

Valtuustoaloite: Sähköpotkulautojen turvallisuuden parantaminen Joensuussa

Sähköpotkulaudat ovat hyvä lisä kaupunginsisäisiin liikennemuotoihin ja parhaimmillaan korvaavat oman auton käyttöä. Kansanterveyden kannalta sähköpotkulaudalla liikkumisen huonoja puolia muuhun kevyeen liikenteeseen nähden on toisaalta se, ettei niillä liikkumiseen tarvita juurikaan fyysistä aktiivisuutta, ja toisaalta tapaturmaherkkyys.

Suomen lainsäädännön tarjoamat mahdollisuudet sähköpotkulautojen rajoittamiseen perustuvat pitkälti neuvotteluun palvelua tarjoavien yritysten kanssa.

Kuntaliitto on esittänyt mallia, jossa kaupungit voisivat rajoittaa rajoittaa alueellaan toimivien yritysten ja potkulautojen määrää ja asettaa sitovia pysäköintikieltoalueita. Myös Liikenne- ja viestintäministeriö on esittänyt promillerajaa sähköpotkulaudoille ja pysäköintikieltoa jalkakäytävillä ja pyöriteille.

Sähköpotkulautoihin liittyviä vammoja on Helsingissä kirjattu satoja vuosittain. Joensuun alueelta kattavaa tilastointia ei ole saatavilla, sillä

sähköpotkulautatapaturmia ei toistaiseksi SiunSoten potilastietojärjestelmässä ole voitu erotella pyöräilijöiden ja muiden kulkuneuvojen kuljettajien vahingoista. "Tukkimiehenkirjanpitoa" on täälläkin pidetty mm. Ilosaarirock-viikonloppuna, jolloin sairaalahoitoa vaatineita vammoja oli toistakymmentä, lähes kaikkien sairaalahoitoa vaatineiden vammojen satuttua öisin ja keskimääräisten promillien ollessa terveydenhuoltoon hakeutuessa hieman yli kaksi.

Sähköpotkulautavammoissa huomionarvoista on se, että muuhun kevyeenliikenteeseen nähden vammat ovat useammin vakavia.

Vammamekanismina törmätään usein kiveyksen reunaan tai muuhun esteeseen ja maahan tullaan usein pää tai kasvot edellä. Kypärä voisi estää osan vakavista aivovammoista, mutta ei välttämättä suojaisi riittävästi kasvojen luiden murtumilta, joista jää usein pysyvää toiminta-, ulkonäkö- ja kipuhaittaa. Aivovamjmojen seurauksena voi olla kuolema tai pysyvä työkyvyttömyys. Tyypillinen sähköpotkulautaturmassa loukkaantunut on 20-30-vuotias, mikä tarkoittaa pysyvän työkyvyttömyyden osalta merkittävää kansantaloudellista haittaa.

Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Joensuun kaupunki neuvottelee alueella toimivien sähköpotkulautayritysten kanssa ennen tulevan 2024 kauden alkua sopimuksen, jolla

- **rajoitetaan sähköpotkulautojen nopeus päiväaikaan 20 kilometriin tunnissa ja yöaikaan 15 kilometriin tunnissa**

Joensuussa on laadukas pyörätie infrastruktuuri jonka johdosta nopeuden rajoittaminen koko toiminta-alueella ei ole tarpeellista. Järkevämpi vaihtoehto voisi olla rakentaa 20 km/h vyöhyke keskusta-alueen ympärille geotaituksen avulla. Keskusta-alueen ulkopuolella olevilla pyörävyillä vauhti voisi olla 25 km/h. TIERillä on yöaikainen 15 km/h nopeusrajoitus voimassa Joensuussa.

- **estetään sähköpotkulautojen toiminta viikonloppuöisin klo 0-5 välisenä aikana sekä isoissa yleisötapauksissa ja näiden välittömässä läheisyydessä**

Tutkimukset osoittavat, että humalatila on yksi suurimmista tapaturmien aiheuttajista. Promilleraja olisi erittäin tärkeää saada lainsäädäntöön mahdollisimman nopeasti, jotta suhtautuminen humalassa ajamiseen kääntyisi kielteiseksi ja poliiseilla olisi valtuudet toimia humalassa ajamista vastaan. Yksittäisen kulkumuodon rajoittamista potentiaalisen riskin nimissä tulisi välttää. Totaalisen rajoittamisen seuraukset kohdistuvat ensisijaisesti lakia noudattaviin henkilöihin ja ohjaavat käyttäjiä valitsemaan henkilöauton matkojen kulkemiseen yöaikaan. Pienliikenteen yleistyessä tarvitsemme selkeää lainsäädäntöä ja valistusta yleisesti, jotta liikenneturvallisuus kehittyy.

