

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?**

Arviomuistiossa on paljon hyvää. Pidämme kuitenkin sitä osittain puutteellisena ja osaa esitetyistä ratkaisuista huonoina.

Ensinnäkin arviomuistio on hyvin vahvasti keskittynyt yksittäisonnettomuuksiin ja onnettomuusriskien vähentämistä moottoriajoneuvojen kanssa ei ole käsitelty käytännössä lainkaan.

Eryteisesti pyöräilijöiden kohdalla vakavimmat onnettomuudet tapahtuvat nimenomaan yhteentörmäyksissä moottoriajoneuvojen kanssa. Niiden vähentämiseen tehokkaita toimia olisivat liikenneinfran kehittäminen, autoilun määrän vähentäminen taajama-alueilla, taajamien yleisnopeusrajoituksen laskeminen 30 km/h:ssa, kuorma-autojen kuolleiden kulmien ilmaisimien käytön lisääminen ja tiukempi ote pyöräteillä tapahtuvaan kuormaamiseen.

Onkin nurinkurista, että arviomuistiossa ollaan kovin huolissaan sähköpotkulautojen pysäköinnistä pyöräteillä, mutta siinä ei oteta mitenkään kantaa siihen, että tieliikennelain §37 pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat kiellot ovat hyvin epäselvä ja se ei mahdollista tehokasta autojen pysäköinnin valvontaa. Lainsäädäntö on mahdollistanut Suomeen hyvin erikoisen jalkakäytävä- ja pyörätiepysähtymisen ja -pysäköinnin kulttuurin, joka aiheuttaa noin joka toinen vuosi kuolemantapauksen kun kuorma-autolla ajetaan jalkakäytävällä tai pyörätiellä kulkevan päälle. Lisäksi se aiheuttaa merkittävän estetteetömyysoingelman ja heikentää pyöräliikenteen sujuvuutta.

Liitteessä 2., Selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajoista, käytetään Kymenlaakson sairaalatilastoista tehtyä Noora Airaksisen tutkimusta pohjalla koskemaan koko maan pyöräilijöiden onnettomuustietoja. Tutkimuksen tuloksia ei voi yleistää koko maahan, sillä pyöräilijöiden onnettomuudet ja erityisesti onnettomuuksien vakavuus on hyvin pitkälti sidoksissa demografisiin tekijöihin kuten alueen asukkaiden ikään.

Kymenlaaksossa sairastavuus on yleisesti korkeaa, tästä kertoo mm. se että Kymenlaakson hyvinvointialue saa vuonna 2023 kolmanneksi eniten rahoitusta per asukas ja toiseksi suurimman kertakorvauksen. (<https://vm.fi/rahoituslaskelmat>). Näin ollen on selvää, että käyttämällä Kymenlaakson pyöräilyonnettomuusdataa ja yleistämällä se koskemaan koko maata, on riski saada vääristynyt kuva koko maan tilanteesta.

Onnettomuusmäärät ja kustannukset eivät pyöräilyn osalta ole välttämättä koko maassa niin isot kuin Kymenlaaksossa. Myös Airaksisen tutkimuksessa ([https://erepo.uef.fi/bitstream/handle/123456789/19994/urn\\_isbn\\_978-952-61-2865-8.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://erepo.uef.fi/bitstream/handle/123456789/19994/urn_isbn_978-952-61-2865-8.pdf?sequence=1&isAllowed=y) s. 46 ) mainitaan: "Tutkimuksessa käytetty aineisto oli kerätty Start-hankkeen yhteydessä vuosina 2004–2006 Pohjois-Kymenlaakson noin 100 000 asukkaan alueelta, minkä vuoksi tuloksia ei voi yleistää koko Suomeen."

