

Kaupunkiympäristön palvelualue

1.12.2025

Lausunnot ja muistutukset, mikroliikenneluvan ehdot ja aluerajaukset

Lahden kaupungin luonnos mikroliikenneluvan lupaehdoiksi ja aluerajaus oli julkisesti nähtävillä 13.10.–31.10.2025 välisen ajan. Nähtävilläoloaikana jätettiin 7 lausuntoa ja 3 muistutusta.

Lausunnot:

1. [Koulutuskeskus Salpaus, 17.10.2025](#)
2. [Lahti City ry, 21.10.2025](#)
3. [Hämeen poliisilaitos, 22.10.2025](#)
4. [Dott, 30.10.2025](#)
5. [Lahden kaupungin vammaisneuvosto, 31.10.2025](#)
6. [Lahden kaupungin vanhusneuvosto, 30.10.2025](#)
7. [Ryde, 31.10.2025](#)

Muistutukset:

1. [Muistutus, yksityishenkilö, 26.10.2025](#)
2. [Muistutus, yksityishenkilö, 30.10.2025](#)
3. [Muistutus, yksityishenkilöt, 31.10.2025](#)

Lausunnot:

Koulutuskeskus Salpaus, lausunto 17.10.2025:

Tarkastelumme perusteella emme ole havainneet huomautettavaa esitetyistä mikroliikenneluvan ehdoista tai aluerajauksista koulutuskeskus Salpauksen näkökulmasta.

Lahti City ry, lausunto 21.10.2025

Yhdistys katsoo, että on hyvä tukea erilaisia liikkumismuotoja Lahden keskustassa. Mikroliikenne on ympäristöystävällinen ja helppo tapa liikkua kaupungissa. Koska siinä on kuitenkin aiheutunut lukuisia haittailmiöitä, on hyvä, että asiaan on puututtu lainsäädännöllä ja että Lahden kaupunki asettaa omat ehtonsa palveluntuottajille.

Yhdistys kiittää lupaehtojen laajuutta sekä eri asioiden huomioon ottamista. Yhteistyössä operaattorin kanssa järjestettävät tapaamiset sekä niiden sisältö lisäävät hyvin tiedonkulkua molemmille osapuolille. Olisi hyvä, että operaattorilta vaadittaisiin myös kirjalliset raportit kauden aikana tapahtuneista poikkeamisista sekä epäkohdista. Hyvä, että operaattorilta vaaditaan myös yhteistyötä muiden maan- ja kiinteistönomistajien kanssa. Ehdotuksesta ei ilmene miten tämän yhteistyön toteutuminen varmistetaan.

Kielletyt toiminta-alueet tulee selkeästi ilmoitettu operaattorille sekä maanomistajille, jotta voidaan toteuttaa myös maanomistajan omaa valvontaa.

Liikkumisvälineiden määrää ei ole tarvetta ennakoon rajoittaa, koska sitä voidaan kontrolloida ja ennakoida operaattoreiden kanssa käytävissä neuvotteluissa. Toiminta-aika on hyvä määrittää ehdoissa, mutta niihin pitäisi pystyä reagoimaan nopeasti sääolosuhteiden mukaisesti. Sähköpotkulautojen sekava pysäköinti on aiheuttanut runsaasti ongelmia ja jopa vaaratilanteita. Siksi on tärkeää, että lupaehdoissa kiinnitetään huomiota asianmukaisen pysäköinnin toteutumiseen. Lisäksi pysäköintiehtojen rikkomisesta tai valvomatta jättämisestä tulee olla riittävät seuraamukset operaattorille. Operaattorin tulee huolehtia entistä paremmin liikkumisvälineiden siirtely eli lähinnä siirto säilytykseen ja huoltoon. Operaattorille tulisi saada seuraamus, jos liikkumisväline jää pitkäksi aikaa lojumaan ajon päättymisen jälkeiselle paikalle.

Samalla tavoin kulkuneuvojen nopeudet tulee varmistaa sellaisiksi, että ajamisesta ei aiheudu vaaraa. Lupaehtoesityksen nopeusrajoitukset ovat perustellut.

Turvallisuuteen on lupaehtoesityksessä muutenkin kiinnitetty huomiota, oli kyse päihtyneenä ajamisesta tai useamman henkilön ajamisesta samalla liikkumisvälineellä. Kypäräsuositus on hyvä ehdotus, mutta sen laajempi käyttöön tulisi varmistaa paremmin.

Lahti City ry kiittää Lahden kaupungin kaupunkiympäristöä hyvin valmistellusta esityksestä sekä kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto.

Hämeen poliisilaitos, lausunto 22.10.2025

Hämeen poliisilaitos on tutustunut lausuntopyynnön aineistoon ja haluaa omassa lausunnossa kiinnittää huomiota muutamiin asioihin.

Lainsäädännön mahdollistamat lupaehdot on nähtävä tilaisuutena vaikuttaa yhteistyössä palveluntarjoajien ja valvontaa suorittavan tahon kanssa erityisesti Lahden kaupunkiympäristöön ja liikenneturvallisuuteen.

Paikallispoliisin yksiköt, Hämeen poliisi mukaan lukien, on saanut asiaan myös ohjaavan kirjeen Poliisihallitukselta, missä on sisällöltään samoja asioita kuin kaupungin luonnoksessa. Eroavaisuuksia löytyy esimerkiksi toiminta-ajoissa jne. Näihin kohtiin on viittauksia myöhemmin lausunnossa.

Yhteistyö kiinteistönomistajien kanssa nähdään poliisissa tässä vaiheessa erityisen tärkeäksi. Tärkeää se on siksi, että jos kaupunki ja palveluntarjoaja pääsevät yhteisymmärrykseen esimerkiksi ajo- ja pysäköintikieltoalueista, ajaa se käyttäjän kulkemaan ja pysäköimään niille alueille missä rajoitukset eivät ole voimassa, eli vaikka sinne yksityisen kiinteistön pihalle. Ongelma siis siirtyy taloyhtiöille, yksityisille ja poliisille, joka pyydetään ongelmaa ratkaisemaan. Toivottavaa on, että ajokieltoalueet ovat selkeitä käyttäjän näkökulmasta ja yksiselitteisiä myös lain näkökulmasta. Käytännön tilanteissa käyttäjät ovat vedonneet esimerkiksi jalkakäytävällä ajaessaan, ettei tämä ole operaattorin kieltämä aluetta.

Liitteenä olevaan pysäköintikarttaan poliisi esittää lisättäväksi ns.

Hakatornien alueen – Mytjäisen risteyksen alueen, käsittäen

Salpausselän koulun sekä jäähallin ympäristön.

Alueella on tällä hetkellä merkittävästi ongelmallista pysäköintiä, mikä on syytä saattaa ennalta määrättyjen paikkojen kautta kuntoon. Liitteenä on kartta, missä alue on merkitty ja lisätty muutamia käytännön kannalta tärkeitä pysäköintipaikkoja.

Merkityt pysäköintipaikat tulee sijoittaa maastoon siten, että ne ovat laillisesti saavutettavissa ajamalla. Pysäköintipaikkaa ei tule sijoittaa

esimerkiksi jalkakäytävälle, koska vuokrauksen tapahduttua paikalta lähdetään välittömästi ajamaan säädösten vastaisesti.

Pysäköintipaikkojen järjestyksestä tulee sisällyttää operaattorien sopimukseen oma kohtansa missä heidät veloitetaan hoitamaan laudat järjestykseen. Huomattava sekin, että mikäli samalla paikalla on useamman operaattorin lautoja, tulee ne kaikki mahtua alueelle. Järjestelläänkö kaikkien laudat riviin vai siirretäänkö kilpailijoiden laudat omien tieltä syrjään, jos alue on ahdas.

Välineiden määrää on hyvä pystyä kontrolloimaan niin arjessa kuin eri tapahtumien yhteydessä, jolloin on havaittu reittien tukkeutumista, kun kulkuneuvoista luovutaan kiireessä johonkin – ei aina niin järkevään paikkaan. Vuokrattavien välineiden määrää tulee seurata myös suhteessa siihen miten yksityiset sähköpotkulaudat yleistyvät ja ovat osa katukuvaa. Poliisihallitus toivoo kaupunkien ottavan kantaa myös vuokravälineiden määrään. Luonnoksessa on havaittavissa pientä ristiriitaa siinä, että alle 50 kappaleen toiminnassa ei lupaehtoja noudateta – syntyykö näin toimien useita pieniä yrityksiä ilman sopimuksia. Edelleen mainitaan, ettei pienistä muutoksista tarvitse ilmoittaa – alle 200 kappaleen lisäys. Luonnoksessa ei kaupunki toistaiseksi halua rajoittaa kokonaismäärää. Poliisin näkemyksen mukaan kaupungin tulee arvioida se paljonko eri operaattoreita ja lautoja yhteensä voi ongelmitta ja turvallisesti kaupunkikuvassa yhtä aikaa olla. Tämä määrittely on osa kokonaisuutta ja lupaehdot tarjoavat tähän hyvän mahdollisuuden.

