



§ 167

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle arviomuistiosta sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisuja sääntelyvaihtoehdoista

HEL 2023-003115 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Nykytila, haasteet ja ongelmat

Arviomuistiossa on kuvattu kattavasti sähköpotkulautoihin ja mikroliikkumiseen liittyvää nykytilaa. Muistiossa on myös kuvattu ilmenneitä haasteita ja ongelmia. Ne liittyvät muun muassa tiiviin katutilan käyttämiseen, liikennesääntöjen noudattamattomuuteen sekä turvallisuutta vaarantaviin ja muulle liikenteelle haittaa aiheuttaviin pysäköintivirheisiin.

Liikenteenohjaukseen liittyvissä haasteissa todetaan, että pelkällä liikenteenohjauksella ei ratkaista kaikkia haasteita, joita mikroliikkumiseen liittyy. Helsingin kaupunki on asiasta samaa mieltä ja uskoo, että liikennesääntöjen ja liikenteenohjauksen lisäksi olisi syytä olla keinovalikoimassa tehokkaampia keinoja vaikuttaa suoraan ja ennakoivasti sähköpotkulautojen haittojen juurisyyyhyn eli suureen lautojen määrään.

Vapaaehtoiseen sopimiseen liittyviä haasteita tulee täydentää. Helsingin kaupungin kokemuksissa on huomattu, että vapaaehtoisella sopimisella voidaan päästä vain tiettyyn pisteeseen asti, yritykset toimivat liiketoiminnan lähtökohdista. Yrityksillä on myös hyvin erilaisia lähtökohtia ja siten yksimielisyyteen pääsy kaupungin kanssa kaikkien toimijoiden, myös mahdollisten uusien toimijoiden kanssa on hyvinkin haastavaa, kun se perustuu vapaaehtoisuuteen. Vaikuttavimmat keinot saadaan aikaan riittävillä kannustimilla ja sanktioilla. Vapaaehtoinen sopiminen ja sopimuksen seuranta useamman toimijan kanssa vie paljon kaupungin resursseja, ja kaikki operaattorit eivät ole toimineet sovittujen toimintatapaohjeiden mukaisesti. Lisäksi nykytilan kuvausta olisi perusteltua laajentaa myös siltä osin miten nykyinen mikroliikkumispalveluiden säätelemätön markkina toimii elinkeinona käytännössä. Arviomuistion nykytilaa tulisi täydentää eduilla ja haitoilla nykyisestä täydellisestä elinkeinovapaudesta mikroliikkumisen markkinoille.

Ratkaisuvaihtoehdot



Helsingin kaupungin näkemys on, että toimilupajärjestelmä olisi yksittäisistä ratkaisuvaihtoehdoista vaikuttavin ja mahdollistaisi parhaiten sekä markkinoiden kehittymisen että haittojen tehokkaan hallinnan näkökulmat. Tämän lisäksi on myös totta, että paras lopputulos saavutetaan toteuttamalla useampia ratkaisuja samanaikaisesti.

Ministeriön arviomuistiossa tarkoitama mikroliikkumispalvelu perustuu alustatalouteen. Siten sen hoitaminen pelkästään katuympäristöön asetettavilla liikenteenohjauslaitteilla ja muilla fyysisillä liikennejärjestelyillä ei ole perusteltua. On kuitenkin tärkeää, että myös liikennelaissa selkeytetään liikennesääntöjä tähän liittyen ja helpotetaan virheellisesti pysäköityjen yhteiskäyttöisten ajoneuvojen siirtämistä. Vaikka nykyisenkin lainsäädännön puitteissa voidaan pysäköintiä rajoittaa, sen puitteissa toimiminen aiheuttaa tulkintahaasteita niin käyttäjän, yrityksen kuin viranomaisten toimesta. Siten lainsäädäntöä on perusteltua selkeyttää arviomuistiossa esitetyllä tavalla.

Alustatalous mahdollistaa sopimisen kautta digitaalisesti palveluun toteutettavia rajoituksia niin ajonopeuksille, ajokielloille kuin pysäköintiin. Tämän vuoksi kunnille ja kaupungeille pitäisi laissa mahdollistaa määräysvalta suoraan näistä järjestelyistä sopimiseksi tarvittaessa. Helsingillä on kokemusta näistä sopimisista vapaaehtoisuuteen perustuen, mutta se ei ole riittävää ja osittain myös nykyisessä tilanteessa tulkittavissa vapaiden markkinoiden vastaisena toimintana. Mikäli tällainen toimivalta kunnille ja kaupungille mahdollistettaisiin laissa esimerkiksi toimilupien kautta, toteutus tapahtuisi kaupungin/kunnan esityksestä operaattoreille, jotka toteuttavat järjestelyt omissa applikaatioissa nopeusrajoituksina, ajokieltoina tai pysäköintialueina. Applikaatioihin toteutettavilla rajoituksilla voidaan siis hallita kätevästi niin pysäköintiin kuin ajamiseen liittyviä haittoja. Myös turvallisuutta voidaan parantaa käyttörajoituksilla sellaisiin ajankohtiin, jolloin mikroliikkumiseen liittyviä onnettomuuksia tapahtuu paljon. Tällä vaikutetaan myös terveyshuollon kuormittumiseen. Helsinki pitää liikennevakuutuksen ulottamista sähköpotkulautoihin kannatettavana onnettomuuksien aiheuttamien terveydenhuollon kustannusten siirtämiseksi julkiselta sektorilta yksityiselle.

Helsinki kannustaa ministeriöitä tutustumaan tarkemmin Tanskan malliin, jossa kaikenikäiset sähköpotkulautailijat on veloitettu käyttämään kypärää, kartuttamaan tietoa mikroliikkumisesta aiheutuneista aivo- ja muista -vammoista ja etsimään uusia keinoja niiden ennaltaehkäisemiseksi.

