiden kuljettajia koskevat liikennesäännöt, mukaan lukien pysäköintiä koskevat säännöt, ovat mahdollisimman selkeitä.

**Väylävirasto** on esittänyt, että tieliikennelain säädöslitteeseen lisättäisiin uusi ajoneuvoryhmän lisäkilpi (H12.x) kevyille sähköajoneuvoille. Arviomuistion liitteessä 1 olevien tilanteiden hoitamiseen se yhdessä ”Polkupyörä”-lisäkilven (H12.9) kanssa riittäisi. Lisäkilvellä voidaan myös rajoittaa polkupyörällä ajo kielletty -liikennemerkien vaikutusta tarvittaessa vain sähköpotkulautoihin. Sama lisäkilpi sinisenä toimisi normaalin pysäköintipaikkaa osoittavan merkin (E2) kanssa hyvin. Tämän lisäksi Väylävirasto korostaa, että tekstillisten kilpien käyttäminen sinensä normaalien tieliikennelain mukaisten tilanteiden ohjaamisessa on vaihtoehto, jota pitäisi välttää. Liikennemerkillä ei tulisi esittää asioita, joista tieliikennelaissa on kirjoitettu sääntö. Väylävirasto ehdottaa lisäksi tässä yhteydessä merkin H12.7 ”Invalidin ajoneuvo” nimen muuttamista siten, että merkin uusi nimi olisi ”Liikuntaesteisen ajoneuvo”.

**Vanhusasiavaltuutetun** toteaa, että eri ratkaisuvaihtoehtoja punnittaessa on tärkeää ottaa huomioon erityisesti tavanomaista hitaammin liikkuvien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden näkökulma.

**Liikenneturva** kiinnittää huomiota neljään asiaan, jotka ovat valistus, suojakypärä, nopeus ja kulkuneuvojen kehittäminen. Suojakypärä on turvallisuuskeinoista kaikkein nopein, halvin ja helpoimmin toteutettava keino turvallisuuden parantamiseksi. Koska sähköpotkulautailussa on tullut nimenomaan kasvovammoja, suojakypäriä pitää kehittää edelleen niin, että ne suojaavat paremmin myös kasvoja. Ajoneuvon nopeus vaikuttaa sekä mahdollisuuksiin ehkäistä onnettomuuksia että mahdollisen onnettomuuden seurauksiin. Liikenneturva suosittelee, että sähköavusteisten suojaamattomien ajoneuvojen enimmäisnopeus rajattaisiin 20 km/h.

**Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy** pitää tärkeänä, että mikroliikkumisen nykytilanteeseen ja siihen liittyviin haasteisiin pyritään löytämään ratkaisuja liikenneturvallisuuden parantamiseksi kaikkien tienkäyttäjien osalta.

**Invalidiliitto ry:n** mukaan mikroliikennepalvelujen käyttö näyttäytyy kasvavana trendinä, helppona ja nopeana liikkumisen tapana. Asiassa on monta eri näkökulmaa ja tarkastelutapaa, ja Invalidiliiton mielestä yksi keskeisimmistä liittyy siihen, miten jokainen ihminen voisi liikkua luottaen siihen, että kaikki kulkureitit ovat esteettömiä ja turvallisia.

**Pyöräliitto ry** toteaa, että päihtyneen pyöräilyn suhteen nykyinen lainsäädäntö on järkevä ja yhteiskunnan kannalta toimiva. Päihtyneilläkin on tarve liikkua ja polkupyörä on tähän siinä mielessä järkevä väline, ettei sillä aiheuteta vaaraa muille.

**Vaasan** kaupungin mukaan mikroliikkumisvälineiden pysäköintiongelmien ratkaisun haasteena on se, että väärin pysäköintyä käyttäjää on käytännössä erittäin vaikeaa tavoittaa. Näissä tilanteissa on otettava huomioon myös ilkalta.

**Onnettomuustietoinstituutti OTI** toteaa, että liikenneturvallisuustyön ja -toimenpiteiden kohdentamiseksi tarvittaisiin enemmän tietoa mikroliikkumiseen liittyvistä onnettomuuksista. Tieliikenteen onnettomuuksien tilastointia tulee kehittää liikenneturvallisuusstrategiassa esitetyn mukaisesti. Tähän kuuluu esimerkiksi mikroliikkumiselle oman syykoodin lisääminen kansalliseen koodistopalveluun.

**Vanhus- ja lähimmäispalvelun liitto Valli ry** haluaa korostaa, että kaikenlaiset mikroliikennevälineet ovat hyvä lisä liikkumiseen varsinkin taajama-alueilla. Niiden käytön sääntelyyn tulee kuitenkin kiinnittää

eritysitä huomiota. Lisäksi on lainsäädännön tasolla erotettava erityisryhmien käyttämät apuvälineet ja/tai apuvälineluonteiset laitteet ja muut mikroliikennevälineet toisistaan. Asian voisi huomioida esimerkiksi mikroliikennevälineeseen saatavilla olevalla vammaisen henkilön pysäköintilupaa vastaavalla merkillä.

**Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE** toteaa, että sähköpotkulaudoista aiheutuu vammaisten ihmisten itsenäiselle liikkumiselle merkittävää haittaa ja turvallisuusriskejä. VANE katsoo, että nykytilanteeseen tulisikin puuttua ripeästi ja pitää puuttumista YK:n vammaisyleissopimuksen kansallisena toimeenpanona.

**Turun kaupunki** lausuu, että toimilupajärjestelmä olisi syytä ottaa käyttöön myös Suomessa. Turun kaupunki esittää, että toteutettaisiin nopealla aikataululla lakisääteinen kokeilu kesäksi 2024 toimilupajärjestelmän käyttöönotosta suurimmissa kaupungeissa, joissa sähköpotkulautaongelma on ilmeinen.

**Suomen Esteettömät ja Paaritaksit ry:n** mukaan mikroliikennevälineet pitäisi pysäköidä vain erikseen merkityillä paikoilla. Promilleraja on hyvä. Polkupyöräilyyn ja mopoiluun on määrätty kypärän käyttö, tämän tulisi koskea myös muita liikkumisen apuvälineitä, pois lukien liikuntarajoitteisten henkilöiden henkilökohtaiset apuvälineet. Säännösten pitää koskea myös muita kuin kaupallisia (vuokraus)laitteita.

**Onnettomuustutkintakeskus** lausuu, että voi olla, että ns. tieliikenneonnettomuuksien yksikkökustannusten mukainen laskentatapa ei sovellu potkulauta- ja polkupyöräonnettomuuksiin. Eri tapaturmatyyppien kustannuksia olisi hyvä tutkia lisää ja saada vertailukelpoisiksi. Turvallisuuden parantamistoimet voivat edistyä paremmin, jos todellinen säästö saadaan näkyviin. Ajaminen potkulaudoilla ja polkupyörällä alkoholin vaikutuksen alaisena olisi hyvä saada vähenemään.

**Tampereen kaupunki** kehottaa liikenne- ja viestintäministeriötä kiinnittämään huomiota siihen, että jatkovalmistelussa määritellään tarkemmin, mitä mikroliikkumisen välineitä sääntömuutokset koskevat. 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.

**Suomen Taksiliitto ry** pitää erityisen arvokkaana, että mikroliikkumispalveluihin sidonnaista mikroliikkumista pyritään saamaan turvallisemmaksi niin käyttäjien kuin muidenkin liikenteessä mukana olevien toimijoiden osalta.

**Lappeenrannan kaupunki** pitää toivottavana, että toimilupamallin toimivuutta arvioidaan uudelleen esimerkiksi lakikokeilulla seuraavan hallituskauden aikana.

**Aivovammaliitto** toteaa, että päihtyneenä ajaminen on kielletty niin harvaan asutuilla alueilla kuin kaupungeissa kaikilla mahdollisilla liikennevälineillä. Harvaan asutuilla alueilla päihtyneenä ajo ei voi olla hyväksyttävämpää kuin kaupungeissa.

**Voi Technology Finland Ab:n ja TIER Mobility Finland Oy:n** yhteisessä lausunnossa todetaan, että sääntelyllä on erittäin suuri merkitys alan tulevaisuudelle. Suomessa sääntely on tähän asti ollut vähäistä perustuen lähinnä alan itsesääntelyyn. Nyt on yhtäaikaaisesti käynnissä useampia prosesseja: Liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistion lainsäädäntöehdotukset, eurooppalaisen liikennevakuutusdirektiivin kansallinen toimeenpano sekä eri kaupunkien toimet alan sääntelemiseksi. Ala tarvitsee kestävästä sääntelyä, joka mahdollistaa pitkäjänteisen ja vastuullisen liiketoiminnan.

**Opetushallitus** pitää tärkeänä, että liikennekasvatus on huomioitu arviomuistiossa yhtenä ratkaisuvaihtoehdoista. Opetushallitus pitää tarpeellisena, että sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen

ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoissa kiinnitettäisiin huomiota myös lasten ja nuorten koulumatkojen turvallisuuteen sekä siihen liittyvään liikenteenohjaukseen erityisesti koulujen ja oppilaitosten läheisyydessä.

**Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen** mukaan sähköpotkulaudat ovat vielä melko uusi liikkumisväline, mutta arviomuistiossa on havaittu, että ne vaikuttavat monella tavalla eri väestöryhmiin. Sähköpotkulautojen ja muiden tulevaisuuden mikroliikenteen muotojen käytössä ja niitä koskevissa rajoituksissa tulee huomioida kaikkien tienkäyttäjryhmien yhdenvertainen mahdollisuus liikkua turvallisesti. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta mikroliikkumisen haasteena päihtyneenä ajamisen lisäksi on, että palvelujen käyttäjät eivät tunne riittävällä tavalla heitä koskevia liikennesääntöjä. Laitos pitääkin tärkeänä, että kaikkien tielläliikkujien osaamiseen ja turvallisuusasenteisiin pyritään jatkossakin vaikuttamaan.

**Ympäristöministeriö** pitää tärkeänä mikroliikenteen liikenneturvallisuuden edistämistä ja liikenneonnettomuuksien vähentämistä. Vaikka ympäristöministeriö pitää tärkeänä mikroliikennepalvelujen edistämistä, haluaa se nostaa esiin, että ensisijaisina edistettävänä liikkumismuotoina tulee myös näitä uudistuksia tehtäessä pitää kestäviä liikkumismuotoja, erityisesti kävelyä ja pyöräilyä. Koska mikroliikkumisen tulevaisuudesta ei ole varmuutta, suosittelee ympäristöministeriö etenemään asian kanssa vaiheittain ja välttämään ensivaiheessa ratkaisuja, jotka aiheuttavat kunnille lisää kustannuksia.

**Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf** toteaa, että arviomuistiossa olisi ollut tärkeä arvioida mikroliikkumisen vaikutuksia kansanterveyteen ja kansantalouteen. Nuorten aikuisten fyysinen aktiivisuus vähenee, joten on syytä kysyä, missä määrin kannatta suosia jotain sellaista, josta aiheutuu suuria välillisiä ja välittömiä kustannuksia kansantaloudelle.

**Vammaisfoorumi ry** kysyy yhteiskunnallisesta näkökulmasta, miten paljon mikroliikkuminen vähentää erityisesti nuorten aikuisten hyötyliikuntaa, esimerkiksi kävellen tehtyjä kauppakäyntejä tai siirtymisiä julkisen liikenteen pysäkeille. Lisäksi arvioitavaksi jää, millainen yhteiskuntataloudellinen hyöty on sähköpotkulautailusta.

**Kuluttajaliitto ry** ottaa lausunnossaan kantaa vain sähköpotkulautojen vuokraamisen toimilupajärjestelmää koskevaan toimenpiteeseen. Se on ainoa esitetystä toimenpiteistä, jolla voi olla suoranaista vaikutusta ihmisiin kuluttajan asemassa.

**Vantaan kaupunki** lausuu, että mikroliikkumisvälineiden pysäköintiongelmien ratkaisun haasteena on se, että väärin pysäköintyä käyttäjää on käytännössä erittäin vaikeaa tavoittaa, varsinkin kun huomioon on otettava myös ilkeä: viimeisin käyttäjä ei välttämättä ole se, joka on jättänyt ajoneuvon väärään paikkaan.

**Kuopion kaupunki** toteaa, että mikroliikkumisen ja sähköpotkulautailuun liittyvä viestintä on usein negatiivissävytteistä ja korostaen yksittäisiä ongelmia väärinä kokonaiskuvaa. Suurin osa käyttäjistä toimii vastuullisesti, mutta valitettavasti vakavilta tapaturmilta ei ole välttytty ja tutkitusti niihin on usein liittynyt alkoholin käyttö.

**Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry** toivoo mahdollisimman kattavaa ja aukotonta sääntelyä, jotta asetettavien rajoitusten kiertäminen laitteisiin tehtävillä pienillä teknisillä muutoksilla saadaan estettyä.

**Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä** toteaa, että lainsäädäntöä kehitettäessä tulee varmistaa, että kaupungeilla ja muilla julkisilla toimijoilla (esimerkiksi HSL) säilyy jatkossakin mahdollisuus järjestää mikroliikkumispalveluita itse nykyisten kaupunkipyöräjärjestelmien tapaan. Kaupunkipyöräasemien käyttöön tulee myös jatkossa voida korvamerkitä kaupunkitilaa omiin sijainteihinsa, eikä yhteiskäyttöisesti muiden palveluiden kanssa.

**Sisäministeriö** pitää arviomuistion esityksiä yleisellä tasolla perusteltuina. Sisäministeriö pitää tärkeänä mikroliikenteen liikenneturvallisuuden edistämistä ja liikenneonnettomuuksien vähentämistä ja katsoo, että edellä esiin tuoduilla liikenne- ja viestintäministeriön sääntelymuutosehdotuksilla ja muilla ehdotetuilla toimenpiteillä voitaisiin tehokkaasti edistää liikenneturvallisuutta.