Lahden kaupungin luonnoksessa on tietyt juhlapäivät ja viikonlopun perjantai sekä lauantai yöt täysin kiellettyä vuokrauksen aikaa. Johtaako tämä johonkin toiseen ei toivottuun käyttäytymiseen, kuten lisääntyvään oman laudan käyttöön yöaikaan. Kiellon syyt ovat täysin ymmärrettäviä mutta toisaalta tilastoissa ei nyt näy ne onnistuneet matkat, keskustelu painottuu tapahtuneisiin onnettomuuksiin. Vielä ei ole nähtävissä vaikuttaako lainsäädännön muutos alkoholirajan myötä asiaan ja onnettomuuksien määrään. Samoin näiden uusien lupaehtojen vaikutusta ei vielä voi arvioida, esimerkiksi nopeuden rajoittamisen kautta tulevaa vaikutusta onnettomuuksiin jne. Lupaehtoissa on hyvä jättää

mahdollisuus muutokselle – ehtojen tiukennukselle tai väljentämiselle, koska asia on uusi ja vasta kehittymässä omaan muotoonsa.

Poliisihallituksen ohjaavassa kirjeessä perjantai ja lauantai öitä esitetään rajoitettavaksi ajokiellolla kello 21.00–05.00 välisenä aikana.

Perjantai ja lauantai iltoina on kello 21 – 23 välinen aika on usein sellainen, jolloin nautitaan myös alkoholia ja käytetään mahdollisesti siirtymisiin vuokralautoja – tämä puoltaisi ajokiellon alkamista jo kello 21. Toisaalta vuokraus kiellon päättymisen kello 05 tuskin muodostuu ongelmaksi, mutta sallii esimerkiksi töihin menevien käyttää kulkuneuvoa jo kello 05 alkaen. Liikenne on kesäisin vilkasta alkuillasta mutta aamulla kuitenkin sangen rauhallista, mikä puoltaisi Poliisihallituksen esittelemiä aikoja.

Yleisesti todettakoon, että alkuillasta ollaan usein ns. nousuhumalassa, mikä tarkoittaa yleensä kohonnuttua riskinottoa liikenteessä, reaktiotestikin voi vielä sujua tällöin. Usein vasta puolen yön jälkeen on päihteitä nautittu siinä määrin, että ajokyky on heikentynyt tasolle, missä liikenteen vaarantaminen ja onnettomuus on jo erittäin todennäköinen. Valitettavasti tässä yhteydessä ei ole nostettu esiin muita päihteitä kuin alkoholi. Poliisin tapaamista rattijuopoista noin puolet ovat nauttineen muita päihdyttäviä aineita kuin alkoholia ja näin se tulee olemaan myös mikroliikkumisen kohdalla – muiden päihteiden osuus voi olla jopa alkoholia korkeampi tulevaisuudessa.

Kulkuneuvojen nopeuksia eri kellon aikoina ja eri alueilla on syytä harkita tarkasti. Väärät rajoitukset johtavat vielä huonompaan tilanteeseen, esimerkiksi oman laudan hankintaan mikä viritetään kulkemaan 60–90 km/h, mitä tavataan jo nyt valvonnassa. Toisaalta tiukat rajoitukset voivat lisätä yksityisautoilua – myös päihtyneenä.

Poliisihallitus esittää normaalinopeudeksi 20km/h. Yöaikaiseksi arkipäivien rajoitukseksi esitetään klo 00.00-05.00 15km/h. Ns. hitaanajonvyöhykkeellä nopeus olisi aina rajoitettu 10 km/h. Lahdessa on keskusteltu, että tämä olisi esimerkiksi rajoitus kauppatorilla.

Keskustelussa unohtuu se, ettei siinä torilla ajaminen ole nykyisillä järjestelyillä sallittua laisinkaan. Käytön ja valvonnan kannalta ongelmallisia ovat yksisuuntaiset pyörätiet.

Harvalla käyttäjällä on tietoa tai tahtoa noudattaa tässä kohden lakia ja valvonnallisesti tilanteet ovat erittäin vaativia niin, ettei muu liikenne tai kohde itse vaarannu. Vuokralaudan käyttöönotossa tulisi vaatia lyhyt kertaus liikennesäännöistä ja vastuista, joita joillain operaattoreilla jo onkin. Tämä käyttöönottoa edeltävä vuokraajan koulutus tulisi hyväksyttää lupaehtojen kautta kaupungilla ennen toiminnan aloitusta.

Ajonopeuksien, ajokunnon ja pysäköinnin kontrolloimiseksi tulee hyödyntää tekniikkaa. Toki esimerkiksi reaktiotestin voi tehdä toinen varsinaisen kuljettajan puolesta. Kaikessa on aina väärinkäytöksen mahdollisuus, mutta isossa kuvassa esimerkiksi reaktiotestin voidaan olettaa poistavan merkittävän osan päihtyneenä ajamisesta.

Merkittävä turvallisuusriski on useamman henkilön matkustaminen samalla laudalla. Tähän kohtaan poliisi toivoo ehdotonta vaatimusta operaattorin suuntaan. Yleisesti on tiedossa, että tässä kohden lakia rikotaan ja tällä hetkellä operaattori mahdollistaa sen. Samoin kuljettajien ikää tulee pystyä kontrolloimaan teknisesti nykytilaa paremmin ja maininta siitä tulisi sisällyttää lupaehtoihin.

Lupaehdoissa tulee olla selkeä maininta siitä, missä tilanteissa kaupunki voi irtisanoa yhteistyön määrääjäksi tai kokonaan tietyn operaattorin kanssa.

Välineiden siirtoon on luonnoksessa kiinnitetty huomiota. Toivottavaa on, että viranomaiset tavoittavat operaattorin 24/7 kuten lautojakin käytetään tai pysäköidään. Ei toivottua pysäköintiä ei tule jättää yhteiskunnan hoidettavaksi, kun taustalla on kuitenkin voittoa tavoitteleva operaattori. Kaikki ei toivottuun käyttäytymiseen liittyvä täytyy siirtää lupaehtojen kautta operaattorin vastuulle tai korvattavaksi.

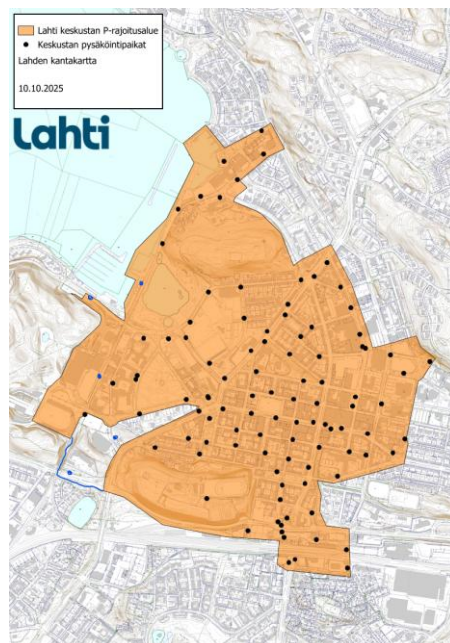
Operaattorin huoltoajoneuvot tulee varustaa riittävin tunnuksin niin, että ne tunnistetaan huoltoautoiksi ja niissä tulee olla asianmukaiset varoitusvalot muulle liikenteelle.

Erilaiset yleisötapahtumat muodostavat oman kokonaisuuden. Ehdoissa tulee operaattori velvoittaa tekemään yhteistyötä ainakin sellaisten tapahtumien osalta, joista on tehty poliisille yleisötilaisuusilmoitus ja tilaisuuden järjestäjä tai kaupunki operaattoria lähestyy. Vastuulliset tapahtumajärjestäjät ovat pyrkineet asian huomioimaan omissa suunnitelmissaan jo nyt mutta kaikki operaattorit eivät ole olleet valmiit yhteistyöhön.