Nykyinen lainsäädäntö ja arviomuistiossa ehdotetut tarkoituksenmukaisimmat ratkaisut sääntelyksi lähtevät kuljettajan vastuusta liikenneturvallisuuteen ja esteettömyyteen ympäristössä. Kuitenkin mikroliikku-



mispalveluissa on havaittu kuljettajien piittaamattomuutta yksittäisten matkojen ja pysäköinnin aiheuttamista haitoista muille liikkujille ja katu-ympäristöön. Tämä osittain johtuu siitä, että liikkumispalveluna toteutu-va matka on satunnainen eikä laite ole oma. Tämä olisi hallittavissa alustatalouden teknologisilla ratkaisuilla, jos kaupungeille ja kunnille annettaisiin siihen tarvittava toimivalta. Toinen syy katu-ympäristön esteisiin ja liikenneturvallisuuteen liittyy siihen, että markkinaehtoisen liik- kumispalvelun liiketoiminta perustuu kyseisen yrityksen laitteiden saa- tavuuteen asiakkailleen. Siten investoinneiltaan melko edullisia kevyt- sähköajoneuvoja kannattaa liiketoimintaperusteisesti tarjoilla määrälli- sesti paljon potentiaalisille asiakkaille. Varsinkin, kun markkinoilla toimii lukuisat operaattorit ja ne kilpailevat asiakkaista avoimilla markkinoilla.

Arviomuistiossa todetaan, että Suomessa mikroliikennepalvelun mark- kinoilla ei ole havaittu markkinahäiriöitä. Helsingin näkemys kuitenkin on, etteivät markkinat toimi tällä hetkellä terveellä tavalla, vaan kilpailu- tilanne muistuttaa ns. tuhoisan kilpailun tilannetta. Vaikka kuluttajat voi- vatkin hyötyä jossain määrin tilanteesta erityisesti edullisempien hinto- jen muodossa, tapahtuu kilpailu tällä hetkellä turvallisuuden ja esteet- tömyyden kustannuksella. Varsinkin kun sähköpotkulautaoperaattorit pyrkivät tuomaan mahdollisimman paljon lautoja kaupunkitilaan ja siten mainostamaan omaa palveluaan. Kaupunki arvioi, että sähköpotkula- tojen pysäköinnin siirtäminen ajoradalle ei tältä osin tule helpottamaan tilannetta.

On ymmärrettävää, että sääntelyssä pyritään valitsemaan vaihtoehto, joka rajoittaisi mahdollisimman vähän elinkeinonvapautta sekä toisaalta myös EU-lainsäädännössä taattua sijoittautumisvapautta ja palveluiden tarjoamisen vapautta. On kuitenkin huomioitava, että muistiossa esite- tyllä ratkaisulla, jossa kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäy- tävällä ja pyörätiellä kiellettäisiin kokonaan, olisi todellisuudessa merkit- tävämpi tosiasiallinen vaikutus em. vapauksiin kuin toimilupamallilla. Suomessa on hyvin todennäköisesti kuntia, jossa ns. free-floating -malli on toiminut hyvin eikä sähköpotkulautojen pysäköinnistä jalkakäytävillä ja pyöräteille ole aiheutunut merkittävää haittaa. Kaupungin näkemyk- sen mukaan se, että kunnilla olisi mahdollisuus valita paikallisiin olo- suhteisiin soveltuva ratkaisu, rajoittaisi elinkeinonvapautta tosiasiali- sesti vähemmän kuin pysäköinnin kategorinen kieltäminen jalkakäytä- vällä ja pyöräteillä.

Vaikka mikroliikkumiseen liittyvän pysäköinnin kieltäminen jalkakäytä- villä ja pyöräteillä olisi nykytilaan verrattuna selkeämpi lähtökohta, se myös vaatisi kaikissa kunnissa resursseja, jotta mikroliikkumispalvelu käytännössä olisi toimiva järjestelmä. Kunnissa pitäisi suunnitella erik- seen osoitettavat pysäköintipaikat ja valvoa pysäköintivirheitä. Palvelun houkuttelevuus, erityisesti väljemmissä ympäristöissä, perustuu vapaa-



seen pysäköintiin, jolloin ehdotettu muutos käytännössä muuttaisi koko toimintalogiikkaa kaikkialla. Mikroliikkumispalvelut täydentävät yhdyskuntarakenteeltaan väljemmällä alueella joukkoliikenteen tarjontaa, eikä tällaisille alueille ole perusteltua rakentaa erillisiä pysäköintipaikkoja. Tässä suhteessa erilaisten alueiden joustavampi sääntely myös kunnan sisällä on Helsingin näkökulmasta toivottavampaa. Siten esitettyä joustavampi ratkaisu olisi tarjota kunnalle yrityksiä sitovien, sähköisesti toteutettavien rajoitus- ja pysäköintialueiden (geo-fence) asettamisen mahdollisuus. Tämä tulee mahdollistaa siten, että kunta voi sen määrätä toimijoille oikein eikä sitä voi jättää toimijoiden vapaaehtoisuuden varaan. Myönteisenä vaikutuksena pysäköinnin kategorinen kielto jalkakäytävillä olisi, että ajoradalle ja erikseen osoitetuille alueille kohdistuva pysäköinti vähentäisi jo nykyisin lainvastaista jalkakäytävällä ajamista.

Arviomuistiossa todetaan kunnille annettavan toimilupajärjestelmän käyttöönottoon liittyen, että liikennepalveluissa kyse on vaihtoehtoisten liikkumistapojen tarjoamisen lisäksi myös liikkumisen sujuvuudesta ja vaivattomuudesta. Tätä ei ole arvioitu kaikkien liikkumisryhmien näkökulmasta. Kun elinkeinoharjoittajat voivat vapaasti tulla avoimille markkinoille ja täyttää kadut tarpeelliseksi katsomallaan määrällä kevytsähköajoneuvoja, aiheutuu tästä estevaikutusta erityisesti heikosti liikkuville tai apuvälinein kulkeville. Kadunpitäjä ei pysty huolehtimaan velvollisuudestaan kadun liikenneturvallisuudesta tai esteettömyydestä. Tällainen elinkeinoharjoittamisen vapaus aiheuttaa yhteiskunnalle merkittäviä kustannuksia, kun tilannetta pyritään hallitsemaan kaikkien markkinoille tulleiden yritysten ja heidän tarjoamien laitteiden kanssa.

