

Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Lausunnot pyydetään antamaan vastaamalla lausuntopalvelu.fi:ssä julkaistuun lausuntopyyntöön:

- Huomiot esityksen tavoitteista
- Huomiot esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2
- Huomiot mikroliikennelupaa koskevista ehdotuksista
- Huomiot kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamisen promillerajaa koskevista ehdotuksista
- Huomiot liikennevalvontaa koskevista ehdotuksista
- Huomiot uusia liikenteenohjauslaitteita (liikennemerkki ja tiemerkinä) koskevista ehdotuksista
- Huomiot ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevasta ehdotuksesta
- Huomiot muista mahdollisista asioista

Esityksen tavoitteet

Esityksen tavoitteet ja perustelut on kuvattu hyvin. Mikroliikkumisvälineisiin on liittynyt useita turvallisuuteen ja esteettömyyteen kohdistuvia ongelmia, joten esityksen tavoitteet juuri liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantamiseksi ovat erittäin tärkeitä. Mikroliikkumisen turvallisuuteen ja esteettömyyteen voivat vaikuttaa sekä käyttäjien tietämättömyys säännöistä että piittaamattomuus. Tavoitteissa on huomioitu molemmat: mukana ovat sekä liikkumisen ja liikennesääntöjen selkeyttäminen että valvonnan helpottaminen ja mahdollisuudet.

Erityisen keskeinen tavoite on saada kaupungille paremmat työkalut mikroliikkumisen hallintaan. Tavoite työkalujen kustannustehokkuudesta ja viranomaisten valvonnan tarpeen vähentämisestä on tärkeää, jotta toimenpiteiden toteuttamista eivät estä niiden vaatimat resurssit. Nykytilanteessa välttämättömistä turvallisuuteen ja esteettömyyteen liittyvistä ratkaisuista on jouduttu neuvottelemaan vaihtelevalla menestyksellä palveluntarjoajien kanssa, mikä ei ole kestävä.

Mikroliikennelupa on kaupungin kannalta erittäin tärkeä, koska vapaaehtoisilla sopimuksilla ei voida varmistaa riittäviä turvallisuuteen ja esteettömyyteen vaikuttavia ratkaisuja ja siten mahdollisuutta turvalliseen ja esteettömään liikkumiseen kaikille. Mikroliikennelupa antaisi kaupungille tehokkaan keinon ohjata mikroliikkumisvälineiden määriä sekä käyttöä ja pysäköintiä turvallisuus, esteettömyys ja kunnossapito huomioiden.

Tavoitteena pitää olla myös mahdollisimman yhdenmukaiset ratkaisut ainakin kaupunkiseuduilla, joilla liikkuminen tapahtuu kunnanrajoista välittämättä. Tätä varten tarvitaan kuntien välistä yhteistyötä tarvittavilta osin yhtenäisten lupaehtojen määrittelemiseksi sekä konkreettisten hyvien ratkaisujen etsimiseksi.

Esityksen vaikutukset

Esitetyn kokonaisuuden vaikutuksia on tuotu esille monipuolisesti eri näkökulmista. On erittäin hyvä, että ehdotuksessa on nostettu esille erityisesti liikenteessä heikoimmassa asemassa olevien, kuten lasten, vanhusten ja liikkumisesteisten turvallisen liikkumisen näkökulma. Vantaalla liikenneturvallisuus ja esteettömyys ovat pitkään olleet keskeisiä teemoja, jotka on huomioitu kaupunkiympäristön suunnittelussa. Onkin tärkeää, ettei yksi kulkumuoto heikennä muiden kulkumuotojen turvallisuutta tai erityisesti heikommassa asemassa olevien liikkumismahdollisuuksia ja siten arjen sujuvuutta.

Esitetyt toisiaan tukevat toimenpiteet kokonaisuudessaan antavat erittäin hyvät mahdollisuudet liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantamiseen sekä kunnossapidon helpottamiseen yhteiskäyttöisten mikroliikkumisvälineiden hankaloittamatta. Toteutuakseen vaikutukset toki vaativat käytännön toimia. Tekniset ratkaisut mahdollistavat kuitenkin merkittävät vaikutukset ilman kalliita investointeja suureen määrään liikenteenohjauslaitteita tai muuhun infraan. Kypäräpakon tarvetta alaikäisille tulee seurata ja selvittää erityisesti, jos tulevat toimenpiteet eivät turvallisuutta riittävästi paranna.

