

## **Mikroliikenneluvan lupaehtojen luonnoksesta saatujen lausuntojen yhteenveto ja niihin annetut vastineet**

Mikroliikenneluvan lupaehtojen luonnoksesta pyydettiin lausuntoja seuraavilta tahoilta:

- Bird Rides Finland Ab
- Eläkeläisneuvosto
- Keski-Uudenmaan polkijat ry
- Nuorisovaltuusto
- Ryde Finland Oy
- Tier Mobility Finland Oy (myöhemmin Dott)
- Vammaisneuvosto

Lausuntoaika oli 20.10.-3.11.2025.

Lausuntonsa määräaikaan mennessä jättivät Bird, Keski-Uudenmaan polkijat ry, Ryde ja Dott.

Annetuissa lausunnoissa kommentoitiin käyttöalueita, pysäköintiä, ajoneuvojen siirtoa, nopeusrajoituksia, toimintakautta sekä tiedonjakoa palveluntarjoajan ja kaupungin välillä.

Tiivistelmät lausunnoista ja vastineet niihin löytyvät alta aihealueittain.



## Käyttöalueet

### Tiivistelmä lausunnoista:

Dott toi esiin, että käyttökieltoalueita määrittäessä tulee ottaa huomioon se, ettei kieltoalueet kohdistu kieltoalueen ohi ajavaan liikenteeseen johtuen GPS:n epätarkkuudesta. Dottin mukaan kieltoalueiden vastuuton käyttö voi aiheuttaa vaaratilanteita ja heikentää liikenneturvallisuutta.

### Vastine lausuntoihin:

Lupaehdoissa on määritelty alueita, joissa sähköpotkulautojen käyttö ei ole sallittua liikenneturvallisuuden tai alueiden luonteen vuoksi. Lupaehdoissa todetaan myös, että rajoitusalueita voidaan muuttaa tai lisätä kaupungin toimesta luvan voimassaoloaikana.

Käyttökieltoalueiden tarkemmassa rajauksessa pyritään ottamaan huomioon se, ettei GPS:n epätarkkuus aiheuttaisi haittaa kieltoalueen läheisyydessä oleville väylille ja/tai alueille, joille kieltoa ei ole tarkoitettu. Mikäli tällaisia tapauksia käy ilmi, niin kaupunki pyrkii nämä korjaamaan.

## Pysäköinti

### Tiivistelmä lausunnoista:

Bird ehdotti, että lupaehtoihin tulisi lisätä kohta "Kaupunki voi harkintansa mukaan määrittää pysäköintikieltoalueita kaupungin hallinnoimilla mailla turvallisuuden, esteettömyyden tai kunnossapidon varmistamiseksi. Palveluntarjoajien on teknisesti valvottava näitä rajoituksia sovelluksessaan ja noudatettava kaupungin julkaisemia päivityksiä."

Dott suosittelee, että kaupunki kannustaisi yksityisiä tahoja ottamaan huomioon yhteiskäyttöisten pienajoneuvojen pysäköintiasiat kiinteistöillään. Dottin mukaan on myös ehdottoman tärkeää, että pakotetun pysäköinnin alueilla pysäköintipaikat merkitään myös maastoon johtuen GPS:n epätarkkuudesta ja jotta käyttäjät tunnistaisivat ne paremmin.

Keski-Uudenmaan polkijat kannattavat pakotetun pysäköinnin alueiden ottamista käyttöön välittömästi. Alueiden tulisi polkijoiden mukaan kattaa keskustan tärkeimmät korttelit sekä koko kaupungista vaaralliset paikat kuten alikulut. Polkijoiden näkemyksen mukaan lupaehtojen 6.1 kohdan kielto pysäköidä silloille ja alikulkuihin ei heidän arvionsa mukaan



johda siihen, että operaattorit tosiasiallisesti estäisivät mm. pimeiden alikulkujen läheisyyteen pysäköinnin.

#### Vastine lausuntoihin:

Lupaehtojen kohdassa 5 todetaan, että *"Lupaehtojen kohdissa 5, 6 ja 8 mainituista käyttökielto-, pysäköintikielto- ja nopeusrajoitusalueet tuodaan saataville Järvenpään karttapalveluun. Palveluntarjoajan tulee teknisesti estää ajoneuvojen käyttö rajoitusten mukaisesti näillä alueilla viimeisimpien voimassa olevien versioiden mukaisesti. Rajoitusalueita voidaan muuttaa tai lisätä kaupungin toimesta luvan voimassaoloaikana."*

On totta, että pakotetun pysäköinnin alueilla olevat pysäköintipaikat on suotavaa merkitä fyysisesti maastoon. Pääosin tämä on todennäköisesti myös mahdollista, mutta voi olla myös tilanteita, jolloin näin ei ole. Lupaehtojen lause *"Pysäköintialueita ei välttämättä merkitä erikseen maastoon."* korjataan muotoon ***"Nämä pysäköintialueet pyritään pääasiassa merkitsemään maastoon."***