Suomessa ajettiin vuonna 2022 lähes 17 miljoonaa matkaa yhteiskäyttöisillä sähköpotkulaudoilla ja käyttäjiä oli yli miljoona ([traficom](https://www.traficom.fi)). Tämä tarkoittaa, että yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat ovat ottaneet paikkansa osana ihmisten arkiliikettä ja täyttäneet nykyisessä järjestelmässä olevia puutteita. Kestävän liikunnan kehityksen kannalta on tärkeää, että kestävät liikkeitävät ovat luotettavia. Esimerkiksi vuorotyöntekijöille, jotka taittavat työmatkojaan yöaikaan, sähköpotkulaudat voivat olla ainoa kätevä ja kestävä vaihtoehto työmatkan taittamiseen, kun julkinen liikenne kulkee harvennetuin vuoro välein tai ei ollenkaan.

Tapahtumien osalta yleistä ohjeistusta ollaan laatimassa yhteistyössä operaattoreiden ja tapahtumajärjestäjien kanssa ensi vuodelle.

EU direktiivin myötä kaudelle 2024 yhteiskäyttöisille sähköpotkulaudoille tulee pakollinen liikennevakuutus. Suomessa liikennevakuutus korvaa kolmannen osapuolen lisäksi myös kuljettajan omat henkilövahingot. Tämä tarkoittaa sitä, että ensi vuodesta eteenpäin onnettomuuksien kustannukset siirtyvät operaattoreiden kustannettavaksi, jolloin alan toimijat pureutuvat onnettomuuksien vähentämiseen entistä enemmän ja kunnilta poistuu sairaanhoidon kustannusten taakka.

- **sovitaan pysäköintivirhemaksukäytännöstä muun liikenteen tielle tai muulla tavoin vaarallisesti parkkeerauville sähköpotkulaudoille**

Pysäköinnistä puhuttaessa on olennaista, että ensin luodaan olosuhteet, joissa oikein toimiminen on mahdollista. Visuaalisesti havaittavan pysäköinti-infran puute pienliikenteelle on ongelma useissa Suomen kaupungeissa, joka johtaa ongelmiin pysäköinnissä. Operaattoreilta saatavan datan perusteella infraa voidaan kehittää kustannustehokkaasti juuri siellä, missä sille on todistettusti tarvetta.

Joensuusta on olemassa päätettyjen ajojen dataa kahden kauden ajalta, josta voidaan helposti määrittää missä visuaaliselle pysäköinninohjaukselle on eniten tarvetta. Visuaalinen pysäköinninohjaus tapahtuu kustannustehokkaimmin maalattujen ruutujen avulla. Kun ruudut sijoitetaan datan perusteella oikeisiin paikkoihin, ruutuihin pysäköidään parhaillaan päivästä yksi eteenpäin. Tästä löytyy hyviä esimerkkejä esimerkiksi Turusta ja Tampereelta, jossa pysäköinti-infraa on kehitetty merkittävästi kauden 2023 aikana (Liitteenä esimerkkejä erilaisista ratkaisuksista ja pysäköinnin kehittämisestä datan avulla).

- **kannustetaan yrityksiä kehittämään aktiivisesti keinoja estää huomattavan päihtyneenä ajaminen, esimerkiksi alkolukko tai reaktionopeustesti vuokraussovellukseen.**

Kauden 2024 alusta voimaan tulevan liikennevakuutuksen kautta operaattoreihin tulee jo luonnostaan kohdistumaan paine kehittää keinoja onnettomuuksien vähentämiselle vakuutusmaksujen vaihtelun kautta.

On kuitenkin syytä huomata, että puutteellinen tilastointi ja tapaturmien tutkinta vaikeuttaa turvallisuuden kehittämistä huomattavasti. Liikenneturvallisuuden parantaminen on kaikkien liikenteen parissa ja liikenteessä toimivien asia. Olisi tärkeää, että tilastointi saataisiin laadukkaalle tasolle. Laadukkaan tilastoinnin avulla tapaturmien juurisyihin päästään pureutumaan paremmin ja liikenneturvallisuutta voidaan kehittää kokonaisvaltaisemmin. Valtakunnallista koodistopalvelua on kehitetty ja sinne on tullut uusia tunnisteita, jotta tapaturmien tilastointia ja tutkintaa voitaisiin kehittää ([linkki](#)).