Ajoneuvojen siirtolain muuttaminen ajan tasalle on erittäin tarpeellista. Virheellisesti pysäköidyn kevyen sähköajoneuvon siirto jalkakäytävältä ja pyörätieltä tulee olla mahdollista välittömästi, kuten arviomuistiossa on esitetty. Välitön siirtäminen tulisi mahdollistaa myös muualla kuin jalkakäytävällä tai pyörätiellä tehdyn pysäköintivirheen seurauksena. Nykyinen laki edellyttää välittömästi tehtävien siirtojen osalta, että pysäköintivirheestä on aiheutunut huomattavaa haittaa tienkäyttäjille. Tilanne siis selkeytyy, jos pelkkä pysäköintivirhe riittää välittömän siirron tekemiseksi. On hyvä, että siirrosta aiheutuvat kustannukset voidaan osoittaa ajoneuvon omistajalle kuten nykyäänkin, ja omistaja voisi siten palvelunkäytösopimuksissaan kohdentaa virheellisen pysäköinnin seuraamuksia laitteiden varsinaisille käyttäjille.

Sähköajoneuvon ja polkupyörän kuljettamiselle ehdotettu promilleraja 0,5 toisi liikenne- ja viestintäministeriön selvityksen mukaan parannuksia tieliikenteen kokonaisturvallisuuteen, vähentäisi onnettomuuskustannuksia sekä yhdenmukaistaisi ajoneuvoliikenteen promillerajakäytännön. Helsingin kaupunki pitää promillerajan asettamista perusteltuna erityisesti sähköajoneuvojen osalta, koska ongelma on koskenut erityi-



sesti niitä. Perusteltua on myös lisätä ehdotuksen mukaisesti poliisin keinoja puuttua päihtyneenä ajavan kuljettajan ajoon. Jos mikroliikkumispalvelu olisi mahdollista toteuttaa myös luvanvaraisena, voisi kilpailutuksen yhteydessä myös vaatia operaattoreilta teknisiä ratkaisuja palvelun käyttämisen estämiseen päihtyneenä ja siten edesauttaa turvallisempien palvelujen kehittymistä.

Arviomuistion puutteet

Arviomuistiosta ei varsinaisesti puutu ratkaisuvaihtoehtoa, mutta esitetyjä ratkaisuja on kuvattu liian suppeasti tai arvioitu puutteellisesti.

Osa arviomuistion suositelluista keinoista ohjaa lähinnä vain sähköpotkulautoja, kun sääntelyn tarvetta on tunnistettu mikroliikkumisen koko toimikentälle laitteesta riippumatta. Toimintakenttä muuttuu nopeasti ja on tärkeää säätää lakeja, jotka mahdollisimman hyvin ottavat huomioon mahdolliset tulevat muutokset, kuten uusien erilaisten laitteiden kehittyminen. Sähköpotkulautoihin keskittyvä sääntelyn lisääminen voi johtaa siihen, että markkinat tuovat tilalle laitteita, joita ei ole säädelty.

Toimilupajärjestelmän käyttöönottoa olisi pitänyt arvioida laajemmin kadunpitäjän velvollisuuksien kautta ja arvioida nykyistä vapaata markkinaa myös aidosti toteutuneen tilanteen kautta.

Mikroliikkumispalveluiden avoimista markkinoista on hyötyjä palveluiden käyttäjille moninaisen saatavuuden ja kilpailun hinnoittelun vuoksi. Käyttäjille ei ole kuitenkaan etua, jos epävakaa toimintaympäristö ei mahdollista palveluntarjoajille palvelun pitkäaikaista kehittämistä tai palvelun laatua parantavia investointeja. Siten vapailla markkinoilla ala ei välttämättä kehittyisi ja yritykset eivät tekisi parannuksia turvallisuuteen tai toimivuuteen.

Lisäksi avoimista markkinoista on myös ollut haittaa erityisesti suurissa kaupungeissa, joissa kysyntä on ohjannut sekä operaattoreiden että välineiden määrän merkittävään kasvuun. Sähköpotkulautojen määrä on ollut aivan liian suuri Helsingin kaupungin alueella. Kokemus on siis osoittanut, että mikroliikkumispalveluiden markkinoiden ei tulisikaan olla jatkossa täysin avoimet, vaan sääntelyä pitää lisätä. Sääntely tulisi toteuttaa niin, että markkinaehtoisessa liikkumispalvelussa olisi myös kuluttajan näkökulmasta edelleen palveluntarjoajien välillä kilpailua. Lisäksi on huolehdittava siitä, ettei markkinoita säädellä liiaksi, jolloin liiketoiminta estyy esimerkiksi liian kalliiden kustannusten tai monimutkaisten järjestelyiden vuoksi. Tämä riski voi toteutua, vaikka toimilupasääntelyä ei olisikaan. Itse asiassa Helsingissä toimilupajärjestelmän avulla voisimme toteuttaa palvelun huomattavasti kustannustehokkaammin ja ketterämmin kuin katu ympäristöön toteutettavilla liikenteenohjauslaitteilla.



Arviomuistiosta puuttuu siis seuraava kaupunkien näkökulma. Merkittävien haittojen hallitsemiseksi tulisi kaupungeille antaa lainsäädännöllä nykyistä suurempi mahdollisuus rajoittaa alueellaan toimivien operaattorien määrää ja asettaa ehtoja niiden toiminnalle. Tämä tarkoittaisi sitä, että kaupungin olisi mahdollista kilpailuttaa alueellaan toimivat operaattorit. Kaupunki voisi määritellä, kuinka monta toimijaa alueelle voi tulla, ja millä kriteerein ne pisteytetään kilpailussa. Samalla muiden operaattoreiden toiminta alueella olisi yksiselitteisesti laitonta.

Sääntelyä muutettaessa olisi huomioitava myös kunnille mahdollisuus tarjota joiltain osin samantapaisia liikkumispalveluita esimerkiksi kaupunkipyöräjärjestelmien muodossa.

