

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?

Tuki- ja liikuntaelinliitto Tule ry pitää kuvausta oikean suuntaisena, mutta kansanterveydellisestä näkökulmasta arvioituna sähköpotkulaudan käyttö vähentää jonkin verran fyysistä aktiivisuutta, erityisesti nuorilla. Tämä voi tarkoittaa juuri sellaisten henkilöiden liikkumisen vähentymistä, joilla päivittäiset lyhyet kävely- ja pyöräilymatkat ovat ainoita tapoja liikkua. Kaupunkialueella tulisikin ensisijaisesti tukea lihasvoimin tapahtuvaa liikkumista. Se tukee myös tutkimusten mukaan vähenevää arkiaktiivisuuden lisäämistä.

Sähköpotkulaudoilla ajetaan yleensä lyhempiä matkoja kuin pyörällä, mutta onnettomuusriski suhteessa matkan pituuteen on moninkertainen ja tutkimukset osoittavat, että aikuisiin verrattuna nuorilla näyttää olevan suurempi onnettomuusriski sähköpotkulautojen kanssa. Myös vuokrasähköautojen tapaturmariski on korkeampi kuin yksityisessä omistuksessa olevien Sähköpotkulautojen. Vuokrasähköpotkulaudoilla ajetaan myös enemmän humalassa. Selkeyden vuoksi promillerajaa tulisi kuitenkin tarkastella kaikille mikroliikkumisen välineille yhtenevästi.

Norjassa tehdyn tutkimuksen mukaan osa nuorista ilmoittaa olevansa sosiaalisempia, pelaavansa vähemmän tietokonepelejä ja harrastavansa liikuntaa useammin sähköpotkulaudan ansiosta. On kuitenkin vaikea arvioida, kuinka paljon raportoitu liikunnan lisääntyminen vähentää aktiivisen liikkuvuuden menetystä. Pyöräily- ja kävelymatkat ovat lisäävät fyysistä aktiivisuutta huomattavasti enemmän kuin sähköpotkulautamatkat.

Menetettyjen aktiivisten liikkumismahdollisuuksien lisäksi sähköpotkulaudalla liikkussa on huomattavasti suurempi tapaturmariski kuin sillä kulkuvälineellä, jonka ne korvaavat. Tämä koskee kaikkia ikäryhmiä, mutta tätä riskinhallintaa tulee tarkastella erityisesti nuorten vammautumisen näkökulmasta.

Lisätutkimuksia ja kokeiluja tarvitaan myös sähköpotkulautojen rakenteellisen turvallisuuden ja turvavälineiden lisäämisestä. Yleisesti arvioiden ja tutkimusnäyttöönkin perustuen sähköpotkulaudoilla ovat pikemminkin negatiivinen kuin myönteinen vaikutus kansanterveyteen.

Kokonaisuuden kannalta olisi hyvä arvioida, mitä erilaisia yhteisvaikutuksia erilaisilla muuttujilla on. Esimerkiksi varsin tyypillisellä kombinaatiolla eli kokemattomalla sähköpotkulaudan kuljettajalla, vieraalla kulkuvälineellä, mahdollisella päihtymystilalla, öisellä vuorokaudenajalla ja esimerkiksi ahtailla kulkuväylillä onnettomuusriskiin sekä sähköpotkulautaa käyttävän että muun liikenteen (sekä kevyt liikenne, jalankulkijat, pyöräilijät, autoilijat, liikunta-apuvälineitä käyttävien, vammaisten, näkörajoitteisten) osalta.

Lähteet: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140522000512>

<https://doi.org/10.1016/j.jth.2022.101379>

Rebecca L. Sanders, Vanessa da Silva Brum-Bastos, Trisalyn A. Nelson,

Insights from a pilot investigating the impacts of shared E-scooter use on physical activity using a single-case design methodology, *Journal of Transport & Health*, Volume 25, 2022, 101379,

ISSN 2214-1405, <https://doi.org/10.1016/j.jth.2022.101379>.