Airaksiselta saamamme suullisen selvityksen mukaan arviomuistion selvityksessä on kuitenkin huomioitu myös muita tilastoja ja koettu, että tämä karkeasti ollaan oikealla tasolla. Pidämme kuitenkin ongelmallisena, että näin karkeiden ja vanhojen tietojen pohjalta esitetään valtakunnallisia lukuja ja tehdään niiden pohjalta kustannuslaskelmia. Tietoa tarvitaan ehdottomasti lisää.

On jokseenkin erikoista, että arviomuistion liitteessä 2 esitetään alkoholin vaikutuksen alaisena tapahtuneiden pyöräilyonnettomuuksien kustannukseksi 391 miljoonaa euroa. Aineistossa tulisi mainita, että tämä on hyvin karkea arvio ja käyttää ennemmin jonkinlaista haarukoitua lukua kuin yksittäistä summaa, sillä tuo summa ei ole oikein. Sen arviointi perustuu niin epätarkkoihin ja vanhentuneisiin tietoihin, ettei lukemaa voida pitää oikeana.

Kolmas merkittävä puute arviomuistiossa on, ettei siinä esitetä mitään muutoksia sähköpotkulautoihin ajoneuvoina. Asiassa on sekä kansallista liikkumavaraa että mahdollisuus vaikuttaa EU-tasolla kansainväliseen sääntelyyn.

Arviomuistiossa ei esitetä analyysia siitä miksi sähköpotkulautaanonnettomuuksia sattuu enemmän kuin pyöräonnettomuuksia vaikka niiden käyttäjät ovat selvästi nuorempia kuin pyöräiden ja pyöräonnettomuuksissa iäkkäiden onnettomuudet korostuvat.

Pyöräliiton näkemyksen mukaan erityisesti sähköpotkulautojen rakenne altistaa ne onnettomuuksille. On useita teknisiä syitä, miksi sähköpotkulaudan käyttäjillä on enemmän onnettomuuksia kuin pyöräilijöillä. Näitä syitä ovat mm.

1. Vakauden puute: Sähköpotkulaudoissa on pienemmät pyörät ja lyhyempi akseliväli kuin polkupyörillä, mikä tekee laudoista vähemmän vakaita kuin polkupyöristä. Pienet umpikumirenkaat eivät jousta, etuhaarukka on suora ja kuljettaja seisoo istumisen sijaan, jolloin tasapainon menettämisen riski on suurempi kuin satulalla varustetulla ajoneuvolla. Tämä ajoneuvon rakenteellinen epävakaus voi vaikeuttaa ajoneuvon hallinnan säilyttämistä varsinkin suuremmilla nopeuksilla, kuljettaessa epätasaisilla pinnoilla tai ajettaessa töyssyihin.

2. Korkea painopiste: Sähköpotkulaudoilla käyttäjän painopiste on tyypillisesti korkeammalla kuin polkupyörillä. Tämä tarkoittaa, että laudalla seisten kulkevan käyttäjän paino kohdistuu korkeammalle kuin käyttäjällä, joka istuu polkupyörän satulalla. Tämä voi tehdä sähköpotkulaudoista

epävakaampia ja alttiimpia kaatumaan, etenkin ajettaessa suuremmilla nopeuksilla tai tehtäessä äkkijarrutuksia tai jyrkkiä käännöksiä. Polkupyörän matalampi painopiste parantaa tasapainoa, mikä tekee polkupyörästä sähköpotkulautaa vakaamman ohjata. Matalampi painopiste myös helpottaa esteiden kiertämistä ja vaarojen välttämistä.

3. Nopeus: Ajoneuvon rakenteellinen vakauden puute ja ajoneuvon hallinnan äkillisen menettämisen riski korostuvat erityisesti suuremmilla nopeuksilla. Sähköpotkulautoja on varsinkin alkuvaiheessa käytetty suurilla nopeuksilla, mikä on voinut lisätä niiden käyttäjien onnettomuuksien ja loukkaantumisten riskiä. Nopeus lisää onnettomuusriskiä erityisesti äkkijarrutustilanteissa.

