

Asia: VN/26458/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Esityksen tavoitteet

Huomiot esityksen tavoitteista

Onnettomuustietoinstituutti OTI kannattaa hallituksen esityksessä esitettyjä tavoitteita mikroliikkumisen turvallisuuden edistämiseksi. Suomi on sitoutunut tieliikenteen kuolemien ja vakavien vammautumisten puolittamiseen lyhyemmällä aikavälillä sekä nollavisioon pidemmän aikavälin tavoitteena. Toteutuessaan hallituksen esitykset tukevat osaltaan näihin tavoitteisiin pääsemistä.

Esityksen vaikutukset

Huomiot esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2

Esityksen vaikutuksia on arvioitu monipuolisesti, vaikkakin esityksen vaikutukset liikenneturvallisuuteen ovatkin arvioitu hyvin yleisellä tasolla. Tähän on luonnollisesti vaikuttanut saatavilla olevien tietojen vähäisyys. Mikroliikenteen turvallisuustilannetta tulee seurata aktiivisesti ja arvioita on täsmennettävä, mikäli uutta tietoa tulee saataville. Yleisesti ottaen tiedonkeruuta mikroliikenteen (sis. polkupyöräilyn) onnettomuuksista tulee kehittää, jotta päätöksiä voidaan tehdä parhaan tiedon varassa.

Jos liikenneturvallisuusvaikutuksiltaan riskialttiimman (esim. ITF:n raportti maaliskuulta 2024 toteaa Ison-Britannian STATS19-tietojen analyysin tuloksina, että jaetuilla sähköpotkulaudoilla tapahtui ajosuoritteeseen verrattuna kolminkertaisesti loukkaantumisia polkupyöräilyyn verrattuna) liikkumistavan määrää halutaan lisätä, tulee liikenneturvallisuustoimenpiteiden vastavuoroisesti olla huomattavan tehokkaita, jotta absoluuttinen turvallisuustilanne ei heikkenisi. [The International Transport Forum. Safer Micromobility: Technical Background Report. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/safer-micromobility-technical-report.pdf>]

Esityksessä ehdotetaan, että kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin kaikki sellaiset sähköajoneuvot, joiden rakenteellinen nopeus on 7–25 kilometriä tunnissa, ja jotka eivät ole liikkumisesteisten henkilöiden käyttöön tarkoitettuja. Jatkossa tällaista ajoneuvoa tulisi kuljettaa siellä missä muutakin kevyttä sähköajoneuvoa. Lausuntomateriaalissa todetaan myös, että ”Kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien painot ovat jatkaneet kasvuaan ja ajoneuvojen nopeudet

ovat tavallisesti yli 20 kilometriä tunnissa.” Myös tavalliset polkupyörät ovat aiempaa parempia ajettavia ja etenkin sähköavusteisilla polkupyörillä on helppo ylläpitää yli 20 km/h nopeutta.

Esityksessä ei ole arvioitu, millaisia vaikutuksia hitaampien kevyiden sähköajoneuvojen pyörävälille siirtymisellä on polkupyöräilyn turvallisuudelle. Muutos todennäköisesti lisää nopeuseroja pyörävälillä liikkuvien kesken. Lisäksi on huomioitava, että esitys ei tuo uusia toimenpiteitä päihtyneenä tapahtuvan tavallisen tai sähköavusteisen polkupyöräilyn estämiseen samaan aikaan, kun pyörävälille esitetään siirrettäväksi uusia liikkujia.

OTI näkee liikenneturvallisuuden kannalta yhtenä huolenaiheena sen mahdollisuuden, että yksityisomisteisten sähköpotkualautojen määrä ja käyttö lisääntyy. Yhteiskäyttöiset laudat ovat lähtökohtaisesti teholtaan ja nopeudeltaan rajoitettuja, sekä palveluntarjoajan huolto-ohjelman mukaan säännöllisesti tarkastettuja. Yksityisille on sen sijaan tarjolla hyvin kirjjava valikoima eritehoisia lautoja, joiden nopeusrajoittimet ovat yksinkertaisin toimenpitein kierrettävissä.

Mikroliikennelupa

Huomiot mikroliikennelupaa koskevista ehdotuksista

Ei lausuttavaa.

Promilleraja

Huomiot kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamisen promillerajaa koskevista ehdotuksista

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimissa, vuosina 2018–2022 tapahtuneissa, kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa kuolleista 76 polkupyöräilijästä 24 % (n=18) oli päihtyneitä. Pyöräilijöistä 15 oli alkoholin vaikutuksen alaisia; heistä yhdellä oli alkoholin lisäksi veressään myös muita päihteitä. Kolme polkupyöräilijää oli muiden päihteiden kuin alkoholin vaikutuksen alaisia.

Päihtyneistä 18 pyöräilijästä seitsemän kuoli yhteenajoissa moottoriajoneuvojen kanssa, kun taas 11 kuoli yksittäisonnettomuuksissa. Yhteenajoihin osallisista seitsemästä pyöräilijästä neljä oli yhteenajojen pääaiheuttajia. Päihtyneistä polkupyöräilijöistä viisi oli 35–54-vuotiaita ja 13 oli 55–74-vuotiaita. [OTI Päihderaportti 2024]

OTI kannattaa ehdotusta, että moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajille asetetaan promilleraja (0,5 promillea tai 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa) ja että moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettaminen olisi kiellettyä, mikäli kuljettajan veressä on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. OTI kannattaa myös ehdotusta, jonka mukaan ”Poliisimies, rajavartiomies tai tullimies voi määrätä polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi.” Kuten esityksessä todetaan, muutos selkeyttäisi jo tällä hetkellä voimassa olevaa moottorittomien ajoneuvojen kuljettajia koskevaa liikennejuopumussääntelyä.

