

Sähköpotkulaudat Helsingin liikenteessä poliisin näkökulmasta

Justiina Saari

9/2021

TIIVISTELMÄ

Tekijät: Sähköpotkulaudat Helsingin liikenteessä poliisin näkökulmasta

Opinnäytetyön muoto: tutkimuksellinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Matti Tuominen

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tässä opinnäytetyössä tutkitaan Helsingin poliisilaitoksen konstaapelien kokemuksia sähköpotkulautojen vaikutuksesta Helsingin liikenteeseen ja poliisitehtävien hoitamiseen. Lisäksi opinnäytetyössä tutkitaan sähköpotkulautailun ympäristöystävällisyyttä. Tutkimus on toteutettu laadullisena tutkimuksena. Haastattelumuotona käytetään teemahaastatteluja kysymällä avoimia kysymyksiä haastateltavilta konstaapeleilta. Tutkimuksen haastateltavina on kaksi Helsingin poliisilaitoksella virkasuhteessa olevaa konstaapelia. Toinen haastateltavista on työskennellyt konstaapelina 4,5 vuotta ja työskenteli haastatteluhetkellä vanhempana konstaapelina hälytys- ja valvontayksikössä työalueenaan Etelä-Helsinki. Toinen haastateltavista on työskennellyt konstaapelina 23 vuotta ja haastatteluhetkellä työskenteli moottori- ja polkupyöräpoliisina Helsingin liikennepoliisissa työalueenaan koko Helsinki.

Käsittelen työssäni sähköpotkulautoja, en muita kevyitä sähköisiä liikkumisvälineitä. Tämän työn tutkimuskysymyksenä oli selvittää kuinka paljon sähköpotkulautailijat työllistävät poliisia Helsingissä ja minkälaisen tehtävien yhteydessä. Työn käytännön tutkimuskysymyksenä oli selvittää, minkälaisiin rikoksiin ja rikkomuksiin sähköpotkulautailija voi syyllistyä ja minkälaisia seuraamuksia edellä mainituista voi seurata. Käytännön tutkimuskysymyksiin vastaukset löytyivät lainsäädännöstä. Tutkimuksen pohdinnassa käsitellään neljää eri teemaa, jotka nousivat haastatteluissa esille: alkoholi, nuoret, nopeus ja pysäköinti.

Tutkimuksen perusteella haastateltavat konstaapelit pitivät sähköpotkulautoja yhtenä normalisoitavana liikkumismuotona Helsingissä. Sähköpotkulautojen vaikutus liikenteeseen on haastattelijien perusteella niin negatiivinen kuin positiivinenkin: niillä liikkuminen voi huonoimmillaan lisätä liikennehäiriöitä, mutta oikein käytettynä ne lisäävät liikkumisen helppoutta Helsingissä. Tutkimuksessa selvisi sähköpotkulautojen aiheuttavat poliisille uudenlaisia tehtäviä. Tutkimuksen perusteella sähköpotkulaudoilla yöaikaan liikkuminen lisää liikennehäiriöitä ja aiheuttaa liikenneonnettomuuksia, koska niillä liikutaan yöaikaan paljon alkoholin vaikutuksen alaisena.

Sivumäärä: 34 sivua

Tarkastuskuukausi ja vuosi: Syyskuu 2021

Avainsanat: Sähköpotkulaudat, ympäristöystävällisyys, liikenneturvallisuus

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
2 AIHEEN VALINTA JA TUTKIMUSKYSYMYKSET	2
2.1 Tutkimusmenetelmät -ja kysymykset.....	2
2.2 Tutkimuksen suunnitelma	3
3 TEORIA	4
3.1 Sähköpotkulauta	4
3.2 Vuokrattavat sähköpotkulaudat Helsingissä	7
3.3 Sähköpotkulautailun ympäristöystävällisyys	10
3.4 Missä sähköpotkulaudalla saa ajaa?	11
4 LAINSÄÄDÄNNÖSTÄ.....	12
4.1 Ajantasainen lainsäädäntö	12
4.2 Ajoneuvolaki	12
4.3 Tieliikennelaki	13
4.4 Rikoslaki	15
5 NOPEA VAI VAARALLINEN LIIKKUMISMUOTO?.....	16
6 TUTKIMUS JA SAADUT TULOKSET	18
6.1 Sähköpotkulaudat liikenteessä.....	19
6.2 Sähköpotkulaudat ja alkoholi.....	21
6.3 Sähköpotkulautailijoiden liikennekäyttäytyminen	22
6.4 Sähköpotkulautojen pysäköinti, kypärän käyttö ja alaikäiset sähköpotkulautailijat.....	23
6.5 Yhteenveto.....	25
6.6 Tutkimuksen validiteetti, reliabiliteetti sekä eettisyys	25
7 POHDINTA	26
7.1 Päätulokset	26
7.2 Haasteet	28
7.3 Jatkotutkimustarpeet	29
LÄHTEET	30
LIITE 1	34

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön tarkoituksena on tuoda esiin sähköpotkulautojen vaikutus Helsingin liikenteeseen ja poliisitehtävien hoitamiseen. Uutena liikkumismuotona sähköpotkulaudat aiheuttavat Helsingissä uudenlaisia poliisitehtäviä. Helsingin poliisilaitoksella työskentelevillä konstaapeleilla oli arvokasta tietoa minkälaisia haasteita ja tehtäviä sähköpotkulaudat Helsingissä aiheuttavat ja miten niitä voitaisiin estää.

Sähköisiä liikkumisvälineitä koskeva laki on päivitetty vuoden 2016 alussa, jolloin mm. sähköpotkulaudat tulivat sallituiksi liikkumavälineiksi. Sähköpotkulaudat kuuluvat kevyiden sähköajoneuvojen luokkaan ja niiden korkein sallittu nopeus on 25 km/h (Sähköpotkulautoja koskevat määräykset ja lait, luettu 17.8.2021). Tutkimuksen aikana vuokrattavien sähköpotkulautojen nopeusrajoitukset vaihtuivat ja niiden käyttö kiellettiin yöaikaan viikonloppuisin Helsingissä. Tutkimus ja siihen liittyvät haastattelut toteutettiin ennen muutoksia, joten niitä ei huomioida tässä opinnäytetyössä.

Ensimmäiset vuokrattavat sähköpotkulaudat tulivat Suomeen vuonna 2019, jonka jälkeen niiden määrä on lisääntynyt vuosittain. Sähköpotkulautoja käytetään Helsingissä usein lyhyen matka kulkuun. Yhteiskäyttöjärjestelmät ovat tuoneet sähköpotkulaudat monien ulottuville ja kaupunkien katukuva on jo sähköistynyt uusista kulkupeleistä (Liikennevirasto 7/2019). Kuten kaikki erilaiset liikkumismuodot liikenteessä, myös sähköpotkulautiljat aiheuttavat poliisille tehtäviä. Vuokrattavilla sähköpotkulaudoilla liikutaan paljon ilman kypärää. Sähköpotkulautilja liikkuu ydinkeskustassa usein liikennesääntöjen vastaisesti kävelykadulla. Yökerhojen sulkemisen jälkeen aamuyöstä sähköpotkulaudalla liikutaan usein alkoholin vaikutuksen alaisena. Liikkuminen on helppoa ja nopeaa oikein toteutettuna.

Opinnäytetyössäni keskityn enimmäkseen tarkastelemaan vuokrattavien yhteiskäytössä olevien sähköpotkulautojen vaikutusta Helsingin liikenteeseen, sillä niiden osuus liikenteessä on huomattavasti suurempi kuin henkilökohtaisten sähköpotkulautojen. Vuokrattavilla sähköpotkulaudoille ei ole mitään erillistä omaa paikkaa, mihin ne tulisi jättää vuokrauksen jälkeen, vaan ne voidaan parkkeerata lähes mihin tahansa. Väärin pysäköidyistä sähköpotkulaudoista on haittaa poliisille ja muille liikenteenkäyttäjille. Liikenneturvan 2019 tehdystä kyselytutkimuksesta selviää, että iso osa suomalaisista on huolissaan sähköpotkulautojen vaikutuksista liikenteen turvallisuuteen. Yli kolme viidestä (63 %) vastaajasta oli sitä mieltä, että uudet kulkutavat kuten sähköpotkulaudat vaikeuttavat liikenteen ennakoitua. Lähes sama määrä vastaajia (59 %) koki, että sähköiset liikkumisvälineet kuten sähköpotkulaudat tekevät kävelystä turvattomamman tuntuista. (Liikenneturva 2019.)

Tutkimusaineisto kerättiin teemahaastatteluiden avulla. Haastattelut toteutettiin Helsingissä kesäkuussa 2021. Opinnäytetyö on kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus. Opinnäytetyön loppuosassa on esitetty tutkimuksen tulokset ja johtopäätökset. Tutkimuksen suurin pääpaino on sähköpotkulautojen

vaikutuksesta liikenteeseen *poliisin näkökulmasta*. Tutkimuksessa ei keskitytä liikennesääntöihin, niitä koskeviin asetuksiin tai säännöksiin vaan poliisin näkökulmaan tutkittavasta asiasta. Tutkimuksessani tarkastellaan ajoneuvolakia, rikoslakia ja tieliikennelakia siltä osin, kun se tutkimuksessa saatujen tulosten perusteella vaikutti poliisin työtehtävien hoitamiseen.

2 AIHEEN VALINTA JA TUTKIMUSKYSYMYKSET

Valitsin aiheen, koska sähköpotkulaudat ovat lisääntyneet liikenteessä huomattavasti ja vaikuttavat näin ollen uudella tavalla liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen. Sähköpotkulautojen lisääntyminen on vaikuttanut myös keskeisesti poliisin työhön ja työtehtävien hoitamiseen. Potkulautoja on pelastusteiden esteenä pysäköitynä, jonka vuoksi poliisin pääsyn kiireellisille tehtäville hidastuu. Helsingin keskustassa useat tiet ovat kapeita ja poliisiautolla paikalle pääseminen nopeasti ja helposti saattaa olla haastavaa. Liikennettä ei sujuvoita poikittain maassa makaavat sähköpotkulaudat.

Väärin pysäköidyt sähköpotkulaudat hankaloittavat myös muiden tienkäyttäjien, etenkin näkövammaisten liikenteessä liikkumista. Näkövammaisten liitto on yrittänyt saada parempia käytäntöjä aikaan pysäköinnin suhteen useamman vuoden ajan olemalla potkulautayrityksiin yhteydessä. Näkövammaisten liitto on asettanut kaupungille ja liikenneministeriölle toiveita vahvemmassa lainsäädännöstä. (Mustonen, 2021).

Sähköpotkulautailijat aiheuttavat liikenteessä häiriöitä silloin, kun laudan käyttäjä ei tiedä missä ja miten sillä kuuluisi liikkua liikennesääntöjen mukaan. Opinnäytetyöni tarkoitus on tuoda kaikille sähköpotkulautailusta kiinnostuneille helposti ja selkeästi esille missä sähköpotkulaudalla kuuluu ajaa. Toisaalta opinnäytetyöni palvelee myös henkilöitä, jotka eivät itse käytä sähköpotkulautaa, mutta haluaisivat niitä koskevasta lainsäädännöstä tietoa.

2.1 Tutkimusmenetelmät -ja kysymykset

Opinnäytetyöni on kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus. Laadullinen tutkimus on empiiristä eli erilaisiin aineistoihin ja niiden analyysiin perustuvaa (Kallinen & Kinnunen). Tutkimusmenetelmä on valittu aiheeseen soveltuvaksi, koska aihe ja tutkimuksen havainnot eivät ole määrällisesti mitattavissa. Laadullinen menetelmä sopii tämän tutkimuksen tueksi toteutettujen haastatteluiden analysoimiseen. Laadullisella tutkimusmenetelmällä pyritään ymmärtämään tutkimuksen keskeistä ilmiötä eli sähköpotkulautojen vaikutusta Helsingin liikenteeseen. Tutkimuksessa käytetään kirjallisia lähteitä ja teemahaastattelua.

Laadulliseen tutkimukseen rinnastettu haastattelu ja sen yleisin muoto teemahaastattelu, on osoittautunut oivaksi empiirisen aineiston keruuvälineeksi opinnäytetöissä (Haikansalo & Kajander 2021.)

Opinnäytetyössä käytettiin teemahaastattelua, jossa vastauksia ei ollut sidottu vastausvaihtoehtoihin, vaan haastateltavat saivat vastata omin sanoin. Yleistyksen teemahaastatteluissa perustuvat asiantuntijoiden perusteluihin näkemyksistään (Haikansalo & Kojander 2021). Haastattelussa korostettiin haastateltavien omia kokemuksia ja toimintatapoja poliisissa. Haastattelujen kautta saatiin selville yksittäisten poliisimiesten mielipiteitä ja kokemuksia sähköpotkulaudoista Helsingin liikenteessä. Haastateltava tiesi ennen haastatteluja, että haastateltavat ovat kokeneet jonkin poliisitehtävän, johon liittyi sähköpotkulauta.