4. Epätasaiset pinnat: Sähköpotkulaudoilla voi olla vaikeuksia kulkea turvallisesti epätasaisilla pinnoilla, kuten ajettaessa haljenneella tai kuoppaisella asfaltilla, mukulakivillä, soralla, hiekalla tai kun asfaltilla tai katukivetyksen päällä on irtonaista ainesta, kuten sepeliä. Epätasaisuudet lisäävät kaikkien kaksipyöräisten ajoneuvojen käyttäjien onnettomuusriskiä, varsinkin jos ajajat menettävät hallinnan tai tekevät äkkijarrutuksen. Onnettomuusriskiä lisäävät ajoneuvon vakauden puute, käyttäjän korkea painopiste ja nopeus.

5. Kokemattomat käyttäjät: Sähköpotkulaudat ovat suhteellisen uusia monille käyttäjille. Joillakin sähköpotkulautojen käyttäjillä ei ole lainkaan aiempaa kokemusta ajoneuvon kuljettamisesta. Kokemuksen puute voi johtaa huonoon päätöksentekoon tai heikentää ajoneuvon hallintaa, mikä voi lisätä onnettomuusriskiä. Sen sijaan polkupyörän käyttöä suomalainen on tyyppillisesti harjoitellut jo lapsesta saakka.

Lainsäädännöllä on haastavaa ohjata ihmisten käyttäytymistä, mutta ajoneuvojen rakenteen määrittäminen turvallisemmaksi on lainsäädännön perustehtäviä. Pidämme tärkeänä, että sähköpotkulautojen rakenteen kehittäminen turvallisemmaksi otetaan mukaan toimenpiteeksi.

Näemme sähköpotkulautakeskustelussa paljon samoja piirteitä kuin 1870-1890-luvun pyöräkeskustelussa: Aluksi oli oikeasti vaarallisia isopyöräisiä polkupyöriä, jotka olivat nuorten miesten huvivälineitä, mutta vuonna 1884 keksitty nykyisen polkupyörän kaltainen "Safety bicycle" teki polkupyöräilystä suosittua laajasti ja huomattavasti turvallisempaa. Myös pyöräilyä paheksuttiin tuolloin suuresti ja sitä yritettiin monin paikoin kieltää. Sähköpotkulautoja tuleekin kehittää turvallisemmaksi eikä keskittyä niin paljon käyttäjiin, sillä me ihmiset teemme aina virheitä. Virheiden todennäköisyys ja niiden seuraukset pitää sen sijaan minimoida kehittämällä liikennevälineitä ja -ympäristöä.

Neljäs merkittävä puute on arvio siitä kuinka paljon pyöräilyn promillerajan asettaminen lisäisi moottoriajoneuvojen kuljettamista päihtyneenä erityisesti pienemmillä paikkakunnilla, joissa julkinen liikenne tai taksitkaan eivät ole realistinen vaihtoehto viikonloppuöisin. Ajettaisiinko juhlista jatkossa kotiin mopolla, mönkijällä tai autolla vaarantaen muut liikkujat? Polkupyörällä päihtyneenä liikkuva vaarantaa yleensä vain itsensä ja sen vuoksi pidämme nykyistä lainsäädäntöä

tankojuoppouden osalta varsin toimivana. Jos Suomeen tulee edes vähän lisää rattijuoppoja pyöräilyn promillerajan takia, menettää lainsäädäntö potentiaaliset hyötynsä.

On hyvä muistaa että jo nykyisin poliisi voi pysäyttää päihtyneenä pyöräilevän ja potkulautailevan jos hän aiheuttaa vaaraa.