Edellä mainitun lisäksi OTI esittää, että alkoholipromillerajaan, huumausaineisiin ja muihin päihdyttäviin aineisiin liittyvät säädökset ulotettaisiin koskemaan myös tavallista ja sähköavusteista polkupyöräilyä. Tavallisella tai sähköavusteisella polkupyörällä liikkuva voi pyöriin painaa yhtä paljon ja liikkua yhtä suurella nopeudella kuin moottoroidulla polkupyörällä tai sähköisellä liikkumisvälineellä liikkuva, ja näin myös aiheuttaa yhtä suurta vaaraa sivullisille. Myös liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat esittäneet, että polkupyörällä päihtyneenä ajaminen tulee kieltää samoin periaattein kuin moottoriajoneuvoilla.

Liikennevalvonta

Huomiot liikennevalvontaa koskevista ehdotuksista

Liikennevalvonnan tulee olla näkyvää, jotta sillä saavutetaan riittävä liikenneerikkomuksia ennalta ehkäisevä ja liikenneturvallisuutta parantava vaikutus. Poliisin liikennevalvontaan käytettävistä resursseista tulee huolehtia, jotta valvonta on riittävää ja sillä saavutettaisiin toivottu vaikutus.

Liikenteenohjauslaitteet

Huomiot uusia liikenteenohjauslaitteita (liikennemerkki ja tiemerkintä) koskevista ehdotuksista

Ei lausuttavaa.

Ajoneuvolain soveltamisala

Huomiot ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevasta ehdotuksesta

OTI kannattaa ehdotusta siitä näkökulmasta, että se selkeyttää sääntelyä ja todennäköisesti vähentää väärinkäsityksistä johtuvia onnettomuuksia. Toisaalta ehdotus voi lisätä nopeuseroja paikoin ahtaillakin pyöräväylillä liikkuvien kesken eikä muutoksen turvallisuusvaikutuksia ole arvioitu. Tulisi myös arvioida, onko nykyinen pyörätieverkosto soveltuva kasvavalle ajoneuvokirjolle.

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomiot muista mahdollisista asioista

Yleensä Onnettomuustietoinstituutti OTI perustaa lausuntovastauksensa käytössään oleviin tietokantoihin liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimista onnettomuuksista sekä tilastolliseen tietokantaan vakuutusyhtiöiden liikennevakuutuksesta korvaamista vahingoista. Sähköpotkulautailijoiden ja muilla sähköisillä liikkumisvälineillä liikkuneiden onnettomuuksista OTilla on kuitenkin vielä hyvin vähän tietoa käytettävissä. Sen vuoksi OTI perustaa seuraavat esityksensä muista lähteistä saatavilla oleviin tietoihin.

Suojakypärän käyttöä tulisi edistää sähköpotkulautailussa määräämällä suojakypärän käyttö pakolliseksi. OTI tiedostaa, että huomattava osa sairaaloissa hoidetuista sähköpotkulautailijoiden vammoista on kohdistunut kasvojen alueelle eivätkä nykyiset pyöräilykypärämallit suojaa kasvojen aluetta parhaalla mahdollisella tavalla. On kuitenkin ilmeistä, että kaatumis- ja törmäystilanteissa sähköpotkulautailijan pää on alttiina muillekin alueille kuin kasvoihin kohdistuneille iskuille ja kokonaisuuden kannalta kypärällä olisi päävammoja ehkäisevä vaikutus. Kypärän käyttö ehkäisisi

päävammoja myös tavallisessa pyöräilyssä ja kypärän käyttöön ohjaavan nykyisen lainsäädännön kiristämismahdollisuuksia olisi hyvä tarkastella tässä yhteydessä.

Ehdotuksissa ei esitetä muutoksia sähköpotkulautailijan alaikärajaan. Sairaaloissa hoidetuista sähköpotkulautauksetonnettomuuksissa vammautuneista huolestuttavan moni on lapsi. Sähköpotkulautailulle tulisi harkita alaikärajaa, joka voisi olla esimerkiksi mopoiluun rinnasteinen 15 vuotta.

Moottorilla varustetun polkupyörän tarkempi määrittely lausuntomateriaalissa: sisältääkö sähköavusteisen polkupyörän. OTI toivoo, että terminologiaa selkeytettäisiin tältä osin.

OTI julkaisee vuosittain liikennevahinkotilaston, jota hyödynnetään liikenneturvallisuustarkoituksiin. Liikennevakuutuslain uudistuksen jälkeen on todettu, että sähköpotkulautojen vahingoista ei ole ilmoitettu liikennevakuutuslain velvoittamassa laajuudessa. Tämä johtaa siihen, että kaikki onnettomuustapaukset eivät toistaiseksi tule liikennevakuutuksesta korvatuiksi eivätkä siten päädy liikennevahinkotilastoon. Tämä heikentää liikenneturvallisuustilanteen seurantaa.

Parkkari Kalle
Onnettomuustietoinstituutti

Räty Esa
Onnettomuustietoinstituutti OTI