Opinnäytetyön teemahaastattelu kohdennettiin tiettyihin keskusteltaviin teemoihin: sähköpotkulaudoista aiheutuneisiin tehtäviin sekä lainsäädäntöön. Haastattelut etenivät teemojen varassa tuoden haastateltavien äänen kuuluviin. Opinnäytetyön haastattelurunkoa laadittaessa laadittiin yksityiskohtainen kysymysluettelo, joka kuitenkin muokkaantui haastatteluissa. Yksityiskohtainen haastattelurunko toimi haastattelutilanteissa muistilistana ja tarvittaessa keskustelunohjaajana. Haastattelutilanteessa haastattelurunkoa käytiin läpi kysymyksillä tarkentaen. Haastattelurungon annettiin muuttua, jotta haastateltavien kokemukset tulisivat ilmi opinnäytetyössä mahdollisimman tarkasti.

Molemmat haastattelut aloitettiin samoilla helpoilla ja laajoilla kysymyksillä, joihin haastateltava sai vastata haluamallaan laajuudella. Alun kysymysten tarkoitus oli herättää keskustelua ja haastateltavan mielenkiintoa tulevaan haastatteluun. Helpoista ja yleisistä kysymyksistä edettiin vähitellen enemmän spesifeihin kysymyksiin. Haastattelut olivat rentoja tilanteita, joissa niin haastateltava kuin haastattelijakin pystyi helposti tarttumaan teemoihin tarkentavasti.

Tutkimuskysymyksenä oli haastatteluiden avulla selvittää, miten sähköpotkulautojen lisääntyminen Helsingissä on vaikuttanut liikenteeseen Helsingin poliisin näkökulmasta. Haastatteluiden avulla vastataan opinnäytetyössä kysymyksiin:

1. Kuinka paljon sähköpotkulautailijat työllistävät poliisia Helsingissä?
2. Mihin rikokseen sähköpotkulautailija voi syyllistyä?

Lisäksi opinnäytetyö vastaa kysymykseen:

3. Onko sähköpotkulautailu ympäristöystävällistä?

2.2 Tutkimuksen suunnitelma

Alkuperäisen suunnitelman mukaan opinnäytetyössäni oli tarkoitus tarkastella poliisin eri järjestelmiä ja tehdä tutkimus tilastojen pohjalta kuinka paljon sähköpotkulaudat aiheuttavat poliisille tehtäviä Hel-

singissä. Keskustellessa aiheesta muutaman eri konstaapelin kanssa tuli ilmi, että vaikka sähköpotkulaudat ovat esillä Helsingin katukuvassa paljon ja aiheuttavat erinäisiä ongelmia, ei tehtäviä läheskään jokaisesta kohtaamisesta luoda. Eräs konstaapeli Helsingin poliisilaitokselta kertoi joutuvansa huomauttaa joskus päivän aikana esimerkiksi 5-10 sähköpotkulautailijaa liikennesäännöistä, mutta yhdestäkään hän ei luo tehtävää, mikäli tapaus ei kuitenkaan aiheuta seuraamusta eli liikennevirhemaksua tai sakkoa. Näin ollen tilastoja tarkastelemalla tutkimus ei olisi ollut niin realistinen, mitä uskon sen olevan yksittäisten poliisimiesten haastattelujen kautta toteutettuna.

Tutkimukseen valitsin tarkoituksella kentällä työtehtävissä olevia konstaapeleja. Huomasin haastateltavia etsiessä, että osa konstaapeleista suhtautuu sähköpotkulautailijoihin negatiivisesti ja jätin tarkoituksella heidät pois haastatteluista, sillä toivoin opinnäytetyössä ilmenevän mitä konkreettista haittaa sähköpotkulaudoista voi olla, mutta toisaalta taas halusin näkökulman tukevan myös joltain osin positiivista ajatusta kehityksestä. Opinnäytetyöhöni valikoitu lopulta kaksi konstaapelia Helsingin poliisilaitokselta. Haastatteluissa ilmeni eroavaisuuksia siltä osin, että toinen työskentelee kolmivuorotyössä ja toisen työtehtäviin ei taas kuulunut yöllä partiointi. Vastauksissa näkyi selkeästi se, että toinen haastateltavista oli ollut tekemisissä humaltuneiden sähköpotkulautailijoiden kanssa, kun taas toinen on ollut enemmän tekemisissä päivällä lyhyitä matkoja kulkevien sähköpotkulautailijoiden kanssa.

3 TEORIA

3.1 Sähköpotkulauta

Sähköpotkulauta eli skuutti on nimensä mukaisesti sähköllä toimiva potkulauta. Potkulaudan päällä seisotaan, ja sitä liikuttaa sähkömoottori, joka saa voimansa potkulaudassa olevista akuista (Korhonen 2019).

Sähköpotkulaudan etu- tai takapyörään on sisäänrakennettu sähkömoottori, joka kuljettaa sähköpotkulautaa eteenpäin. Astinlaudan tai ohjaustangon pystyputken sisällä oleva ladattava akku toimii moottorin virtalähteenä. Sähköpotkulaudassa on kaasukahva tai kaasuvipu, jonka avulla ajonopeutta pystyy säädellä. Sähköpotkulaudassa on myös jarrukahvat, joiden avulla jarrutus suoritetaan. Kaikki nopeutta säätelevät kahvat sijaitsevat ohjaustangossa, joten ne ovat käden välittömässä läheisyydessä, samalla periaatteella, kuin polkupyörän etu- ja takajarru. Kahvaa painamalla nopeusohjausviesti menee moottorin ohjausyksikköön, joka ohjaa napamoottorin pyörimisnopeutta. (Miten sähköpotkulauta toimii, luettu 11.3.2021.)



Kuva 1. Sähköpotkulaudan rakenne. (kuva: Kicker)

Kuvassa 1 esitellään sähköpotkulaudan rakenne. Sähköpotkulauta pitää sisällään mm. levyjarrun, napamoottorin, jarrukahvan, nopeudensäätövivun, säätimen ja LCD näyttön.

Käytännössä potkulaudan ohjaustangon oikealla puolella peukalon kohdalla on siis kaasun ja vasemman peukalon kohdalla jarru, jotka näkyvät kuvassa 2. Vuokrattava potkulauta ei lähde liikkeelle, vaikka kaasun painaisi pohjaan, vaan jalalla pitää potkaista vauhtia maasta päästäkseen liikkeelle. Tämän jälkeen sähköpotkulaudan vauhtia pystyy säätämään kaasulla ja jarrulla, sekä ohjaamaan ohjaustankoa kääntelemällä. Etuvalo syttyy potkulautaan automaattisesti vuokrauksen alettua. Joissain sähköpotkulaudoissa on myös takajarru laudan takaosassa, jonka avulla jalalla painamalla nopeuden pystyy hidastamaan. Sähköpotkulaudan käyttö on helppoa ja sen käyttämiseen ei tarvitse omata hyvää tasapainoa, sillä lauta itsessään tasapainottaa kyydin. (Rautio, 2019.)

Vuokrattavassa TIER-merkkisessä sähköpotkulaudassa vasemman käden puolella on vipujarru ja oikean käden puolella peukalolla painettava kaasun. Ohjaustangon keskiosassa ylhäällä on QR-koodi, joka luetaan mobiiliapplikaation avulla, kun lauta otetaan käyttöön. QR-koodin alapuolella on digitaalinen näyttö, josta pystyy seurata omaa nopeuttaan.



Kuva 2. TIER sähköpotkulaudan ohjaustanko. (kuva: Riitta Salmi)

Sähköpotkulaudoissa etuvalo on pakollinen tieliikenteessä pimeällä (TLL 149§). Henkilöön kiinnitettävät valaisimet ovat myös sallittuja, esimerkiksi otsalamppu. Kevyissä sähköajoneuvoissa pitää olla myös äänimerkinantolaite ja heijastimet.

Sähköpotkulauta määritellään ajoneuvolain 2 luvun 29 § mukaan seuraavasti:

”Kevyellä sähköajoneuvolla tarkoitetaan sellaista muuta sähkömoottorilla varustettua ajoneuvoa kuin 28 §:n 1 momentissa tarkoitettua sähköavusteista polkupyörää tai L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa tarkoitettua L-luokan ajoneuvoa, jonka eteenpäin vievien moottoreiden suurin yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja rakenteellinen nopeus enintään 25 kilometriä tunnissa.” (ANL 29§.)

Vuokrattavien sähköpotkulautojen ohjaustangossa on digitaalinen näyttö, josta näkee oman nopeuden kilometreinä tunnissa. Tutkimuksen tekohetkellä vuonna 2021 vuokrattava sähköpotkulauta kulkee nopeimmillaan 25 km/h. Nopeampaa ei pääse, vaikka kaasu olisi pohjassa. Nopeuteen vaikuttaa myös sähköpotkulaudan päällä oleva paino ja olosuhteet. Ylämäessä sähköpotkulaudalla ei pääse liikkumaan kevytkään kuljettaja 25 km/h. Alamäkeä alaspäin kulkiessa sähköpotkulauta taas jarruttaa automaattisesti vauhdin 25 km/h.

Valtioneuvoston asetuksessa (31/2019) ajoneuvojen käytöstä tiellä, on säädetty 45§ tavarankuljetuksesta kevyellä sähköajoneuvolla. Kevyellä sähköajoneuvolla henkilöiden ja tavarankuljetuksen yhteenlaskettu massa saa olla valmistajan ilmoittaman suurimman sallitun massan mukainen, mutta kuitenkin enintään 250 kilogrammaa.

3.2 Vuokrattavat sähköpotkulaudat Helsingissä

Helsingin kaupungin 4.12.2019 julkaiseman tiedotteen mukaan vuokrattavilla sähköpotkulaudoilla oli tehty Helsingissä vuonna 2019 yhteensä noin 1,8 miljoonaa matkaa. Tieto perustuu sähköpotkulautoja vuokraavien yritysten kaupungille luovuttamiin lukuihin. (Helsingin kaupunki, 2019.)

Sähköpotkulautoja vuokraavat monet eri toimijat Suomessa yleiseen käyttöön. Eri yrityksen vuokrattavissa sähköpotkulaudoissa on jonkin verran eroavaisuuksia, mutta kaikki toimivat samalla periaatteella. Kuka tahansa voi vuokrata laudan Helsingissä, mistä ja milloin haluaa. Sähköpotkulaudan käyttäminen tapahtuu palveluntarjoajan sovelluksen kautta. Useat sähköpotkulaudat toimivat samalla periaatteella: potkulautakyydin aloittaminen, matkan lopettaminen ja maksaminen tapahtuu sovelluksen sisällä (Korhonen, 2021).

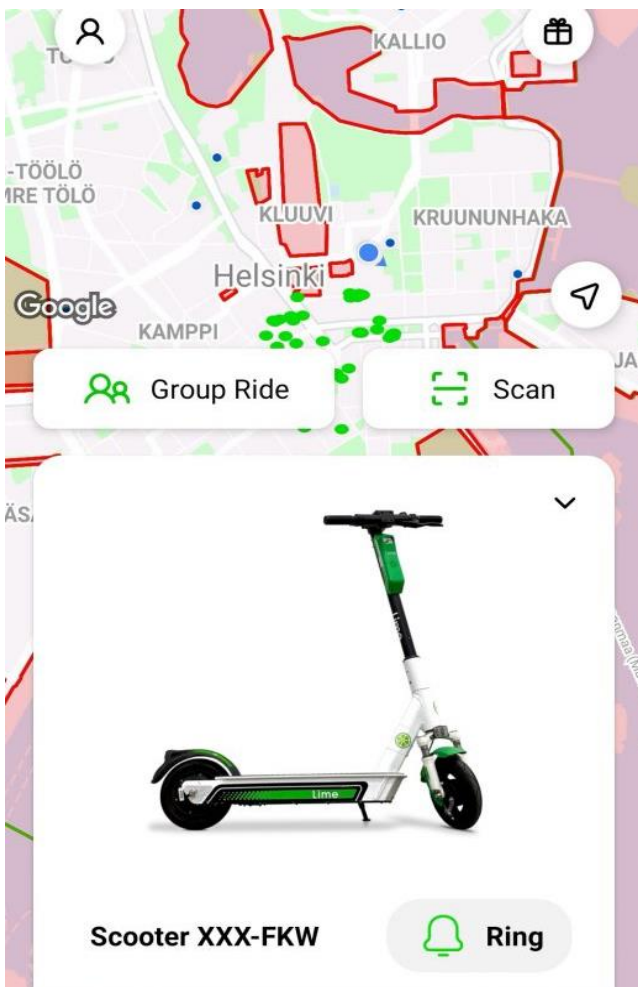
Maaliskuussa 2019 Helsinkiin tuli ensimmäiset vuokrattavat sähköpotkulaudat, kun Ruotsalainen startup-yritys VOI toi kaupunkiliikkumiseen 120 sähkökäyttöistä potkulautaa (Åkman 2019). Sähköpotkulaudat olivat heti ihmisten keskuudessa suuressa suosiossa. VOI:lle tuli nopeasti kilpailijoita (Rautio, 2019). Sähköpotkulautojen tarjoajia on Helsingissä vuonna 2021 neljä: VOI, Tier, Lime ja Hoop, joiden logot kuvassa 3 (Korhonen 2021).



Kuva 3. Kaupalliset sähköpotkulautamerkit Helsingissä 2021. (kuva: Sähköpotkulaudat Helsingissä – laaja käyttäjätesti)

2019 vuonna TIER merkkisiä vuokrattavia sähköpotkulautoja oli Suomessa yli 2500 tuhatta ja VOI merkkisiä useita tuhansia (Virtanen, 2019). Vuokrattava sähköpotkulauta otetaan käyttöön mobiiliapplikaation avulla. Mobiiliapplikaatio ladataan ensin omaan puhelimeen sovelluskaupan kautta.