Ylipäättään pidämme erikoisena etteivät Oikeusministeriön liitteessä 3 nostamat näkökulmat nouse Liikenne- ja viestintäministeriön selvityksessä. Oikeusministeriön selvityksessä todetaan: "Itsensä vaarantamisen kriminalisointi olisi hyvin poikkeuksellista, ja siihen on suhtauduttava lähtökohtaisen torjuvasti. Päihtyneenä pyöräilyn ja mikroliikkumisen vähentämiseksi onkin olemassa toimiviksi todettuja rikosoikeudelle vaihtoehtoisia keinoja, joilla voidaan perusoikeuksiin lievemmin puuttuen ja rikosoikeutta

kohdennetummin puuttua varsinaisen riskiryhmän toimintaan. Näitä ovat erityisesti kuntien

sähköpotkulautojen ja polkupyörien vuokraustoiminnalle asettamat ajalliset, alueelliset ja nopeutta koskevat rajoitukset. Lisäksi voidaan toteuttaa ainakin liikennekasvatusta ja valistusta päihtymykseen liittyvistä onnettomuusriskeistä. Näiden toimien kustannusten voidaan myös olettaa pysyvän kohtuullisina verrattuna rikosoikeudellisen järjestelmän käytöstä aiheutuviin kustannuksiin. Rikosoikeudelle vaihtoehtoiset keinot näyttäytyvät ultima ratio -periaatteen näkökulmasta riittävinä käsillä olevaan ongelmaan puuttumiseksi eikä rikosoikeudellisen promillerajan asettaminen siten ole tällaisessa tilanteessa periaatteen edellyttämällä tavalla välttämätöntä oikeushyvien suojelemiseksi."

Oikeusministeriö nostaa myös hyvin esiin promillerajan valvonnan ja oikeustuomioiden jakamisen aiheuttaman ongelman: "Promillerajan noudattamisen valvonta poliisille tulevana uutena tehtävänä edellyttäisi ilmeisesti joko poliisin resurssien lisäämistä tai olemassa olevien resurssien uudelleen kohdentamista, jolloin poliisin käyttäessä resursseja tällaisten tekojen valvontaan ja tutkintaan poliisin mahdollisuudet valvoa vakavampia (liikenne)rikoksia mahdollisesti heikkenisivät. Sama koskisi, joskin pienemmässä mittakaavassa, myös syyttäjä- ja tuomioistuinlaitosta. Kriminalisointi olisi myös omiaan lisäämään rikosoikeuden nk. inflaatiota."

Haluammeko todella, että poliisi valvoo itseään satuttavia pyöräilijöitä sen sijaan, että he valvoisivat rattijuoppoja, jotka aiheuttavat selvän vaaran muille? Haluammeko, että syyttäjä- ja tuomioistuinlaitos ohjauttaa päihtyneenä ajaneita sen sijaan, että he jakaisivat tuomioita väkivaltarikoksiin syyllistyneille?

Pyöräiliön näkemyksen mukaan promillerajan asettamisesta pyöräilylle ei ole Liikenne- ja viestintäministeriön esittämässä muodossa perusteltua, sillä sen aiheuttamat ongelmat ovat suuremmat kuin se hyödyt.

Arviomuistiossa ei myöskään ole arvioitu esitettyjen toimenpiteiden vaikutuksia tiettyihin toimialoihin. Miten vaikkapa suurten tapahtumien yleisö liikkuisi jatkossa? Miten kymmenet tuhannet Ruisrockin, Flow Festivaalin tai Ilosaarirockin kävijät liikkuisivat kotiinsa? Joukkoliikenteen tai taksien tarjonta ei yksinkertaisesti isoissa tapahtumissa riitä ja sen vuoksi niihin saavutaan usein polkupyörällä. Tapahtumissa on alkoholitarjoilua ja on jokseenkin järjetöntä tehdä tapahtumasta kotiin pyöräilyä kaikissa tilanteissa laitonta. Jo nyt poliisi voi keskeyttää vaaraa aiheuttavan pyöräilyn.

