

Lahden kaupungin mikroliikenneluvan lausuntojen vastineet

Kaupunkiympäristön palvelualue, 8.12.2025

Lahti City ry

Yhteistyö kiinteistöjen omistajien kanssa ei ole liikennepalvelulain mukainen ehto eikä sitä voida tehdä näin ollen velvoittavaksi. Lupaehtoihin tämä on kuitenkin jätetty ohjeelliseksi kirjaukseksi, jolla asian tärkeyttä on haluttu korostaa. Jatkossa pysäköinnin osalta on tehdä lähi- ja varastosiirtoja ja näiden osalta ehdoissa on tarkennuksia, joiden perusteella siirrot ja niistä perittävät maksut voidaan tulevaisuudessa tehdä.

Hämeen poliisilaitos

Keskustan rajoitetun pysäköinnin aluetta on kokonaisuudessaan hieman laajennettu ja Paasikivenkadun varsi on myös otettu mukaan. Rajoitusalue voi lain mukaan kuitenkin koskea vain kaupungin hallinnoimia alueita, joten rajoitusalueen sisällä kiinteistöt joutuvat hoitamaan haluamansa rajoituksensa operaattoreiden kanssa. Lupaehtoihin tämä on kuitenkin jätetty ohjeelliseksi kirjaukseksi, jolla asian tärkeyttä on haluttu korostaa.

Pysäköintipaikkojen sijoittelua on luonnoksesta tarkennettu ja tiivissä korttelirakenteessa pysäköintipaikat on ehdotettu sijoitettavaksi ajoradan puolelle autojen pysäköintipaikkoja vähentämällä, jotta niitä ei tarvitsisi sijoittaa näkemien kannalta hankaliin paikkoihin tai jalkakäytävälle.

Liikkumisvälineiden määrän sopivuus on suoraan kytköksissä toiminta-alueen laajuuteen, eikä kumpaankaan ole asetettu rajoitteita vaan operaattoreiden on katsottu tarjoavan markkinoiden kysynnän mukaisen määrän liikkumisvälineitä ja sen mukaisella alueella. Tilannetta kuitenkin seurataan ja tarpeen mukaan keskusta-alueelle lisätään määrärajaus, jotta pysäköintipaikkojen kapasiteetti on riittävä. Ehdotetulla kapasiteetilla keskustassa oli paikkoja yli 1500 sähköpotkulaudalle, joten se kattaa nykyisenlaisesta tarjonnasta hyvin merkittävän osan.

Viikonloppujen yökieltojen ajokieltojen osalta on otettu mallia muiden kaupunkien linjauksista kellonajoista ja lisäksi nopeutta on rajoitettu alkuillan osalta. Rajoituksen asettamisella on luonnollisesti jonkinlaisia vaikutuksia muuhun liikkumiseen, mutta laajamittaiseen omien sähköpotkulautojen käyttöönottoa voisi pitää epätodennäköisenä osin myös siksi, että hankinta olisi tehtävä sillä ajatuksella, että pääkäyttötarkoitus olisi päihtyneenä ajaminen, kun rajoitus koskee kuitenkin vain 10 tuntia viikossa. Kielto osaltaan ehkäisee myös muiden kuin alkoholin vaikutuksen alaisena, vaikka sekin on promilerajan ylittävän osan tavoin lailla kiellettyä. Yöllinen ja alueelliset nopeusrajoitukset on myös asetettu kohtuulliseksi 15 km/h, joka ylittää selvästi kävelynopeuden, joten ajallisesti matkan hidastuminen 20 km/h:sta on hyvin marginaalinen eikä oletettavasti juurikaan vähennä sähköpotkulautojen käyttöä, sillä vastaava rajoitus on ollut käytössä jo aiemminkin operaattorin asettamana.