Valvonnan kannalta on tärkeää, että operaattorin tiedot ovat aina niin kaupungin kuin poliisin saatavilla ja vastuullinen taho tavoitettavissa 24/7. Lupaehtoihin tulisi sisältyä kohta, missä kaupungilla on lupa luovuttaa sopimus- ja yhteystiedot viranomaiskäyttöön.

Datalla on merkitystä niin seurannan kuin toiminnan kehittämisenkin kannalta. Huomattavaa on myös se, että erilaiset vuokrattavat kulkuneuvot liittyvät myös rikolliseen toimintaan, jolloin sopimuksilla ja datalla on selvittämisessä merkittävä rooli.

Liite



Dott, lausunto 30.10.2025

2. Toiminta-alueet

GPS-pohjaisten rajoitusten käytettävyydestä ja tarkkuudesta on Lahden kaupungin edustajien kanssa keskusteltu eri asiayhteyksissä jo aiemmin.

Käyttökieltoalueita tulee rakentaa erityistä varovaisuutta noudattaen, jotta kieltoalue ei kohdistu kieltoalueen ohi ajavaan liikenteeseen.

Kieltoalueiden vastuuton käyttö aiheuttaa itsessään vaaratilanteita ja näin ollen voi heikentää liikenneturvallisuutta merkittävästi. Vastaavista tilanteista on jo olemassa liikennevakuutustapauksia. Yhteiskäyttöisten ajoneuvojen käyttäjille on turvattava mahdollisuus turvalliseen liikkumiseen ja reagointiin liikenteessä.

Rajoitus- ja kieltoalueiden päivittäminen tarvittaessa on monessa tapauksessa perusteltua. Kuitenkin ehdotettu 48 tunnin määräaika on käytännössä liian lyhyt ottaen huomioon muutosten teknisen toteutuksen, testaamisen ja käyttäjille tiedottamisen. Liian tiukka aikaraja aiheuttaa ylimääräisiä kustannuksia ja kuormitusta ilman, että siitä saavutetaan suhteellista hyötyä. Hallintolain (434/2003) 6 §:n mukaisesti viranomaisilta edellytetään toiminnassaan suhteellisuutta ja tarkoituksenmukaisuutta, mikä edellyttää myös, että viranomaisvaatimukset eivät aiheuta elinkeinonharjoittajalle tarpeettomia kustannuksia.

Jotta muutokset voidaan toteuttaa hallitusti operatiivisissa järjestelmissä, pidämme vähintään viiden (5) arkipäivän määräaikaan tarkoituksenmukaisempana.

4 Toiminta-ajat

Laissa Liikenteen palveluista 18 e § todetaan, että käyttöaikoja koskevat lupaehdot on oltava liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä. Kaupunki ei ole esittänyt lupaehtojen yhteydessä lain edellyttämiä perusteluja, jotka osoittaisivat ajallisen rajoituksen olevan välttämätön missään edellä mainituista kolmesta lain tarkoittamasta kategoriasta, jolloin ehto ei täytä laissa asetettua perusteltavuuden ja suhteellisuuden vaatimusta (Hallintolaki 6 §; PL 18 §: elinkeinovapaus).

a) Liikenneturvallisuuden kannalta

Toimintakauden pituus ei itsessään vaikuta liikenneturvallisuuteen.

Liikenneturvallisuuteen vaikuttaa teiden kunto sekä sääolosuhteiden

aiheuttama liukkaus. Toimintakauden rajaaminen ei ole välttämätön toimi liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Liukkautta ehkäistään kaupungissa kaikkien kulkumuotojen osalta samalla periaatteella suolaamalla tai levittämällä hiekoitussepeä. Sama periaate on sovellettavissa myös sähköpotkulautoihin.

Lisäksi palveluntarjoajilla on tekninen ja operatiivinen valmius keskeyttää palvelu tilapäisesti sääolosuhteiden niin vaatiessa. Toimintakauden yleinen rajaaminen ei ole oikeasuhtainen eikä välttämätön toimi, vaan sitä tulisi arvioida olosuhteiden mukaan.

b) Liikenteen esteettömyyden kannalta

Liikenteen esteettömyyteen päästään parhaiten vaikuttamaan, kun pysäköintipaikkojen määrää lisätään kaupungissa mikrolienteelle. Merkityt pysäköintipaikat sekä geoaitaaminen ovat tehokkain tapa hallita pysäköintiä ja parantaa esteettömyyttä kaikilla kulkumuodoilla. On syytä huomioida, että geoaitaamisen ominaisuutta ei muilla kulkumuodoilla ole. Toimintakauden rajaus ei ole esteettömyyden kannalta välttämätön toimenpide, kun otetaan huomioon muut toimet, joita esteettömyyden kannalta voidaan tehdä eivätkä esteettömyyteen liittyvät ongelmat poistu tai vähene pelkästään sillä, ettei palvelu ole käytettävissä osan vuodesta.

c) Kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta

Lahdessa Hiekanpoiston aikana toteutettu yhteistyö on ollut esimerkillistä, josta muut Suomen kaupungit ovat voineet ottaa mallia. Toimintamallista (operaatio hiekkamyrsky) on oltu kiinnostuneita myös muissa Pohjoismaissa. Kuopiossa on toteutettu lähes vastaavaa toimintamallia, ja saavutetut tulokset joita kaupunki on tarkastellut yhdessä operaattoreiden kanssa ovat olleet vakuuttavia. Vuonna 2025 autoja siirrettiin kevätsiivouksen aikana 86 kpl, mutta sähköpotkulautojen siirtoja ei operaation aikana Kuopiossa raportoitu lainkaan. Tämä osoittaa, että teknologian ja laadukkaan viestinnän avulla kunnossapitotarpeisiin voidaan vastata ilman kausirajoituksia. Laadukkaalla kommunikoinnilla ja teknologian hyödyntämisellä vastaavia toimintamalleja on mahdollista toteuttaa myös syksyyn ja talveen. Viimeisten vuosien kehitys osoittaa selkeästi ettei kunnossapidon kannalta ole välttämätöntä tarvetta rajoittaa

kauden pituutta kaupungin ehdottaman lupaehdon lailla vaan toivottuihin lopputuloksiin päästään jo olemassaolevien toimintamallien käytöllä. Täten toimintakauden rajoittamisen välttämättömyyskriteeri ei täyty.

d) Toiminnan aloittamisen ajankohdan kannalta

Kiinteään päivämäärään sidottu kauden aloitus ei ole yhteydessä siihen, milloin sää- ja katuolosuhteet todellisuudessa mahdollistavat turvallisen liikkumisen. Kauden aloituksen sitominen kiinteään päivämäärään on historiallisen tiedon sekä ilmastomuutoksen valossa perusteetonta eikä täytä 18 e §:n välttämättömyyskriteeriä. Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen toimintakausi on Järvenpäässä vaihdellut menneinä vuosina niin kauden alku, kuin loppuaikana. Käytäntö osoittaa, ettei kiinteä kauden aloituspäivämäärä ole ollut tarpeen eikä edes realistinen asettaa suuren vaihtelun vuoksi. Kunnossapito on onnistunut hiekanpoistossa tehokkaasti yhteistyössä operaattoreiden kanssa.

Ehdotamme kiinteään, päivämäärään sidotun käyttökauden muuttamista todelliset sääolosuhteet ja olemassaolevat toimintamallit huomioivaan malliin käyttäen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 18 e §:n edellyttämää välttämättömyyskriteeriä. Kiinteä päivämäärä ei perustu liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai kunnossapidon näkökulmasta osoitettuun välttämättömään tarpeeseen Järvenpäässä, vaan toimii teknisenä rajoitteena ilman olosuhdeperustaista harkintaa. Vaihtoehtoisia, vähemmän rajoittavia ja samalla tavoitteisiin vastaavia keinoja on käytettävissä ja ne ovat osoittautuneet toimiviksi.

Käyttökielto

Laki liikenteen palveluista (320/2017) 18 e § sallii käyttöaikoja koskevien ehtojen asettamisen vain, jos ne ovat välttämättömiä liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai katujen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta. Välttämättömyyden vaatimus merkitsee, että toimenpiteen on oltava viimekätinen keino, jota voidaan käyttää vain silloin, kun mikään vähemmän rajoittava toimi ei riitä saavuttamaan samaa vaikutusta.