Käyttäjän tulee rekisteröityä applikaatioon ja lisätä sinne maksukortti, ennen kuin pystyy vuokraamaan sähköpotkulaudan. Potkulauta aktivoituu, kun applikaatiossa luetaan potkulaudassa oleva yksilöllinen QR-koodi, joka löytyy yleensä sähköpotkulaudan ohjaustangosta. Joissain sovelluksissa voi myös syöttää sähköpotkulaudan numeron, jolla saa laitteen käyttöön. Sähköpotkulaudan käyttäminen toimii kertamaksulla, joka veloitetaan pankkikortilta. Aluksi sähköpotkulaudan tarjoaja veloittaa aloitusmaksun, joka vaihtelee eri sähköpotkulautojen välillä. Matkan jälkeen kortilta veloitetaan maksu koko matkasta. Hinta perustuu ajettuihin minuutteihin. VOI:n ja TIER:in hinnoittelu on sama, potkulaudan käyttöönotto maksaa Helsingissä yhden euron, jonka jälkeen käyttäjä maksaa jokaisesta ajamastaan minuutista 25 senttiä. Neljällä eurolla voi siis ajaa noin 12 minuutin matkan. (Rautio, 2019.)



Kuva 4. Kuvakaappaus Limen applikaatiosta. (kuva: Sähköpotkulaudat Helsingissä – laaja käyttäjätesti)

Tieliikennelain mukaan sähköpotkulautaa käytetään polkupyöräilijöiden säännöillä ja tieliikennelain mukaan polkupyörän saa pysäyttää tai pysäköidä jalkakäytävälle ja pyörätielle (TLL1981, 2. luvun 27 §). Sähköpotkulaudan voi pysäköidä lähes mihin tahansa. Eri sovellukset tekevät kuitenkin mahdottomaksi pysäköimisen tietyille alueille (Rautio, 2019). Sähköpotkulautaa ei myöskään liiku kaasua painamalla kielletyillä ajoalueilla, joita ovat esimerkiksi lähetystöjen alueet ja poliisilaitoksen lähiympäristö.

Mobiiliapplikaatiosta näkee kielletyt pysäköinti- ja liikkumisalueet, jotka on merkitty selkeästi. Kuvassa 4 kielletyt pysäköinti- ja liikkumisalueet on merkitty punaisella. Eri tarjoajien sähköpotkulaudat toimivat laajasti Helsingin alueella. Tällä hetkellä alue, jolla voi sähköpotkulautaa käyttää kattaa Etelä-Helsingin aina Ruoholahdesta Hietaniemeen ja Etu-Töölön kautta Merihakaan ja Katajanokalle. Jos sähköpotkulaudan jättää tämän alueen ulkopuolelle, joutuu maksamaan 15 euron ylimääräisen maksun. (Rautio, 2019.)

2019	Vuokrausten määrä	Milloin aloitti Suomessa	Lautojen määrä nyt	Hinta	Missä?
Samocat	30 000	Toukokuu	Noin 300	5 min=1 e, sen jälkeen 0,15 e/min	Helsinki Vuosaari
Hoop	Ei kerro tietoa	Toukokuu	Noin 300	0,15 e/min ja 0–1 euron pysäköintimaksu	Helsinki
Tier	yli miljoona	Maaliskuu	Noin 2500	1 e aloitusmaksu, 0,25 e/min	Helsinki, Turku, Tampere
Voi	yli miljoona	Maaliskuu	Useita tuhansia	1 e aloitusmaksu, 0,25 tai 0,30 e/min	Helsinki, Turku, Tampere
Lime	Kymmeniä tuhansia	Heinäkuu	Satoja	1 e aloitusmaksu, 0,30 e/min	Helsinki

Kuva 5. Sähköpotkulautojen hinnasto ja vuokrausmäärä vuonna 2019. (kuva: Traficom turvallisuuseminaari 2019)

Kuvassa 5 näkyy Traficominn turvallisuuseminaarissa esitetty kaavio sähköpotkulautojen hinnastoista ja vuokrausmääristä 2019. TIER- ja VOI- merkkisten sähköpotkulautojen vuokrausmäärät olivat vuonna 2019 yli miljoonan.

Sähköpotkulautailijat aiheuttavat liikenteessä häiriöitä. Liikenneturvan vuonna 2019 teettämän kyselyn mukaan 21 prosenttia vastanneista oli sitä mieltä, että liikenteeseen tulleet uudet kulkutavat kuten sähköpotkulaudat vaikeuttavat liikenteen ennakoitua. Vastanneista 42 prosenttia oli melko samaa mieltä, 14 prosenttia vastasi ettei osaa sanoa ja 18 prosenttia oli osin samaa mieltä, kun taas ainoastaan 5 prosenttia oli täysin eriä mieltä. Kyselyyn vastanneita oli yhteensä 1082. (Liikenneturva, 2019.) Tästä voidaan päätellä, että liikennesäännöt eivät ole kaikilla sähköpotkulautailijoilla hallussa.

3.3 Sähköpotkulautailun ympäristöystävällisyys

Vuonna 2018 helsinkiläisille ja vantaalaisille suunnatun tutkimuksen mukaan liikenteen paikallisista ympäristöhaitoista, kuten saasteista ja meluista oli lähes 60 prosenttia vastaajista huolissaan. 20 prosenttia vastaajista olivat ”erittäin” ja noin 40 prosenttia vastaajista ”melko” huolestuneita. (Hirvonen & Vanhatalo 2018, 28.) Ilmastonmuutos ja ympäristöongelmat puhuttavat tänä päivänä laajasti ihmisiä. Pienillä teoilla pystyy jokainen vaikuttamaan globaaleihin ympäristöongelmiin. Yksityisautoilun sijasta, voi pyrkiä käyttämään julkista liikennettä, polkupyörää tai esimerkiksi sähköpotkulautaa. Mutta onko sähköpotkulauta oikeastaan ympäristöystävällinen? Riippuu mihin sitä verrataan.

Ympäristöystävällisyyden näkökulmasta sähköpotkulauta on järkevämpi ja ympäristöystävällisempi kulkuneuvo, mikäli sitä verrataan yksityisautoiluun. Tutkimustulokset eivät kuitenkaan vahvista sähköpotkulautojen ympäristöystävällisyyttä. Pohjois-Carolinan osavaltion yliopiston tutkimuksessa sähköpotkulautojen kerrottiin tuottavan enemmän kasvihuonepäästöjä henkilöajokilometriä kohden kuin ne kulkumuodot, mitä niillä yritetään korvata, eli esimerkiksi yksityisautoilu. Tutkimuksen mukaan sähköpotkulaudalla ajo oli melkein aina ympäristöystävällisempää kuin henkilöautoilu. Tutkimuksen mukaan sähköpotkulaudat hävisivät ympäristöystävällisyydessä busseille silloin, kun bussissa on korkea matkustajamäärä. Myös pyöräily jopa sähköpyörällä oli melkein aina ympäristöystävällisempää kuin yhteiskäyttöisen sähköpotkulaudan käyttö. (Johnson & Shipman 2019.) Pitkällä tähtäimellä Suomessa suuret kaupungit, kuten Helsinki, voisivat hyötyä sähköpotkulautojen laajemmasta käytöstä. Tämä näkyisi parempana ilmanlaaduna, jos entistä useampi korvaa autolla tai taksilla tehdyt matkat sähköpotkulaudalla. (Korhonen 2021.) Tutkimustuloksista huolimatta on sähköpotkulauta yksi vähäpäästöisistä liikkumismuodoista ja on hyvä, että Helsinkiin tulee lisää vähän tilaa vieviä vähäpäästöisiä liikennemuotoja. (Rita & Toivanen 2019.)

Helposti ajatellaan pakokaasujen aiheuttavan suurimman osan ilmanlaadun haitoista, mutta pakokaasut ovat ainoastaan yksi osa tieliikenteen ilmanlaatuhaitoista. Helsingin ilmanlaatu on hyvä kansainvälisesti vertailtuna. Ongelmallisimpia paikkoja ovat Helsingissä vilkkaat pääväylät ja kantakaupungin katukuilut. Talven aikana levitetty hiekoitushiekka ja tiesuola sekä nastarenkaiden katujen pinnasta rouhimat hiukkaset saavat jokakeväisen kevätpölyongelman aikaiseksi. Raskaat ajoneuvot kuluttavat tien pintaa. Lumien sulettua kevään kuivattaessa tienpinnan, hiukkasmassat nousevat ajoneuvojen renkaiden sekä esimerkiksi tuulen mukana ilmaan. Tästä johtuu äkillinen ilmanlaadun heikentyminen keväisin pääkaupunkisedulla. (Männikkö & Salmi 2012, 30.)

Yhdysvaltojen ympäristönsuojeluviraston mukaan maailmaan syntyisi kaksi miljoonaa tonnia vähemmän hiilidioksidipäästöjä, jos yhdysvaltalaiskuljettajat päättäisivät kävellä tai kulkea pyörällä puolet niistä matkoista, jotka ovat lyhyempiä kuin puolitoista kilometriä. Myös sähköpotkulaudan käyttäminen tällaisella matkalla laskisi päästöjä huomattavasti. (Sähköpotkulautojen ympäristöystävällisyys on

”rohkea väite” – Uusi tutkimus vertasi e-potkulautojen hiilijalanjälkeä muihin liikennemuotoihin, luettu 19.8.2021.)

3.4 Missä sähköpotkulaudalla saa ajaa?

Yksinkertaisuudessaan sähköpotkulautailijat kuuluvat pyöräkaistalle ja heitä koskevat samat liikennesäännöt kuin polkupyöräilijöitä. Polkupyöräilijän ja sähköpotkulautailijan on käytettävä pyörätietä tai -kaistaa ja mikäli sellaista ei ole, ajoradan oikealla puolella sijaitsevaa piennarta (TLL1981, 2. luvun 2 ja 8 §). Sähköpotkulautu luokitellaan kevyeksi sähköajoneuvoksi, kun sen suurin rakenteellinen nopeus ei ylitä 25 km/h. Pyöräilijän ja sähköpotkulautailijan on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää varovaisuutta ja huolellisuutta vahingon ja vaaran välttämiseksi (TLL1981, 1. luvun 3 § 1. momentti). Ajokortti- tai ikävaatimuksia ei sähköpotkulautailijalla ole. Alle 12-vuotias lapsi saa ajaa polkupyörällä ja sähköpotkulaudalla jalkakäytävällä, mutta ei saa aiheuttaa kohtuutonta haittaa jalankululle (TLL1981, 2. luvun 8 §).

Max 1 kW
Max 15 km/h

Max 1 kW
Max 25 km/h
Max 80 cm leveä

Max. 250 W / max 1 kW
Max 25 km/h

Jalankulkua avustavat / korvaavat liikumisvälineet
Missä ja millä liikennesäännöillä ajetaan?
• Laitetta voi käyttää jalkakäytävällä, kun liikkuu kävelyvauhtia (jalankulkijan liikennesäännöt)
• Muuten pyörätiellä (polkupyöräilijän liikennesäännöt)
Mitä teknisiä vaatimuksia?
• ei ole annettu tarkempia teknisiä vaatimuksia esimerkiksi valoista tai heijastimista

Kevyet sähköajoneuvot
Missä ja millä liikennesäännöillä ajetaan?
• pääsääntöisesti pyörätiellä
• itsestään tasapainottuvaa laitetta voi käyttää jalkakäytävällä, kun liikkuu kävelyvauhtia
• polkupyöräilijän liikennesäännöt
Mitä teknisiä vaatimuksia?
• Äänimerkinantolaitte
• Pimeällä ja hämärässä riittää henkilöön kiinnitettävä heijastin ja ajovalaisin, esimerkiksi otsalamppua voi käyttää ajovalona

Sähköavusteiset ja moottorilla varustetut polkupyörät
Missä ja millä liikennesäännöillä ajetaan?
• pyörätiellä
Mitä teknisiä vaatimuksia?
• polkupyörän vaatimukset: äänimerkinantolaitte, etuvalo (esim. otsalamppu), heijastimet edessä, takana ja sivulla*

EI LIIKENNEVAKUUTUSTA

AVUSTEINEN EI LIIKENNEVAKUUTUSTA
MOOTTOROITU LIIKENNEVAKUUTUS

Kuva 6. Sähköiset ajoneuvot. (kuva: Traficom)

Sähköpotkulaudalla tulisi siis liikkua liikenteessä samoilla liikennesäännöillä kuin polkupyörällä, eli pyöräväylällä kuljetaan oikeassa reunassa ja edellä kulkeva tulee ohittaa keskeltä väylää. Mikäli pyöräväylää ei ole, kuljetaan sähköpotkulaudalla oikeaoppisesti tien tai muun ajoradan oikeassa reunassa. Perussäännön mukaan teiden ja katujen risteyksissä väistetään oikealta tulevia ajoneuvoja ja muita tienkäyttäjiä. Liikennevalot ja -merkit määrittävät ajojärjestyksen. Sähköpotkulaudalla ajaessa tulisi kiinnittää erityisesti huomiota omaan ajotaitoon ja liikenteen havainnointiin. (Sähköiset liikumisvälineet 2019.) Polkupyöräilijän, eli myös sähköpotkulautailijan on väistettävä muuta liikennettä tullessaan pyörätieltä ajoradalle (TLL1981, 2. luvun 14 §).

