

Asia: VN/26458/2023

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi**

### **Esityksen tavoitteet**

#### **Huomiot esityksen tavoitteista**

Lakiehdotus on pohjustettu kiitettävästi ja tulee todelliseen tarpeeseen. Esityksen tavoitteet ovat selkeä ja hyvät, eikä niistä ole erityisiä huomioita.

### **Esityksen vaikutukset**

#### **Huomiot esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2**

Esityksen vaikutukset on määritelty selkeästi ja ne vaikuttavat realistisilta. Olemme erityisesti samaa mieltä luvun 4.2. kohdasta ”Nykyisten onnettomuusmäärien ja esteettömyysongelmien arvioidaan pysyvän ennallaan, jos esityksessä ehdotetut toimenpiteet jätettäisiin tekemättä”. Suomesta ja maailmalta kertynyt tutkimusnäyttö puoltavat sitä, ettei sähköpotkulautavammojen ilmaantuvuus laske merkittävästi ilman ulkoisia rajoitustoimia. Toisaalta näemme sähköpotkulautooperaattorien irtaantumisen vapaaehtoisista rajoitustoimista realistisena uhkana. Mikäli esimerkiksi viikonloppurajoituksista luovuttaisiin, tulisi onnettomuuksien määrä kasvamaan. Olemme myös samaa mieltä siinä, että lakiesityksellä voidaan vähentää terveydenhuollon kuormitusta erityisesti kesäviikonloppuina suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa.

### **Mikroliikennelupa**

#### **Huomiot mikroliikennelupaa koskevista ehdotuksista**

Erittäin kannatettavaa on, että kunnilla on mahdollisuus asettaa nopeus-, käyttöaika- ja muitakin tarkoituksenmukaisia rajoituksia. Edellä mainituilla toimilla on saatu aikaan myönteisiä tuloksia Helsingissä, jossa suhteellinen sähköpotkulautavammamäärä väheni noin puoleen aiemmasta sen jälkeen, kun käyttöön otettiin syyskuussa 2021 nopeusrajoitus 20km/h sekä yölliset käyttörajoitukset klo 24 ja 05 välille pe-la ja la-su öille. Lisäksi muina arkiöinä laskettiin nopeutta 15km/h:iin. (Pakarinen O, Kobylin A, Harjola V, Castrén M, Vasara H. Speed and Nighttime Usage Restrictions and the Incidence of Shared Electric Scooter Injuries. JAMA Netw Open. 2023;6(11):e2341194.

doi:10.1001/jamanetworkopen.2023.41194). Verrattuna vuoden 2021 vammalukuihin, kyseisillä toimilla on ehkäisty Helsingissä noin 800-900 sairaalahoitoa vaativaa onnettomuutta.

## Promilleraja

### **Huomiot kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamisen promillerajaa koskevista ehdotuksista**

Päihtymistila lisää tapaturma- ja muuta vahinkoriskiä huomattavasti. Kannatamme 0.5 promillen alkoholirajoitusta sekä kieltoa huumaisaineiden käytön alaisena. Sekä niihin liittyvän verikoetestaamisen mahdollistamista toissijaisen ratkaisuna. Tutkimusten mukaan tapaturmariski lähtee eksponentiaaliseen kasvuun nimenomaan 0,5 promillen jälkeen, joten sinänsäkin tuo raja on perusteltu. Bondy SJ, Rehm J, Ashley MJ, Walsh G, Single E, Room R. Low-risk drinking guidelines: the scientific evidence. *Can J Public Health*. 1999 Jul-Aug;90(4):264-70. doi: 10.1007/BF03404129. PMID: 10489725; PMCID: PMC6980027.

## Liikennevalvonta

### **Huomiot liikennevalvontaa koskevista ehdotuksista**

Tapaturmien ehkäisyn kannalta on oleellista, että valvontaa voidaan toteuttaa ja sillä voidaan puuttua. Ehdotukset ovat kannatettavia.

## Liikenteenohjauslaitteet

### **Huomiot uusia liikenteenohjauslaitteita (liikennemerkki ja tiemerkinä) koskevista ehdotuksista**

Ei kommentoitavaa.