Lahden kaupunki esittää mikroliikenneluvan luonnoksessa täyden käyttökiellon perjantain ja lauantain sekä lauantain ja sunnuntain väliseksi

öiksi klo 23.00–06.00 sekä vappuyöksi. Käyttökiellon perusteena on liikenneturvallisuuden parantaminen. Käyttökielto on kuitenkin äärimmäisen rajoittava toimenpide, joka estää palvelun käytön kokonaan usean tunnin ajaksi koko kaupungin alueella. Välttämättömyyskriteerin täyttymiseksi käyttökielto olisi mahdollinen vain, jos mikään lievempi toimenpide kuten nopeusrajoitus, reaktiotesti, turvallisuusviestintä tai viranomaisten kohdennettu valvonta ei olisi yksinään tai yhdistelmänä riittävä.

Helsingin kaupunki otti käyttöön sähköpotkulautojen käyttökiellon viikonloppuöille ensimmäisen kerran vuonna 2022, jolloin ei ollut:

- Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen pakollista liikennevakuutusta
- Promillerajaa
- Nykyistä ajoneuvoteknologiaa
- Uuden liikkumismuodon käytön tuntemusta

Liikkuminen, kuten henkilöautoilu ja pyöräily, on lähtökohtaisesti ympärivuorokautista ja ympärivuotista. Tämä koskee myös mikroliikennettä. Ajomäärien vähentäminen tai niiden saattaminen lähelle nollaa on tehokas tapa välttää onnettomuuksia kaikilla kulkumuodoilla.

Esimerkiksi Covid-19 aikana liikennemäärät putosivat dramaattisesti ympäri maailman. Samanaikaisesti kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrä tippui sulkutilanteen aikana kaikissa maissa parhaimmillaan 80% (ITF Road safety annual report 2020). Covid-19 aikaista dataa tulkitsemalla voidaan tehdä johtopäätöksiä, että täyskiellolla olisi merkittävä vaikutus liikenneturvallisuuteen, jos sitä sovellettaisiin myös muihin liikkumismuotoihin. Tällaista vaihtoehtoa ei kuitenkaan ole missään esitetty hyvinkin ymmärrettävistä syistä. Ihmisillä on tarve ja oikeus liikkua ympäri vuorokauden lain sallimilla liikkumismuodoilla. Liikenneturvallisuutta ei voida kehittää liikkumista kieltämällä.

Emme pidä esitettyä viikonloppuöiden sulkua perusteltuna lain määrittämien reunaehtojen mukaisesti. Päihtyneenä ajaminen on kielletty tieliikennelaissa ja sitä valvoo asianmukainen viranomainen. Päihtyneenä ajaminen tulee vähentymään merkittävästi kun tietoisuus lainsäädännöstä

paranee. Viikonloppuöisin, jolloin humalassa ajamisen riski on suurin, voidaan nopeutta laskea ja ottaa käyttöön reaktiotesti vähentämään päihtyneenä ajamista.

5. Pysäköinti

Ymmärrämme tarpeen säädellä pysäköintiä erityisesti tiiviissä kaupunkirakenteessa. Samalla on kuitenkin pidettävä huolta alan toimintaedellytyksistä, sekä ajoneuvon pysäköintiin suunniteltujen rajoitusten ymmärrettävyyteen. Yksittäisen kulkumuodon pysäköintisääntöjen tulisi olla linjassa vastaavien ajoneuvojen pysäköintisääntöjen ja -mahdollisuuksien kanssa, ja sekä palvelun käyttäjien että muiden tahojen helposti hahmotettavissa.

Lisäksi GPS-pohjaisten rajoitusten käytettävyydestä ja tarkkuudesta on kaupungin edustajien kanssa keskusteltu eri asiayhteyksissä jo aiemmin. Kyseisten rajoitusten tekniset ominaisuudet eivät mahdollista metrin tarkkuudella tapahtuvaa pysäköinninohjausta, eikä paikkaa kaupungissa esiintyviä infrastruktuurihaasteita.

Ymmärrämme sääntöjen tarkoituksen olevan pysäköinnin laadun parantaminen rajoittamattoman pysäköinnin alueella. Olisi kuitenkin pyrittävä sääntelyyn joka on myös käytännössä toteuttamiskelpoinen, "kaupunkilaisjärjen" mukainen. Alueilla, joissa pysäköinti on sallittu myös merkittyjen pysäköintipaikkojen ulkopuolelle, ajoneuvotiheys on verrattain matala, kaikki kaupungissa toimivat palveluntarjoajat eivät operoi kaikkia näitä alueita ja alueen infrastruktuuri on rakennettu keskustaa väljemmin, siten myös lautojen esteettömyydelle muodostama haitta on kokonaisuutena vähäinen. Pyörien ja sähköpotkulautojen pysäköinnin erottelu luo epäselviä tilanteita käyttäjille. Sähköpotkulaudat ja pyörät noudattavat samankaltaisia matkoja, ja pysäköinti tapahtuu luonnostaan samoille alueille.

Kaupungin ja operaattoreiden yhteisenä tavoitteena tulisi olla laaja palvelualue, jossa joukkoliikenne ja mikroliikkuminen täydentävät toisiaan.

6. Ajonopeudet, 7. Liikenneturvallisuus

Laki liikenteen palveluista (320/2017) 18 e § edellyttää, että mikroliikenneluvan käyttönopeuksia koskevien ehtojen tulee olla liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta tarpeellisia. Tarpeellisuuden vaatimus edellyttää, että toimi perustuu tietopohjaiseen tarpeeseen ja on oikeasuhtainen tavoiteltuun vaikutukseen nähden mitä tukee myös Hallintolain (434/2003) 6 §:n suhteellisuusperiaate.

Kaupunki esittää mikroliikenneluvan ehdoissa, että arkipäivisin klo 23.00–06.00 sähköpotkulautojen suurin sallittu nopeus on 15 km/h, ja muina aikoina 20 km/h. Kaupungin asettama 15 km/h yörajoitus ei ole oikeasuhtainen ja kaupungin omaa yhteiskäyttöistä polkupyöräjärjestelmää vahvasti suosiva, ilman, että viimeisimmän tutkimustiedot etenkin sähköpyörien onnettomuuksista olisi otettu huomioon.

European Transport safety council esitteli huhtikuussa 2025 MMfe:n tutkimuksen joka osoittaa, että yhteiskäyttöisillä sähköpotkulaudoilla loukkaantumisriski on 36% pienempi kuin yhteiskäyttöisillä sähköpyörillä. Lisäksi Chalmersin teknillisen yliopiston tutkimuksen (Department of Mechanics and Maritime Sciences, Division of Vehicle Safety, Chalmers University of Technology, 9/2025) mukaan sähköpyörien onnettomuusriski on suurempi, kuin sähköpotkulautojen riippumatta siitä, onko kyseessä yhteiskäyttöinen vai yksityinen ajoneuvo. Onnettomuusriski oli sähköpyörillä oli 2,5-10 kertaa suurempi, kuin sähköpotkulaudoilla riippuen kaupungista. Lahden kaupungin ei tule syrjäyttää olemassa olevaa kansainvälistä tutkimustietoa joka osoittaa, ettei sähköpotkulaudoille tarvita tiukempaa sääntelyä kuin sähköpyörille.

Kaupungin esittämä tavoite rajoitukselle on liikenneturvallisuuden edistäminen. Ainoastaan sähköpotkulautoihin kohdennettava rajoitus on toimenä paitsi ristiriitainen tavoitteeseen nähden, että selkeästi kaupallisia toimijoita että sähköpotkulautoja liikennemuotona syrjivä. Yksittäisen liikkumismuodon sääntely ilman näyttöä tai tasapuolista kohtelua rikkoo hallintolain 6 §:n yhdenvertaisuusperiaatetta sekä kilpailulain (948/2011) 4 a luvun kilpailusäännöistä. Kunta ei saa käyttää julkista valtaansa suosimaan omaa palveluaan.

Huomionarvoisena on pidettävä, että viimeisen kahden vuoden aikana yhteiskäyttöisen mikroliikkumisen lainsäädäntöön on tullut merkittäviä parannuksia. Kesällä 2024 tuli voimaan pakollinen liikennevakuutus, joka siirsi onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset kunnilta operaattoreiden vakuutuksen piiriin. Lisäksi kesällä 2025 tuli voimaan kansallinen ikäraja sekä 0,5 promillen raja ajoneuvon kuljettamiselle. Uuden lainsäädännön vaikutuksia turvallisuuteen ei ole arvioitu tai huomioitu Lahden nopeusrajoituspäätöksessä, vaikka niillä on suora vaikutus yöaikaisiin riskeihin.

