

Asia: VN/6164/2023

## **Arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista**

Lausunnoissa pyydetään ottamaan kantaa seuraaviin kysymyksiin:

### **1. Pidätkö arviomuistiossa esitettyä kuvausta mikroliikkumisen nykytilasta oikeasuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää jollain tavalla?**

Mikroliikkumisen nykytilan kuvaus on kattava. Vaikuttaa siltä, että asiaa on selvitetty ja kuvattu monipuolisesti eri näkökulmista ja keskeiset asiat nousevat esiin.

### **2. Mitä arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Minkä vuoksi?**

Arviomuistiossa on hyvin esitetty ja perusteltu useita ratkaisuvaihtoehtoja. Käsittelemme mukaan ne eivät ole toisiaan poissulkevia. Sopiva etenemistapa on edistää niitä kaikkia siinä laajuudessa kuin on mahdollista. Ratkaisut vaikuttaisivat edellyttävän poliittisia päätöksiä.

### **3. Puuttuuko arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista jokin olennaiseksi katsomanne ratkaisuvaihtoehto? Millainen tämä ratkaisuvaihtoehto olisi?**

Jatkossa voi olla tarpeen selvittää, miten sähköpotkulautailun turvallisuutta voidaan parantaa kaupunkisuunnittelussa ja lautojen kehittämisessä. Parannettavaa voi olla katutilan varaamisessa, päällysteissä, liukkaissa tiemerkinnoissa tai paikkauksissa, kiskojen ylityksissä, reunakiveyksissä, tien epätasaisuuksissa, esteiden sijoittamisessa, suojarakenteissa ja esimerkiksi lautojen geometriassa, koossa ja renkaissa. Lautoihin saattaa myös olla mahdollista asettaa tarkkoja katukohtaisia paikannukseen perustuvia nopeuden rajoituksia. Onnettomuusalttiimmat paikat, tilanteet ja yksityiskohdat voi olla tunnistettavissa palveluntarjoajien datasta.

Mainitut toimet ovat siinä mielessä hyviä, että ne auttavat kaikkia, myös selvin päin ja muulloin kuin viikonloppuina lautailevia. Heille näyttäisi sattuvan noin puolet onnettomuuksista.

Päihtyneenä ajamiseen liittyen olisi hyvä selvittää, saataisiinko tavoiteltuja promillerajoja voimaan jollain muulla keinolla tai lainsäädännöllä kuin rikoslain avulla. Vaikuttaa siltä, että rikoslain kautta asiaa on hankala edistää.

#### **4. Mikä on näkemyksenne luvussa 7 esitetystä liikenne- ja viestintäministeriön arviosta? Tulisiko arviota täydentää joillain tavalla?**

Onnettomuustutkintakeskus on samaa mieltä ministeriön kanssa, että parhain lopputulos saavutetaan useiden erilaisten toimenpiteiden toteuttamisella. Arviomuistio antaa hyvän pohjan päätöksenteolle.

Mikroliikkumisilmiö on kehittynyt nopeasti ja vastaava kehitys voi jatkua. Siten kehitystä on seurattava ja jätettävä mahdollisuus jatkomuutoksille, jos uudet innovaatiot ja turvallisuuskehitys sitä edellyttävät.

#### **5. Mitä muuta haluaisitte lausua arviomuistiosta ja sen sisällöstä?**

Arviomuistiossa on pyritty kuvailemaan mikroliikkumisen turvallisuusongelmien laajuutta. Sitä pystytään mittaamaan kuolemien, loukkaantumisten ja kustannusten avulla. Selkeät vertailukelpoiset luvut antavat mahdollisuuden vertailuun eri tapaturmatyyppien välillä, mikä laajemmin tarkasteltuna auttaa suuntaamaan yhteiskunnan toimenpiteitä ja resursseja tehokkaasti sinne, missä vakavia vahinkoja sattuu eniten. Jos kattavat tiedot olisivat käytettävissä, mikroliikkumisonnettomuuksien aiheuttamien vahinkojen suuruusluokkia voitaisiin paremmin verrata vaikka veneonnettomuuksiin, palokuolemiin tai kaatumisiin.

Arviomuistion ja liitteiden mukaan potkulautaonnettomuuksien arvioidut vuosittaiset kustannukset olisivat 275 miljoonaa euroa. Helsingin päivystykseen tuli vuonna 2021 yhteensä 446 potkulautapotilasta. Heistä aiheutuneet hoitokustannukset ja sairauspoissaolokustannukset olivat yhteensä 1,71 miljoonaa euroa. Potilaskohtainen kustannus oli kalleimmillaan 4 263 € (sis. sairauspoissaolo).

Koko maahan laajennettuna kokonaiskustannus jäisi Helsingin luvuilla laskettuna vain murto-osaan arvioidusta 275 miljoonasta eurosta. Voi olla, että ns. tieliikenneonnettomuuksien yksikkökustannusten mukainen laskentatapa ei sovellu potkulauta- ja polkupyöräonnettomuuksiin. Eri tapaturmatyyppien kustannuksia olisi hyvä tutkia lisää ja saada vertailukelpoisiksi. Turvallisuuden parantamistoimet voivat edistyä paremmin, jos todellinen säästö saadaan näkyviin.

Arviomuistion yksityiskohdista nostamme esiin alkoholin vaikutuksen tapaturmiin, joka on suuri. Ajaminen potkulautoilla ja polkupyörällä alkoholin vaikutuksen alaisena olisi hyvä saada vähenemään. Sama pätee muun muassa pienillä veneillä liikkumiseen, joten asian eteen kannattanee etsiä yhdenmukaisia keinoja.

Sepponen Juha  
Onnettomuustutkintakeskus

Valonen Kai  
Onnettomuustutkintakeskus