

13.3.2025

Liikenneturvan asiantuntijalausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle hallituksen esityksestä mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Liikenneturva kiittää mahdollisuudesta antaa kirjallinen asiantuntijalausunto ja tulla liikenne- ja viestintävaliokunnan kuultavaksi hallituksen esityksestä mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi. Esitys pitää sisällään useita tärkeitä instrumentteja mikroliikkumisen liikenneturvallisuuden, esteettömyyden ja tienpidon toimintamahdollisuuksien takaamiseen. Haluamme kuitenkin vielä tässä vaiheessa kiinnittää huomioita muutamiin kirjausesityksiin.

Kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamisen ikäraja

Liikenneturva esittää, että lainsäädäntöön tuodaan kevyttä sähköajoneuvoa ja moottorilla varustettua polkupyörää (L1e-A) koskeva 15 vuoden ikäraja. Sääntelylle on olemassa valmis paikka voimassa olevan ajokorttilain 2 § 2 momentissa ja kirjaus olisi mahdollista toteuttaa esimerkiksi seuraavasti:

*Ajokorttia ei kuitenkaan vaadita kuljetettaessa kävellen moottorikäyttöistä ajoneuvoa, joka myös on tarkoitettu kävellen kuljetettavaksi, taikka kaksi- tai kolmipyöräistä moottorikäyttöistä ajoneuvoa, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa ja jonka ajoneuvon valmistaja myös on määritellyt ajoneuvon suurimmaksi rakenteelliseksi nopeudeksi ajoneuvon hyväksynnän yhteydessä. Kaksi- tai kolmipyöräistä moottorikäyttöistä ajoneuvoa, **moottorilla varustettua polkupyörää ja kevyttä sähköajoneuvoa** kuljettavan on oltava 15 vuotta täyttänyt.*

Liikenneturvan selvityksessä 19 Euroopan maassa on jo asetettu ikärajoja sähköisille liikkumisvälineille. Selkeän ikärajan määrittelyä tukevat siis laajasti muiden maiden käytännöt ja suositukset sekä tiedot lasten kehittymisestä turvallisiksi liikkujiksi. European Transport Safety Council (ETSC) suosittelee, että kevyen sähköajoneuvon kuljettajien tulee olla vähintään 16-vuotiaita tai rajoitus olisi yhdenmukaistettava mopon kansallisen ikävaatimuksen kanssa sen mukaan, kumpi on korkeampi. Suomessa myös sähköpotkulautoja vuokraavien yritysten ja

13.3.2025

kaupunkipyöräjärjestelmien ikärajakäytännöt tukevat kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien yleistä ikärajaa.

Tilastokeskuksen mukaan sähköpotkulautailijoita on menehtynyt Suomessa neljä, joista kaksi on alle 15-vuotiaita lapsia. HUS tiedotti syyskuussa 2024, että noin viiden vuoden seuranta-ajalla sähköpotkulautojen onnettomuuksissa vammautui yli 600 lasta ja nuorta, joiden keski-ikä oli 12–13 vuotta.

Lasten kokemattomuus liikenteestä sekä kehittymättömät kognitiiviset ja motoriset taidot heikentävät lasten kykyä tuottaa riittävä tilannetietoisuus liikenteessä sekä altistavat häiriötekijöille ja siten riskeille. Sähköpotkulaudan ajaminen turvallisesti vaatii sellaisia taitoja ja kokemusta, joita lapsilla ei vielä ole ja jotka kypsyvät hitaasti aikuisten tasolle. Aikuisen tiedonkäsittelykyvyn tasoinen prosessointi saavutetaan ärsykkeiden karsimisen osalta noin 14-vuotiaana, prosessointinopeudessa noin 15-vuotiaana ja työmuistissa noin 19 vuoden iässä.

Valtaosa pyöräilevien ja jalan kulkevien lasten henkilövahingoista tapahtuu risteyksissä ja tietä ylittäessä. Tien ylittäminen vaatii taitoa havainnoida liikenteenohjauslaitteet ja muut tienkäyttäjät, ymmärtää liikenneympäristön riskitekijät, arvioida lähestyvän ajoneuvon suunta, nopeus ja paikka sekä ennakoida toisten aikomuksia. Lapsilla huomio saattaa liikenteessä kiinnittyä yksittäisiin ja myös liikenneturvallisuuden kannalta epäolennaisiin asioihin. Alakouluikäisillä on vielä epätarkkuutta ajoneuvojen nopeuden, suunnan ja sijainnin arvioimisessa. Kokemattomilla tienkäyttäjillä myös oman taitotason hahmottaminen voi olla epätarkkaa. Sähköpotkulauta on helppo ottaa käyttöön, mutta nopea kiihtyvyys hankaloittaa laudan hallintaa ja muun liikenteen havainnointia.