Ensimmäiset pakotetun pysäköinnin alueet ja merkityt pysäköintipaikat otetaan käyttöön kauden 2026 aikana. Ensimmäiset alueet tulevat olemaan kaupungin keskustassa. Lupaehdoissa kohdassa 6.1 mainitut rajoitusalueet otetaan käyttöön kauden 2026 alusta lähtien. Rajoitusalueet ja -sijainnit merkitään kartalle niiltä osin, kun se on tarkoituksenmukaista ja teknisesti mahdollista. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi lupaehdoissa mainitut alikulut. Lupaehdoissa listataan lisäksi pysäköinnin periaatteita, mutta nämä ovat luonteeltaan sellaisia, joita ei ole mahdollista teknisesti mahdollista rajata näiden runsauden ja GPS:n epätarkkuuden vuoksi.

#### **Ajoneuvojen siirto**

##### Tiivistelmä lausunnoista:

Dott pyytää lausunnossaan huomioimaan, että mahdolliset siirrot tarkoittavat käytännössä lähisiirtoja lähimmälle sallitulle pysäköintipaikalle. Lisäksi Dott toteaa, että pienten, käsin siirrettävissä olevien ajoneuvojen lähisiirtojen kustannukset tulisi skaalata niistä aiheutuviin todellisiin kustannuksiin nähden.



Vastine lausuntoihin:

Järvenpään kaupungin näkemyksen mukaan mikroliikkumisvälineiden siirto on sen luonteista, että pääosa siirroista on mahdollista toteuttaa lähisiirtoina. Kaupungin on kuitenkin varauduttava myös mahdollisiin varastosiirtoihin ja säilytykseen sekä niistä koituviin kustannuksiin. Lain ajoneuvojen siirtämisestä mukaan ajoneuvon omistaja on velvollinen korvaamaan viranomaiselle ajoneuvon siirtojärjestelyistä, siirtämisestä, säilyttämisestä ja hallinnoinnista aiheutuneet kustannukset. Korvaussumman tulee perustua tosiasiallisiin kuluihin. Lupaehtojen mukaisesti kulloinkin voimassa olevien siirto- ja säilytysmaksujen suuruudet ilmoitetaan Järvenpään kaupungin verkkosivuilla.

**Nopeusrajoitukset**Tiivistelmä lausunnoista:

Bird ehdotti lausunnossaan, että Järvenpäähän asetettaisiin yleinen 20 km/h nopeusrajoitus monen muun kaupungin tapaan.

Vastine lausuntoihin:

Tieliikennelain mukaan mikroliikkumisvälineiden suurin sallittu nopeus on 25 km/h. Tämän lisäksi lupaehdoissa todetaan, että *"Järvenpäässä voidaan ottaa käyttöön 10 km/h nopeusrajoitusalueita, pakoissa, jotka ovat ensisijaisesti jalankulun alueita ja joissa ajoneuvoliikennettä on tarkoituksenmukaista rauhoittaa."* Lisäksi todetaan, että *"Palveluntarjoajan tulee rajoittaa ajonopeus Järvenpään ydinkeskustassa enintään 15 km/h yöaikana (klo 23–05) perjantai-lauantai- ja lauantai-sunnuntai-öinä sekä vappuaaton ja vappupäivän, juhannusaaton ja juhannusyön välisinä öinä sekä koulujen päättäjäisiltana. 10 km/h nopeusrajoitusalueet ovat kuitenkin aina voimassa."*

Sähköpotkulaudoilla tehtyjen matkojen keskimääräinen pituus on Järvenpäässä muutama kilometri. Tällaisilla matkoilla ei Järvenpään kaupungin näkemyksen mukaan ole juurikaan ajallista merkitystä sillä, onko mahdollinen huippunopeus 20 km/h vai 25 km/h. Alempi nopeusrajoitus on kuitenkin liikenneturvallisuuden kannalta parempi ratkaisu. 20 km/h nopeusrajoitus on myös linjassa monen muun kaupungin ohjeistamien nopeusrajoitusten kanssa. Näiden seikkojen perusteella lupaehtoihin lisätään lause *"Järvenpäässä ajoneuvojen suurin sallittu nopeus on 20 km/h."*



## Toimintakausi

### Tiivistelmä lausunnoista:

Saatujen lausuntojen mukaan Järvenpään kaupungin lupaehdoissa määritelty toimintakausi on lyhyt ja tarpeeton eikä sille löydy perusteita laista liikenteen palveluista. Lain liikenteen palveluista 18 e § mukaan kunta voi liittää lupaan liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä ajallisia tai alueellisia ehtoja. Lausuntojen mukaan sääolosuhteet vaihtelevat vuosittain ja siten tiettyihin päivämääriin sidottu toimintakausi ei ole perusteltu. Lausuntojen mukaan toimintakausi tulisi sitoa ainoastaan sääolosuhteisiin.