Tori on asetettu ehdotuksessa asetettu ajokieltoalueeksi. Jalkakäytävien rajaaminen on kuitenkin paikannuksen epätarkkuuden vuoksi mahdotonta, joten keskeisillä kävelyalueilla voi käytännössä käyttää vain alennetun nopeusrajoituksen aluetta. Jalkakäytävillä pyöräilyn, johon myös sähköpotkulaudoilla ajo kuuluu, valvonta on joka tapauksessa poliisin valvontavastuulla eikä ongelmaa voida täydellisesti ratkaista yhteiskäyttöisten liikkumisvälineiden osalta teknisten rajoitteiden vuoksi ilman, että liikkumista kaduilla rajoitetaan merkittävästi.

Ehdottomia teknisiä vaatimuksia itse liikkumisvälineiden osalta ei nykyisenlainen mikroliikennelupa mahdollista, joten tärkeät sellaiset on ehdoissa asetettu ohjeellisina. Tarvittavat ominaisuudet määrää ajoneuvolaki. Sovelluksessa voidaan määrätä olevan tiettyjä ominaisuuksia ja itse ajoneuvon osalta toimiva tekniikka todennäköisesti olisi käytössä, jos sellainen ratkaisu olisi olemassa. Samaa koskee myös huoltoajoon käytettäviä ajoneuvoja.

Tapahtumien osalta kaupunki voi asettaa tarvittavia aluerajoituksia hallinnoimilleen alueille ja näihin osaltaan pyritään vastamaan hyvän käytännön mukaisesti yhteistyössä tapahtumatoimijoiden sekä operaattoreiden kanssa.

Yhteystietojen osalta on mahdollista asettaa sovellukseen ehto, mutta sen pitäisi olla välttämätön esim. liikenneturvallisuuden kannalta, mutta se ei kaupungin näkemyksen mukaan tällaista täytä. Lupaehtoihin tämä on kuitenkin jätetty ohjeelliseksi kirjaukseksi, jolla asian tärkeyttä on haluttu korostaa. Poliisi kuitenkin viranomaisena voi itse selvittää tarpeelliset yhteystiedot suoraan operaattoreilta eikä kaupungin tarvitse toimia tältä osin tiedon välittäjänä.

Dott & Ryde

Ajokieltoalueiden osalta on pyritty varmistamaan riittävät turvaetäisyydet käyttöön jääviin väyliin ja tarpeen mukaan näiden rajauksia tarkistetaan yhdessä operaattoreiden kanssa. Lisäksi rajoitusalueiden muuttamisen määräaika on kasvatettu luonnoksesta viiteen vuorokauteen.

Toimintakauden osalta päivärajaus on välttämätön lähtökohta perustuen tavanomaiseen talveen niin kunnossapidon kuin liikenneturvallisuuden kannalta, mutta operointi on mahdollista myös sen ulkopuolella erikseen sovittaessa ja olosuhteiden sen salliessa. Hyvä on, että operaattori voi huonoissa olosuhteissa estää käytön, mutta esim. voimakkaiden lumisateiden yhteydessä kaduilla

olevat liikkumisvälineet voivat haitata aurasikalustoa, joten kauden rajaamisella on tavoitteena turvata kunnossapidon edellytykset.

Yökieltojen osalta tehokkain tapa estää päihtyneenä ajo on estää sähköpotkulautojen käyttö kokonaan eikä poliisin keräämien tietojen mukaan promileraja ole yleisesti tätä vielä suuremmin muuttanut. Helsingissä vakavien onnettomuuksien määrät pystyttiin puolittamaan pelkästään viikonloppujen rajoituksilla, jotka kuitenkin ehdotetulla 00–05 rajoituksella koskevat vain 10 viikkotuntia, joka saatujen tietojen perusteella ole kuitenkin kovin suuri osuus kokonaismatkamäärästä. Rakenteellisesti sähköpotkulaudoissa käytettävät pienet renkaateivät myöskään ole kaupungin nykyisen infran kanssa parhaiten toimiva yhdistelmä ja lukuiset reunakivien nurkat aiheuttavat toistaiseksi enemmän tai vähemmän päihtyneille haasteita ajamiseen, vaikka öisin olisi käytössä ainoastaan alennettu nopeusrajoitus. Myös vielä alhaisempi rajoitus ei ole tarkoituksen mukainen.

