

Hallituksen esitys mikroliikkumista ohjaavaksi lainsäädännöksi

18.3.2025, Martti Tulenheimo

Pyöräliitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi. Esitys sisältää monia myönteisiä uudistuksia, mutta myös kehitystarpeita, joiden ratkaiseminen edellyttää lain toimeenpanon lisäksi valtion budjettirahoituksella tehtäviä toimenpiteitä.

1. Myönteiset uudistukset

Pyöräliitto kannattaa hallituksen esityksen tavoitteita ja erityisesti seuraavia ehdotuksia:

- **Promilleraja:** 0,5 ‰ promillerajan asettaminen esitetystä muodossaan moottorilla varustetuille polkupyörille ja kevyille sähköajoneuvoille on liikenneturvallisuuden kannalta perusteltua ja oikeansuuntainen ratkaisu.
- **Yhdenmukaiset pelisäännöt:** Mikroliikennelupa antaa kunnille paremmat mahdollisuudet hallita mikroliikennettä paikallisesti, mikä parantaa kaupunkitilan hallintaa.
- **Liikenteenohjauslaitteet:** Uudet symbolit ja merkinnät selkeyttävät sääntöjä ja auttavat käyttäjiä, kunhan niiden merkitys viestitään selkeästi.

2. Kehitystarpeet

Vaikka esitys sisältää monia hyviä elementtejä, Pyöräliitto näkee seuraavat kohdat keskeisinä kehityskohteina:

2.1. Pyöräväylien kapasiteetti ja investointivaje

Vaikka hallituksen esitys on tarpeellinen muutos ja parantaa sääntelyn selkeyttä, se tuo osaltaan pyöräväylille lisää ja nopeampaa liikennettä. Samaan aikaan 93 %¹ Suomen pyöräväylistä on tosiasiaa yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä (eli yhdistettyjä ns. ”kevyen liikenteen” väyliä) eikä tilanne muutu väylien osalta kuin investoimalla.

¹ Lähde: Turunen, M. (2023). [Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2023](#). Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Edellä todettu ei luonnollisesti ole seurausta vain esitetyistä toimenpiteistä, vaan ylipäänsä kyse on mikroliikkumisen kysynnän ja tarjonnan kasvusta. Käytännössä nämä seikat yhdessä kuitenkin heikentävät pyörävylien toimivuutta ja turvallisuutta nykyisellään. Pyöräväylät on alun perin suunniteltu polkupyöräilylle, eivätkä ne nykyisellä mitoituksella ja infrastruktuurilla riitä vastaamaan sähköisten ajoneuvojen aiheuttamiin tarpeisiin.

Niinpä myös lainsäätäjien tulee huomioida vastuunsa näistä liikenneinvestoinneista eikä jättää niitä yksinomaan kuntien kannettavaksi. Myös pyöräliikenteen infrastruktuuria on kehitettävä pitkäjänteisesti, jotta pyöräväylät mahdollistavat kestävä ja turvallisen liikkumisen myös tulevaisuudessa.

Pyöräliitto painottaakin, että sääntelyn muutosten rinnalla tarvitaan myös suurempia investointeja pyörävylien laajentamiseen ja parantamiseen. Tämä tarkoittaa investointitarpeita kunnissa, mutta myös lainsäätäjän on huomioitava tämä investointitarpeen kasvu. Laajentuva käyttäjäkunta ja eri nopeuksilla liikkuvat ajoneuvot edellyttävät liikennesääntöjen tarkentamisen lisäksi pyöräväylille enemmän kapasiteettia, selkeitä fyysisiä erotteluratkaisuja sekä korkeampaa turvallisuustasoa.

2.2. Ikäraja kevyille sähköajoneuvoille

Pyöräliitto pitää tärkeänä, että Suomen lainsäädäntö asettaisi vähintään 15 vuoden alaikärajan sähköpotkulaudoille ja muille kevyille sähköajoneuvoille, mukaan lukien moottorilla varustetut polkupyörät. Monissa maissa vastaavat ikärajat ovat jo käytössä, ja myös Liikenneturva on suositellut tämänkaltaista ikärajaa Suomeen, mitä kannatamme. Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto (ETSC) suosittelee, että sähköpotkulautojen käyttäjien vähimmäisikä olisi 16 vuotta tai että sähköajoneuvojen ikärajat noudattaisivat kussakin maassa mopon kuljettamiseen vaadittavaa ikärajaa, näistä kahdesta korkeamman ollessa etusijalla. Ikärajan asettaminen lisäisi liikenneturvallisuutta ja suojaisi nuoria liikenteen riskeiltä.

On myös johdonmukaista, että sähköpotkulautojen ja muiden kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajilta edellytetään vähintään samaa ikää kuin kaupunkipyörien käyttäjiltä. Esimerkiksi Helsingin seudun kaupunkipyöräpalvelussa alaikäraja on 15 vuotta, ja ikärajan asettaminen sähköpotkulaudoille olisi linjassa tämän kanssa.

3. Yhteenveto ja suositukset

Pyöräliitto kannattaa hallituksen esityksen päälinjauksia ja sen tavoitteita selkeyttää pelisääntöjä ja parantaa liikenneturvallisuutta. Jotta lainsäädännön vaikutukset olisivat mahdollisimman positiiviset ja käytännön toteutus toimiva, esitämme seuraavat täsmennykset ja lisäykset:

1. Hallituksen tulee huomioida pyörävylien kapasiteetin kasvattamisen tarve ja investointien varmistaminen osana uudistuksen toimeenpanoa, esimerkiksi Liikenne 12 -prosessissa.
2. Vähintään 15 vuoden ikäraja kevyille sähköajoneuvoille tulee kirjata lakiin selkeästi.