Ministeriön ratkaisuehdotus

Ministeriön arvioissa 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 selkeyttäisivät nykyistä tilannetta. Ehdotetuilla muutoksilla ei kuitenkaan pystytä puuttumaan yhteen nykyisen sähköpotkulautapalveluntarjonnan keskeisimpään ongelmaan eli yhteiskäyttöisten kevytsähköajoneuvojen liialliseen määrään. Kuntien ja palveluntarjoajien välisellä vapaaehtoisella sopimuksella ei voida asettaa rajoituksia palveluntarjoajien liiketoiminnan määrälle aiheuttamatta nykyisessä laissa tulkittavia haitallisia kilpailunrajoituksia varsinkaan siten, että kaikki markkinoilla toimivat alan yritykset tekisivät yhdessä tai erikseen vastaavat sopimukset kunnan kanssa. Vapaaehtoiseen sopimukseen pääseminen saattaa ylipääntään olla hankalaa sellaisessa lainsäädäntöympäristössä, jossa ilman sopimusta toimiminen on palveluntarjoajalle sekä mahdollista että myös taloudellisesti kannattavampaa. Kannattavuus perustuisi tässä tilanteessa siihen, että yritys ulkoistaa osan palvelunsa haitoista yhteiskunnan hoidettavaksi ja vapaaehtoisella sopimuksella joutuisi sitoutumaan näiden haittojen hoitamiseen osana palvelun järjestämistä.

Arvioissa on todettu, että toimiluvalla saatava vaikutus voidaan saavuttaa lievemmillä toimenpiteillä kuin elinkeinovapauden rajoittamisella. Tämä arvio ei vastaa niitä kokemuksia, joita olemme Helsingistä saaneet. Tilanne on Helsingissä päinvastainen. Jos kadunpitäjälle annetaan mahdollisuus huolehtia kadun turvallisuudesta ja esteettömyydestä, tarvitaan keino säädellä mikroliikkumisoperaattoreiden ja siihen liittyvien ajoneuvojen määrää. Tämä myös osaltaan antaa markkinoille toimivuutta ja elinkeinonharjoittajille mahdollisuuden panostaa ja tuottaa hyvää liikkumispalvelua asiakkailleen nykyisen tuhoisan kilpailun sijasta. Nykyiset mikroliikkumisen markkinat Helsingissä eivät ole tällä



hetkellä toimivia eikä pelkillä liikennejärjestelyillä saavuteta alustatalouden perustuville liikkumispalveluille toimivia markkinoita.

Arviomuistiossa todetaan, että lainsäädäntömuutokset olisi mahdollista valmistella niin, että ne olisivat voimassa kesällä 2024. Helsingin kaupunki pitää ripeää etenemistä tärkeänä ja toteaa, että jotta kesän 2024 uudessa lainsäädäntöympäristössä toteutettava mikroliikkumisen kokonaisratkaisu voidaan valmistella huolellisesti eri kaupungeissa, tulisi lainsäädäntömuutosten olla eduskunnan hyväksyttävissä jo alkuvuonna 2024.

Lopuksi

Eurooppalaiset kaupungit ovat viime vuosina heränneet mikroliikkumisen tuomiin hyötyihin, mutta myös niistä syntyviin haittoihin. Kaupungit ovat alkaneet säädellä liikkumispalvelun toimintaa. Määräsäätely on ollut useimpien kaupunkien lähtökohtana. Mikäli Suomen kaupungeissa ei jatkossa voida säädellä operaattoreiden ja niiden tarjoamien lautojen määriä, Suomen mikroliikkumismarkkinat voivat muodostua entistä kaoottisemmiksi, kun yritykset tuovat muiden kaupunkien estämät yhteiskäyttöiset ajoneuvot meidän kaduille. Tämä on vältettävissä, kun kadunpitäjälle annetaan tarvittava toimivalta huolehtia katujensa turvallisuudesta, toimivuudesta ja esteettömyydestä. Perusteet määräsäätelylle tulee siis kadunpitäjän velvoitteista huolehtia kadun turvallisuudesta ja esteettömyydestä kaikille liikkumisryhmille. Lisäksi Helsingin ehdottama määräsäätely mahdollistaisi nykyistä paremman liiketoiminnan yrityksille, kun määräsäätelyn kautta valituille operaattoreille tarjotaan selkeä toimintaympäristö ja markkinat, joilla he toimisivat markkinaehtoisesti.

Helsingin kaupunki esittää, että määräsäätelyn sisältävästä toimilupajärjestelmästä aloitettaisiin mahdollisimman ripeällä aikataululla lakikokeilu.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat liikenneinsinööri Miikka Kulpakko, liikenneinsinööri Ilari Heiska ja lakimies Katri Lindman. Asiantuntijat poistuvat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Jenni Pajunen: Lisätään lausunnon kappaleen 7 loppuun seuraava lause: "Helsinki pitää liikennevakuutuksen ulottamista sähköpotkulautoihin kannatettavana onnettomuuksien aiheuttamien terveydenhuollon kustannusten siirtämiseksi julkiselta sektorilta yksityiselle."

Kannattaja: Jenni Hjelt



Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Jenni Pajusen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus:

Jenni Pajunen: Lisätään lausunnon kappaleen 7 jälkeen uusi kappale: "Helsinki kannustaa ministeriöitä tutustumaan tarkemmin Tanskan malliin, jossa kaikenikäiset sähköpotkulautailijat on velvoitettu käyttämään kypärää, kartuttamaan tietoa mikroliikkumisesta aiheutuneista aivo- ja muista -vammoista ja etsimään uusia keinoja niiden ennaltaehkäisemiseksi."

Kannattaja: Jenni Hjelt

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Jenni Pajusen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 1

Otso Kivekäs

Ei-äännet: 12

Silja Borgarsdottir Sandelin, Mia Haglund, Jenni Hjelt, Olli-Pekka Koljonen, Otto Meri, Tuomas Nevanlinna, Jenni Pajunen, Katri Penttinen, Mika Raatikainen, Risto Rautava, Saana Rossi, Anni Sinnemäki

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Jenni Pajusen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen äänin 12 - 1.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Heikki Palomäki, yksikön päällikkö: 310 37658
heikki.palomaki(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 2.3.2023
- 2 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, mikroliikenteen ohjaaminen liikenteenohjauslaitteilla
- 3 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promilleraajasta
- 4 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, oikeusministeriön selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promilleraajoista
- 5 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, arviomuistio



Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Nykytila, haasteet ja ongelmat

Arviomuistiossa on kuvattu kattavasti sähköpotkulautoihin ja mikroliikkumiseen liittyvää nykytilaa. Muistiossa on myös kuvattu ilmenneitä haasteita ja ongelmia. Ne liittyvät muun muassa tiiviin katutilan käyttämiseen, liikennesääntöjen noudattamattomuuteen sekä turvallisuutta vaarantaviin ja muulle liikenteelle haittaa aiheuttaviin pysäköintivirheisiin.