Sivulla 9 mainitaan myös, että jalkakäytävillä pysäköidyt polkupyörät haittasivat jalankulkua. Voihan näinkin olla, mutta tämä on erittäin harvinaista. Huomattavasti yleisempää on, että jalkakäytävälle pysäytetyt ja pysäköidyt autot haittaavat ja vaarantavat jalankulkua. Onkin erikoista, ettei tätä ongelmaa käsitellä arviomuistiossa lainkaan, vaikka se aiheuttaa kuolemaan johtavia onnettomuuksia ja vaaratilanteita päivittäin. Kuten muistiossa todetaan, niin Vammaisten henkilöiden oikeuksien yleissopimuksessa (SopS 27/2016) taataan vammaisten henkilöiden oikeus esteettömyyteen ja henkilökohtaiseen liikkumiseen. Milloin liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyy toimiin, jotta autojen jalkakäytäväpysäköinti ja -pysähtyminen saadaan kitkettyä?

Arviomuistion ratkaisuihin pyöräilyn ja sähköpotkulautailun niputetaan yhteen. Arviomuistio mukaan sähköpotkulautojen käyttäjille sattuu 100 000 matkaa kohden 18 ensiapua vaativaa loukkaantumista. Suomessa tehdään 316 000 000 pyörämatkaa vuodessa (Henkilöliikennetutkimus 2021). Jos näissä sattuu arviolta 7200 loukkaantumista (arviomuistion liite 2), niin se tarkoittaa, että pyöräilyonnettomuuksia sattuu 100 000 matkaa kohden 2,3. Pyöräily näyttäisi siis olevan lähes 8 kertaa turvallisempaa kuin sähköpotkulautailu. Jos ongelma on sähköpotkulautailu, ei ratkaisu ole luoda rajoitteita pyöräilylle.

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

Kannatamme tieliikennelakiin lisättäviä uusia liikennemerkkejä, jotka koskevat vain kevyitä sähköajoneuvoja. Näille on selkeä tarve, sillä pyöriä koskevien liikenteenohjauslaitteiden käyttäminen sähköajoneuvojen kohdalla on epäselvää tienkäyttäjille. Omat liikenteenohjauslaitteet selkeyttäisivät tilannetta merkittävästi tienkäyttäjille.

Kannatamme myös sähköpotkulautailun liikennesääntöjen täsmentämistä.

Kannatamme virheellisesti pysäköityjen sähköpotkulautojen siirtämisen tehostamista. Samalla tämä tulisi kohdentaa myös moottoriajoneuvoihin, jotka voivat olla pitkiäkin aikoja väärin pysäköitynä pyöräteillä tai jalkakäytävillä.

Pidämme myös toimilupajärjestelmää tehokkaana ja erittäin kannatettavan ratkaisuna yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen ongelmien ratkaisemiseen. Uskomme, että Norjan malli voitaisiin ottaa meillä pitkälti sellaisenaan käyttöön.

Myös viestintää ja koulutusta keveiden sähköajoneuvojen liikennesäännöistä voidaan tehdä. Tämä on tosin varsin tehoton toimenpide. Sama koskee palveluntarjoajien itsesäätelyn kehittämistä. Se voi toimia, mutta ei välttämättä ole tehokasta.

Kannatamme liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteen 94 mukaista muutosta tieliikennelain 183 §:ä niin, että poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella olisi mahdollisuus kieltää ja tarvittaessa estää kuljettamasta mitä tahansa ajoneuvoa, kuten pyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa, jos päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn.

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

Se, ettei pyöräilylle määritellä promillerajaa, vaan pidetään kiinni nykyisestä lainsäädännöstä. On järjetöntä tehdä 10000 Ruisrockista palaavan pyöräilijän toiminnasta laitonta sillä perusteella, että he aiheuttavat vaaraa lähinnä itselleen. Poliisilla ei ole minkäänlaisia mahdollisuuksia valvoa tällaisia massoja, jotka pyöräilevät lievästi päihtyneenä. Tämä johtaa siihen, ettei lakia tulaisi kunnioittamaan. Oikeusministeriö on hyvin perustellut promillerajan ongelmat.

