

Asia: VN/13615/2019

## **Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Kiitämme mahdollisuudesta lausua liikenneturvallisuusstrategian luonnoksesta.

Voi Technology on vuonna 2018 perustettu sähköpotkulautoja mobiiliapplikaation kautta vuokraava yritys. Toimimme Suomen lisäksi 10 muussa Euroopan maassa ja palvelumme käyttäjämäärät kasvavat voimakkaasti. Palvelumme tarjoaa joustavan ja ilmastoneutraalin liikkumismuodon kaupunkilaisille.

Voi Technology on sitoutunut liikenneturvallisuuden kehittämiseen. Ja vaikka sähköpotkulautojen käyttö onkin OECD:n raportin mukaan turvallisuudeltaan polkupyöräilyä vastaavaa ja vakavat onnettomuudet ovat harvinaisia, on turvallisuustyömme jatkuvaa ja teemme mieluusti yhteistyötä viranomaisten kanssa niin valtiollisella kuin kunnallisellakin tasolla.

Liikenneturvallisuusstrategian lähtökohta on erinomainen: se ymmärtää turvallisuuden olevan kaikkia sektoreita yhdistävä kokonaisuus ja että liikenneturvallisuuden kehitys muodostuu lukuisista seikoista, joiden välillä tehdään myös valintoja. Esimerkiksi strategia toteaa hyvin kaupunkipyörien tekevän pyöräilyn näkyväksi osaksi liikennettä, mikä parantaa kaikkien pyöräilijöiden turvallisuutta (s.73).

Samalla kuitenkin liikenneturvallisuusstrategia, varsin ymmärrettävästi, keskittyy enemmän siihen mitä valtiollisilla toimenpiteillä voidaan saavuttaa.

Eryteisesti kaupunkiliikenteen osalta suurin osa merkityksellisimmistä päätöksistä tehdään kuitenkin kaupunkitasolla, ja tässä liikenneturvallisuusstrategia siirtää vastuuta mm. LVM:n Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmalle.

Voin keräämän kansainvälisen tilastotiedon perusteella yli 80% kuolemaan johtaneista sähköpotkulautoonnettomuuksista tapahtuu kohtaamisessa auton kanssa. Siksikin erityisesti parempi infrastruktuuri on kävelylle, pyöräilylle ja sähköpotkulaudoille keskeinen turvallisuus- ja houkuttelevuustekijä. Houkuttelevuuden kautta infrastruktuurin laatu vaikuttaa myös kulkumuotojakaumaan, jolla on myös oma positiivinen merkityksensä niin liikenneturvallisuuden kehittymiselle, ilmastonmuutoksen torjunnalle kuin kansanterveydellekin. Voin näkemyksen mukaan olisikin perusteltua nostaa valtakunnalliseksi strategiseksi liikenneturvallisuustoimenpiteeksi myös kaupunkien pyöräverkostojen laadun konkreettinen kehittäminen esim. MAL-sopimusten sitoumusten tai kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman kautta jo edellä mainitun kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelman tapaan.

Voi Technology kannattaa lämpimästi toimenpide-ehdotuksissa 14 ja 15 esitetyn Mikroliikkumisen verkoston perustamista. Mikroliikkumisen liikenneturvallisuuteen liittyvien haasteiden nykyistä parempi tilastointi ja raportointi on myös alan toimijoiden etu ja mahdollistaa toiminnan pitkäjänteisen kehittämisen ja sääntelyn.

Jos Mikroliikkumisen verkosto perustetaan, olisi toivottavaa että sen asiantuntemusta huomioitaisiin myös muissa liikenneturvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä, kuten esim. liikennekasvatuksessa (toimenpiteet 48-49, 83) ja päihtyneenä liikkumisessa (toimenpide 50).

Voi Technology kannattaa esitettyä toimenpidettä 108, jossa tieliikennelain 183 § muutettaisiin siten että poliisilla olisi tarvittaessa mahdollisuus kieltää ja estää kuljettamasta ajoneuvoa jos päihtymys vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn.

Voi Technology kannattaa myös promillerajan asettamista moottorilla varustetuille polkupyörille ja kevyille sähköajoneuvoille. Sähköisen mikroliikkumisen kehitys on tällä hetkellä erittäin nopeaa. Sähköavusteiset polkupyörät ja muut kevyet sähköiset kulkuneuvot eroavat luonteeltaan perinteisistä polkupyöristä siten että päihtyneenä ajaminen voi muodostua riskialttiimmaksi kuin perinteisellä polkupyörällä. Mm. Saksassa on asetettu 0,8‰ raja liikennejuopumukselle.

Reetta Alastalo

Voi Technology

Alastalo Reetta  
Voi Technology