Liikenteenohjaukseen liittyvissä haasteissa todetaan, että pelkällä liikenteenohjauksella ei ratkaista kaikkia haasteita, joita mikroliikkumiseen liittyy. Helsingin kaupunki on asiasta samaa mieltä ja uskoo, että liikennesääntöjen ja liikenteenohjauksen lisäksi olisi syytä olla keinovalikoimassa tehokkaampia keinoja vaikuttaa suoraan ja ennakoivasti sähköpotkulautojen haittojen juurisyyhyyn eli suureen lautojen määrään.

Vapaaehtoiseen sopimiseen liittyviä haasteita tulee täydentää. Helsingin kaupungin kokemuksissa on huomattu, että vapaaehtoisella sopimisella voidaan päästä vain tiettyyn pisteeseen asti, yritykset toimivat liiketoiminnan lähtökohdista. Yrityksillä on myös hyvin erilaisia lähtökohtia ja siten yksimielisyyteen pääsy kaupungin kanssa kaikkien toimijoiden, myös mahdollisten uusien toimijoiden kanssa on hyvinkin haastavaa, kun se perustuu vapaaehtoisuuteen. Vaikuttavimmat keinot saadaan aikaan riittäväillä kannustimilla ja sanktioilla. Vapaaehtoinen sopiminen ja sopimuksen seuranta useamman toimijan kanssa vie paljon kaupungin resursseja, ja kaikki operaattorit eivät ole toimineet sovittujen toimintatapaohjeiden mukaisesti. Lisäksi nykytilan kuvausta olisi perusteltua laajentaa myös siltä osin miten nykyinen mikroliikkumispalveluiden säätelemätön markkina toimii elinkeinona käytännössä. Arviomuistion nykytilaa tulisi täydentää eduilla ja haitoilla nykyisestä täydellisestä elinkeinovapaudesta mikroliikkumisen markkinoille.

Ratkaisuvaihtoehdot

Helsingin kaupungin näkemys on, että toimilupajärjestelmä olisi yksittäisistä ratkaisuvaihtoehdoista vaikuttavin ja mahdollistaisi parhaiten sekä markkinoiden kehittymisen että haittojen tehokkaan hallinnan nä-



kökulmat. Tämän lisäksi on myös totta, että paras lopputulos saavutetaan toteuttamalla useampia ratkaisuja samanaikaisesti.

Ministeriön arviomuistiossa tarkoitama mikroliikkumispalvelu perustuu alustatalouteen. Siten sen hoitaminen pelkästään katu ympäristöön asetettavilla liikenteenohjauslaitteilla ja muilla fyysisillä liikennejärjestelyillä ei ole perusteltua. On kuitenkin tärkeää, että myös liikennelaissa selkeytetään liikennesääntöjä tähän liittyen ja helpotetaan virheellisesti pysäköityjen yhteiskäyttöisten ajoneuvojen siirtämistä. Vaikka nykyisenkin lainsäädännön puitteissa voidaan pysäköintiä rajoittaa, sen puitteissa toimiminen aiheuttaa tulkintahaasteita niin käyttäjän, yrityksen kuin viranomaisten toimesta. Siten lainsäädäntöä on perusteltua selkeyttää arviomuistiossa esitetyllä tavalla.

Alustatalous mahdollistaa sopimisen kautta digitaalisesti palveluun toteutettavia rajoituksia niin ajonopeuksille, ajokielloille kuin pysäköintiin. Tämän vuoksi kunnille ja kaupungeille pitäisi laissa mahdollistaa määräysvalta suoraan näistä järjestelyistä sopimiseksi tarvittaessa. Helsingillä on kokemusta näistä sopimisista vapaaehtoisuuteen perustuen, mutta se ei ole riittävää ja osittain myös nykyisessä tilanteessa tulkittavissa vapaiden markkinoiden vastaisena toimintana. Mikäli tällainen toimivalta kunnille ja kaupungille mahdollistettaisiin laissa esimerkiksi toimilupien kautta, toteutus tapahtuisi kaupungin/kunnan esityksestä operaattoreille, jotka toteuttavat järjestelyt omissa applikaatioissa nopeusrajoituksina, ajokieltoina tai pysäköintialueina. Applikaatioihin toteutettavilla rajoituksilla voidaan siis hallita kätevästi niin pysäköintiin kuin ajamiseen liittyviä haittoja. Myös turvallisuutta voidaan parantaa käyttörajoituksilla sellaisiin ajankohtiin, jolloin mikroliikkumiseen liittyviä onnettomuuksia tapahtuu paljon. Tällä vaikutetaan myös terveyshuollon kuormittumiseen.

Nykyinen lainsäädäntö ja arviomuistiossa ehdotetut tarkoituksenmukaisimmat ratkaisut sääntelyksi lähtevät kuljettajan vastuusta liikenneturvallisuuteen ja esteettömyyteen ympäristössä. Kuitenkin mikroliikkumispalveluissa on havaittu kuljettajien piittaamattomuutta yksittäisten matkojen ja pysäköinnin aiheuttamista haitoista muille liikkujille ja katu ympäristöön. Tämä osittain johtuu siitä, että liikkumispalveluna toteutettava matka on satunnainen eikä laite ole oma. Tämä olisi hallittavissa alustatalouden teknologisia ratkaisuja, jos kaupungeille ja kunnille annettaisiin siihen tarvittava toimivalta. Toinen syy katu ympäristön esteisiin ja liikenneturvallisuuteen liittyy siihen, että markkinaehtoisien liikkumispalvelun liiketoiminta perustuu kyseisen yrityksen laitteiden saatavuuteen asiakkailleen. Siten investoinneiltaan melko edullisia kevytsähköajoneuvoja kannattaa liiketoimintaperusteisesti tarjolla määrällisesti paljon potentiaalisille asiakkaille. Varsinkin, kun markkinoilla toimii lukuisat operaattorit ja ne kilpailevat asiakkaista avoimilla markkinoilla.