Onnettomuustilastojen valossa vaikuttaa myös siltä, että pyöräilylle 0,5 promillen raja olisi hyvin alhainen. Esimerkiksi Airaksen (2018) tutkimuksessa Kymenlaakson tietojen pohjalta todetaan: "31 %:ssa onnettomuuksista pyöräilijän puhallustulos osoitti veren alkoholipitoisuuksia. Puhallustulokset olivat yli 1,2 promillea 87 %:ssa tapauksista."

Myös arviomuistion liitteessä 2 olevan taulukon 1 mukaan kuolemaan johtaneissa pyöräilyonnettomuuksissa riskitekijänä on nimenomaan vahva, yli 1,2 promillen humala. Vain 1 kuolemaan johtanut onnettomuus 125:stä tapahtui 0,5-1,0 promillen päihtymyksessä.

Nämä tiedot antavat siis vahvoja viitteitä siihen, että 0,5-1,2 promillen päihtymys ei ole kovinkaan merkittävä riskitekijä pyöräilijälle, vaan riskit kasvavat merkittävästi vasta yli 1,2 promillen humalassa. Näin ollen pidämme myös esitetty 0,5 promillen rajaa liian alhaisena sekä ristiriitaisena kun samaan aikaan vesiliikenteessä sallitaan kuitenkin 1,0 promillen päihtymys moottoriveneen ohjaimissa. 0,5 promillen raja voi myös ohjata ihmisiä valitsemaan päihtyneenä moottoriajoneuvon polkupyörän sijaan. Jos promilleraja määritellään, niin sen tulee olla merkittävästi korkeampi. Esimerkiksi Saksassa raja on 1,6 promillea.

Jos ongelmana on sähköpotkulaudoilla päihtyneenä ajaminen kaupungeissa viikonloppuöisin, niin tähän tulisi puuttua kohdennetuilla toimilla kuten Helsingissä on tuloksetta tehty. Toimilupajärjestelmän kautta tämä olisi varsin helppoa. Lisäksi jäimme arviomuistiosta kaipaamaan teknisiä ratkaisuja, kuten reaktiotestejä, potkulautojen käyttäjille öisin.

Toinen vaihtoehto on määritellä promilleraja sähköpotkulautailulle ja jättää päihtyneenä pyöräilyn säätely nykyiselleen.

Emme ole täysin vakuuttuneita, että lakiin määritettävä sähköpotkulautojen pysäköintikielto pyöräteillä ja jalkakäytävillä olisi paras ratkaisu ilmiselvään pysäköintiongelmaan. Tämä kun koskisi myös yksityiskäytössä olevia välineitä, jotka eivät toistaiseksi aiheuta pyöriä enempää ongelmia.

Säätely tulisikin kohdentaa yhteiskäytössä oleviin välineisiin. Käytännössä tämä pitäisi tapahtua niin, että kunnille annettaisiin valtuus määrittää, missä sähköpotkulautoja saa pysäköidä ja kunnat voisivat velvoittaa operaattoreita toteuttamaan pysäköintirajoitukset virtuaalisesti. Markkinoilla on olemassa jo nyt tuotteita, joilla kevyen sähköajoneuvon pysäköintialue voidaan virtuaalisesti rajata senttien tarkkuudella (esim. SparkPark <https://www.sparkpark.no/>). Onkin oletettavaa, että teknologisia ratkaisuja tähän tulee lisää markkinoille hyvinkin pian. Perusideana pitäisi olla, ettei yhteiskäytöstä välinettä voisi pysäköidä väärin. Yksi vaihtoehto tekniseen ratkaisuun on myös kiinteät asemat kuten useimmissa kaupunkipyöräjärjestelmissä. Olennaista on kuitenkin kehittää

lainsäädäntöä niin, että kunnilla on asiaan vahva määräysvalta. Kunnat (esim. Helsinki) ovatkin olleet jo aloitteellisia asiassa. (<https://yle.fi/a/3-12641124>)

