

Lausunto Naantalin mikroliikennelupaehtoihin

1. Luvan hakeminen ja käsittelymaksu

Naantalin kaupunki perii mikroliikenneluvan käsittelystä maksun, joka on 300 €. Lupa myönnetään kausikohtaisesti. Ehdotettu lupamaksu vaikuttaa poikkeuksellisen korkealta verrattuna muiden kaupunkien vastaaviin mikroliikennelupamaksuihin, jotka ovat tyypillisesti noin puolet tästä tai vähemmän. Liikenteen palveluista säädetyn lain (303/2025) 18 §:n mukaan kunnan perimä maksu voi vastata enintään lupahakemuksen käsittelystä kunnalle aiheutuvia kokonaiskustannuksia.

Lisäksi maksun tulee olla kohtuullinen suhteessa sen käsittelystä ja valvonnasta aiheutuviin todellisiin kustannuksiin hallintolain (434/2003) 6 §:n yleisestä suhteellisuusvaatimuksesta sekä julkisoikeudellisista suoritteista perittävistä maksuista annetun lain (150/1992) 6 §:stä seuraten.

Pyydämme kaupunkia arvioimaan lupamaksun suuruuden uudelleen siten, että se on linjassa muiden kaupunkien käytäntöjen sekä lainsäädännön kohtuullisuusvaatimusten kanssa.

3. 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.

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

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

4. Käyttöalueet

GPS-pohjaisten rajoitusten käytettävyydestä ja tarkkuudesta on Naantalin kaupungin edustajien kanssa keskusteltu eri asiayhteyksissä jo aiemmin. GPS-pohjaisten rajoitusten ollessa hyvä työkalu, on huomioitava, että käyttökieltoalueita tulee rakentaa erityistä varovaisuutta noudattaen, jotta kieltoalue ei kohdistu kieltoalueen ohi ajavaan liikenteeseen. Ajokieltoalueet ovat tarkoitettu implementoitavaksi vain täysin muulta liikenteeltä suljetuille alueille. Sen sijaan niiden käyttö alueilla, joilla on muuta tai risteävää liikennettä aiheuttaa itsessään vaaratilanteita ja heikentää liikenneturvallisuutta merkittävästi. Tämä on liikennepalveluista asetetun lain tarkoituksen vastaista. Vastaavista tilanteista koituneista onnettomuuksista on jo rekisteröity liikennevakuutustapauksia.

Naantalissa etenkin Puistotien kohdalla ajokieltoalueen toteuttaminen on mikroliikenteen käyttäjien turvallisuutta vaarantava toimi, jolle ei ole olemassa perusteltua ja dokumentoitua syytä. GPS-pohjaisena toimenä rajoitus tulee osumaan Puistotietä pitkin ajavien lisäksi kaikkiin muihin mikroliikenteen käyttäjiin jotka ajavat risteävillä teillä vaarantaen heidän turvallisuuden raskaamman liikenteen edessä. Kaupungin esittämät kieltoalueet, joissa poikkeavat tiet on jätetty alueen ulkopuolelle ei toimi käytännön tasolla eikä tule tilannetta muuttamaan. GPS-tekniikalla tehtävä geoaitausta ei ole toteutettavissa metrien tarkkuudella, jolloin Naantalin kaupunki tulisi omilla rajoituksilla nostamaan onnettomuusriskiä kaupungissa ja täten heikentämään liikenneturvallisuutta.

Yhteiskäyttöisten ajoneuvojen käyttäjille on turvattava mahdollisuus turvalliseen liikkumiseen ja tilanteen vaatimaan reagointiin liikenteessä. Tämä voidaan toteuttaa opasteilla, esteillä sekä ajoneuvojen nopeutta rajoittamalla.

Pysäköintikieltoalueet tukevat ensisijaisesti olemassa olevaa pysäköinti-infrastruktuuria. Tekniset rajaukset eivät paikkaa kaupungissa esiintyviä pysäköinti-infrastruktuurin puutteita. Ilman asianmukaisia pysäköintipaikkoja pysäköintikieltoalueet ohjaavat pysäköintiä luonnottomiin paikkoihin ja näin aiheuttavat itsessään pysäköinti-ongelmia. Esimerkiksi koulujen pysäköintikieltoalueissa tulisi huomioida pysäköintimahdollisuus henkilökunnalle sekä tilojen iltakäyttäjille. Kaupungin on hyvä pohtia tarkemmin, mihin ongelmiin rajoituksilla halutaan puuttua ja rakentaa rajoitusalueet siten, että rajoitusalueet eivät luo esteitä normaalille arkiliikenteelle.

Työmaiden ja tapahtumien osalta ehdotamme, että operaattorin velvollisuus toteuttaa tapahtumien tai työmaiden aikaisia tilapäisiä rajoituksia olisi sidottu kohtuulliseen ennakkoilmoitukseen. Operaattorille tulisi varata vähintään seitsemän (7) arkipäivää aikaa muutosten toteuttamiseen. Tämä varmistaa, että rajoitukset saadaan toteutettua sujuvasti ja ovat toteutettavissa ilman kohtuutonta haittaa palvelun laadulle ja operaattorin toimintaedellytyksille.

6. Käyttöajat

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. Liukkaita ehkäistään kaupungissa kaikkien kulkumuotojen osalta samalla periaatteella suolaamalla tai levittämällä hiekoitussepeleitä. 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 huomioda, 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

Muun muassa Kuopiossa viimeisten vuosien aikana kehitetty toimintamalli hiekanpoiston toiminnan varmistamiseksi on ollut esimerkillinen, josta muut Suomen kaupungit ovat voineet ottaa mallia. 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 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 Naantalissa 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 kiinteän, 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 välttämättömyyteen Naantalissa, vaan toimii teknisenä rajoitteena ilman olosuhdeperustaista harkintaa. Vaihtoehtoisia, vähemmän rajoittavia ja samalla tavoitteisiin vastaavia keinoja on käytettävissä ja ne ovat osoittautuneet toimiviksi.

8. Tietojen välittäminen kaupungille

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. Haluamme muistuttaa, että datan välittäminen kolmannelle osapuolelle tulee aina olla toimijan kanssa ennalta sovittu ja datahallinta sopimuksella (DSA) säädelty toimi, vaikka kyse olisi kaupungin omien lupaehtojen ja suunnitelmien kehittämisestä.

10. Muut ehdot

Ymmärrämme muutosten ollessa perustelluissa tapauksissa välttämättömiä liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai kunnossa- ja puhtaanapidon varmistamiseksi.

Palveluntarjoajan näkökulmasta on kuitenkin ehdottoman tärkeää, että kaupunki tiedottaa operaattoreita mahdollisista muutoksista kohtuullisen varoitusaajan puitteissa.

Kohtuullinen varoitusaika olisi vähintään 7 päivää ennen tulevia muutoksia. Pyydämme kaupungin lisäämään kohtuullisuuden ehdon lupaan.

Allekirjoitukset



Juho Lindgren
Suomen yhteiskuntasuhdejohtaja
juho.lindgren@ridedott.com



Elina Bürkland
Suomen maajohtaja
elina.burkland@ridedott.com