Ikärajan asettaminen on sekä reagointia nykytilanteeseen että tulevaisuuden ennakkointia. Sähköisten liikkumisvälineiden edelleen yleistyessä ja monimuotoistuesssa ikärajan kaltaiset periaatteelliset säännöt on asetettava viimeistään nyt.

Mikroliikenteen promilleraja

Liikenneturva kannattaa promillerajaa keskeisenä toimenpiteenä mikroliikenteen liikenneturvallisuuden parantamiseen. Polkupyöriä ei kuitenkaan tule rajata promillerajan ulkopuolelle. Voimassa olevan ajoneuvolain määritelmän mukaisesti myös sähköavusteiset polkupyörät ovat polkupyöriä. Polkupyöräliikenteen erottaminen päihtymyssääntelyssä muusta vastaavasta ajoneuvoliikenteestä on liikenneturvallisuuden edistämisen kannalta

13.3.2025

epäjohtonmukaista. Polkupyörät ovat ajoneuvoja samalla tavalla kuin kevyet sähköajoneuvot ja moottorilla varustetut polkupyörät. Näiden kaikkien kuljettajat ovat ajoneuvon kuljettajia, joita on tarkoituksenmukaista käsitellä yhtenevästi myös päihtymyssäätelyssä.

Esityksen mukaisesti vuosina 2016–2020 liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimissa polkupyöräilijöiden kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa 18 prosenttia pyöräilijöistä oli alkoholin vaikutuksen alaisena ja kaksi pyöräilijää huumeiden vaikutuksen alaisena. Lisäksi Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitoksen mukaan vuonna 2021 erikoissairaanhoidon avokäynneillä hoidettiin yhteensä 10 264 ja vuodeosastoilla 2 122 polkupyörätapaturmapotilasta. Noora Airaksisen vuoden 2018 väitöskirjassa tarkasteltiin polkupyöräilyonnettomuuksia potilasaineistojen kautta: kaikista tutkituista pyöräilytapaturmista kolmanneksessa oli mukana alkoholi. Polkupyöräilyä ei näiden turvallisuusongelmien vuoksi ole perusteltua rajata mikrol liikenteen promillirajan ulkopuolelle. Pyöräilyn promillirajat ovat kansainvälisesti yleisiä. ETSC:n vuoden 2020 raportin mukaan 22 Euroopan maassa oli promilliraja pyöräilyyn.

Polkupyöräilyn promillirajan säätämiseksi on laaja kansan tuki. Liikenneturvan vuoden 2023 kyselyssä 87 prosenttia suomalaisista kannattaa promillirajaa sähköpotkulautailuun ja 75 prosenttia pyöräilyyn. Laaja hyväksyntä on perusta käyttäytymiseen vaikuttavalle sosiaaliselle normille, joka itsessään estää päihtyneenä ajamista. Selkeä ja yhdenmukainen sääntely tukee ja nopeuttaa tätä kehitystä. Olemassa oleva polkupyöräilyn juopumussäätely on käytännössä osoittautunut lähes käyttökelvottomaksi.

Muita huomioita

Haluamme erikseen kehua esitettyä mikrol iikennelupamallia, joka esityksen kirjausten perusteella on lähtökohdiltaan riittävän kattava antamaan kunnille tosiasialliset mahdollisuudet mikrol iikenteen rajoittamiseen. Kuten aiemmilla lausuntokierroksilla on selkeästi tullut ilmi, lupasääntely on keskeinen instrumentti mikrol iikenteen liikenneturvallisuuden parantamiseen ja sillä on pystyttävä turvaamaan kunnille riittävät työkalut mikrol iikenteen hallintaan. Myös suojakypärän käyttövelvollisuuden laajentaminen on erittäin tervetullut ja tarpeellinen muutos. Edelleen olisi tarpeellista tarkastella yleisesti suojakypärään käyttövelvollisuuden suositusluontoisen "yleensä käytettävä" -kirjauksen täsmentämistä muotoon "käytettävä".

Valvontaa koskevilla kirjausesityksillä mahdollistetaan uuden sääntelyn valvominen ja vahvistetaan jo olemassa olevan sääntelyn noudattamista. Vaikka merkittävä osa yksittäisen

13.3.2025

mikroliikennevälinettä kuljettavan tienkäyttäjän toimintaa rajoittavasta sääntelystä säilyy ennallaan, ja esimerkiksi pysäyttämistä ja pysäköintiä koskeva sääntely on jo tällä hetkellä hyvin riittävää, on valvontaan pystyttävä kohdentamaan riittävästi resursseja liikkumisen turvallisuuden, esteettömyyden ja tienpidon toimintakyvyn takaamiseksi.

Pasi Anteroinen
Toimitusjohtaja

Elias Ruutti
Yhteyspäällikkö