Jalkakäytävälle pysäytetyt ja pysäköidyt autot haittaavat ja vaarantavat jalankulkua. Onkin erikoista, ettei tätä ongelmaa käsitellä arviomuistiossa lainkaan, vaikka se aiheuttaa kuolemaan johtavia onnettomuuksia ja vaaratilanteita päivittäin. Kuten muistiossa todetaan, niin Vammaisten henkilöiden oikeuksien yleissopimuksessa (SopS 27/2016) taataan vammaisten henkilöiden oikeus esteettömyyteen ja henkilökohtaiseen liikkumiseen. Toivomme, että liikenne- ja viestintäministeriö ryhtyy valmistelemaan Tieliikennelain §37 selkeyttämistä ja poistaa siinä olevat erityisehdot, joilla moottoriajoneuvon saa pysäköidä jalkakäytävälle ja pyörätielle. Samalla voitaisiin sallia kuntien pysäköintiluvilla maksullisten pysäköintipaikkojen käyttö ammattiliikenteen lastaukseen.

Muissa Pohjoismaissa ei ole sallittua pysäyttää moottoriajoneuvoa jalkakäytävälle tai pyörätielle.

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

Kannatamme esitettyjä tieliikennelain muutoksia, mutta toivomme, että jalkakäytävillä ja pyöräteillä pysäköintiä koskevia poikkeuksia tarkennetaan erityisesti moottoriajoneuvojen kohdalla.

Ajoneuvojen siirtämisestä annettua lakia tulisi muuttaa samalla helpottamaan moottoriajoneuvojen siirtoa pois jalkakäytäviltä ja pyöräteiltä. Samalla kun lakia kehitetään, tulisi selkeyttää lainsäädäntöä liittyen romupyörien siirtoon myös yksityisistä varastoista. Nykyinen lainsäädäntö on kohtuuttoman raskas mm. taloyhtiöiden pyörävarastojen tyhjentämisen kohdalla.

Pyöräliitto vastustaa 0,5 promillen rajan asettamista polkupyöräilylle, sillä sen haitat ovat helposti suuremmat kuin hyödyt. Jo nyt päihtyneenä pyöräily on kielletty jos se aiheuttaa vaaraa ja jo nyt poliisi siihen voi puuttua. Pyöräilyn alhainen promilleraja:

Voi lisätä moottoriajoneuvojen käyttöä päihtyneenä erityisesti maaseudulla ja voisikin jopa toimia tarkoitustaan vastaan kuten Oikeusministeriön selvityksessä mainitaan

Heikentää lainsäädännön kunnioitusta, sillä lakia ei tulisi noudattamaan eli se aiheuttaisi rikosoikeuden nk. inflaatiota

On mahdotonta valvoa ja ohjaisi poliisin resursseja pois vakavampien rikosten (kuten rattijuopumus) valvonnasta

käytännössä vain laajentaisi nykyistä rikosoikeudellista sääntelyä lähinnä koskemaan tilanteita, joissa päihtynyt kuljettaja asettaa itsensä vaaraan tai aiheuttaa itselleen vahinkoa ja olisi näin yksilönvapauksiin puuttuvaa lainsäädäntöä

Haittaisi tapahtuma- ja ravintola-alojen liiketoimintaa ja voisi pahimmillaan siirtää alkoholin nauttimista ravintoloista yhä enemmän koteihin ja tämän tiedetään aiheuttavan paljon sosiaalisia ongelmia

Voi vähentää nousussa olevan pyörämatkailun houkuttelevuutta ja siten sekä vaikeuttaa kestävän matkailun kasvua että vähentää matkailutuloja. On erikoista kieltää muita vaarantamatta pyöräily myös maastossa, jossa ei muita kulkijoita pahemmin ole.