Kaupungin tulisi tarkastella perusteellisesti liikkumismuotojen tasapuolista kohtelua etenkin yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen ja kaupungin oman kaupunkipyöräjärjestelmän välillä olemassaolevaa tutkimustietoa hyödyntäen.

Ehdotamme yörajoituksen muuttamista siten, että nopeusrajoitus ja reaktiotesti koskevat vain viikonloppuöitä perjantaista sunnuntaihin. Yöllisen nopeusrajoituksen ja reaktiotestin pääasiallinen tehtävä liikenneturvallisuuden näkökulmasta on ennaltaehkäistä humalassa tapahtuvia onnettomuuksia. Arkiöihin kohdistuvat nopeusrajoitukset eivät ole tarkoituksenmukaisia. Nopeusrajoitus viikonloppuöinä on huomattavasti perustellumpi, oikeasuhtainen, kohdennettu sekä turvallisuuden kannalta riittävä keino pääsemään tavoiteltuun lopputulokseen. Kun rajoitus kohdistuu aikaan, jolloin humalassa ajamisen riski on suurin, mutta ei tarpeettomasti rajoita muuta yöllistä käyttöä, se mahdollistaa käyttäjien oikeuksien turvaamisen sekä elinkeinovapauden saavuttamisen.

8. Asiakaspalvelu

Laki liikenteen palveluista (320/2017) 18 e § määrittelee selkeästi lupaehdot, joita mikroliikennelupa voidaan sisällyttää. Kaupungin ei ole tarkoituksen- tai lainmukaista määrittää 18 e § ulkopuolisia lupaehtoja sopimukseen.

Asiakaspalveluun kohdennetut rajoitukset, ylittävät sen, mitä lain 18 e § mahdollistaa. Laki ei anna kunnalle toimivaltaa määrätä yksityiskohtaisesti yritysten palvelukanavista tai sovellusten kieliversioista.

9. Liikkumisvälineiden siirtäminen

Yhteiskäyttöisten ajoneuvojen siirtämisen ollessa kaupungin toimivallan alainen toimi ajoneuvon ollessa pysäköitynä liikenteen turvallisuussa vaarantavalla tavalla, pyydämme Lahden kaupunkia huomioimaan, että mahdolliset siirrot mikroliiikenteen ajoneuvojen kohdalla käytännössä tarkoittavat lähisiirtoja lähimmälle sallitulle pysäköintipaikalle. Pienten, käsin siirrettävissä olevien ajoneuvojen lähisiirtojen kustannukset tulisi skaalata niistä aiheutuviin todellisiin kustannuksiin nähden.

11. Tapahtumat

Laki liikenteen palveluista (320/2017) 18 e § edellyttää, että kunnalliset lupaehtojen rajoitukset ovat tarpeellisia ja oikeasuhtaisia. Kaupungin ehdottama lauseke, jonka mukaan operaattorin on toimittava yhteistyössä tapahtumien järjestäjien kanssa ja toteutettava tilapäisiä rajoituksia tapahtumajärjestäjän tai kaupungin toiveiden mukaisesti, on lähtökohtaisesti perusteltu.

Yhteistyö tapahtumien järjestäjien kanssa on sekä kaupungin, tapahtumajärjestäjän että operaattorin yhteinen etu.

Kuitenkin vaatimus on muotoiltu nykyisellään liian laveasti, eikä huomioi operaattorin tosiasiallisia mahdollisuuksia reagoida muutoksiin. Tapahtumat voivat ajoittua lomakausille ja pyyntöjä tulee herkästi lyhyellä varoitusajalla. Tekniset muutokset sekä resurssien järjestäminen vaativat aikaa. Mikäli kaupungilla tai tapahtumajärjestäjällä olisi oikeus yksipuolisesti määrätä muutokset ilman ennakkoaikaa, vaarantaisi tämä palvelun jatkuvuuden ja asettaisi operaattorin kohtuuttomaan asemaan.

Ehdotus: Operaattorin velvollisuus toteuttaa tapahtumien aikaisia tilapäisiä rajoituksia olisi sidottu kohtuulliseen ennakkoilmoitukseen. Operaattorille tulisi varata vähintään seitsemän (7) arkipäivää aikaa muutosten toteuttamiseen. Tämä varmistaa, että yhteistyö

tapahtumajärjestäjien kanssa on sujuvaa ja toteutettavissa ilman kohtuutonta haittaa palvelun laadulle ja operaattorin toimintaedellytyksille.

12. Data ja rajapinnat

Laki liikenteen palveluista (320/2017) 18 e § mahdollistaa ehtojen asettamisen vain siltä osin kuin se on välttämätöntä liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden, ympäristön taikka yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta Datan välittäminen kolmannelle osapuolelle vaikkakin rajattuna niihin tilanteisiin, kun kyse on kaupungin omien selvitysten ja suunnitelmien edistämisestä on operaattoreiden tietosuojan näkökulmasta ongelmallista. Kolmannelle osapuolelle datan välittäminen tulee aina olla toimijan kanssa ennalta sovittu ja datahallinta sopimuksella (DSA) säädelty toimi.

Lisäksi kaupunki asettaa ehdon, että operaattorin on jaettava omiin sovelluksiin ja järjestelmiin asetetut, liikkumisvälineiden käyttöä koskevat kielto- ja rajoitusalueet paikkatietomuodossa. Operaattorit asettavat liiketoiminnan sekä operatiivisen toimintavarmuuden kannalta olennaisia rajoitusalueita eri tilanteissa. Näillä alueilla ei ole vaikutusta Lahden kaupungin toimintaan tai sen asettamiin rajoituksiin. Kyseisten alueiden taustalla käytetty logiikka voi olla osa palveluntarjoajan liiketoiminnan kriittisempiä osa-alueita joiden tuomista yrityksen ulkopuolelle on vältettävä.

Muuta

Lupaehdoissa on kohtia, joissa kaupunki kehottaa tai suosittelee operaattoreita toteuttamaan toimenpiteitä, jotka eivät kuulu kaupungin toimivaltaan mikroliikenneluvan ehtona määrättäviksi Laki liikenteen palveluista (320/2017) 18 e § mukaisesti. Nämä sekoittavat turhaan luvan rakennetta ja tekevät siitä tarpeettoman pitkän. Pyytäisimme kaupunkia poistamaan mikroliikenneulupaehdoista erinäiset kehoitukset ja kehittämistoiveet, joita kaupunki operaattoreiden suuntaan esittää.

Lahden kaupungin vammaisneuvosto, lausunto 31.10.2025

Tutustuttuaan lausuntopyyntöön (asianumero 4287/2025) Lahden kaupungin vammaisneuvosto päätyi lausumaan seuraavaa.

Mikroliikenneluvan tarkistusta on odotettu. Tiukemmat säädökset ja niiden valvonta ovat tervetulleita. Esteettömyyden kannalta oleelliset asiat tulevat hyvin huomioiduksi Lahden kaupungin lupaehdoissa kohdassa 5. Pysäköinti. Käyttäjien toimintaan on haastava vaikuttaa, mutta palveluntarjoajan vastuut on hyvin eritelty. On hyvä, jos pysäköinti voidaan teknisesti varmistaa.

Vammaisneuvosto haluaa erityisesti tuoda esiin, että esimerkiksi sähköpotkulautojen äänettömyys on tuottanut selkeitä vaaratilanteita ei vain kuulorajoitteisten vaan myös normaalisti kuuleville kansalaisille. Lisäksi pysäköinnissä tulee edelleen tarkasti huomioida, että apuvälineillä tulee pystyä liikkumaan sujuvasti. Laitteiden kasautuminen voi estää apuvälineillä liikkumisen. Kaupunkialueella tulisi olla rajoitettu nopeus.