Ensimmäistä kertaa sähköpotkulaudalla liikkuvan ei tulisi välttämättä ensimmäisenä painaa kaasua pohjaan, ennen kuin hallitsee kuljettamansa laitteen (Sähköiset liikkumisvälineet 2019). Pyöräilijä ei saa tarpeettomasti häiritä tai estää muuta liikennettä (TLL1981, 1. luvun 3§ 2. momentti). Sähköpotkulaudoilla liikkuminen on usein äänetöntä, joten olisi hyvä muistaa käyttää laudasta löytyvää kelloa merkiksi, että on lähestymässä esimerkiksi takaapäin edessä kulkevia liikenteen käyttäjiä (Sähköiset liikkumisvälineet 2019). Polkupyöräilijän on annettava esteetön kulku ajoneuvosta tai raitiovaunusta poistuville ja siihen nouseville matkustajille sivuuttaessaan pysäkillä pysähtyneen linja-auton tai raitiovaunun (TLL1981, 2. luvun 31 §).

Polkupyöräilijän ja sen matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä asianmukaista suojakypärää. (TLL1981, 6. luvun 90 §). Suojakypärää tulisi lain mukaan käyttää, vaikka se ei ole rangaistavaa. Polkupyöräkypärän käytöstä on kirjoittanut myös Peter Walker (2017,169), joka toteaa polkupyöräkypärän käytön lisäävän huomattavaa turvallisuutta sen käyttäjälle. On selvää, että autoilijoiden ja muiden tienkäyttäjien havainnointikyky pimeällä huononee, joten polkupyöräkypärän käyttö on vähintäänkin järkevää ja halpa henkivakuutus.

4 LAINSÄÄDÄNNÖSTÄ

Tässä kappaleessa käsitellään sähköpotkulautoihin ja muihin kevyisiin liikkumisvälineisiin soveltuvaa lainsäädäntöä. Uusi tieliikennelaki astui voimaan 1.6.2020. Merkittävimmän muutoksen sähköpotkulautailijan näkökulmasta on selkeytetty ennakointi- ja varovaisuusvelvollisuus, säädös valojen käytöstä ja kyyditsemisen kieltäminen (Lahtinen, 2020).

4.1 Ajantasainen lainsäädäntö

Tutkimuksen tekohetkellä kevyisiin sähköpotkulautoihin vaikuttaa Tieliikennelaki 10.8.2018/729, Ajoneuvolaki 11.12.2002/1090 ja Rikoslaki 19.12.1889/39. Ajoneuvolaissa määritellään kevyt sähköajoneuvo, johon sähköpotkulauta kuuluu, tieliikennelaissa liikennesäännöt ja rikoslaissa seuraamukset liikenne rikoksesta ja -rikkomuksesta.

4.2 Ajoneuvolaki

Erilaisia sähköisiä ajoneuvoja on liikenteessä tällä vuosikymmenellä useita paljon. Sähköisen ajoneuvon kuljettajan on syytä muistaa, että tieliikenteeseen hyväksytyt kevyt sähköajoneuvo saa kulkea korkeintaan 25 km/h ja moottorin nettotehot saavat olla korkeintaan kilowatin (1000 W).

Ajoneuvolaissa kevyet sähköajoneuvot ovat määritetty seuraavasti:

”Kevyellä sähköajoneuvolla tarkoitetaan sellaista muuta sähkömoottorilla varustettua ajoneuvoa kuin 19 §:n 1 momentissa tarkoitettua sähköavusteista polkupyörää tai 11 §:ssä tarkoitettua L-luokan ajoneuvoa, jonka moottorin suurin nimellisteho on enintään 1 kilowattia ja rakenteellinen nopeus enintään 25 kilometriä tunnissa. Kevyeen sähköajoneuvoon sovelletaan moottorittoman ajoneuvon vaatimuksia.” (ANL 19§.)

4.3 Tieliikennelaki

Sähköpotkulautailijaa koskevat yleiset tienkäyttäjän velvollisuudet säädetään tieliikennelaisissa seuraavasti:

”Vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta. Liikennettä ei saa tarpeettomasti estää eikä haitata.” (TLL 3§.)

Uusi tieliikennelaki astui voimaan 1.6.2020. Sähköpotkulautailijan näkökulmasta on selkeytetty ennakointi- ja varovaisuusvelvollisuus:

”Tienkäyttäjän on ennakoitava toisten tienkäyttäjien toimintaa vaaran ja vahingon välttämiseksi ja sovitettava oma toimintansa sen mukaisesti sujuvan ja turvallisen liikenteen edistämiseksi.” (TLL 4§.)

Sähköpotkulaudassa käytettävistä valoista on määritelty uuden tieliikennelain mukaan seuraavasti:

”Moottorikäyttöisessä ajoneuvossa on ajon aikana käytettävä ajovaloja tai huomiovaloja. Moottorikäyttöisessä ajoneuvossa on ajon aikana käytettävä ajovaloja ja takavalvoja, kun ajoneuvoa kuljetetaan tiellä pimeään tai hämärän aikaan taikka näkyvyyden ollessa sään vuoksi tai muusta syystä huonontunut.

Muuta kuin 1 momentissa tarkoitettua ajoneuvoa ajettaessa on käytettävä eteenpäin valkoista tai vaaleankeltaista valoa näyttävää valaisinta ja taaksepäin punaista valoa näyttävää valaisinta, kun ajoneuvoa ajetaan tiellä pimeään tai hämärän aikaan taikka näkyvyyden ollessa sään vuoksi tai muusta syystä huonontunut. Hinattavassa ajoneuvossa ei kuitenkaan tarvitse käyttää etuvalaisimia, jos niitä ei ole edellytetty ajoneuvon liikenteeseen hyväksymisen yhteydessä.” (TLL 149§.)

Ajokortti- ja ikävaatimuksia ei ole sähköpotkulautaa kuljettaessa. Kuitenkin perussäännöt pätevät liikenteessä, eikä sähköpotkulautaa tulisi kuljettaa päihtyneenä, väsyneenä tai muutoin liikennekunnottomana. Sähköpotkulaudaksi ei lueta itsestään tasapainottuvia laitteita, joissa ei ole ohjaustankoa ja

joka pysyy pystyssä ilman kuljettajaa, joten niillä ajaminen jalkakäytävällä on sallittua. Kuitenkin oma nopeus tulee silloin määrittää jalankulkijoiden mukaan. Kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän ajamisesta säädetään tieliikennelain 52§ mukaan seuraavasti:

”Kevyttä sähköajoneuvoa ja moottorilla varustettua polkupyörää ajettaessa on noudatettava polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita. Sellaista itsestään tasapainottuvaa kevyttä sähköajoneuvoa, joka pysyy tasapainossa myös silloin, kun ajoneuvo ei liiku tai siinä ei ole kuljettajaa, saa kuljettaa myös jalkakäytävällä. Tällöin kuljettajan on annettava jalankulkijalle esteetön kulku.” (TLL 52§.)

Uuden tieliikennelain tullessa voimaan, kyyditseminen kiellettiin. Sähköisellä ajoneuvolla saa kuljettaa toista henkilöä kyydissä ainoastaan, jos ajoneuvossa on siihen suunniteltu istuin. Sähköpotkulaudalla matkustajan kuljettaminen on tieliikennelain 147§ mukaan on siis kiellettyä, koska siinä ei ole matkustajalle sopivaa istuinta.

”Polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla ei saa kuljettaa useampia henkilöitä kuin mille se on rakennettu. Matkustajan kuljettaminen on sallittu vain, jos polkupyörässä tai kevyessä sähköajoneuvossa on matkustajalle sopiva istuin. Kuljetettaessa matkustajaa polkupyörällä tulee polkupyörässä olla kaksi erillistä jarrulaitetta.” (TLL 147§.)

Sähköpotkulautailija voi liikenteessä syyllistyä liikennevirheeseen ja saada siitä liikennevirhemaksun. Liikennevirheeseen voi syyllistyä esimerkiksi ajamalla jalkakäytävällä, ajamalla päin punaista liikennevaloa tai ajamalla väärään ajosuuntaan pyöräkaistalla. Liikennevirhemaksun määräämisestä on säädetty tieliikennelain 6 luvussa:

”Liikennevirhemaksu saadaan määrätä tässä laissa säädettyjen liikennesakkomusten seuraamuksena. Virhemaksun määrää 181 §:ssä tarkoitettu liikenteenvalvoja ja sen saa valtio.

Jos samalla kertaa määrätään kahdesta tai useammasta rikkomuksesta liikennevirhemaksu, virhemaksua korotetaan 40 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin virhemaksu. Jos liikennesakkomus on vähäinen, siitä on liikennevirhemaksun määräämisen sijaan annettava suullinen tai kirjallinen huomautus.

Liikennevirhemaksua ei saa määrätä, jos:

1) tienkäyttäjää epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa;

- 2) tienkäyttäjälle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio tai määrätty rangaistus;
- 3) tienkäyttäjää epäillään samalla teolla tehdystä rikoksesta;
- 4) rikkomus käsitellään pysäköinninvalvonnasta annetun lain (727/2011) mukaisessa järjestyksessä;
- 5) liikenne rikkomuksen tekijä ei tekohetkellä ole täyttänyt viittätoista vuotta.

Seuraamus on myös jätettävä määräämättä, jos liikenne rikkomus on ilmeisesti johtunut anteeksi annettavasta huomaamattomuudesta tai ajattelemattomuudesta taikka jos seuraamuksen määrääminen muusta syystä olisi ilmeisen kohtuutonta.” (TLL 160§.)

4.4 Rikoslaki

Rikoslaki on keskeisessä roolissa sähköpotkulautailijoiden syyllistyessä liikenne rikokseen tai rikkomuksiin. Rikoslaisissa määritellään liikenne rikokset ja näiden seuraukset. Sähköpotkulautailijoihin sovellettavia kohtia rikoslaisista ovat mm. liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla. Haastattelututkimuksen kautta selvisi sähköpotkulautailijoiden syyllistyvän usein edellä mainittuihin.

Liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voi syyllistyä esimerkiksi huolimattomuudella tai aiheuttamalla vaaraa toisen turvallisuudelle. Jos teko on omiaan aiheuttamaan vähäistä suurempaa vaaraa, tekoa arvioidaan RL 23:1§:n mukaan seuraavasti liikenneturvallisuuden vaarantamisena:

”Joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.” (RL 23:1§.)

Sähköpotkulautailija voi syyllistyä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen esimerkiksi törmäämällä toiseen tienkäyttäjään.

Sähköpotkulautailija voi syyllistyä liikennejuopumukseen moottorittomalla ajoneuvolla, mutta rangaistavaa teko on ainoastaan silloin, kun vaarantaa jonkun muun liikenneturvallisuuden. Liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla määritellään rikoslain 23:9§ seuraavasti:

”Joka tienkäyttäjänä kuljettaa moottoritonta ajoneuvoa, moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alai-

sena ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi. Liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla tuomitaan myös tienkäyttäjä, joka kuljettaa alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena kävelynopeutta nopeammin käsikäyttöistä tai sellaista jalankulkua avustavaa tai korvaavaa liikkumisvälinettä, jossa on enintään 1 kilowatin tehoinen sähkömoottori ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle.” (RL 23:9§.)

Sähköpotkulautailija voi syyllistyä vammantuottamukseen, mikäli aiheuttaa toiselle esimerkiksi ruumiinvamman. Rikoslain 21:10§ määrittää vammantuottamuksen seuraavasti:

”Joka huolimattomuudellaan aiheuttaa toiselle ruumiinvamman tai sairauden, joka ei ole vähäinen, on tuomittava vammantuottamuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuukausiksi kuukaudeksi.” Normaalia ajamista törkeämmällä välinpitämättömyydellä tai huolimattomuudella sähköpotkulautailija voi syyllistyä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ja mikäli onnettomuudessa aiheutetaan toiselle osapuolelle vammoja, voi syyllistyä vammantuottamukseen.” (RL 21:10§.)