Lisäksi Ryde lausui, että lupaehdoissa asetettu 48 tunnin aikaraja ajoneuvojen poistamisesta kadulta on liian tiukka. He ehdottivat lausunnossaan ajan pidentämistä 72 tuntiin.

Keski-Uudenmaan polkijat ehdottivat lupaehtoihin sallittavaksi talvirenkailla varustettujen polkupyörien operoinnin ympärivuotisesti, vaikka kaupallisia operaattoreita ei vielä olisikaan tarjolla.

### Vastine lausuntoihin:

Järvenpään kaupungin lupaehdoissa toiminnan peruskaudeksi on määritelty 30.4.–1.11. Toimintakauden aloituspäivämäärä perustuu keväällä tehtävään hiekannostoon ja kadunpesuun sekä näille määritellyille aikatauluille. Toimintakauden lopetuspäivämäärä taas perustuu ajankohtaan, jolloin voidaan olettaa, että ilman lämpötila voi laskea jo hetkittäin pakkasen puolelle ja jolloin tulee tarpeita liukkaudentorjunnalle. Lupaehdoissa kuitenkin todetaan myös, että *"Toimintakauden alkamista voidaan aikaistaa tai kautta voidaan lyhentää tai jatkaa sääolosuhteet huomioiden."* Järvenpään kaupungin näkemyksen mukaan toiminnan peruskauden määrittely on tarkoituksenmukainen lain tarkoittama kunnossapitoon liittyvä ehto. Järvenpään kaupungin näkemyksen mukaan palveluntarjoajien toimintaa ei myöskään perusteettomasti rajoiteta, koska toiminta tullaan sallimaan myös määritellyn toimintakauden ulkopuolella, jos sääolosuhteet ja kunnossapidolliset tarpeet sen sallivat.



Järvenpään kaupungin lupaehdoissa on määritelty 48 tunnin aikaraja, jonka sisällä palveluntarjoajan pitää poistaa ajoneuvot katukuvasta, mikäli sitä voidaan sää- ja keliolosuhteiden perusteella edellyttää. 48 tunnin aikarajaan päädyttiin, jotta väärin hälytysten määrä olisi mahdollisimman pieni. Sää on usein vaikeasti ennustettavissa ja monesti esimerkiksi kolme vuorokautta aikaisemmin ennustetut lumisateet saattavat mennä ohi. Tällöin palveluntarjoaja voisi joutua poistamaan ajoneuvot silloinkin, kun se lopulta ei olisikaan tarpeen.

Järvenpään kaupungin lupaehdot koskevat kaikkia mikroliikkumisvälineitä, joiden operoiminen kaupungin hallinnoimilla alueilla on luvanvaraista toimintaa. Järvenpäässä ei toistaiseksi ole ollut muita kuin sähköpotkulautoja, mutta tulevaisuudessa lupaehtoja voidaan tarvittaessa tarkastella uudelleen.

## **Tiedonjako kaupungin ja palveluntarjoajan välillä**

### Tiivistelmä lausunnoista:

Dott toi esiin, että Laki liikenteen palveluista 18 e § mahdollistaa ehtojen asettamisen vain siltä osin kuin se on välttämätöntä liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden, ympäristön taikka yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta. Dott toteaa, että datan välittäminen kolmansille osapuolille on palveluntarjoajien näkökulmasta ongelmallista. Lisäksi Dott näkee, että datan välittämisestä kolmannelle osapuolelle tulee sopia aina erikseen.

### Vastine lausuntoihin:

Lupaehdoissa on vaadittu, että palveluntarjoajan tulee toimittaa dataa kaupungin viranomaiskäyttöön suunnittelun ja liikkumisen palveluiden edistämiseksi seuraavista asioista:

- matkojen lähtö- ja määränpäättämisaikojen, ja
- matkojen kokonaismäärät ja pituudet.

Vaaditun datan avulla kaupunki kykenee ottamaan sähköpotkulaudat paremmin huomioon esimerkiksi pysäköintipaikkoja suunnitellessa ja liikennejärjestelmää kehittäessä. Tämän myötä edellä mainitun datan vaatiminen on kaupungin näkemyksen mukaan lain tarkoituksen mukaista.



Kaupunki käyttää suunnittelussa oman työn lisäksi konsultteja suunnittelukohteiden luonteesta ja resurssitilanteesta riippuen. Konsulttien tehdessä suunnittelutyötä kaupungille voi olla tarkoituksenmukaista, että data sähköpotkulautojen liikkumisesta on myös konsulttien käytössä. Lupaehdoissa todetaan, että tarvittaessa datan luovuttamisesta voidaan laatia kaupungin ja palveluntarjoajan välinen sopimus.