Vaikka käyttö- ja nopeusrajoitukset on asetettu ainoastaan sähköpotkulaudoille, ei se estä operaattoreita itse käyttämästä tavallisia, sähköpyöriä tai sähköavustettuja polkupyöriä, joten ehdot eivät sinällään syrji operaattoreita. Tutkimusdatan kertyessä tilannetta on tarpeen tietysti tarkastella ja viitatuissa aineistoissa on indikaatiota siihen, että ongelmaa voi myös olla sähköavusteisilla pyörien osalta, mutta Chalmerssin teknillisen yliopiston tutkimuksen yhteenvedossakin todetaan, ettei tutkimuksen tietojen perusteella voida vielä tehdä päätelmiä kumpaan suuntaan. Vakuutushintojen nousu myös indikoi, että esimerkiksi lähtökohtana käytetty data ei ole ollut riittävää ja vasta todellisten tapausmäärien ja vakavuuksien ilmitulon myötä hintoja on jouduttu korjaamaan oikeammalle tasolle sekä asettamaan lisää vaatimuksia onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Rajoitusten asettamisella on tätä vakuutusyhtiöiden riskiä mahdollista laskea ja näin vähentää vakuutusmaksujen korotuspainetta, kun operaattoreilla tulee yhtäläiset rajoitukset.

Pysäköinnin osalta keskustaan on mahdollista vielä tutkia lisäpaikoitusta, mutta suunniteltu määrä kattaisi kaupungin näkemyksen mukaan hyvin keskustassa asioimisen tarpeet eikä kävelymatkat lähimmille paikoille kasva kovin merkittäviksi. Rajoitusalue ei myöskään leviä merkittävästi ydinkeskustan ulkopuolelle, joten vapaasti pysäköitävää aluetta jää vielä vähemmän kuljetuille alueille varsin paljon.

Asiakaspalvelun osalta kirjausta on muutettu ohjeelliseksi, jonka mukaan operaattoreiden odotetaan toimivan, mutta liikennepalvelulain mukaan velvoittavat kirjaukset eivät tosiaan olleet kaikilta osin mahdollisia.

Tapahtumien osalta rajoitusalueiden muokkaukseen on voimassa sama viiden vuorokauden toimenpideraja.

Rajoitusalueiden toimitusvelvollisuus on välttämätöntä, jotta rajauksia on kaupungin mahdollista valvoa, sillä ilman pääsyä niihin valvonta olisi huomattavasti työläämpää ja lähes mahdotonta automatisoida. Datan luovuttamisen osalta kirjaus on muutettu muotoon, että luovutus on mahdollista vain operaattorin suostumuksella sekä sopimuksen kautta.

Lahden kaupungin vammaisneuvosto & Lahden kaupungin vanhusneuvosto

Sähköpotkulautojen ja muidenkin mikroliikenteen liikkumisvälineiden osalta ajoneuvon teknisiä ominaisuuksia kuten ajon aikaista ääntä ei liikennepalvelulain mukaisilla säädöksillä ole mahdollista ohjata vaan niistä säädetään ajoneuvolaissa. Ajonopeus kuitenkin voidaan rajata ja se on asetettu yleisesti 20 km/h ja öisin sekä keskustan keskeisillä alueilla 15 km/h. Ajon rajoittamista keskustakortteleissa ei toria laajemmin ole käytännössä mahdollista tehdä ilman että kokonaisia korttelivälejä kielletään, sillä paikannussignaalin epätarkkuus voi aiheuttaa tarpeettomia jarrutustilanteita raja-alueilla liikuttaessa ja esimerkiksi kadun reunassa olevia jalkakäytäviä ei pystytä rajaamaan yksinään pois. Keskustaan asetetaan kuitenkin alennetun nopeusrajoituksen (15 km/h) alueita vilkkaimmille kävelyalueille, jotta ongelmaa saadaan hieman rajoitettua.