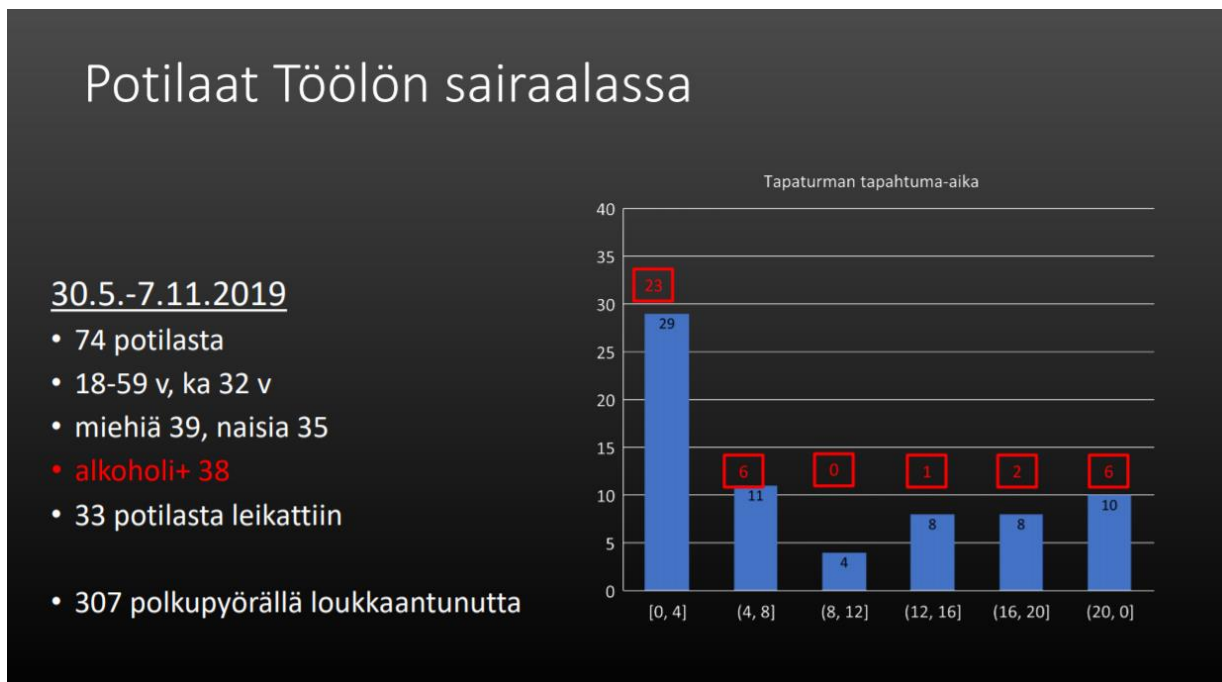
5 NOPEA VAI VAARALLINEN LIIKKUMISMUOTO?

Moni on viime aikoina vältellyt koronavirustilanteesta johtuen julkisia liikennevälineitä, mikä näkyy myös skuuttien käyttötilastoissa. Kasvusta huolimatta Helsinki jää vielä käyttäjämäärissä jälkeen muita pohjoismaisia pääkaupunkeja. (Korhonen, 2021.)

Vuonna 2019 Töölön sairaalaan päätyi 3-4 sähköpotkulautailijaa viikoittain leikattavaksi (Rita & Toivonen 2019). Lukemat ovat kasvaneet huomattavasti sähköpotkulautojen yleistymisen jälkeen ja vuonna 2021 Meilahden yhteispäivystyksessä HUSissa hoidettiin 1.5.-21.6.2021 välisenä aikana 143 sähköpotkulautoonnettomuudessa loukkaantunutta. Samalla ajanjaksolla hoidettiin 72 polkupyöräonnettomuudessa loukkaantunutta henkilöä. Onnettomuuksiin joutuneet olivat noin 20-vuotiaita päihtyneitä nuoria. Meilahden yhteispäivystyksen osastolääkäriin Kustaa Lehtosen mukaan sähköpotkulautoonnettomuuksissa loukkaantuneiden olevan suhteellisen uusi potilasryhmä. Sähköpotkulautoonnettomuudet kuormittavat uudella tavalla terveydenhuoltoa. Lehtosen mukaan 19.-20.6.2021 viikonloppuyön aikana 25 prosenttia Meilahden yhteispäivystykseen tuoduista pientraumapotilaista oli loukkaantunut sähköpotkulautoonnettomuudessa. (Sähköpotkulaudat aiheuttaneet lukuisia onnettomuuksia, luettu 23.6.2021.)

Onnettomuuksia tapahtuu useimmiten noin 20-vuotiaille nuorille, jotka lähtevät illanvietosta kotiin päihtyneenä sähköpotkulaudalla. Päihtymyksestä johtuva reagoitokyvyn alentuminen ja liian suuri tilannenopeus johtavat kaatumiseen tai törmäykseen. Vain noin viidessä prosentissa onnettomuustapauksista kuljettaja on törmännyt toiseen henkilöön. (Sähköpotkulaudat aiheuttaneet lukuisia onnettomuuksia, luettu 23.6.2021.)

Muita yleisiä sähköpotkulautaonnettomuuksia tapahtuu esimerkiksi, kun sähköpotkulaudan eturengas jää johonkin jumiin ja kuljettaja kaatuu kasvot edellä asfalttiin. Kädet ovat ohjaustangossa, eli niitä ei ehdi laittaa eteen ja kypärää ei ole. Vakavina vammoina on syntynyt aivoverenvuotoja sekä vaikeita leikkaushoitoa vaativia kasvojen luiden murtumia, kuten leukamurtumia. Hampaiden murtumat, irtoamiset ja solisluun murtumat ovat tyypillisiä sähköpotkulautaonnettomuuden aiheuttamia vammoja. Lievimpiä vammoja ovat sormi- ja rannevammat sekä kasvojen haavat. (Sähköpotkulaudat aiheuttaneet lukuisia onnettomuuksia, luettu 23.6.2021.)



Kuva 7. Vammautuneet potilaat Töölön sairaalassa. (kuva: Traficom turvallisuuseminaari 2019)

Kuvassa 7 on taulukko Traficomien 2019 vuoden turvallisuuseminaarin esityksestä. Aikavälillä 30.5.-7.11.2019 Töölön sairaalassa oli 74 sähköpotkulautailijapotilasta, joiden keski-ikä oli 32 vuotta. 33 potilasta leikattiin. Alkoholin vaikutuksen alaisena oli ollut 38 potilasta. Itsekseen kaatuneita näistä oli 65, autoon törmänneitä 2, sivullisen asemassa 4, toiseen lautailijaan/pyöräilijään törmänneitä 3. HUSin tukielinikirurgian ylilääkäri Mika Paavolan mukaan vammat ovat samantyyppisiä kuin polkupyöräilijöillä. Suurin osa leikkauksen vieneistä sähköpotkulautaonnettomuuksista on yläraajavammoja, kuten

solisluun ja ranteen vammoja, kasvovammoja ja alaraajavammoja. Polkupyöräilijöitä päätyy leikkaus-saliin silti enemmän muun muassa siksi, että pyöräilijöitä on enemmän ja vauhti on heillä kovempi. (Rita & Toivanen 2019.)

Helsingin poliisin tietoon tuli 2019 vuonna ainoastaan kolme loukkaantumisen tuottanutta liikenneonnettomuutta, joissa osallisena on ollut sähköpotkulautaa. Vuosittain Helsingissä tapahtuu satoja loukkaantumisen aiheuttavia liikenneonnettomuuksia, ja ylivoimaisesti eniten niitä sattuu ajoneuvoliikenteessä. Helsingin poliisilaitoksen ylikomisario ja liikennevalvontatoimen johtaja Jarkko Lehtosen mukaan ihmiset vasta opettelevat uutta tilannetta, jossa sähköpotkulaudat ovat tulleet samalle liikenneväylälle jalankulkijoiden kanssa. (Rita & Toivanen 2019.)

Traficomien 2019 tehdyn tutkimuksen mukaan sähköpotkulaudoilla tapahtuu yöaikaan noin 30-40 prosenttia vammoista. Acutan ylilääkäri Sami Mustajoen mukaan, mikäli ajettaisiin selvin päin ja muistettaisiin tilannenopeus, ei vammoja tulisi yhtä paljon. Jos lauttaa ei voisi käyttää yöaikaan ja jos nopeus puolitettaisiin, vammat vähenisivät (Lassheikki & Grönroos, 2020). Tällä hetkellä VOI-merkkisessä sähköpotkulaudan sovelluksessa on reaktiopeli, jonka voi pelata läpi, mikäli lauttaa haluaa käyttää kello 01.00-04.00 välillä yöllä. Pelissä mitataan VOI:n mukaan nopeutta, tarkkuutta ja refleksejä. Vaikka pisteet olisivat pelissä hyvät, sovellus kehottaa harkitsemaan käyttäjää käyttämään lauttaa, mikäli on nauttinut alkoholia. Reaktiotesti ei kuitenkaan ole pakollinen. (Koivuranta, 2020.)

Suomessa ensimmäinen ihmishengen vienyt sähköpotkulaudan ja linja-auton välinen kolari tapahtui elokuussa 2021. Onnettomuus sattui Turussa Hämeenkadun ja Uudenmaankadun risteyksessä. Linja-auto oli ylittämässä Hämeenkatua Tuomiokirkon suunnasta ja sähköpotkulautailija oli ylittämässä Uudenmaankatua suojatien kohdalla. (Lehtola & Kossila 2021.)

6 TUTKIMUS JA SAADUT TULOKSET

Tutkimuskysymyksiin haettiin vastauksia kahdelta vanhemmalta konstaapelilta haastatteluiden avulla. Haastattelut toteutettiin kesäkuussa 2021 Helsingissä. Toinen haastateltavista oli työskennellyt 4,5 vuotta Helsingin poliisilaitoksella. Haastattelun aikana hän toimi vanhempana konstaapelina hälytys- ja valvontayksikössä ja hänen työalueensa kohdistui Helsingin ydinkeskustaan Etelä-Helsinkiin. Toinen haastateltavista oli toiminut konstaapelina 23 vuotta ja työskenteli haastattelun aikana moottori- ja polkupyöräpoliisina Helsingin liikennepoliisissa ja hänen työalueensa oli koko Helsinki. Valitsin haastateltavat toivoen, että kenttäpartioinnin yhteydessä Helsingin ydinkeskustassa työskentelevällä konstaapelilla olisi kokemusta sähköpotkulautojen vaikutuksesta liikenteessä ympäri vuorokauden. Liikennepoliisin haastattelun toivoin antavan lainopillista näkemystä opinnäytetyöhöni. Tarkoituksena oli saada haastattelujen kautta realistinen kuva siitä, miten sähköpotkulaudat vaikuttavat liikenteeseen.

seen nimenomaan poliisin näkökulmasta. Teemahaastatteluiden myötä sain tuloksina kattavasti kokemuksia ja näkemyksiä tutkimuskysymyksiin: ”Kuinka paljon sähköpotkulautailijat työllistävät poliisia Helsingissä?” ja ”Mihin rikoksiin sähköpotkulautailija voi syyllistyä?”

6.1 Sähköpotkulaudat liikenteessä

Molemmilla haastateltavilla oli kokemusta kenttätoiminnasta Helsingin alueella useamman vuoden ajalta. Molempien haastateltavien mukaan sähköpotkulaudat ovat vaikuttaneet Helsingin liikenteeseen, ei kuitenkaan pelkästään negatiivisella tavalla. Haastateltavat kertoivat sähköpotkulautojen olevan uusi ilmiö ja näin ollen ne ovat aiheuttaneet erilaisia uusia liikennevahinkoja arvaamattomuudellaan. Liikennevahinkoja ja vaaratilanteita tulee päivittäin haastateltavien mukaan eteen:

Liikenneturvallisuutta valvovana poliisina on sanottava, että sähköpotkulaudat ja niiden sääntöjen vastainen kuljettaminen ovat lisänneet liikennevahinkoja ja vaaratilanteita kaupungissa, etenkin keskustan alueilla.

-- mielestäni ne lisäävät muulle liikenteelle jälleen yhden todella arvaamattoman seurattavan.

-- näkemykseni mukaan sähköpotkulaudoilla ajavista ylivoimainen enemmistö ei osaa tai halua noudattaa heitä koskevia liikennesääntöjä.

Haastateltavat kertoivat poliisin saavan valvontapyyntöjä kovaa vauhtia jalkakäytävillä ajavista sähköpotkulautailijoista, sekä väärin pysäköidyistä potkulaudoista, jotka tukkivat ajoväyliä ja jalkakäytäviä. Tehtäviä sähköpotkulautailijoihin liittyen tulee haastatteluiden mukaan lähes päivittäin. Tehtävien kirjo oli haastattelujen mukaan laaja, mutta niissä ilmeni yhdenmukainen teema; itsestään kaatuilevat ja väärin ajavat sähköpotkulautailijat aiheuttavat eniten tehtäviä.

Mielikuvani mukaan ylivoimainen enemmistö tehtävistä on toistaiseksi liikenteeseen liittyviä tehtäviä ja yleensä vielä itsekseen tapahtunut kaatuminen.

-- vakavampia vammoja aiheuttaneita törmäyksiäkin tapahtunut sähköpotkulautailijoiden ja polkupyöräilijöiden tai jalankulkijoiden välillä.

-- poliisin tietoon tulevat yleensä onnettomuudet ja tilanteet, joissa on ollut sivullisia osallisena tai on syntynyt vähäistä vakavampia vammoja.

Top 3 rikkeitä ovat jalkakäytävällä ajaminen, punaisen liikennevalon noudattamatta jättäminen, väärään ajosuuntaan ajaminen esim. pyöräkaistalla.