Esityksessä mainitaan, että turvallisuustilanne on parantunut palveluiden kehittyessä entistä liikenneturvallisemmiksi, johtuen osittain yritysten ja kuntien tekemistä vapaaehtoisista sopimuksista ja liikkumisvälineisiin totumisesta. Vantaalla on kuitenkin ollut havaittavissa, että yritysten halukkuus noudattaa vapaaehtoisuuteen perustuvia kaupungin ohjeita on heikentynyt oletettavasti kustannusten kasvusta ja kilpailutilanteen koventumisesta johtuen. Tämä on näkynyt Vantaalla esimerkiksi sähköpotkulautojen sijoittamisessa keskeisiin, mutta turvallisuuden kannalta ongelmallisiin paikkoihin tai lautojen tuomisessa kaduille ennen kuin säätilanne sen turvallisesti sallii. Näin ollen vapaaehtoisuuteen perustuvilla käytännöillä saattaisi tulevaisuudessa olla nykyistä pienempi merkitys, mikä tekee nyt esitetyistä lainsäädännön muutosten mahdollistavista toimenpiteistä entistä tärkeämpiä.

Mikroliikennelupa

Mikroliikennelupa on Vantaan kaupungin näkemyksen mukaan ehdottomasti esityksen tärkein toimenpide. Esityksen mukaan kunnat voisivat määritellä ajoneuvojen käyttöön ja lukumääriin liittyviä lupaehtoja, jotka ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta tarpeellisia. Esitetyt mahdollisuudet lupaehtojen vastaisesti tai ilman mikroliikennelupaa pysäköityjen välineiden siirtämiseen välittömästi sekä viime kädessä lupaehtojen noudattamatta jättämisestä johtuvaan mikroliikenneluvan peruuttamiseen tehostaisivat kaupungin keinoja huolehtia lupaehtojen noudattamisesta. Jotta luvan peruuttaminen olisi tehokas keino, pitäisi olla mahdollista panna päätös täytäntöön mahdollisesta muutoksenhausta huolimatta.

Kaupungin mahdollisuus asettaa alueelleen pysäköinti- ja nopeusrajoitusalueisiin liittyviä lupaehtoja, jotka palveluntarjoajan edellytettäisiin asettavan voimaan sovellukseen asetettavilla teknisillä rajoituksilla, on erittäin tärkeä. Yksittäiset mikroliikkujat eivät voi käytännössä olla noudattamatta tällaisia teknisiä rajoituksia, mikä parantaa paljon paremmin liikkumisen turvallisuutta ja esteettömyyttä kuin pelkät liikennesäännöt tai perinteisin liikenteenohjauslaittein toteutettu liikenteenohjaus, joita voi olla noudattamatta. Teknisesti on mahdollista toteuttaa pysäköinti- ja nopeusrajoitusten lisäksi muitakin turvallisuutta parantavia ratkaisuja, kuten matkustajan kuljettamisen tai jalkakäytävillä ajamisen estämisen. Vantaa kokee tärkeäksi edellyttää toimijoilta kunnollista ikävalvontaa, minkä toteuttamiseksi vahva tunnistautuminen maksuvaiheessa on tarpeen.

Esitetty joustava mikroliikennelupa mahdollistaisi kunnissa kunkin oman tilanteen ja alueellisten erityispiirteiden huomioimisen, esimerkiksi pysäköinnin kieltämisen ahtailla ja esteettömyyden kannalta tärkeillä alueilla. Yhtenevät käytännöt eri kuntien välillä olisivat kuitenkin suotavia selkeyden ja viestinnän vuoksi. Erityisesti tiiviillä kaupunkiseuduilla kuntien välinen yhteistyö onkin tarpeen, jotta ratkaisut olisivat kuntarajojen yli liikkuville käyttäjille selkeitä. Tämä toisaalta helpottaisi myös mikroliikkumisvälineitä tarjoavien yritysten toimintaa.