## Ajoneuvolain soveltamisala

### **Huomiot ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevasta ehdotuksesta**

On kannatettavaa, että muutoksella yhtenäistettäisiin sähköpotkulautamallisten ajoneuvojen ja liikkumisvälineiden liikennesäännöt siten, että jatkossa kaikkiin sähköpotkulautamallisiin ajoneuvoihin ja liikkumisvälineisiin sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä.

## Muita huomioita esitysluonnoksesta

### **Huomiot muista mahdollisista asioista**

Mielestämme luvusta 2 puuttuu taustoitusta Suomessa jo käytössä olevista rajoituksista. Näillä on mielestämme keskeinen rooli mikroliikkumisluvan välttämättömyyden perustelemisessa.

Helsingissä otettiin syksyllä 2021 käyttöön yhteistyössä sähköpotkulautaaoperaattorien kanssa rajoitukset, jossa vuokraikäyttöisten sähköpotkulautojen

1) huippunopeutta laskettiin 20 km/h (vs. 25 km/h),

2) vuokraustoiminta kiellettiin perjantai ja lauantaiöisin klo 24 ja 05 välillä

### 3) huippunopeutta rajoitettiin 15km/h arkiöinä klo 24 ja 05 välillä

Samanaikaisesti Tampereella ainoastaan rajoitettiin yöllistä huippunopeutta (15km/h). Rajoitusten jälkeen tehtyä ajallista yhteyttä tutkittaessa havaittiin, että Helsingissä käyttöön suhteutetut sähköpotkulautaanonnettomuudet laskivat noin puoleen (Pakarinen O, Kobylin A, Harjola V, Castrén M, Vasara H. Speed and Nighttime Usage Restrictions and the Incidence of Shared Electric Scooter Injuries. JAMA Netw Open. 2023;6(11):e2341194. doi:10.1001/jamanetworkopen.2023.41194), kun taas Tampereella ei nähty merkittävää eroa (Liukkonen R, Aarnikko H, Stenman P, Ovaska S, Reito A. Association of Nighttime Speed Limits and Electric Scooter–Related Injuries. JAMA Netw Open. 2023;6(6):e2320868. doi:10.1001/jamanetworkopen.2023.20868)

Tällä hetkellä asiasta on mainittu lakiesityksessä melko suppeasti seuraavissa kohdissa: 4.25: ”Lisäksi mikroliikennelupa antaa kunnille mahdollisuuden asettaa käyttöaikoihin liittyviä lupaehtoja, mikä on todettu tehokkaaksi keinoksi vähentää onnettomuuksia muun muassa Helsingissä ja Oslossa tehdyissä tarkasteluissa.”

7: ”Helsingin kaupungissa käytössä olleet nykyiset vapaaehtoisuuteen perustuvat aikarajoitukset ovat osoittautuneet erittäin tehokkaiksi keinoiksi vähentää onnettomuuksia, vaaratilanteita ja terveydenhuollon kuormitusta.”

11: ”Käyttöaikoihin liittyvillä lupaehdoilla kunta voisi vaikuttaa ajoneuvojen käyttöön esimerkiksi viikonloppuisin ja talvisin liikenneturvallisuuden varmistamiseksi. Esimerkiksi Helsingissä ja Oslossa toteutetut ajoneuvojen käyttöön liittyvät aikarajoitukset ovat osoittautuneet erittäin tehokkaiksi keinoiksi vähentää onnettomuuksia, vaaratilanteita ja terveydenhuollon kuormitusta.”

Huomio kohtaan 2.3.3. Kypärän käyttäminen. ”Sähköpotkulautaanonnettomuuksissa on tyypillistä, että päähän kohdistuva isku kohdistuu leukaan ja hampaisiin, joita pyöräilykypärä ei suojaa.”