Arviomuistiossa todetaan, että Suomessa mikroliikennepalvelun markkinoilla ei ole havaittu markkinahäiriöitä. Helsingin näkemys kuitenkin on, etteivät markkinat toimi tällä hetkellä terveellä tavalla, vaan kilpailutilanne muistuttaa ns. tuhoisan kilpailun tilannetta. Vaikka kuluttajat voivatkin hyötyä jossain määrin tilanteesta erityisesti edullisempien hintojen muodossa, tapahtuu kilpailu tällä hetkellä turvallisuuden ja esteettömyyden kustannuksella. Varsinkin kun sähköpotkulautaooperaattorit pyrkivät tuomaan mahdollisimman paljon lautoja kaupunkitilaan ja siten mainostamaan omaa palveluaan. Kaupunki arvioi, että sähköpotkulautojen pysäköinnin siirtäminen ajoradalle ei tältä osin tule helpottamaan tilannetta.

On ymmärrettävää, että sääntelyssä pyritään valitsemaan vaihtoehto, joka rajoittaisi mahdollisimman vähän elinkeinonvapautta sekä toisaalta myös EU-lainsäädännössä taattua sijoittautumisvapautta ja palveluiden tarjoamisen vapautta. On kuitenkin huomioitava, että muistiossa esitetyllä ratkaisulla, jossa kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kiellettäisiin kokonaan, olisi todellisuudessa merkittävämpi tosiasiallinen vaikutus em. vapauksiin kuin toimilupamallilla. Suomessa on hyvin todennäköisesti kuntia, jossa ns. free-floating -malli on toiminut hyvin eikä sähköpotkulautojen pysäköinnistä jalkakäytävälle ja pyöräteille ole aiheutunut merkittävää haittaa. Kaupungin näkemyksen mukaan se, että kunnilla olisi mahdollisuus valita paikallisiin olosuhteisiin soveltuva ratkaisu, rajoittaisi elinkeinonvapautta tosiasiallisesti vähemmän kuin pysäköinnin kategorinen kieltäminen jalkakäytävällä ja pyöräteillä.

Vaikka mikroliikkumiseen liittyvän pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävillä ja pyöräteillä olisi nykytilaan verrattuna selkeämpi lähtökohta, se myös vaatisi kaikissa kunnissa resursseja, jotta mikroliikkumispalvelu käytännössä olisi toimiva järjestelmä. Kunnissa pitäisi suunnitella erikseen osoitettavat pysäköintipaikat ja valvoa pysäköintivirheitä. Palvelun houkuttelevuus, erityisesti väljemmissä ympäristöissä, perustuu vapaaseen pysäköintiin, jolloin ehdotettu muutos käytännössä muuttaisi koko toimintalogiikkaa kaikkialla. Mikroliikkumispalvelut täydentävät yhdyskuntarakenteeltaan väljemmällä alueella joukkoliikenteen tarjontaa, eikä tällaisille alueille ole perusteltua rakentaa erillisiä pysäköintipaikkoja. Tässä suhteessa erilaisten alueiden joustavampi sääntely myös kunnan sisällä on Helsingin näkökulmasta toivottavampaa. Siten esitettyä joustavampi ratkaisu olisi tarjota kunnalle yrityksiä sitovien, sähköisesti toteutettavien rajoitus- ja pysäköintialueiden (geo-fence) asettamisen mahdollisuus. Tämä tulee mahdollistaa siten, että kunta voi sen määrä toimijoille eikä sitä voi jättää toimijoiden vapaaehtoisuuden varaan. Myönteisenä vaikutuksena pysäköinnin kategorinen kieltäminen jalkakäytävillä olisi, että ajoradalle ja erikseen osoitetuille alueille kohdistuva pysäköinti vähentäisi jo nykyisin lainvastaista jalkakäytävällä ajamista.



Arviomuistiossa todetaan kunnille annettavan toimilupajärjestelmän käyttöönottoon liittyen, että liikennepalveluissa kyse on vaihtoehtoisten liikkumistapojen tarjoamisen lisäksi myös liikkumisen sujuvuudesta ja vaivattomuudesta. Tätä ei ole arvioitu kaikkien liikkumisryhmien näkökulmasta. Kun elinkeinoharjoittajat voivat vapaasti tulla avoimille markkinoille ja täyttää kadut tarpeelliseksi katsomallaan määrällä kevytsähköajoneuvoja, aiheutuu tästä estevaikutusta erityisesti heikosti liikkuville tai apuvälinein kulkeville. Kadunpitäjä ei pysty huolehtimaan velvollisuudestaan kadun liikenneturvallisuudesta tai esteettömyydestä. Tällainen elinkeinoharjoittamisen vapaus aiheuttaa yhteiskunnalle merkittäviä kustannuksia, kun tilannetta pyritään hallita kaikkien markkinoille tulleiden yritysten ja heidän tarjoamien laitteiden kanssa.

Ajoneuvojen siirtolain muuttaminen ajan tasalle on erittäin tarpeellista. Virheellisesti pysäköidyn kevyen sähköajoneuvon siirto jalkakäytävältä ja pyörätieltä tulee olla mahdollista välittömästi, kuten arviomuistiossa on esitetty. Välitön siirtäminen tulisi mahdollistaa myös muualla kuin jalkakäytävällä tai pyörätiellä tehdyn pysäköintivirheen seurauksena. Nykyinen laki edellyttää välittömästi tehtävien siirtojen osalta, että pysäköintivirheestä on aiheutunut huomattavaa haittaa tienkäyttäjille. Tilanne siis selkeytyy, jos pelkkä pysäköintivirhe riittää välittömän siirron tekemiseksi. On hyvä, että siirrosta aiheutuvat kustannukset voidaan osoittaa ajoneuvon omistajalle kuten nykyäänkin, ja omistaja voisi siten palvelunkäytösopimuksissaan kohdentaa virheellisen pysäköinnin seuraamuksia laitteiden varsinaisille käyttäjille.