Sähköpotkulaudoilla tapahtuvia onnettomuuksia on tapahtunut paljon, mutta kummallakaan haastatteluvalla ei ollut omakohtaista kokemusta vakavasta sähköpotkulautaanonnettomuudesta. Eri lähteiden mukaan sähköpotkulaudoilla tapahtuvia onnettomuuksia tapahtuu kuitenkin Helsingin alueella päivittäin. Poliisin tietoon tulevat ainoastaan ne onnettomuudet, jotka täyttävät jonkin rikoksen tunnusmerkistön. Kysyttäessä haastateltavilta poliisin tietoon tulleista sähköpotkulautailijoille sattuvista onnettomuuksista, selvisi, että hätäkeskus ei välttämättä enää välitä itsestään kaatuilevia sähköpotkulautailijoita poliisin tehtäviksi:

-- hätäkeskus välitti näitä itsestään kaatujia ainakin aiemmin myös poliisille nykyään taitavat mennä suoraan ensihoidolle, mikäli hätäkeskuspäivystäjä saa selkeän tiedon, ettei tapahtumassa ole muita osallisia.

Uskoisin, että monet vaaratilanteet eivät välity partioille asti, jos vaikkapa jalankulkijaan törmännyt lautailija ja jalankulkija sopivat tilanteen paikan päällä ja iso vahinkoa ei ole syntynyt.

Haastatteluissa ilmeni sähköpotkulautailijoiden syyllistyvän myös rikoksiin, jotka eivät liity liikenteseen. Sähköpotkulaudalla pääsee liikkumaan nopeasti paikasta toiseen, eikä poliisiautolla seuraaminen ole aina yhtä sujuvaa keskustan pienillä kaduilla. Tavallisimpien liikennevirheiden lisäksi, haastatteluissa selvisi sähköpotkulautailijoiden syyllistyvän myös erityyppisiin uusiin rikoksiin. Toinen haastateltavissa kertoi muualla maailmalla tapahtuvista ”hit and run” tyyppisistä rikoksista, joissa varastetaan kädestä ihmisen omaisuutta ja poistetaan ripeästi jollain kulkuvälineellä paikalta. Tämän tyyppisiä rikoksia kyseinen haastateltava pelkää Suomeenkin rantautuvan. Haastatteluissa ilmeni myös sähköpotkulautailijoiden syyllistyneen Helsingissä seksuaaliseen ahdisteluun läpsimällä naisia takapuolelle. Sähköpotkulauta avaa ovensa uusille rikosilmiöille:

-- niillä pääsee todella nopeasti puikkelehtimaan karkuun, jos kadut on yhtään tuttuja”

Kevään aikana tapetilla oli myös kaksi nuorta miestä, jotka useana eri kertana olivat ajelleen laudoilla, seksuaalisesti ahdistelleet naisia takapuolelle läpsimällä ja paenneet laudoilla paikalta.

Muualla maailmassa myös ”hit and run” tyyppiset omaisuusrikokset ovat yleisiä, eli vaikkapa puhelin viedään liikkumisen aikana kädestä ja paikalta paetaan jollain välineellä. Uskoisin ja pelkään, että näitä tullaan näkemään Suomessakin lisää.

6.2 Sähköpotkulaudat ja alkoholi

Molemmissa haastatteluissa ilmeni, että sähköpotkulautailijoilla ei välttämättä ole itsellään tarpeeksi osaamista ajaa kyseistä laitetta, mutta sitä ajetaan silti. Monella sähköpotkulaudan käyttäjällä ei esimerkiksi ole ajokorttia ja näin ollen liikennekäyttäytyminen ei ole hallussa. Helsingin keskustassa ajaa myös paljon ihmisiä, jotka eivät ole paikallisia ja tämä heijastuu liikennevirheinä. Sähköpotkulaudoilla liikutaan paljon yökerhojen sulkemisen jälkeen humaltuneena. Toinen haastateltavista partioidi usein yökerhojen sulkemisten jälkeen ja kertoi joutuvansa puuttumaan tai huomauttamaan ajokunnosta useasti yöaikaan. Haastateltavilla oli hiukan erilainen näkemys sähköpotkulaudan käytöstä yöaikaan. Kysyttäessä, pitäisikö sähköpotkulautojen käyttöä rajoittaa yöaikaan, toinen haastateltavista oli sitä mieltä, ettei ole aiheellista kieltää sähköpotkulautojen käyttöä yöllä, koska se on tärkeä liikkumis- muoto mm. vuorotyöläisille. Haastateltava, jonka työtehtäviin kuului öisin partiointi, piti sähköpotkulautojen käytön kokonaan rajoittamista yöaikaan hyvänä ideana. Haastateltava perusteli näkemyksensä sillä, että alkoholin käytöstä johtuneet sähköpotkulautaonnettomuudet vähenisivät varmuudella.

-- ei ole aiheellista kieltää sähköpotkulautojen käyttöä yöllä, ne ovat tärkeä liikkumis- muoto myös silloin, mm vuorotyöläisille.

-- mielestäni laudat voisivat olla kuitenkin yöaikaan kokonaan pois päältä, jolloin alkoholin alla tapahtuneet onnettomuudet vähenisivät varmuudella.

-- alkoholi on kuitenkin mukana lähinnä ilta- ja yöaikaan tapahtuneissa sähköpotkulautaonnettomuuksissa.

Luonnollisesti humaltuneena ajo aiheuttaa liikenteessä vaaratilanteita. Humaltuneena sähköpotkulautilia ei kuitenkaan kielletä suoraan lainsäädännössä. Lainsäädännössä ei ole myöskään olemassa promillerajaa, joka antaisi toimivaltuuden poliisille suoraa puuttua humalassa ajoon. Sähköpotkulautilija niin kuin polkupyöräilijäkin voi syyllistyä kuitenkin liikennejuopumukseen moottorittomalla ajoneuvolla, mutta rangaistavaa se on vain silloin, jos vaarantaa muiden liikenneturvallisuutta. Lainsäädäntö aiheutti haastatteluissa keskustelua ja haastateltavat pohtivat miten poliisi pystyisi puuttumaan humaltuneena ajoon paremmin:

Jokin promilleraja olisi paikallaan selkeyttämään valvontaa ja puuttumistakin, mutta mikä? Ruorijuopumuksen 1 promille olisi mielestäni aivan liikaa. Koska laitteen kuljettaminen ei vaadi ajo-oikeutta, on loogista, ettei ajokieltojakaan rikoksen tekijöille määrätä.

-- viilaisin hieman tankojuopumuspykälää siten, että riittäisi vaikka aiheuttaisi päihtyneenä ajamisella vaaraa jo ainoastaan omalle turvallisuudelle.

Hyvin hyödyllinen ”rangaistuskeino” olisi tulevaisuudessa jonkinlainen viranomaiskanava, jossa eri viranomaiset voisivat sähkölautafirmoille välittää tarpeen tullen tiedon laudasta ja kuljettajasta. Firmat määräisivät sitten esimerkiksi kahden viikon käyttökielton kyseisen henkilön maksukortille tms. Toki tämäkin olisi varmasti kierrettävissä, mutta ainakin jonkinlainen harmi ja pelote.

Yksityisomistuksessa olevilla laudoilla törttöilyä en muista ikinä nähneeni, mutta vuokrausfirmoilla olisi syytä olla jokin ”vuokrakielto” törttöilijöille.

6.3 Sähköpotkulautailijoiden liikennekäyttäytyminen

Suurin sallittu nopeus sähköpotkulaudalle on 25 km/h. Sähköpotkulaudalla pääsee huomattavan nopeaa nopeutta liikkumaan keskellä ihmisvilinää, joka aiheuttaa haasteita ja vaaratilanteita ydinkeskustassa. Haastatteluiden aikana vuokrattavien sähköpotkulautojen suurin sallittu nopeus oli 25 km/h, mutta tutkimusta tehdessä syyskuussa 2021 vuokrattavien sähköpotkulautojen nopeus rajoitettiin 20 km/h. Molemmat haastateltavat olivat sitä mieltä, että sähköpotkulaudan haastatteluhetkellä suurin sallittu nopeus 25 km/h on kaupunkialueelle liian suuri:

-- vuokrafirmat voisivat säätää sähköpotkulautojensa max nopeudeksi esim 20 km/h.

On pelottava ajatus, että ihminen, joka ei ole koskaan ajanut polkupyörälläkään tasaisella 25 km/h voi sähköpotkulaudalla vipua painamalla mennä niin lujaa.

-- olisi ehkä sopiva pyöräilijöiden seassa, jossa kuuluisi ajaa.

Sosiaalisen median ollessa suuressa roolissa etenkin nuorten elämässä, ovat älylaitteet kädessä usein myös ajon aikana. Haastatteluissa haastateltavilta kysyttiin mielipidettä siitä, ettei älylaitteiden käyttöä kielletä lainsäädännössä ajon aikana. Molemmat haastateltavat kertoivat tämän aiheuttavan vaaratilanteita itse kuljettajalle, mutta vaarantavat myös isossa osin muuta liikennettä.

Ylimääräisten laitteiden käyttö vie aina huomiota liikenteestä ja vaikeuttaa ajoneuvon hallintaa etenkin häiriötilanteissa toisen käden ollessa ”varattuna”.

-- ehkä eniten näkyy kun porukka kuvaa videoita ja ottaa kuvia itsestään tai kavereista, nää on niitä vaarallisimpia tilanteita kun keskittyminen on kokonaan siinä puhelimesta.

Sähköpotkulaudalla voi syyllistyä moneen eri rikkomukseen ja saada maksullisen seuraamuksen virheistään. Molemmat haastateltavat kertoivat tämän tulevan yllätyksenä kuljettajalle. Haastatteluissa pohdittiin liikennekäyttäytymisen lisäksi sähköpotkulautailijoiden käyttäytymistä poliisia kohtaan. Molempien haastateltavien mukaan sähköpotkulautailijoiden käyttäytyminen poliisia kohtaan on kuitenkin hyvää seuraamuksista huolimatta. Sähköpotkulautailija on usein tilanteissa kertonut poliisille tehneensä virheen siitä syystä, ettei tiennyt kuinka tilanteessa olisi oikeaoppisesti tullut toimia.

-- käytös on yleensä asiallista. Monesti kuljettajalla on kuitenkin kuulokkeet päässä ja lautailijan pysäyttäminen on osoittautunut melko haastavaksi, varsinkin jos ajaa virheellisesti 25km/h jalankulkijoiden seassa...

Haastatteluissa selvisi, että poliisi on puuttunut sähköpotkulautailijoiden liikennekäyttäytymiseen tehtävillään useasti. Molemmat haastateltavat kertoivat kirjoittaneen maksullisen muistutuksen esimerkiksi punaisia liikennevaloja päin ajavalle kuljettajalle. Sähköpotkulautailija voi saada päiväsakkoja liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja liikennevirhemaksun liikenne rikkomuksesta aivan kuten polkupyöräilijäkin. Yleisimmäksi keskustelunaiheeksi haastatteluissa nousivat sähköpotkulautailijoiden liikennekäyttäytyminen.

Hyvin monesti ollaan täysin tietämättömiä säännöistä, jotka lautailijaa koskee.. Osa varmasti esittää ja osa ei aidosti tiedä.

-- yllätyksenä monelle tulee, kun kerrotaan että heille kirjataan maksullinen seuraamus.

Jalankulkijat, pyöräilijät ja kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajat olettavat, että heitä vain huomautetaan. Tämä voi olla yksi syy usein löyhään liikennekuriin.

6.4 Sähköpotkulautojen pysäköinti, kypärän käyttö ja alaikäiset sähköpotkulautailijat

Sähköpotkulaudat eivät ole aina positiivisessa valossa esillä sosiaalisessa mediassa, sillä niitä pysäköidään huolimattomasti sellaisiin paikkoihin, joissa ne vaikeuttavat muun liikenteen kulkua. Koska laudan voi pysäköidä lähes mihin tahansa vaikeuttaa se joskus myös poliisin tehtävien hoitamista. Haastateltavilta kysyttiin, onko sähköpotkulaudan väärin pysäköinti vaikeuttanut jollekin tehtävälle pääsyä. Toinen haastateltavista kertoi joutuvansa siirtää Helsingin keskustassa väärin pysäköityjä

sähköpotkulautoja tasaisinvälialojin. Toinen haastateltavista nosti esille väärin pysäköityjen sähköpotkulautojen vaikutuksen näkövammaisten- ja liikuntarajoitteisten ihmisten kulkuun. Kuvassa 8 näkyy Helsingin rautatieaseman edustalle pysäköityjä sähköpotkulautoja.

*Tasaisinvälialojin täytyy käydä nostamassa lautoja pois edestä esimerkiksi Salomonkadulla, joka on kävelykatu mutta myös tärkeä väylä poliisille, ensihoidolle ja pelastustoi-
melle.*

-- ongelma ja haitta yksittäinen väärin pysäköity sähköpotkulauta on liikuntarajoitteisille ja näkövammaisille.



Kuva 8. Sähköpotkulautoja Helsingin rautatieaseman edustalla. (Kuva: Helsingin poliisi.)

Sähköpotkulaudoissa ei ole ikärajaa ja ne ovat nuorison keskuudessa hyvin yleinen liikkumismuoto. Haastatteluissa ilmeni, että noin 20-30 -vuotiaat käyttävät sähköpotkulautoja eniten. Omilla sähköpotkulaudoilla liikkuvat henkilöt, eivät haastatteluiden mukaan aiheuta poliisille minkäänlaisia tehtäviä ja heidän liikennekäyttäytyminen on hyvää. Omilla laudoilla liikkuvat käyttävät pääsääntöisesti aina kypärää ja hallitsevat liikennesäännöt. Positiivisena asiana nousi esille nuorten liikennekäyttäytyminen; nuoret käyttäytyvät liikenteessä suhteellisen asiallisesti.