Esityksen mukaan mikroliikennelupaa ei edellytettäisi esimerkiksi pienimuotoisesta taloyhtiön asukkaille tarjoamastaan toiminnasta tai turisteille kivijalkaliiketilasta tapahtuvasta vuokraustoiminnasta. Esitetyt rajaukset ovat tarpeellisia mahdollistamaan erilaisten liikkumisratkaisujen järjestäminen pienimuotoisesti tietylle porukalle. Kunta ei myöskään tarvitse lupaa omaan yhteiskäyttöisten mikroliikkumisvälineiden vuokraustoimintaansa hallinnoimallaan alueellaan. Kunnan vuokraustoiminnassa on kuitenkin noudatettava hallinnoimalla alueellaan voimassa olevia mikroliikenneluvan lupaehtoja. Tähän liittyen olisi tärkeää selkeyttää lupaehtojen osalta, että ne voisivat olla erilaisia eri liikkumisvälineiden osalta. Esimerkiksi mekaanisille, asemallisille kaupunkipyörille ja asemattomille sähköpotkulaudoille voi olla tarkoituksenmukaista asettaa erilaisia lupaehtoja.

Mikroliikenneluvan lupaehtojen osalta esityksessä todetaan, että kunta voisi mikroliikenneluvan voimassaolon aikana muuttaa tai asettaa uusia lupaehtoja, jos muutokset olisivat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta välttämättömiä. Kaupungin kehittyessä, maankäytön muuttuessa ja kokemusten kertyessä mikroliikkumispalveluista, voi olla tarpeen muuttaa lupaehtoja turvallisuussyistä lyhyelläkin aikavälillä. Vantaan kaupunki kokee, että edellä mainitun välttämättömyyden arviointi on käytännössä usein tulkinnanvaraista ja esittää siksi, että välttämätön korvattaisiin tässä tarpeelliseksi -sanalla.

Promilleraja

Vantaan kaupunki pitää erittäin perusteltuna moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle esitettyä promillerajaa 0,5. Yksiselitteinen promilleraja ja oikeus puhalluttaa kuljettaja seulonta-alkometrillä tehostettuna valvonnalla, tiedottamisella ja kampanjoilla on todennäköisesti erittäin vaikuttava keino sähköpotkulaudoilla tapahtuvien onnettomuuksien vähentämiseksi. Promilleraja vaikuttaa myös yksityisomisteisten ajoneuvojen kuljettajiin. Puuttumisen keinojen parantuessa, on riittävään valvontaan kuitenkin löydyttävä resursseja, jotta kiinnijäämisriski on tarpeeksi suuri ja se yhdessä sanktioiden kanssa käytännössä vaikuttaa toimintaan ennaltaehkäisevästi.

Liikennevalvonta

Nykytilanteessa mikroliikkumiseen kohdistuvaa liikennevalvontaa ei ole voitu toteuttaa kovinkaan tehokkaasti: esimerkiksi poliisilta puuttuu puhallutusoikeus, pysäköintivirhemaksujen kohdentaminen kuljettajalle on erittäin hankalaa ja mahdollisuudet välineiden siirtoon haitan vuoksi tulkinnanvaraisia. Nyt esitetyt muutokset toisivatkin merkittävää parannusta tilanteeseen. Keskeistä on myös, että valvontaan käytettävien resurssien tarvetta vähentäisivät teknisesti määritellyt rajoitukset, joita käyttäjä ei voi jättää noudattamatta.