Heikentäisi kansalaisten alueellista yhdenvertaisuutta, sillä maaseudulla ei ole tarjolla joukkoliikennettä tai takseja, vaan ainut muille vaaraton tapa päähtyneelle liikkua on polkupyörä

Kohdistuisi muuhunkin kuin varsinaiseen ongelmaan, eli päähtyneenä sähköpotkulautailuun

On ylimitoitettu toimi hyvin marginaaliseen ongelmaan (päähtyneenä vuokrasähköpotkulaudalla ajaminen kaupungeissa viikonloppuöisin)

Jos promillerajaa tullaan vielä edistämään, niin pyöräilyn promilleraja on asetettava selkeästi korkeammalle kuin moottoriajoneuvojen kohdalla. Esimerkiksi Saksan 1,6 promille voisi olla toimiva malli, sillä kotimaisten tilastojen valossa on selvää, että vasta yli 1,2 promillen päähtymys näyttäisi lisäävän merkittävästi vakavien pyöräilyonnettomuuksien riskiä.

Vaikka ministeriö ei sitä esitä, niin pidämme myös toimilupajärjestelmää tehokkaana ja erittäin kannatettavan ratkaisuna yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen ongelmien ratkaisemiseen. Uskomme, että Norjan malli voitaisiin ottaa meillä pitkälti sellaisenaan käyttöön. Tätä ministeriön tulisi edistää mahdollisimman nopeasti.

Vaadimme, että ministeriö ryhtyy toimiin keveiden sähköajoneuvojen rakenteen muuttamiseksi turvallisemmaksi. Ajoneuvot ovat hankalista hallittavia verrattuna polkupyöriin ja sen vuoksi niillä sattuu paljon enemmän onnettomuuksia. Tämä on oikeastaan koko ongelman ydin, johon tulisi puuttua sekä EU-tason että kansallisen lainsäädännön avulla.

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

Päähtyneen pyöräilyn suhteen nykyinen lainsäädäntö on järkevä ja yhteiskunnan kannalta toimiva. Niin pitkään kun meillä sallitaan alkoholin kulutus, on hyväksyttävä myös siitä aiheutuvat haitat. Nämä kannattaa luonnollisesti minimioida. Päähtyneilläkin on tarve liikkua ja polkupyörä on tähän siinä mielessä järkevä väline, ettei sillä aiheuteta vaaraa muille. Jos esitetty tiukka promilleraja lisää vähänkin moottoriajoneuvojen käyttöä päähtyneenä, menetetään helposti sen potentiaaliset hyödyt.

Jo nyt tieliikennelain 17 § koskee pyöräilijää ja määrittää, ettei päähtyneenä saa ajaa jos se vaikuttaa ajokykyyn. Lisäksi rikoslain säädökset liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla toimivat. Olisi erittäin tärkeää, että näistä säädöksistä viestittäisiin vahvemmin ja että poliisi tekisi valvontaa. Konkreettinen vaara on helppoa poliisin havainnoida ja tarvittaessa ryhtyä sen pohjalta toimiin. Jos poliisin valtuuksia halutaan lisätä ja valvontaa helpottaa, niin yksinkertaisinta olisi antaa poliisille toimintavaltuus määrätä myös pyöräilijä tai sähköpotkulautailija alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi suoritettavaan kokeeseen. Promillerajan määrittelyä tähän ei tarvita.



Pyöräliitto myös muistuttaa isommasta ongelmasta, johon pitäisi puuttua: OTIn päihderaportin mukaan vuosina 2016-2020 kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 36 % oli päihtyneiden kuljettajien aiheuttamia. Näissä onnettomuuksissa kuoli yhteensä 321 henkilöä, joista 68 oli muita kuin ajoneuvon kuljettajia. Toivomme ministeriön puuttuvan tähän paljon isompaan ongelmaan huomattavasti nykyistä tehokkaammin, mm. edistämällä alkolukkojen käyttöä autoissa ja varmistamalla poliisin liikenteenvalvonnan resurssit.

Koistinen Matti  
Pyöräliitto ry