Lisäksi vammaisneuvoston mielestä olisi hyvä ottaa huomioon:

- Näkövammaisen ei voi havaita hiljaista kulkuvälinettä. Tarpeeksi selkeä, kuuluva ääni voisi varoittaa jalankulkijoita lähestyvästä laitteesta. Ääni voisi sopeutua nopeuteen ja kulkuvälineen sijaintiin. Maahan kumoon jätettyyn laitteeseen olisi hyvä saada toistuva ääni, pystyyn nostettaessa ääni hiljenee.
- Mahdollisuus raportoida ”läheltä piti” tilanteet tai väärinkäytökset kaupungille tai suoraan operaattorille.
- Pakotettu pysäköinti & geofencing: Laajennetaan pakotetun pysäköinnin aluetta kaikkiin ruuhkaisimpiin jalankulkuympäristöihin (mm. joukkoliikenteen solmukohdat) ja lisätään geofencing-kieltoalueet: suojateiden suunnat, pysäkit, saattopaikat, taksitolpat, invapaikat, luiskat, pyörätiet.
- Nopea reagointi haittapysäköintiin. Lyhennetään reagointiaikoja: keskusta ja erityisen herkäät kohteet (suojatiet, pysäkit,

palvelujen sisäänkäynnit) → toimenpideraja 2 h, muu taajama 12 h.

- Kuva-todiste + automaattinen tarkastus: Pysäköintikuvan ottaminen pakolliseksi ja koneavusteinen kuvantunnistus käyttöön, virheestä selkeä sanktio käyttäjälle ja toistuvista virheistä operaattorille.

Nämä täsmennykset parantavat jalankulun turvallisuutta ja esteettömyyttä, sekä varmistavat, että haittaava pysäköinti poistuu nopeasti. Toimintamalli olisi ennaltaehkäisevä (geofencing, kuva-tarkastus) ja jälkikäteisesti ohjaava (sanktiot, raportointi), mikä vähentää haittoja ilman, että kohtuuttomasti rajoitetaan asiallista käyttöä.

Lisäksi vammaisneuvosto ehdottaa seuraavaa:

- Osallistaminen: Vammaisneuvosto mukaan rajoitus- ja pysäköintialueiden suunnittelussa ja vuosittaisessa päivityksessä; pilotoidaan yhdessä esteettömyyskierros ennen kauden alkua.
- Pysäköintisäännöksissä olisi hyvä määrittää operaattorille rikemaksut väärin pysäköidyistä sähköpotkulaudoista. Tämä teroittaisi vuokraajan vastuuta vuokravälineistä ja varmistaisi vuokrausfirman halukkuuden kehittää pysäköintiin liittyvää gps-paikannusta sekä kuvatunnistusta. Lisäksi rikemaksujen kertyminen voisi johtaa paljon pysäköintirikkeitä tekevien blokkamiseen vuokra-appeista
- Merkityt pysäköintiruudut, jotka näkyvät sovelluksen kartalla. Nämä ruudut ohjaavat jättämään skuutit oikeaan paikkaan. Jos jätät skuutin jonnekin muualle, niin maksu "juoksee".
- Sanktiot väärinkäytöksissä ja määrätty käyttökielto tietyn rajan ylityttyä.

Lahden kaupungin vanhusneuvosto, lausunto 30.10.2025

Tutustuttuaan lausuntopyyntöön (asianumero 4287/2025) Lahden kaupungin vanhusneuvosto päätyi kommentoimaan seuraavaa.

Osa vanhusneuvoston jäsenistä kannattaa esitettyjä ehtoja ja aluerajauksia. Osa kokee sähköpotkulaudat vaarallisuudessaan tarpeettomina.

Vanhusneuvoston mielestä sähköpotkulaudoilla ajo tulisi kieltää:

- Muualla kuin merkityillä pyöräteillä.
- Kauppatorin alueella Aleksanterinkadun puoleisella jalkakäytävällä Vesijärvenkadun ja Rauhankadun välisellä osuudella.
- Vapaudenkadun torin puoleisella jalkakäytävällä Lahdenkadun ja Vesijärvenkadun välisellä osuudella.

Vanhusneuvosto haluaa korostaa, että torin molemmin puolin olevilla jalkakäytävillä on useita bussipysäkkejä, joiden läheisyydessä liikkuu paljon lapsia, vanhuksia ja erilaisia apuvälineitä käyttäviä henkilöitä ja muita julkisen liikenteen käyttäjiä. Näin ollen siellä syntyy usein vaaratilanteita. Bussien vaihtopaikkojen pysäkkien läheisyydessä on oltava turvallista odottaa busseja ja vaihtaa niitä. Ympäristön pitää olla myös esteetön.

Vanhusneuvosto toivoo, että liikennesääntöjä noudatetaan ja ajoradalla ajetaan silloin, kun pyörätietä ei ole käytettävissä. Viranomaisten valvontaa ja tehostettuja tarkastuksia tulee lisätä edellä mainittujen toteutumiseksi.

Vanhusneuvostosta halutaan tuoda tiedoksi myös, että osa ihmisistä kokee sähköpotkulaudat tarpeettomina liikkumisvälineinä niiden kuljettajien aiheuttamien riskien vuoksi. Sähköpotkulaudat ovat

turvallisuusriski käyttäjilleen sekä kaduilla oleville muille henkilöille. Valvonnasta ja ohjeistuksista huolimatta, vanhusneuvostossa koetaan, että vaaratilanteita syntyy paljon. Lisäksi riittävää valvontaa on vaikea järjestää. Vanhusneuvosto huomauttaa, että monissa kaupungeissa on päädytty kieltämään sähköpotkulaudat.

Liite: Lahden vammais- ja vanhusneuvostojen sekä nuorisovaltuuston kannanotto: Pelisäännöt selkeiksi sähköpotkulaudoille

Yhteisillä kaduilla liikumme me kaikki ihmiset ja monenlaiset kulkupelit ja apuvälineet – hitaat ja nopeat, nuoret ja vanhat. Lahden vammais- ja vanhusneuvostot sekä nuorisovaltuusto kokevat, että sähköpotkulautailijoiden monesti välinpitämätön asenne muita tiellä liikkujia kohtaan voi aiheuttaa vaaratilanteita. Sähköpotkulautailijoiden ja pyöräilijöiden kovavauhtiset ja usein äänettömät ohitukset voivat yllättää ikävällä tavalla ja aiheuttaa pelkoa tiellä liikkumiseen.

Uusi tieliikennelaki korostaa ennakointia, vastuullisuutta ja muiden huomioon ottamista:

- ”Väistämisvelvollisuus korostuu, jos kyseessä on erityisryhmään kuuluva henkilö.”
- ”On noudatettava erityistä varovaisuutta lähestyttäessä ajoneuvolla lasta, vanhusta, eri tavoin vammaista ihmistä tai muuta henkilöä, jolla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä turvallisesti liikenteessä.”

Sähköpotkulautojen hyvät puolet ovat samankaltaisia kuin polkupyörissä. Ne ovat yksinkertaisia, nopeita, edullisia ja aina saatavilla olevia menopelejä. Hyvät puolet ovat suhteellisia. Kun ajaa 25 km/h vauhdissa pienen laudan päällä ja törmää johonkin, seuraukset voivat olla vakavia. Onnettomuuksia sattuu jatkuvasti, ja ne aiheuttavat mm. aivovammoja. Selkeytetään pelisääntöjä ja huomioidaan toiset tiellä liikkuvat!

Vammais- ja vanhusneuvostot sekä nuorisovaltuusto ehdottavat pelisääntöjä sähköpotkulaudoille:

1. Alennetaan sähköpotkulautojen maksiminopeutta 25km/h -> 15km/h. Pieni nopeuden lasku auttaa välttämään onnettomuuksia reagointiajan kasvaessa.
2. Muutetaan laskutusperuste käytetystä ajasta kuljettuun matkaan. Tällöin paine ajaa mahdollisimman kovaa vähenee.
3. Rakennetaan sähköpotkulaudoille omat pysäköintitelineet (vrt. mankelit), joihin laudat kiinnittyvät. Pysäköintipaikkoihin investoiminen vähentää häviämisestä koituvia kustannuksia.
 - Vaihtoehto: merkitään omat pysäköintialueet näkyvillä tolilla ja GPS-perusteisesti.
4. Rajataan käyttöaikaa esim. suurten tapahtumien loppumisaikana. Mikroliikennelupa palveluntarjoajien ohjaamiseksi.
 - Valmisteilla oleva mikroliikkumista koskeva laki: [Mikroliikkumisen turvallisuutta parantava lainsäädäntöesitys lausuntokierrokselle - Valtioneuvosto](#).
 - Toimiva julkinen liikenne vähentää skuuttien tarvetta.
5. Asetetaan äänenpito ja kypäränkäyttö pakolliseksi sähköpotkulautoihin.
6. Ajokortti taitojen kartuttamiseen. Vastaava on pyöräilyyn kouluissa.
7. Poliisilta tiedotus- ja tehovalvontakampanja.