Liikenteenohjauslaitteet

Vantaan kaupunki pitää esitettyjä uusia liikenteenohjauslaitteita hyvänä lisänä kuntien työkalupakkiin. Vuokrattavien välineiden osalta mikroliikenneluvalla on käytännössä isompi merkitys, koska sen mahdollistamia määräyksiä esimerkiksi pysäköintikieltoalueista tai ajallisista nopeusrajoituksista on helpompi toteuttaa ja toisaalta niiden noudattaminen voidaan teknisin ratkaisuin varmistaa. Tämä ei kuitenkaan koske yksityisillä välineillä liikkuvia, joten liikenteenohjauslaitteet ovat välttämättömiä, kun on tarve ohjata myös näitä. Käytännön syistä (liikennemerkkejä tarvitaan usein todella paljon eri suunnille) liikenteenohjauslaitteiden käyttö kaupungissa rajoittunee kuitenkin vain kaikkein keskeisimmille paikoille, joissa kaikkien mikroliikkujien ja pysäköinnin ohjaaminen on erityisen tärkeää.

Esityksessä ehdotetaan, vaikkei se mikroliikkumiseen sääntelyyn liitykään, myös uutta niin sanottua ylijatkettua jalkakäytävää osoittavaa lisäkilpeä, jota voitaisiin käyttää liikennemerkkien B5 (väistämisvelvollisuus risteyksessä, ”kärkikolmio”) tai B6 (pakollinen pysäyttäminen, ”stop-merkki”) yhteydessä. Merkkiihdistelmällä informoitaisiin ajoneuvon kuljettajaa väistämisvelvollisuudesta ennen jalkakäytävän ylitystä. Merkki on hyvä lisäys selkeyttämään tilannetta erityisesti talvisin, jolloin ylijatkettua jalkakäytävää voi olla hankala huomata. Merkintätavan pitäisi kuitenkin olla tienpitäjää velvoittava, jotta ratkaisut tienkäyttäjälle olisivat yhteneväiset kaikkialla. Pääsääntöisesti ylijatketulla osuudella on sekä jalkakäytävä, että pyörätie, mikä nyt esitetyllä ratkaisulla edellyttäisi kahta lisäkilpeä. Vantaan kaupunki ehdottaakin uutta lisäkilpeä, jossa olisi huomioitu sekä jalkakäytävä että pyörätie.

Vantaalla on noussut esille ongelma mopojen pysäköinnistä jalkakäytävälle erityisesti kaupunkien tonteilla (esim. koulut ja uimahallit). Mopojen pysäköinti jalkakäytävällä on laillista, ellei sitä erikseen merkillä ole kielletty. Jalkakäytävälle ja pyöräteille pysäköidyt mopot voivat kuitenkin aiheuttaa vastaavia turvallisuushaittoja muin mikroliikkumisvälineet. Nykyisin turvallisuussyistä mopot on ohjattu kaupungeissa pääsääntöisesti ajoradalle, jolloin niiden pysäköinti jk/pp-teillä ei ole enää perusteltua. Vantaan kaupunki ehdottaakin tarkasteltavan myös mopojen jalkakäytävillä ja pyöräteillä tapahtuvaan pysäköintiin liittyen lainsäädännön muutosta tässä yhteydessä.

Ajoneuvolain soveltamisala

Vantaan kaupunki pitää ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevia ehdotuksia erittäin kannatettavina. Muutoksen myötä kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin kaikki sellaiset sähköajoneuvot, joiden rakenteellinen nopeus on 7–25 kilometriä tunnissa, ja jotka eivät ole liikkumisesteisten henkilöiden käyttöön tarkoitettuja. Muutoksella myös jatkossa kaikkiin sähköpotkulautamallisiin ajoneuvoihin ja liikkumisvälineisiin sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä. Mainitut muutokset selkeyttäisivät liikennesääntöjä niin mikroliikkumisvälineiden käyttäjien kuin muulla tavoilla liikkuvien kannalta parantaen siten turvallisuutta ja ennakoitavuutta väistämistilanteissa.

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Mikroliikkumisen turvallisuuden ja esteettömyyden parantamisen varmistaminen vaativat ehdottomasti parempia keinoja nykyisen vapaaehtoisin sopimisen sijaan. Vantaan kaupunki katsoo luonnoksessa hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi esitetyt muutokset erittäin kannatettavaksi, ja toivoo uuden lainsäädännön tulevan voimaan mahdollisimman pian, jotta kaupunki voisi toteuttaa turvallisuuden kannalta merkittäviä toimenpiteitä jo kaudelle 2025.

VANTAA KAUPUNGINHALLITUS