Pelleilyä ja kavereiden kanssa kisailua näkyy enemmän nuorilla. Liikennesäännöt on usein yhtä paljon hukassa, kuin vanhemmallakin kuskilla.

Nykypäivän nuoret kyllä tietävät perusliikennesäännöt ja suuren osan polkupyöräilijöitä koskevista liikennesäännöistä.

Ala-ikäiset eivät mielestäni nouse erityisesti esiin sääntöjä noudattamattomana ryhmänä vanhempiin verrattuna.

Viimeisenä pyysin haastateltavia kertomaan omia näkemyksiään kypärän käytöstä. Sähköpotkulaudalla ajaessa ei ole kypäräpakkoa. Haastatteluissa ilmeni, että yksityislautailijat käyttävät kypärää usein, mutta vuokralaudoilla ajavat eivät. Tampereella TIER-merkkisissä potkulautoissa on joissain "taitettava" kypärä tangon sisällä, jota voi halutessaan käyttää, Helsingissä ei ainakaan tällä hetkellä ole kyseistä ominaisuutta.

-- lakia olisi hyvä viilata tässäkin pykälässä siten, että kypärän käytön "vahva suositus" tulisi vaatimukseksi niin polkupyörissä kuin 1-2 pyöräisissä kevyissä sähköajoneuvoisakin.

Kypärä olisi todella tärkeä ja sitä ei käytä oikeastaan kukaan. Taitettavan kypärän mahdollisuus olisi hyvä olla ja myös tiedon lisääminen, että kypärä on saatavilla.

6.5 Yhteenveto

Valikoin haastateltavat erilaisista työtehtävistä saadakseni kaksi erilaista näkökantaa tutkimukseeni. Haastatteluiden edetessä huomasin haastateltavien työtehtävien eroavan jokseenkin toisistaan, vaikka molemmilla olikin kokemusta keskustassa partioinnista. Toisen haastateltavan työnkuva ja työote oli lakiin vetoavaa, kun taas toisen enemmän ihmisille liikennesäännöistä huomauttelua. Riippumatta työnkuvasta oli tulokset kuitenkin hyvin yhtenevät.

Taustoista riippumatta haastateltavilla oli samantyyppinen mielikuva sähköpotkulautojen vaikutuksesta liikenteeseen. Molempien haastateltavien mielestä sähköpotkulaudat ovat lisänneet poliisin tehtäviä pääkaupunkiseudulla. Tehtävät ovat olleet haastatteluiden mukaan pääosin liikennekäyttäytymiseen puuttumista. Esiin nousi myös uuden tyyppisiä rikoksia joihin sähköpotkulautailijat syyllistyvät. Molempien haastateltavan haastatteluissa esiin nousivat tietyt teemat, joihin palaan "pohdinta" -osiossa.

6.6 Tutkimuksen validiteetti, reliabiliteetti sekä eettisyys

Validiteetti on hyvä silloin, kun tutkimuksen kohderyhmä ja kysymykset ovat oikeat (Hiltunen 2009). Tutkimukseni käsittelee poliisin näkökulmaa, joten kohderyhmä toteutui tutkimuksessani. Aineistonke-

ruumenetelmänä haastattelututkimus on altis ongelmille, koska haastateltavien taustat ovat aina erilaisia. Haastateltavat vastasivat tutkimuksessa haastattelukysymyksiin subjektiivisesti omien kokemuksensa kautta. Totuudenmukaisuus ja reliabiliteetti riippuu siitä, kertoivatko haastateltavat kokemuksistaan totuudenmukaisesti. (Hirsjärvi & Hurme 2008). Virassa olevien konstaapelien uskon vastanneen kysymyksiin täysin totuudenmukaisesti. Tutkimuksen reliabiliteetti taas on hyvä, kun tulokset eivät ole sattuman aiheuttamia (Hiltunen 2009).

Pyrin haastattelutilanteissa siihen, että haastateltava kertoi omia kokemuksiaan ilman, että tutkijana oma mielipiteeni sähköpotkulautojen vaikutuksesta liikenteeseen tuli ilmi. Myös tutkimuskysymykset olivat puolueettomia. Tutkimuksen pätevyyttä voidaan tarkastella pohtimalla esimerkiksi kysymysten asettelua (Hardy 2012). Haastattelukysymykset olisi voinut asetella toisin. Nyt haastattelurungossa haastateltavilta kysyttiin omia mielipiteitä kysymyksiin monessa kohdassa. Haastateltavien omat mielipiteet olisi voinut koota yhdeksi kokonaisuudeksi ja kysyä niitä vasta lopuksi. Toki tutkimustavoitteenani oli saada haastatteluissa haastateltavan ääni kuuluviin, mutta nyt haastattelurunko antoi mahdollisuuden henkilökohtaisten ajatusten esille tuomiseen ehkä enemmän, kuin poliisin näkökulmaan.

Tutkimusetiikka vaatii hyvää organisointia. Haastateltavilta on pyydetty ennen haastattelua lupa haastatteluihin ja heille on kerrottu mihin tutkimusaineistoa käytetään. Haastateltavat ovat saaneet tutustua tutkimuskysymyksiin muutamaa kuukautta ennen haastattelua. Haastattelut toteutettiin ammattimaisesti ja vastaukset on käsitelty luotettavasti ja laadukkaasti eettisyyttä mukailten.

7 POHDINTA

7.1 Päätulokset

Tutkimuksen tarkoituksena oli tarkastella, millaisena haastateltavat kokivat sähköpotkulautojen vaikutuksen Helsingin liikenteeseen poliisin näkökulmasta ja minkälaisiin rikoksiin sähköpotkulautailijat syyllistyvät. Haastatteluilla tehdyssä tutkimuksessa ilmenee, että sähköpotkulautailijat työllistävät uudella tavalla poliisia pääkaupunkiseudulla. Sähköpotkulauta on kuitenkin ekologinen, edullinen ja kätevä tapa liikkua paikasta toiseen (Korhonen 2021).

Tutkimuksen empiirinen otanta oli suppea, mutta se mittasi haluttua ilmiötä. Teemahaastatteluiden avulla saatiin vastaukset haluttuihin tutkimuskysymyksiin. Osittain haastateltavien vastauksissa ilmeni hajontaa, joka antaa tutkimuksessa todenmukaisen kuvan uuden sähköisen kulkuvälineen vaikutuksista. Haastatteluissa ilmeni myös paljon yhteneväisyyksiä siitä, miten sähköpotkulaudat työllistävät poliisia uudella tavalla. Johtopäätöksenä voidaan todeta, että sähköpotkulaudat aiheuttavan poliisille

uudenlaisia tehtäviä. Tätä vahvistaa se, että molemmilla haastateltavilla oli monta eri kohtaamista sähköpotkulautailijoiden ja itse sähköpotkulautojen kanssa.

Haastatteluissa esille nousi neljä eri teemaa: alkoholi, nuoret, nopeus ja pysäköinti. Avaan kaikkia teemoja seuraavaksi lyhyesti.

Alkoholi. Toisessa haastattelussa paljon keskustelua aiheutti humaltuneena sähköpotkulaudalla ajaminen. Haastateltava kertoi koronatilanteen osaltaan vähentäneen humalassa ajoa, koska ravintolat ovat olleet kiinni, eivät ihmiset liiku yömyöhään keskustassa. Haastateltava kuitenkin kertoi yksityisasunnoissa esiintyvän paljon illanistujaisia, joista lähdetään humaltuneena samalla tavalla liikkumaan sähköpotkulaudalla. Haastateltava kertoi joutuneensa estämään useasti humaltuneen henkilön ajoon lähdön. Pääsääntöisesti haastateltava kertoi pelkän huomautuksen tehonneen ja ajon loppuneen, mutta muutaman kerran hän oli joutunut antamaan maksullisen muistutuksen seurattuaan ajoon halunnutta henkilöä hetken.

Nuoret. Olin itse ajatellut alaikäisten henkilöiden työllistävän sähköpotkulaudoilla paljon poliisia. Haastatteluissa toinen haastateltavista kertoi kuitenkin oman kokemuksensa nuorten sähköpotkulautailijoiden liikennekäyttäytymisen olevan huomattavasti parempaa kuin täysi-ikäisten nuorten aikuisten. Toinen haastateltavista kertoi alaikäisten kuljettavan usein kaveria sähköpotkulaudalla. Haastateltavat kertoivat puuttuvansa matalalla kynnyksellä kyyditsemiseen, koska sähköpotkulauta on suunniteltu ainoastaan yhdelle henkilölle. Toinen haastateltavista kertoi joutuneensa puuttua kerran tilanteeseen, jossa perheen isä kuljetti kahta alakouluikäistä lastaan sähköpotkulaudalla. Tilanteessa kaikilla oli ollut onneksi kypärät, mutta tilanne oli jäänyt erittäin vaarallisena haastateltavan mieleen.

Nopeus. Sähköpotkulaudan nopeus nostatti molempien haastateltavien haastatteluissa keskustelua. Haastatteluissa keskustelimme myös siitä, pitäisikö poliisin puuttua sähköpotkulautailijoiden liikennekäyttäytymiseen enemmän. Molemmat haastateltavat mielsivät poliisin puuttuvan hyvin sähköpotkulautailijoiden liikennekäyttäytymiseen, mutta sitä voisi silti lisätä. Toinen haastateltavista toivoi myös tavallisten kenttäpartioiden puuttuvan liikennepoliisin lisäksi tilanteisiin. Etenkin nopeuteen pitäisi puuttua ja toinen haastateltavista kritisoikin sähköpotkulaudan suurinta sallittua nopeutta paljon. Toinen haastateltavista oli monesti kehottanut sähköpotkulautailijaa ajamaan hitaampaa. Haastateltava oli sitä mieltä, että vaikka sillä pääseeikin liikkumaan 25 km/h, ei sillä tarvitsisi ajaa niin lujaa keskustassa ihmismassojen keskellä.

Pysäköinti. Oma näkemykseni sähköpotkulautojen pysäköinnistä oli muodostunut työharjoittelun kautta jo ennen haastatteluja. Sähköpotkulautoja on todella tientukkona useassa sellaisessa paikassa, missä niitä ei kuuluisi olla. Toisen haastateltavan mukaan sähköpotkulautoja on usein sa-

moissa paikoissa kaatuneena ja sekaisin. Toisen haastateltavan haastattelussa ilmeni myös talviaikoina sähköpotkulautojen käyttäjien välinpitämättömyys pysäköintiä kohtaan. Haastateltava kertoi vuokrattavien sähköpotkulautojen olleen hyvin pitkään 2020 ja 2021 talvella saatavilla, vaikka lunta oli maassa ja tiet jäässä. Sähköpotkulautoja oli ollut lumipenkköjen alla piilossa, ja ne aiheuttivat poliisille uudenlaisia tehtäviä.

Mielestäni haastattelut antoivat realistisen kuvan sähköpotkulautojen vaikutuksesta liikenteeseen poliisin näkökulmasta. Haasteita tutkimukseen toi kirjalähteiden löytäminen aiheesta ja sähköpotkulautojen ajankohtaisuus muutoksien vuoksi. Haastattelukysymyksiin tuli kattavat vastaukset ja ne antoivat halutun näkökulman tutkittavaan aiheeseen. Tiivistetysti voin tutkimuksen perusteella vastata tutkimuskysymyksiin:

”Kuinka paljon sähköpotkulautailijat työllistävät poliisia Helsingissä?”

- *Sähköpotkulautailijat työllistävät poliisia Helsingissä siinä missä muutkin tienkäyttäjät. Vuokrattavien sähköpotkulautojen tultua markkinoille, on poliisilla yksi valvottava tienkäyttäjä lisää, joka omalta osaltaan luonnollisesti laajentaa poliisin työtehtäviä.*

”Mihin rikokseen sähköpotkulautailija voi syyllistyä?”

- *Sähköpotkulautailija voi syyllistyä laajasti eri rikokseen, mutta yleisimmät sähköpotkulautailijan liikennevirheet ovat ajaminen jalkakäytävällä, ajaminen päin punaista liikennevaloa ja ajaminen väärään ajosuuntaan pyöräkaistalla.*

”Onko sähköpotkulautailu ympäristöystävällistä?”

- *Sähköpotkulautailun ympäristöystävällisyydestä ei ole tehty vielä laajempaa tutkimusta. Sähköpotkulautailu on kuitenkin ympäristöystävällisempää verrattaessa esimerkiksi yksityisautoluun.*

-

7.2 Haasteet

Lähteiden löytäminen näin tuoreesta ilmiöstä oli helppoa internetistä, mutta kirjalähteiden kohdalla aihe osoittautui haastavaksi. Tutkimuksellisessa opinnäytetyössä käytetään kuitenkin aina kirjallisia lähteitä (Haikansalo & Kojander 2021). Laajensin aihettani jo alkuvaiheessa koskemaan myös sähköpotkulautojen ympäristöystävällisyyttä. Ympäristöystävällisyydestä löytyi hyvin kirjalähteitä tukemaan opinnäytetyötäni. Tutkimuksen aikana vuokrattaviin sähköpotkulautoihin liittyviä muutoksia ja rajoituksia tuli paljon. Sähköpotkulautoihin liittyviä lähteitä oli saatavilla todella runsaasti ja niitä tuli jatkuvasti

lisää. Pysin siihen, ettei opinnäytetyö laajene liikaa. Tutkimus oli rajoitusten astuessa voimaan jo lähes valmis, joten päätin etten käsittele uusimpia vuokrattaviin sähköpotkulautoihin vaikuttavia muutoksia opinnäytetyössäni.