On totta, ettei pyöräilykypärällä pystytä ehkäisemään leukaluun ja hampaiden vammoja yhtä tehokkaasti kuin koko kasvot kattavalla kypärällä, mutta kyseinen muotoilu antaa väärän kuvan kypärän merkitystä vammojen ehkäisyssä. Käytännössä miltei kaikki vakavat ja henkeä uhkaavat sähköpotkulautailuun liittyvät vammat liittyvät nimenomaan kallon sisäisiin vuotoihin, jotka olisivat ehkäistävissä ja lievennettävissä asianmukaisella kypärän käytöllä. Vakavimmat vammat ovat lisäksi kustannuksiltaan kalleimpia. Lisäksi on huomionarvoista, että päähän kohdistuvista vammoista noin puolet (muun muassa aivoverenvuodot, lievät aivovammat, kallon pohjan murtumat, silmän ja ohimon seudun murtumat, päänahan ja otsan haavat) olisivat ehkäistävissä tai lievennettävissä asianmukaisella kypärän käytöllä (Vasara, H., Toppari, L., Harjola, VP. et al. Characteristics and costs of electric scooter injuries in Helsinki: a retrospective cohort study. Scand J Trauma Resusc Emerg Med30, 57 (2022). <https://doi.org/10.1186/s13049-022-01042-0>)

Ymmärrämme, että kypärän käytön vaatiminen toisi mukanaan myös käytännön haasteita. Kuitenkin esimerkiksi Tanskassa kypäräpakolla on onnistuttu lisäämään hiukan kypärää käyttävien sähköpotkulautailijoiden osuutta (Siebert FW, Riis C, Janstrup KH, Lin H, Hüttel FB. Computer vision-based helmet use registration for e-scooter riders - The impact of the mandatory helmet law in Copenhagen. J Safety Res. 2023 Dec;87:257-265. doi: 10.1016/j.jsr.2023.09.021. Epub 2023 Sep 29. PMID: 38081699.). Sen vuoksi ehdotamme, että esitykseen sisältyisi vahva suositus kypärän käytöstä kuten polkupyöräilijöitä koskien.

Kohdassa 2.2.2 ilmoitettuihin tietoihin Helsingissä tapahtuneista onnettomuuksista on päivitettyä tietoa. HUS:ssa on kerätty tietoa systemaattisesti vuodesta 2021 lähtien ja onnettomuuslukumäärät ovat käytettävissä 31.7.2024 asti. Lisäksi kohdassa mainitaan ” Tarkkoja lukuja erityisesti muille kuin kuljettajalle itselleen aiheutuneista vammoista on nykyisistä tilastointitavoista johtuen mahdotonta saada.” HUS:n sanahakuun perustuvien tilastojen perusteella 2021-2023 vuosien onnettomuuksista (1390 kpl) 91,7 % (n=1275) sähköpotkulautailuun liittyvistä onnettomuuksista sattuu sähköpotkulautailijalle itselleen, 2,4 % (n=33) pyöräilijöille, 3,5 % (n=49) jalankulkijoille törmäyksen myötä ja 1,9% (n=27) jalankulkijoille, jotka kompastuivat parkkeerattuun sähköpotkulautaan.

Matkustajan kuljettamisen rajoitus olisi erittäin tärkeää hengenvaarallisenkin vammauksen vähentämiseksi. Jos päätös sen rajoittamisesta jäisi palveluntuottajan itsensä määriteltäväksi, on vaarana, että rajausta ei tehtäisi.

### Promilleraja

Aiempaan kohtaan viitaten, päihtymistila lisää tapaturma- ja muuta vahinkoriskiä huomattavasti. Kannatamme 0.5 promillen alkoholirajoitusta sekä kieltoa huumaisaineiden käytön alaisena ajamisesta sekä niihin liittyvän verikoetestaamisen mahdollistamista toissijaisen ratkaisuna. Tutkimusten mukaan tapaturmariski lähtee eksponentiaaliseen kasvuun nimenomaan 0,5 promillen jälkeen, joten sinänsäkin tuo raja on perusteltu.

Mielestämme terveydenhuollon yksiköissä pitäisi olla oikeus kirjata alkoholin käyttö ja/tai alkoholitestauksen tulos. Lainsäädäntö estää tällä hetkellä systemaattisen traumapotilaiden alkoholitestauksen.

Heikinheimo Kaarina

HUS Kuntayhtymä - HUS Akuutti, alueylilääkäri Veli-Pekka Harjola, tutkija, LL  
Henri Vasara, osastonlääkäri Pasi Randen, alueylilääkäri Kimmo Suojanen