Toivomme toimia pelisääntöjen selkeyttämiseksi! Liikkuvien terveisin
3.4.2025, Lahden vanhus- ja vammaisneuvostot sekä nuorisovaltuusto

Ryde, lausunto 31.10.2025

Esipuhe

Arvostamme mahdollisuutta osallistua mikroliikkumisen lupaehtojen ja sääntelyn kehittämiseen, ja luotamme siihen, että näkemyksemme

otetaan aidosti huomioon päätöksenteossa. Suomen suurimpana sähköpotkulautatoimijana, jolla on laaja kokemus myös Norjasta ja Ruotsista, olemme muodostaneet selkeän käsityksen siitä, mitkä toimenpiteet toimivat käytännössä ja mitkä puolestaan aiheuttavat tarpeetonta kitkaa. Ryde on ollut merkittävässä roolissa kestävän kaupunkiliikkumisen kehittämisessä Lahdessa. Kuluvalle, vuoden 2025 kaudelle palvelullamme on ollut 28 000 käyttäjää, ja matkoja on tehty yli 800 000 (vuonna 2024 lähes 700 000). Palvelumme on vähentänyt yksityisautoilua Lahdessa ja tukenut kaupungin kehittymistä ilmastoystävällisempänä ja kestävämmän liikkumisen kaupunkina.

Pakollinen pysäköintivyöhyke

Haluamme aloittaa toteamalla, että emme ole juurikaan saaneet ilmoituksia pysäköintiin liittyvistä ongelmista Lahdessa. Tämän vuoksi ehdotamme, että kaupunki harkitsisi ensin lievempiä toimenpiteitä ennen pakollisen pysäköintivyöhykkeen käyttöönottoa. Voimme esimerkiksi lisätä pysäköintikuvien tarkastustiheyttä ja antaa varoituksia tai sakkoja käyttäjille, jotka toistuvasti pysäköivät väärin. Tämä lähestymistapa on osoittautunut tehokkaaksi keinoksi parantaa käyttäjien pysäköintitottumuksia ilman tiukempaa sääntelyä, eikä se rajoita niitä käyttäjiä, jotka jo pysäköivät vastuullisesti.

Nykyisen ehdotuksen mukainen pakollinen pysäköintivyöhyke keskustassa on mielestämme tarpeettoman suuri. Vaikka ymmärrämme, että vastaavia järjestelmiä on otettu käyttöön suuremmissa suomalaisissa kaupungeissa, kuten Helsingissä ja Tampereella, on tärkeää huomioida, että niissä toimenpiteet on toteutettu ratkaisemaan huomattavia saavutettavuushaasteita, jotka johtuvat selvästi suuremmasta potkulautojen ja toimijoiden määrästä. Lahden mittakaava on huomattavasti pienempi, eikä näin laajoille rajoituksille ole vastaavaa tarvetta.

Toimivan pakollisen pysäköintijärjestelmän toteuttaminen edellyttää merkittäviä resursseja, jotta pysäköintipaikkoja olisi riittävästi ja saavutettavuus säilyisi kaikille käyttäjille. Tampereen mallin, jonka suunnitteli Pekka Stenman, menestys perustuu nimenomaan korkeaan pysäköintitiheyteen rajatulla alueella. Mikäli pysäköintipaikkoja on liian vähän, sääntely voi johtaa päinvastaiseen lopputulokseen – ruuhkautumiseen ja epäjärjestykseen niillä harvoilla alueilla, joille pysäköinti on sallittu.

Mikäli kaupunki kuitenkin päättää edetä pakollisen pysäköintivöhykkeen käyttöönotossa, suosittelemme vahvasti toteuttamaan sen nykyistä ehdotusta pienemmässä ja tarkemmin kohdennetussa mittakaavassa. Rajatumpi ja huolellisesti suunniteltu järjestelmä mahdollistaisi paremman hallittavuuden, helpomman ylläpidon ja tehokkaamman resurssien käytön – samalla kun saavutettaisiin halutut parannukset pysäköintijärjestykseen ja saavutettavuuteen.

Äskettäin toteuttamassamme asiakaskyselyssä 93 % vastaajista ilmoitti pysäköivänsä vastuullisesti, esimerkiksi käyttämällä pysäköintialueita tai telineitä, tai jättämällä laudan siististi seinän tai muun kiinteän rakenteen viereen. Tämä osoittaa selvästi, että valtaosa käyttäjistä pysäköi tavalla, joka ei aiheuta haittaa muille.

Pakollisten pysäköintialueiden ensisijainen tarkoitus on ohjata pysäköinti tiettyihin paikkoihin – ei niinkään pakottaa jokaista lautaa merkittyyn ruutuun. Mikäli pysäköintipaikkoja on liian vähän, on olemassa riski, että väärinpysäköinti itse asiassa lisääntyy, kun osa käyttäjistä valitsee mieluummin helpon vaihtoehdon kuin kävelee 50 metriä löytääkseen vapaan paikan. Norjan liikennevirasto TØI on tehnyt erinomaisen tutkimuksen pysäköintitiheydestä ja käyttäjien käyttäytymisestä, ja liitämme tämän tutkimuksen kommenttiemme ohien.

Yöaikainen viikonloppukielto

Ymmärrämme täysin, että turvallisuus on tämän sääntelyehdotuksen keskeinen tavoite, mutta mielestämme täysi yöaikainen käyttörajoitus on äärimmäisin mahdollinen toimenpide sen edistämiseksi. Haluamme korostaa, että käytössä on jo olemassa olevia, huomattavasti vähemmän rajoittavia keinoja, joilla voidaan saavuttaa sama tavoite tehokkaammin ja kestävämmällä tavalla.

Suomessa on hiljattain otettu käyttöön lainsäädäntö, joka määrittää sekä sähköpotkulautojen vähimmäiskäyttöiän että laillisen veren alkoholirajan. Nämä muutokset ovat jo nyt parantaneet ja tulevat jatkossakin parantamaan liikenneturvallisuutta merkittävästi. Uskomme vahvasti, että täyden käyttökiellon sijaan tulisi keskittyä operaattoreiden, viranomaisten ja käyttäjien välisen viestinnän parantamiseen sekä teknologisten turvallisuusratkaisujen täysimääräiseen hyödyntämiseen.

Esimerkiksi sovelluksessamme käytössä oleva reaktioaikatesti sekä yöaikainen nopeusrajoitus (15 km/h) muodostavat jo merkittävän turvallisuustason. Lisäksi voimme ottaa käyttöön tarkan sijaintiin perustuvia hitausalueita (esimerkiksi 10 km/h keskustan vilkkailla alueilla), mikä parantaa turvallisuutta ilman, että palvelun saavutettavuus kärsii liikaa.

Haluamme myös kiinnittää huomiota sähköpotkulautojen vakuutusmarkkinoihin Suomessa. Kuten varmaan tiedätte, vakuutusten hinnat ovat nousseet erittäin jyrkästi – noin nelinkertaisiksi edellisvuoteen verrattuna. Vakuutusyhtiöt asettavat nyt toimijoille yhä enemmän omia turvallisuuteen liittyviä ehtoja onnettomuuksien määrän ja vakavuuden perusteella. Tämä tarkoittaa, että turvallisuus on jo valmiiksi olennainen osa toimintaamme, riippumatta paikallisista rajoituksista.

Näiden seikkojen valossa vakuutusten hintojen voimakas nousu herättää perusteltuja kysymyksiä tiukasti säänneltyjen kaupunkien taloudellisesta

kestävyydestä toiminnan näkökulmasta. Siksi kannustamme kaupunkia valitsemaan tasapainoisen lähestymistavan, joka painottaa turvallisuutta tietoon perustuvilla ja kohdennetuilla toimenpiteillä, mutta säilyttää samalla palvelun saavutettavuuden ja elinvoimaisuuden.