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140522000512>)

Public health consequences of electric scooters for young people and adults Effects on active mobility and accidents TØI Report 1898/2022 • Authors: Aslak Fyhri, Katrine Karlsen, Torkel Bjørnskau • Oslo 2022 • 38 pages

[https://www.toi.no/getfile.php/1373770-](https://www.toi.no/getfile.php/1373770-1663669523/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2022/1898-2022/1898-2022_Summary.pdf)

[1663669523/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2022/1898-2022/1898-2022_Summary.pdf](https://www.toi.no/getfile.php/1373770-1663669523/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2022/1898-2022/1898-2022_Summary.pdf)

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

6.3.2 Kielletään kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kokonaan: Mielestämme se lisää kaikkien kevyen liikenteen väyliä käyttävien turvallisuutta ja esteettömyyttä. Erityisesti se palvelee erilaisista liikuntavaikeuksista kärsiviä.

6.4 Vaikutetaan päihtyneenä ajamiseen: Tilastot osoittavat alkoholilla olevan osuus onnettomuuksista. Promillerajaa tulee vakavasti harkita.

6.5 Helpotetaan virheellisesti pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden siirtämistä. Tämä on luonnollinen edellytys esteettömyydelle. Jos kohta 6.3.2 halutaan toteuttaa, tulee tämän kohdan toteutua.

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

Erilaisten suojavälineiden, kuten kypärän käyttö tai kulkuvälineen rakenteeseen liittyvien turvallisuutta lisäävien ratkaisuiden kehittämisen arvio.

Aluekohtaiset erot (vrt. Helsingin keskusta, maalaistajama) ja teknisen ratkaisujen (aluerajat toimivuudelle ja nopeuksille) parempi arviointi käytön reguloinnissa.

Myös kokonaisvaltaista kansanterveydellistä huomiointia erityisesti muutenkin vähän liikkuvien osalta tulisi sisällyttää kokonaisuuteen. (kts. kohta 1.)

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

Näemme, että arviomuistiossa tulisi huomioida paremmin liikuntarajoitteiset ja vammaiset ihmiset paremmin, kuin nyt on tehty. Tiheästi rakennetuilla kaupunkialueilla ja kapeilla katualueilla, sähköpotkualtujen käyttö ja pysäköiminen ohjeistuksen mukaisestikin kaventaa kulkuväyliä, puhumattakaan ohjeiden vastaisesta pysäköinnistä ja varastoinnista. Pysäköintiä ja sähköpotkualtujen varastointia tulisikin arvioida paremmin liikuntarajoitteisten ja vammaisten ihmisten näkökulmasta.

Pysäköintivirheisiin puuttumisesta nykyistä aikajännettä nopeammin olemme samaa mieltä. Kaikkien kulkuvälineiden virheellinen ja esteetöntä liikkumista estävä pysäköinti kevyenliikenteen väylille tulisi huomioida esityksessä perusteellisesti. Parempi katujen kunnossapito ja pyöräväylien ylläpito palvelevat kaikkia käyttäjäryhmiä, liikenneturvallisuutta ja myös esteettömyyttä.

Lisäksi kannatamme, että asianmukaisesta suojakypärän käytöstä tulisi myös koskemaan sähköpotkualaudan käyttäjiä.

Sähköpotkualtujen käyttäjien näkökulman lisäksi tulisi huomioida muut teillä ja kevyen liikenteen väylillä liikkujat. Erityisesti liikkumisen vaikeuksista kärsivät ja liikkumiseen apuvälineitä tarvitsevat. Tämä toteutuu mm. pysäköinnin rajoittamisella ja nopeuksien hallintakeinoilla.

5. Mitä muuta haluaisitte lausua arviomuistiosta ja sen sisällöstä?

Kokonaisuuden kannalta olisi hyvä arvioida, mitä erilaisia yhteisvaikutuksia erilaisilla muuttujilla on. Esimerkiksi varsin tyypillisellä kombinaatiolla eli kokemattomalla sähköpotkualaudan kuljettajalla, vieraalla kulkuvälineellä, mahdollisella päihtymystilalla, öisellä vuorokaudenajalla ja esimerkiksi ahtailla kulkuväylillä onnettomuusriskiin sekä sähköpotkualtuta käyttävän että muun liikenteen (sekä kevyt liikenne, jalankulkijat, pyöräilijät, autoilijat, liikunta-apuvälineitä käyttävien, vammaisten, näkörajoitteisten) osalta.

Kinnunen Marja
Tuki- ja liikuntaelinliitto Tule ry