Palautteiden osalta kaupungilla on olemassa sähköinen palautekanava, jonne huomioita voi toimittaa. Lisäksi operaattoreilta löytyy yleensä jonkinlainen kanava verkkosivuilla tai sovelluksessa, josta tietoja voi toimittaa, mutta näiden tarkemmat vaatimukset eivät kuulu nykymuotoisen lain piiriin. Laki rajaa myös, miten esimerkiksi lautojen pysäköintiä voidaan ohjata ja sanktiointi ei suoranaisesti ole mahdollista, mutta lähi- ja varastosiirroille on mahdollista asettaa kohtuulliset taksat, joilla väärinpysäköinnistä saadaan vähän korvauksia. Pysäköinti on myös ehdoissa rajattu pois bussipysäkkien odotustiloista esteettömyyden nojalla. Lisäksi laki ei myöskään mahdollista palveluiden yksiselitteistä kieltämistä vaan lupa on ehtojen puitteissa myönnettävä. Joka tapauksessa keskustassa pysäköinti tulee keskittymään vain merkityille paikoille ja tämä tulee käytäntö tulee suoraan sovellukseen, jolloin niiden ulkopuolelle pysäköinti ei ole jatkossa käyttäjälle mahdollista.

Kaupunki kuulee mielellään sidosryhmiä ja tarkoitus on selvittää kyselyillä ja muilla keinoin kokemuksia muutosten toimivuudesta ja tehdä niiden perusteella tarvittavia muutoksia järjestelyihin. Lisäksi saatavan datan avulla pyritään tarkastelemaan myös infran aiheuttamia haasteita eri katuosuuksilla ja tarvittaessa myös muutetaan eri rajoitusalueita sen perusteella. Katujen osalta tavoitteena on myös parantaa infraa niiltä osin kuin se on mahdollista ja tehdä jatkossa myös enemmän jalankulun ja pyöräilyn väyliä, missä pyöräilijät, joihin sähköpotkulautailijat kuuluvat, ja jalankulkijat on eroteltu omille väylilleen.

Muistutukset

Keskitetyn pysäköinnin keskustarajaus on ensimmäiselle käyttöönottovuodelle haluttu pitää jokseenkin rajallisena, jotta sen toimivuus voidaan riittävällä tasolla varmentaa ja toiseksi pysäköintipaikkojen toteuttamisesta muodostuu kaupungille kustannuksia, joihin ei saada erityisiä korvauksia kattamaan niitä. Rajauksella saadaan kuitenkin jatkossa pysäköinti keskitettyä osoitettuihin paikkoihin ja alueen laajuutta ja pysäköintipaikkojen toimivuutta tarkastellaan vuosittain.

Taloyhtiöt voivat rajata pysäköinti kiinteistöillään haluamallaan tavalla olemalla yhteydessä operaattoreihin. Katualueen puolella muodostuvista ongelmista voi laittaa kaupungille palautetta ja rajouksia tarkistetaan jatkossa matalammalla kynnyksellä, kun se tulee lupaehtojen myötä mahdolliseksi. Yhteystietojen osalta tavoitteena on koostaa operaattoreiden tiedot kaupungin verkkosivuille.

Jalkakäytävillä ajoa valvoo poliisi eikä sitä pystytä teknisten rajoituksien vuoksi katujen reunoilla estämään ilman, että koko kortteliväliä suljetaan. Lisäksi toimintaan ei voi myöskään kokonaisuudessaan kieltää, mikäli operaattori toimii asetettujen ehtojen mukaisesti. Ennen uutta lakipakettia keinoja oli käytännössä hyvin vähän, joten tilanne sen osalta muuttuu merkittävästi. Katujen käytöstä kaupunki ei saa jatkossakaan korvauksia, mutta siirtomaksuilla on mahdollista kattaa kuluja jonkin verran.