Talvikausi

Ehdotettu 48 tunnin aikaraja laitteiden poistamiselle kaduilta on mielestämme liian lyhyt. Kauden päättyessä hyödynnämme usein muiden kaupunkien henkilökuntaa varmistaaksemme, että kaikki laitteet kerätään järjestelmällisesti ja ajallaan. Jos useat kunnat asettavat samanaikaisesti saman määräajan, on käytännössä mahdotonta suorittaa laitteiden keräys annetussa ajassa. Siksi suosittelemme pidempää ja joustavampaa aikarajaa, esimerkiksi 5–7 päivää, jotta toiminta säilyy turvallisena, tehokkaana ja ympäristöystävällisenä, mutta täyttää silti kaupungin odotukset.

Yksityisten maanomistajien alueet

Teemme jo nyt yhteistyötä taloyhtiöiden ja muiden yksityisten maanomistajien kanssa, ja meillä on tätä varten toimivat kanavat. Emme kuitenkaan näe tätä asiaa sellaisena, joka kuuluisi suoraan kaupungin sääntelyvaltaan. Tämän vuoksi suosittelemme, että lupaehtojen sanamuotoa muutetaan siten, että yksityisten maanomistajien kanssa tehtävää yhteistyötä suositellaan, ei edellytetä.

Pysäköintiohjeet

Ymmärrämme täysin siistin ja järjestelmällisen pysäköinnin tärkeyden ja teemme itse aktiivisesti töitä tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

Katsomme kuitenkin, että nykyiset pysäköintiohjeet ovat liian tiukat ja yksityiskohtaiset. Käytännössä näitä ohjeita on lähes mahdotonta välittää asiakkaille tehokkaasti — saati varmistaa niiden johdonmukainen noudattaminen.

Tällä hetkellä useimmat käyttäjät toimivat maalaisjärjellä: lauttaa ei jätetä kulkuväylille, vaan esimerkiksi jalkakäytävän reunaan tai kiinteän rakenteen viereen, jolloin se vie mahdollisimman vähän tilaa. Tämä on ohje, jonka pystymme viestimään selkeästi ja jota valtaosa käyttäjistä noudattaa mielellään. Lisäksi pystymme ottamaan käyttöön aluekohtaisia huomautuksia sovelluksessa, jotka muistuttavat käyttäjiä kiinnittämään huomiota pysäköintiin tietyillä alueilla.

Pidämme tätä lähestymistapaa huomattavasti käytännöllisempänä — ongelmallisiksi todettujen alueiden kohdennettua ohjausta sen sijaan, että käyttäjille yritettäisiin välittää suuri määrä yksityiskohtaisia ja vaikeasti ymmärrettäviä ohjeita samanaikaisesti.

Liite: TØI Study: Importance of a Dense Network of Parking Spaces for Shared E-Scooters

The Transportøkonomisk Institutt (TØI) report “Parkeringsløsninger for delte elsparkesykler” (TØI Report 1821/2021) highlights that the density and placement of parking spaces are decisive factors for the success of parking solutions for shared e-scooters.

Key Findings

- Effect is local: Users are far more likely to park correctly when a designated parking area is located within approximately 20–70 m of their trip end. The likelihood drops significantly as distance increases.
- Dense and strategic placement: To achieve meaningful impact, cities need a dense and well-planned network of parking spaces, particularly in high-activity areas such as city centres, transport hubs, and popular destinations.
- Continuous network: A connected, visible, and easily accessible network of parking areas yields better results than a few scattered locations.

- Integrated urban planning: TØI recommends that municipalities plan such parking networks as part of broader street design and mobility management strategies.

Reference

Transportøkonomisk Institutt (TØI). (2021). Parkeringsløsninger for delte elsparkesykler –Undersøkelser av parkeringsstativ og oppmalte plasser. TØI Report 1821/2021.

Available at:

<https://www.toi.no/publications/parking-solutions-for-shared-e-scooters-article36746-29.htm>

Muistutukset:

Muistutus, yksityishenkilö, 26.10.2025

Suunnitelman mukaan alue, jolla sähköpotkulautojen pysäköinti tapahtuu vain pysäköintiin varatuille alueille, päättyy juuri ennen Paapuurinkatu 6, missä asumme. Aiheuttaako tämä sen, että heti alueen ulkopuolella pysäköinti on entistä villimpää? Olisiko järkevää laajentaa aluetta koko Ankkurin ja Ruoriniemen alueelle?

Jo nyt pysäköinti on ollut toisinaan varsin haitallista. Piha-alueellemme johtavan pelastustien varteen on kesän aikana pysäköity potkulautoja eikä aina ihan tien laitaan. Viime kesänä joku oli jättänyt keskelle jalkakäytävää estäen ainakin osittain pääsyn pelastustielle. Samanlaista pysäköintiä on ollut myös Ankkurin rannan raitilla.

Omalla kohdalla ongelmia tuottaa lautojen pysäköinti autotallini eteen. Siinä ei jää juurikaan jää ylimääräistä tilaa saada autoni ulos tai sisään. Siitä huolimatta siinä useasti 1 ta useampi lauta. Eilen 25.10. siinä oli 2 ja viereisen tallin edessä 3. Lautojen siirtely 10 metrin päähän on ainakin näin vanhemmalle miehelle sangen raskasta.

Ensimmäisenä vuonna, kun laudat ilmestyivät Lahteen, yritin saada kaupungin viranomaisilta apua ongelmaani, mutta ei löytynyt ketään, joka voisi minua auttaa. Soitin Tierille. Siellä ymmärrettiin ongelmani. He merkitsivät piha-alueemme pysäköintikieltoalueeksi. Jostain syystä tuo kielto on nyt poistunut.

Kesällä 2024 oli minulla ongelmia myös Ryden lautojen kanssa. Taaskaan en saanut kaupungilta apua. Soitin löytämään numeroon Rydelle. Siellä vastasi englantia puhuva rouvashenkilö. Selitin asiani hänelle. Hän ei ymmärtänyt ongelmaani tai esitti, ettei ymmärrä. Lopulta hän kuitenkin lupasi lähettää sähköpostiini osoitteen, johon voin lähettää valitukseni. Vaan tuota osoitetta ei koskaan tullut.

Ehdotan

1. Rajoitetun pysäköinnin aluetta laajennetaan koko Ankkurin ja Ruoriniemen alueelle
2. Rantaraitin nopeus max 15 km/h. (myös sähköpolkupyörille)
3. Kaupungin sivuille tieto kenelle voi osoittaa huomiot ja valitukset asiasta
4. Kaupungin sivuille myös tieto keneltä potkulautayhtiöissä saa suomenkielistä palvelua

Muuta

Laudoissa ja myös sähköpolkupyörissä tulisi olla kello tai muu laite, jolla voisi varoittaa muita tiellä liikkuja.

Muistutus, yksityishenkilö, 30.10.2025

Sähköpotkulaudoilla ajo jalkakäytävillä kielletään. Euroopassa niillä saa ajaa kadulla.

Sähköpotkulaudoille tulee määrätä pysäköintipaikat kuten Mankeli-pyörillä on.

Sähköpotkulautojen käyttäjille kypäräpakko. Liikenneonnettomuuksissa joudutaan turvautumaan Akuuttiin ja jopa sairaalahoitoon. Tästä aiheutuu kaupungille lisäkuluja.
Nopeusrajoitus 20 km/h.

Muistutus, yksityishenkilöt, 31.10.2025

Ensinnäkin kiinnostaa kuka tai mikä elin/ viranomainen on antanut luvan mikroliikenneluvan myöntämiselle.

Koska moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttäminen kevyen liikentään väylillä ei ole sallittua. Nopeudet ovat kovia ja ajoneuvojen kuljettajat röyhkeitä ja piittaamattomia. Laitteet ovat usein esteenä kulkureiteillä.

Paljonko onnettomuuksia pitää sattua ennen kuin asia korjataan.

Kaupungin ympäristökuvaa rumentavat tämänkaltaiset laitteet.

Kuka tai mikä pystyy valvomaan laitteiden asiallista käyttöä.

Nuorisoa tulisi kannustaa liikkumaan lihasvoimin, eikä moottoriavusteisilla kulkuneuvoilla. Paljonko kaupunki ansaitsee tällaisten vaarallisten laitteiden sallimisesta.

Poliiseilla on muutakin tekemistä kuin valvoa tällaista tarpeetonta liikennettä. Haluamme nähdä tähän vastauksen kaupungin tiedotussivuilla. Olemme keskustelleet yli sadan henkilön kanssa jotka vastustavat tällaista vaarallista liikennevälineiden käyttöä Lahdessa.

Järki käteen päättäjät!

MIKROLIIKENNELUVAN VASTUSTAMISRYHMÄN PUOLESTA