7.3 Jatkotutkimustarpeet

Sähköpotkulaudat tulevat vaikuttamaan liikenteeseen tulevana vuosina varmasti uudella tavalla ja niihin liittyvät säännökset muuttuvat jatkuvasti. Jatkotutkimus voisi keskittyä esimerkiksi uusimpiin rajoi-
tuksiin ja muutoksiin. Toisaalta yksi jatkotutkimus voisi vertailla poliisin järjestelmiin tallentuneita sähköpotkulautoihin liittyviä tehtäviä ja poliisien omiin kokemuksiin perustuvia tehtäviä. Tällä tutkimuksella voitaisiin osittain vertailla, kuinka paljon sähköpotkulautailijoihin liittyviä tehtäviä hoidetaan ja kuinka monta niistä tallentuu tilastollisesti eri järjestelmiin.

LÄHTEET

- Haikansalo, Anu & Kojander, Timo. 2021. Poliisi (AMK) -opinnäytetyön ohje. Luettavissa: <https://polamk.fi/documents/25254699/37709942/poliisi-AMK-opinnaytetyon-ohje.pdf/fe75bce1-f90e-20e8-7134-3feb541f84fb/poliisi-AMK-opinnaytetyon-ohje.pdf?t=1611236059774>. Luettu 26.8.2021.
- Hautala, Karoliina 2017: Kevyet sähköiset liikkumisvälineet tieliikenteessä. Poliisiammattikorkeakoulu. AMK-opinnäytetyö.
- Hardy, K.-M. 2012. Avioliittoleiriltä palikoita parisuhteen arkeen. Opinnäytetyö. Jyväskylän ammattikorkeakoulu, sosiaali-, terveys- ja liikunta-ala, sosiaalialan koulutusohjelma.
- Hiltunen, Leena 2009: Validiteetti ja reliabiliteetti. Jyväskylän yliopisto. Luettavissa: http://www.mit.jyu.fi/OPE/kurssit/Graduryhma/PDFt/validius_ja_reliabiliteetti.pdf. Luettu 25.8.2021
- Helsingin kaupunki: Sähköpotkulaudat aiheuttaneet lukuisia onnettomuuksia. Luettavissa: <https://www.sttinfo.fi/tiedote/sahkopotkulaudat-aiheuttaneet-lukuisia-onnettomuuksia?publishe-rid=23980819&releaseld=69913275>. Luettu 1.8.2021.
- Helsingin kaupunki: Talvi tuo muutoksia sähköpotkulautojen käyttöön Helsingissä. Luettavissa: <https://www.sttinfo.fi/tiedote/talvi-tuo-muutoksia-sahkopotkulautojen-kayttoon-helsingissa?publishe-rid=60577852&releaseld=69870765>. Luettu 17.3.2021.
- Hirsjärvi, Sirkka & Hurme, Helena 2008. Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki, Gaudeamus.
- Hirvonen, Jukka & Vanhatalo, Maaria 2018: Ympäristöasenteet ja kaupunkikehitys Helsingissä ja Vantaalla. Helsinki. Edita Prima Oy.
- Kallinen, Timo & Kinnunen, Taina. Etnografia. Teoksessa Jaana Vuori (toim.) *Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja*. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoaarkisto. <https://www.fsd.tuni.fi/palvelut/metelmaopetus/>. Luettu 24.9.2021
- Koivuranta, Esa 2020: Potkulautayhtiö haluaa humalaiset skuuttaajat kuriin: ratkaisuna vapaaehtoinen reaktiotesti – "Käyttöä on vaikea rajoittaa", sanoo kilpailija. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-11553264>. Luettu 17.2.2021

Kokkonen, Matti & Konttinen, Juha-Pekka & Toivanen, Eetu 2019: Sähköpotkulautojen ympäristöystävällisyys oletettua vähäisempää – liikenneturvallisuus herättää huolta. Luettavissa:

<https://www.stat.fi/tietotrendit/artikkelit/2019/ovatko-sahkopotkulaudat-hyva-vaihtoehto-kaupunkiliikenteessa/>. Luettu 29.12.2020

Korhonen, Juuso 2021: Sähköpotkulaudat Helsingissä – laaja käyttäjätesti. Luettavissa:

<https://www.vertaansin.fi/blog/sahkopotkulauta>. Luettu 11.7.2021

Lahtinen, Eino 2020: Kevyiden sähköisten liikkumisvälineiden liikenneturvallisuusvaikutusten arviointi. Hämeen ammattikorkeakoulu. YAMK-opinnäytetyö.

Lassheikki, Petri & Grönroos, Reija 2020: Ylilääkäri: Jos sähköpotkulautoja ei käytettäisi öisin, vammojen määrä puolittuisi – nyt yritys pohtii, toisiko kypärä turvaa. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-11508084>. Luettu 17.3.2021.

Liikenneturva 2019: Sähköpotkulaudat kesägallup 2019. Luettavissa: https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/sahkopotkulaudat_kesagallup2019.pdf. Luettu 17.3.2021.

Miten sähköpotkulauta toimii. Luettavissa: <https://www.kicker.fi/category/7/miten-sahkopotkulauta-toimii>. Luettu 11.3.2021

Mustonen, Roosa 2021: Sähköpotkulaudat riski näkövammaisille – näin apulaispormestari Sinnemäki selvisi silmät sidottuina Helsingin kaduilla. Luettavissa: <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/sahkopotkulaudat-riski-nakovammaisille-nain-apulaispormestari-sinnemaki-selvisi-silmat-sidottuina-helsingin-kaduilla/8220080#qs.9qn50f>. Luettu 28.8.2021

Peter, Walker, 2017: Bike Nation. How Cycling Can Save the World. Lontoo, Yellow Jersey Press.
Liikenneturva 2019: Tee kaupunkiliikenteestä sujuvampaa ottamalla kanssakulkijat huomioon eli sähköpotkulautilun ABC. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/ajankohtaista/liikennevinkki/tee-kaupunkiliikenteesta-sujuvampaa-ottamalla-kanssakulkijat-huomioon#122434ba>. Luettu 10.1.2021

Pietilä, Matias 2020: Sähköpotkulaudat kesällä 2020: Voi vs. Tier, uudet laitteet, uusi hinnoittelu. Luettavissa: <https://matiaspietila.com/2020/05/28/sahkopotkulaudat-kesalla-2020-voi-vs-tier-uudet-laitteet-uusi-hinnoittelu/>. Luettu 10.1.2021.

Rautio, Samppa 2019: IL koeajoi Helsinkiin rantautuneet sähköpotkulaudat – kyyti on hauskaa ja helppoa, mutta matkan hinta voi pöyristyttää. Luettavissa: <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/d70910c4-7c87-4921-802f-6fc14ebb298d>. Luettu 28.8.2021

Rita, Mikko & Toivanen, Pauliina 2019: HUSiin on tullut uusi potilasryhmä: 3–4 sähköpotkulautailijaa päätyy viikoittain Töölön sairaalaan leikattavaksi. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-10842002>. Luettu 1.5.2021.

Shipman, Matt 2019: Shared E-Scooters Aren't Always as Green as Other Transport Options. Luettavissa: <https://news.ncsu.edu/2019/08/impact-of-e-scooters/>. Luettu 12.3.2021

Sähköpotkulautoja koskevat määräykset ja lait. Luettavissa: <https://sahkopotkulaudat.fi/tietoa/sahkopotkulautoja-koskevat-maaraykset-ja-lait/>. Luettu 1.3.2021.

Takio, Paula 2017: Koulun arvosanat eivät mittaa ihmisyyttä. Luettavissa: <http://yle.fi/uutiset/3-9594464>. Luettu 5.5.2017.

Tekniikan maailma 2019: Sähköpotkulautojen ympäristöystävällisyys on ”rohkea väite” – Uusi tutkimus vertasi e-potkulautojen hiilijalanjälkeä muihin liikennemuotoihin. Luettavissa: <https://tekniikan-maailma.fi/sahkopotkulautojen-ymparistoystavallisyys-on-rohkea-vaite-uusi-tutkimus-vertasi-e-potkulautojen-hiilijalanjalkea-muihin-liikennemuotoihin/>. Luettu 1.2.2021.

Virtanen, Kaisa 2019: Sähköpotkulautailijoiden onnettomuudet. Luettavissa: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/4%20sahkopotkulaudat-vammat-traficom-11-2019.pdf>. Luettu 1.12.2020.

Åkeman, Erika 2019: Sähköpotkulaudat tulevat tänään kaikkien käyttöön Helsingissä – ja sen voi jättää melkein minne tahansa. Luettavissa: <https://www.is.fi/taloussanomat/art-2000006038969.html>. Luettu 11.3.2021.

Kuvien lähteet

Kuva 1. Sähköpotkulaudan rakenne. <https://www.kicker.fi/category/7/miten-sahkopotkulauta-toimii>. Viitattu 26.7.2021

Kuva 2. TIER sähköpotkulaudan ohjaustanko. <https://www.ts.fi/lukijoilta/5394561/Sahkopotkulauta+on+ajoneuvo+ei+lelu>. Viitattu 1.8.2021.

Kuva 3. Kaupalliset sähköpotkulautamerkit Helsingissä 2021. <https://www.vertaansin.fi/blog/sahkopotkulauta>. Viitattu 25.7.2021

Kuva 4. Kuvakaappaus Limen applikaatiosta. <https://www.vertaansin.fi/blog/sahkopotkulauta>. Viitattu 27.8.2021

Kuva 5. Sähköpotkulautojen hinnasto ja vuokrausmäärä vuonna 2019. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/4%20sahkopotkulaudat-vammat-traficom-11-2019.pdf>. Viitattu 1.3.2021.

Kuva 6. Sähköiset ajoneuvot. <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/sahkoiset-liikkumisvalineet>. Viitattu 2.5.2021.

Kuva 7. Vammautuneet potilaat Töölön sairaalassa. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/4%20sahkopotkulaudat-vammat-traficom-11-2019.pdf>. Viitattu 28.8.2021

Kuva 8. <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006153079.html>. Sähköpotkulautoja Helsingin rautatieaseman edustalla. Viitattu 27.8.2021

LIITE 1

Teemahaastattelurunko

1. Miten sähköpotkulaudat vaikuttavat mielestäsi Helsingin liikenteeseen poliisin näkökulmasta?
2. Miten paljon Helsingissä tapahtuu mielestäsi tehtäviä joihin sähköpotkulaudat liittyvät? (Millaisia tehtävät ovat?)
3. Oletko havainnut sähköpotkulaudoilla tapahtuneita liikenneonnettomuuksia? Millaisia?
4. Pitäisikö sähköpotkulautoihin saada alkolukko tai pitäisikö niiden käyttö olla esimerkiksi yöai-kaan kiellettyä?
5. Pitäisikö sähköpotkulaudalla humalassa ajaminen saada rinnastaa rattijuopumukseen vai onko tankoituus riittävä rangaistus? (vai jokin muu?)
6. Oletko havainnut, että sähköpotkulaudoilla ajetaan humalassa? Mikä on poliisin puuttumiskyn- nys tällaiseen?
7. Liikennejuopumuksessa ei ole promillerajoja eikä muita seuraamuksia, kuten esimerkiksi ajo- kieltoa. Mielenpide tästä?
8. Mihin muuhun sähköpotkulaudalla voi syyllistyä kuin tankoituuteen? Millaisia tilanteet voi- vat esimerkiksi olla?
9. Voiko sähköpotkulautailija saada sakot tai liikennevirhemaksun? Millaisessa tilanteessa? Oletko itse antanut?
10. Kevyen sähköisen liikkumisvälineen kuljettaja voi pitää kännykkää kädessään ja käyttää sitä, mutta se ei saa haitata ajoa tai kuljettajan keskittymistä. Vaarantaako liikenneturvallisuuden?
11. Miten sähköpotkulautailija käyttäytyy poliisia kohtaan, jos hänet pysäytetään?
12. Sähköpotkulaudat voi pysäköidä lähes mihin vain. Tukitaanko niillä esimerkiksi jotain pelas- tusväyliä tai teitä?

13. Oletko havainnut, että sähköpotkulautailijat käyttävät/ei käytä kypärää? - pitäisikö käyttää?
14. Mikä ikäluokka ajaa sähköpotkulaudoilla eniten mielestäsi?
15. Miten näkyy liikennekäyttäytymisessä, jos/kun alaikäset ajavat sähköpotkulaudoilla? Osaako nuoret liikennesääntöjä?
16. Tietääkö sähköpotkulautailijat missä sähköpotkulaudoilla pitää/saa ajaa?
17. Onko jotain mitä tulisi muuttaa / tai kehittää sähköpotkulautailijoiden toiminnassa erityisesti siten, että siitä olisi poliisille hyötyä?
18. Sähköpotkulaudat voivat kulkea 25 km/h. Onko nopeus mielestäsi hyvä/huono?
19. Pitäisikö poliisin puuttua enemmän sähköpotkulautailijoihin liikenteessä?