Sähköajoneuvon ja polkupyörän kuljettamiselle ehdotettu promilleraja 0,5 toisi liikenne- ja viestintäministeriön selvityksen mukaan parannuksia tieliikenteen kokonaisturvallisuuteen, vähentäisi onnettomuuskustannuksia sekä yhdenmukaistaisi ajoneuvoliikenteen promillerajakäytännön. Helsingin kaupunki pitää promillerajan asettamista perusteltuna erityisesti sähköajoneuvojen osalta, koska ongelma on koskenut erityisesti niitä. Perusteltua on myös lisätä ehdotuksen mukaisesti poliisin keinoja puuttua päihtyneenä ajavan kuljettajan ajoon. Jos mikroliikkumispalvelu olisi mahdollista toteuttaa myös luvanvaraisena, voisi kilpailutuksen yhteydessä myös vaatia operaattoreilta teknisiä ratkaisuja palvelun käyttämisen estämiseen päihtyneenä ja siten edesauttaa turvallisempien palvelujen kehittymistä.

Arviomuistion puutteet

Arviomuistiosta ei varsinaisesti puutu ratkaisuvaihtoehtoa, mutta esitetyt ratkaisuja on kuvattu liian suppeasti tai arvioitu puutteellisesti.

Osa arviomuistion suositelluista keinoista ohjaa lähinnä vain sähköpotkulautoja, kun sääntelyn tarvetta on tunnustettu mikroliikkumisen koko



21.03.2023

toimikentälle laitteesta riippumatta. Toimintakenttä muuttuu nopeasti ja on tärkeää säätää lakeja, jotka mahdollisimman hyvin ottavat huomioon mahdolliset tulevat muutokset, kuten uusien erilaisten laitteiden kehittyminen. Sähköpotkulautoihin keskittyvä sääntelyn lisääminen voi johtaa siihen, että markkinat tuovat tilalle laitteita, joita ei ole säädelty.

Toimilupajärjestelmän käyttöönottoa olisi pitänyt arvioida laajemmin kadunpitäjän velvollisuuksien kautta ja arvioida nykyistä vapaata markkinaa myös aidosti toteutuneen tilanteen kautta.

Mikroliikkumispalveluiden avoimista markkinoista on hyötyjä palveluiden käyttäjille moninaisen saatavuuden ja kilpaillun hinnoittelun vuoksi. Käyttäjille ei ole kuitenkaan etua, jos epävakaa toimintaympäristö ei mahdollista palveluntarjoajille palvelun pitkäaikaista kehittämistä tai palvelun laatua parantavia investointeja. Siten vapailla markkinoilla ala ei välttämättä kehittyisi ja yritykset eivät tekisi parannuksia turvallisuuden tai toimivuuteen.

Lisäksi avoimista markkinoista on myös ollut haittaa erityisesti suurissa kaupungeissa, joissa kysyntä on ohjannut sekä operaattoreiden että välineiden määrän merkittävään kasvuun. Sähköpotkulautojen määrä on ollut aivan liian suuri Helsingin kaupungin alueella. Kokemus on siis osoittanut, että mikroliikkumispalveluiden markkinoiden ei tulisi olla jatkossa täysin avoimet, vaan sääntelyä pitää lisätä. Sääntely tulisi toteuttaa niin, että markkinaehtoisessa liikkumispalvelussa olisi myös kuluttajan näkökulmasta edelleen palveluntarjoajien välillä kilpailua. Lisäksi on huolehdittava siitä, ettei markkinoita säädellä liiaksi, jolloin liiketoiminta estyy esimerkiksi liian kalliiden kustannusten tai monimutkaisten järjestelyiden vuoksi. Tämä riski voi toteutua, vaikka toimilupasääntelyä ei olisikaan. Itse asiassa Helsingissä toimilupajärjestelmän avulla voisimme toteuttaa palvelun huomattavasti kustannustehokkaammin ja ketterämmin kuin katu ympäristöön toteutettavilla liikenteenohjauslaitteilla.

Arviomuistiosta puuttuu siis seuraava kaupunkien näkökulma. Merkittävien haittojen hallitsemiseksi tulisi kaupungeille antaa lainsäädännöllä nykyistä suurempi mahdollisuus rajoittaa alueellaan toimivien operaattorien määrää ja asettaa ehtoja niiden toiminnalle. Tämä tarkoittaisi sitä, että kaupungin olisi mahdollista kilpailuttaa alueellaan toimivat operaattorit. Kaupunki voisi määritellä, kuinka monta toimijaa alueelle voi tulla, ja millä kriteerein ne pisteytetään kilpailussa. Samalla muiden operaattoreiden toiminta alueella olisi yksiselitteisesti laitonta.

Sääntelyä muutettaessa olisi huomioitava myös kunnille mahdollisuus tarjota joiltain osin samantapaisia liikkumispalveluita esimerkiksi kaupunkipyöräjärjestelmien muodossa.



Ministeriön ratkaisuehdotus

Ministeriön arvioissa 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 selkeyttäisivät nykyistä tilannetta. Ehdotetuilla muutoksilla ei kuitenkaan pystytä puuttumaan yhteen nykyisen sähköpotkulautapalveluntarjonnan keskeisimpään ongelmaan eli yhteiskäyttöisten kevytsähköajoneuvojen liialliseen määrään. Kuntien ja palveluntarjoajien välisellä vapaaehtoisella sopimuksella ei voida asettaa rajoituksia palveluntarjoajien liiketoiminnan määrälle aiheuttamatta nykyisessä laissa tulkittavia haitallisia kilpailunrajoituksia varsinkaan siten, että kaikki markkinoilla toimivat alan yritykset tekisivät yhdessä tai erikseen vastaavat sopimukset kunnan kanssa. Vapaaehtoiseen sopimukseen pääseminen saattaa ylipäätään olla hankalaa sellaisessa lainsäädäntöympäristössä, jossa ilman sopimusta toimiminen on palveluntarjoajalle sekä mahdollista että myös taloudellisesti kannattavampaa. Kannattavuus perustuisi tässä tilanteessa siihen, että yritys ulkoistaa osan palvelunsa haitoista yhteiskunnan hoidettavaksi ja vapaaehtoisella sopimuksella joutuisi sitoutumaan näiden haittojen hoitamiseen osana palvelun järjestämistä.

