

Asia: VN/6164/2023

Arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista

Lausunnoissa pyydetään ottamaan kantaa seuraaviin kysymyksiin:

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

THL kiittää mahdollisuudesta lausua arviomuistiosta. THL:n lausunto keskittyy erityisesti mikroliikenteessä tapahtuvien tapaturmien ehkäisyä edistäviin toimiin. Arviomuistiossa kuvattu mikroliikenne on kaupunkimaiseen ympäristöön sijoittuvaa liikumista. Näin ollen mikroliikkumisen haasteet keskittyvät kaupunkeihin. Osa arviomuistiossa esitetystä toimista vaikuttaa kuitenkin koko maahan polkupyöräilyyn liittyvien ehdotusten kautta.

THL pitää hyvänä, että mikroliikkumisen nykytilan kuvauksessa otetaan huomioon mikroliikenteessä tapahtuvat onnettomuudet ja niiden kuormitus terveydenhuollolle. Arviomuistion kuvaus mikroliikkumisen onnettomuuksista ja niiden seurauksista pohjaa THL:n näkemyksen mukaan parhaaseen tällä hetkellä saatavilla olevaan tietoon.

Päihtyneenä ajamisen vaikutusten lisäksi arviomuistiossa nostetaan hyvin esiin sähköpotkulautojen pysäköinnin haasteiden osalta esteettömyyden vaarantuminen. Jalkakäytävälle poikittain pysäköidyt sähköpotkulaudat haittaavat monien jalankulkijaryhmien liikumista ja voivat pahimmillaan aiheuttaa hoitoa vaativia vammoja.

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

THL pitää hyvänä mikroliikkumisen turvallisuuden tarkastelua monista eri näkökulmista. Yksittäisistä ratkaisuvaihtoehdoista tapaturmien ehkäisyn ja terveyden huollon kuormituksen kannalta promillerajan asettamisessa polkupyörille ja sähköpotkulaudoille on monia kannatettavia

näkökohtia. Päihtymys vaikuttaa kykyyn hallita polkupyörää tai sähköpotkulautaa ja lisää näin ollen onnettomuuden riskiä.

THL pitää hyvänä pelisääntöjen luomista päihtyneenä ajamiseen sähköpotkulaudoilla ja polkupyörillä. Ehdotettu 0,5 promillen raja olisi johdonmukainen suhteessa muun ajoneuvoliikenteen promillerajaan. Promilleraja helpottaisi puuttumista päihtyneenä ajamiseen. Lisäksi se voisi pidemmällä tähtäimellä vaikuttaa asenteisiin päihtyneenä ajamista kohtaan.

Onnettomuuksien ehkäisyn kannalta on hyvä ottaa huomioon useiden eri toimien yhteisvaikutus. Muun muassa rajoitukset sähköpotkulautojen nopeuksiin ja ajoaikoihin sekä erilaiset tekniset mahdollisuudet tunnistaa kuljettajan päihtymys voivat omalta osaltaan parantaa mikroliikenteen turvallisuutta.

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

THL näkee, että jos polkupyöräilylle ja sähköpotkulautailulle asetetaan promilleraja, olisi alkoholin promillerajan lisäksi loogista noudattaa myös huumaus- ja lääkeaineiden osalta nykyisessä Rikoslaisissa määriteltyjä rattijuopumuksen kriteerejä.

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

THL yhtyy monelta osin liikenne- ja viestintäministeriön luvussa 7 esittämään arviointiin ratkaisuvaihtoehdoista. Pyöräilyn ja sähköpotkulautailun promillerajan osalta THL pitää hyvänä myönteistä kantaa promillerajalle ja pakkokeinolain muuttamiselle siten, että poliisilla olisi oikeus puhalluttaa minkä tahansa ajoneuvon kuljettaja tai tehdä hänelle huumausainepikatesti epäillyn päihtymyksen toteamiseksi.

5. Mitä muuta haluaisitte lausua arviomuistiosta ja sen sisällöstä?

Sähköpotkulaudat ovat vielä melko uusi liikkumisväline, mutta tässäkin arviomuistiossa on havaittu, että ne vaikuttavat monella tavalla eri väestöryhmiin. Sähköpotkulautojen ja muiden tulevaisuuden mikroliikenteen muotojen käytössä ja niitä koskevissa rajoituksissa tulee huomioida kaikkien tienkäyttäjärühmien yhdenvertainen mahdollisuus liikkua turvallisesti.

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta mikroliikkumisen haasteena päihtyneenä ajamisen lisäksi on, että palvelujen käyttäjät eivät tunne riittävällä tavalla heitä koskevia liikennesääntöjä. THL pitääkin tärkeänä, että kaikkien tielläliikkujien osaamiseen ja turvallisuusasenteisiin pyritään jatkossakin vaikuttamaan. Arviomuistiossa mainittujen tahojen lisäksi tässä työssä voisi hyödyntää myös Tapaturmien ehkäisyverkostoa, jonka jäsen THL on. Mikroliikenne on erityisesti nuorten liikkumismuoto, joten mikroliikenteen turvallisuudesta viestimisessä tulisi ottaa huomioon nuorten näkökulma ja heidän hyvinvointinsa vahvistaminen.

THL haluaa nostaa esiin myös sen, että liikennesäännöistä piittaamaton käytös sähköpotkulaudoilla voi aiheuttaa turvattomuuden tunnetta osassa jalankulkijoista, esimerkiksi iäkkäissä. Tämä voi vähentää halukkuutta liikkua kodin ulkopuolella ja vaikuttaa myös iäkkäiden arkiliikuntaan ja sitä kautta heidän hyvinvointiinsa ja toimintakykyyn. Turvattomuuden tunne ei ole aina suoraan suhteessa uhkien todennäköisyyteen ja siihen voivat vaikuttaa omien kokemusten lisäksi esimerkiksi läheisten kokemukset ja aiheesta uutisointi. Viestinnällä voidaan pyrkiä myös hälventämään liiallisia huolia ja eri tienkäyttäjryhmien vastakkainasettelua.

Kettunen Hanna
Terveysten ja hyvinvoinnin laitos THL - Hyvinvoinnin ja terveyden
edistäminen -yksikkö