**Helsingin kaupunki** toteaa, että eurooppalaiset kaupungit ovat viime vuosina reagoineet mikroliikkumisen tuomiin hyötyihin, mutta myös niistä syntyviin haittoihin. Kaupungit ovat ryhtyneet säätelemään liikkumispalvelun toimintaa. Määräsäätely on ollut useimpien kaupunkien lähtökohtana.

**Bird Rides Finland Ab:n** lausunnossa on todettu, että vaikka kehittyvä teknologia ja paremmat säännöt lisäävät liikenneturvallisuutta, tärkein turvalliseen mikroliikkuvuuteen vaikuttava tekijä on hyvä infrastruktuuri. Muistiossa ei tältä osin painoteta riittävästi tarvetta rakentaa turvallista ja suojattua pyöräinfrastruktuuria, jotta kaikkia kestävämpiä liikkumisvälineitä voitaisiin käyttää turvallisemmin.

**Sweco Finland Oy:n** näkemyksen mukaan ratkaisuehdotuksissa ei paneuduta riittävällä tasolla mikroliikkumisen aiheuttamien ongelmien juurisyihin eli välineiden suureen määrään eikä kontrolloimattomaan markkinaan.

**Poliisihallitus** toteaa vain, että muistio on konkreettinen ja asiantuntevasti laadittu. Sen pohjalta on hyvä edetä.

**Jyväskylän kaupungin** mukaan toimilupajärjestelmästä on saatu hyviä kokemuksia muissa maissa ja sen avulla on saatu vähennettyä sähköpotkulautojen aiheuttamia ongelmia. Jyväskylän kaupunki esittää, että määräsäätelyn sisältävästä toimilupajärjestelmästä aloitettaisiin ripeällä aikataululla lakikokeilu, jossa toimilupajärjestelmää kokeiltaisiin erikokoisissa kaupungeissa.

**Oulun kaupungin** mukaan toimilupajärjestelmästä on saatu hyviä kokemuksia muissa maissa ja sen avulla on saatu vähennettyä sähköpotkulautojen aiheuttamia ongelmia. Oulun kaupunki esittää, että määräsäätelyn sisältävästä toimilupajärjestelmästä aloitettaisiin ripeällä aikataululla lakikokeilu, jossa toimilupajärjestelmää kokeiltaisiin erikokoisissa kaupungeissa.

**Lime Technology Oy:n** mukaan, vaikka mikroliikkuminen ja sähköpotkulaudat ovat vielä kohtuullisen tuore ilmiö, on alalle syntynyt kuitenkin laajaa kokemusta erilaisista säätelyvaihtoehdoista kaikissa Länsi-Euroopan maissa. Sääntelyllä on toisinaan pyritty estämään jopa koko mikroliikkumisen kehittyminen tai rajoittamaan haittoja pelkkien pysäköintiratkaisuiden avulla. Yhtiön kokemuksen mukaan toimivin, paikallisiin olosuhteisiin parhaiten soveltuva ohjauskeino on ollut toimilupiin perustuva säätely.

**Joensuun kaupungin** mukaan pysäköintijärjestelmän kokonaistarkastelu puuttuu kokonaan. 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 yksityisten alueiden ja yleisten alueiden välinen työnjako pysäköinnin osalta järjestää.

**Espoon kaupungin** kannattaman mikroliikkumispalvelut kattavan toimilupajärjestelmän lisäksi kaupungeilla ja kunnilla tulee jatkossakin olla mahdollisuus järjestää, toteuttaa ja tarjota mikroliikkumispalveluita myös itse, esim. kaupunkipyöräpalvelun muodossa. Kaupungeilla tulee myös säilyä mahdollisuus priorisoida kaupunkitilaa järjestämänsä palvelun käyttöön, eli markkinalähtöisten palveluiden mahdolliset pysäköintipisteet ja rajoitukset tulee pitää erillään kaupungin omista palveluista.



Lisäksi Espoo näkee, että asukkaille toimilupajärjestelmä ja sen myötä mikroliikkumispalveluiden vakiinnuttaminen osaksi liikennejärjestelmää ja kaupunkitilaa viestisivät asukkaille palveluiden hyvästä laadusta sekä pitkäjänteisestä yhteistyöstä kaupunkien kanssa.

**Nordic Micromobility Associationin (NMA)** lausunnon lopuksi NMA on ilmaissut kantansa suojakypärän käyttöpakosta. Kypäräpakolla voi olla negatiivisia vaikutuksia mikroliikenteeseen. Vaikka kypärän käyttö voi vähentää onnettomuustapauksissa (asianmukaisesti käytettynä) vakavia päävammoja, on pelättävissä, että kypäräpakko vähentää mikroliikkumista.