Arvioissa on todettu, että toimiluvalla saatava vaikutus voidaan saavuttaa lievemmillä toimenpiteillä kuin elinkeinovapauden rajoittamisella. Tämä arvio ei vastaa niitä kokemuksia, joita olemme Helsingistä saaneet. Tilanne on Helsingissä päinvastainen. Jos kadunpitäjälle annetaan mahdollisuus huolehtia kadun turvallisuudesta ja esteettömyydestä, tarvitaan keino säädellä mikroliikkumisoperaattoreiden ja siihen liittyvien ajoneuvojen määrää. Tämä myös osaltaan antaa markkinoille toimivuutta ja elinkeinonharjoittajille mahdollisuuden panostaa ja tuottaa hyvää liikkumispalvelua asiakkailleen nykyisen tuhoisan kilpailun sijasta. Nykyiset mikroliikkumisen markkinat Helsingissä eivät ole tällä hetkellä toimivia eikä pelkillä liikennejärjestelyillä saavuteta alustatalouden perustuville liikkumispalveluille toimivia markkinoita.

Arviomuistiossa todetaan, että lainsäädäntömuutokset olisi mahdollista valmistella niin, että ne olisivat voimassa kesällä 2024. Helsingin kaupunki pitää ripeää etenemistä tärkeänä ja toteaa, että jotta kesän 2024 uudessa lainsäädäntöympäristössä toteutettava mikroliikkumisen kokonaisratkaisu voidaan valmistella huolellisesti eri kaupungeissa, tulisi lainsäädäntömuutokset olla eduskunnan hyväksyttävissä jo alkuvuonna 2024.

Lopuksi



Eurooppalaiset kaupungit ovat viime vuosina heränneet mikroliikkumisen tuomiin hyötyihin, mutta myös niistä syntyviin haittoihin. Kaungit ovat alkaneet säädellä liikkipalvelun toimintaa. Määräsäätely on ollut useimpien kaupunkien lähtökohtana. Mikäli Suomen kaupungeissa ei jatkossa voida säädellä operaattoreiden ja niiden tarjoamien lautojen määriä, Suomen mikroliikkumismarkkinat voivat muodostua entistä kaoottisemmiksi, kun yritykset tuovat muiden kaupunkien estämät yhteiskäyttöiset ajoneuvot meidän kaduille. Tämä on vältettävissä, kun kadunpitäjälle annetaan tarvittava toimivalta huolehtia katujensa turvallisuudesta, toimivuudesta ja esteettömyydestä. Perusteet määräsäätelylle tulee siis kadunpitäjän velvoitteista huolehtia kadun turvallisuudesta ja esteettömyydestä kaikille liikkipiryhmille. Lisäksi Helsingin ehdottama määräsäätely mahdollistaisi nykyistä paremman liiketoiminnan yrityksille, kun määräsäätelyn kautta valituille operaattoreille tarjotaan selkeä toimintaympäristö ja markkinat, joilla he toimisivat markkinaehtoisesti.

Helsingin kaupunki esittää, että määräsäätelyn sisältävästä toimilupa-järjestelmästä aloitettaisiin mahdollisimman ripeällä aikataululla lakiko-keilu.

Esittelijän perustelut

Arviomuistio

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja säätelyvaihtoehtoista arviomuistion, johon se pyytää lausuntoja. Arviomuistiossa esitellään mikroliikkumisen ja sitä koskevan säätelyn nykytilaa ja siinä tunnistettuja ongelmia sekä tarkastellaan useita ratkaisuvaihtoehtoja sähköpotkulautailun sääntele-miseksi.

Tieliikennelakia voitaisiin muistion mukaan muuttaa siten, että kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kiellettäisiin kokonaan. Sähköpotkulautailun liikennesäätöjä tulee yhtenäistää. Ministeriö näkee myös kannatettavana säätää tieliikennelaissa uusista liikenteenohjauslaitteista mikroliikenteen ohjaamista varten, ja nykyisten liikenteenohjauslaitteiden selityksiä tulisi tarkentaa. Ministeriön mukaan myös maastoliikennelakia olisi tarkoituksenmukaista muuttaa siten, että kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti kiellettäisiin maastossa ilman maanomistajan lupaa. Ministeriö katsoo tarpeelliseksi, että ajoneuvojen siirtämisestä annettua lakia muutetaan siten, että mm. kevyiden sähköajoneuvojen siirtäminen olisi mahdollista välittömästi. Ministeriö kannattaa muistiossaan myös 0,5 promillen rajan asettamista polkupyöräilylle ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle.

Lausuntopyyntö



Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Helsingin kaupungilta lausuntoa asiasta. Lausuntoa on pyydetty antamaan lausuntopalvelu.fi:ssä viimeistään 31.3.2023. Kaupunki on pyytänyt ministeriöltä lisääaikaa, ja lausunto on luvattu toimittaa mahdollisimman pian kaupunginhallituksen päätöksen jälkeen.

Lausuntopyynnössä on pyydetty vastaamaan seuraaviin kysymyksiin. Nämä on huomioitu lausuntoa ja sen otsikointia laadittaessa.

- Pidätkö arviomuistiossa esitettyä kuvausta mikromuuttamisen nykytilasta oikeasuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää jollain tavalla?
- Mitä arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Minkä vuoksi?
- Puuttuuko arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista jokin olennaiseksi katsomanne ratkaisuvaihtoehto? Millainen tämä ratkaisuvaihtoehto olisi?
- Mikä on näkemyksenne luvussa 7 esitetystä liikenne- ja viestintäministeriön arviosta? Tulisiko arviota täydentää joillain tavalla?
- Mitä muuta haluaisitte lausua arviomuistiosta ja sen sisällöstä?

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Heikki Palomäki, yksikön päällikkö: 310 37658
heikki.palomaki(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 2.3.2023
- 2 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, mikromuuttamisen ohjaaminen liikenteenohjauksilaitteilla
- 3 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, selvitys pyöräilyn ja mikromuuttamisen promilleraajasta
- 4 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, oikeusministeriön selvitys pyöräilyn ja mikromuuttamisen promilleraajoista
- 5 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, arviomuistio

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano