

Lausunto Raahen mikroliikennelupaehtoihin

Tier Mobility Finland Oy (3135382-9)
posti@ridedott.com
Kampinkuja 2
00100 Helsinki

Yrityksen edustajana lausunnossa:

Juho Lindgren
Suomen yhteiskuntasuhdejohtaja
juho.lindgren@ridedott.com
040 083 2340

Elina Bürkland
Suomen maajohtaja
elina.burkland@ridedott.com
041 505 8089

Kommentit lupaehtoihin

4. Toimintakausi

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 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 mikroliikenteelle. 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

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 sähköpotkualautojen 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 sähköpotkualautojen toimintakausi on koko Suomessa 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 välttämättömään tarpeeseen Raahessa, vaan toimii teknisenä rajoitteena ilman olosuhdeperustaista harkintaa. Vaihtoehtoisia, vähemmän rajoittavia ja samalla tavoitteisiin vastaavia keinoja on käytettävissä ja ne ovat osoittautuneet toimiviksi.

5. Nopeusrajoitukset

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.

Kaupungin asettama 15 km/h yörajoitus koko kaupungin alueelle jokaisena viikonpäivänä klo 22-06 ei täytä tarpeellisuuden määritelmää. Kaupunki ei ole esittänyt konkreettista riskiä tai onnettomuusdataa, joka ilmentää tarvetta asettaa rajoitus kaikille viikonpäiville. Ilman tällaista tietoa rajoituksen tiukentaminen ei ole perusteltavissa lain edellyttämällä tavalla.

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 Raahen nopeusrajoituspäätöksessä, vaikka niillä on suora vaikutus yöaikaisiin riskeihin.

Vaadimme 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.

6. Pysäköinti

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

Ohjeistuksen ymmärrettävyyden vuoksi sallittu pysäköinti tulisi määritellä yksinkertaisemmin ja jättää pois metrimääräiset raja-arvot. "Ajoneuvoa ei saa pysäköidä jalkakäytävälle niin, että jalankulkija joutuu väistämään pyörätielle tai ajoradalle, eikä pyörätielle niin, että pyörätietä käyttävä joutuu väistämään jalkakäytävälle tai ajoradalle."

Lisäksi GPS-pohjaisten rajoitusten tekniset ominaisuudet eivät mahdollista metrin tarkkuudella tapahtuvaa pysäköinninohjausta, eikä paikkaa kaupungissa esiintyviä infrastruktuurihaasteita. Sähköpotkulaudat ovat liikennemuoto siinä missä autoilu tai pyöräily. Etenkin keskeisillä alueilla maastossa näkyvä pysäköinnin ohjaus on tärkeää laadukkaan pysäköinnin kannalta. Ilman fyysisiä opasteita myös muiden liikkumismuotojen pysäköinti hankaloituu huomattavasti

Yhteiskäyttöisten ajoneuvojen siirtämisen ollessa kaupungin toimivallan alainen toimi ajoneuvon ollessa pysäköitynä liikenteen turvallisuutta vaarantavalla tavalla, pyydämme Raahen kaupunkia huomioimaan, että mahdolliset siirrot mikroliikenteen ajoneuvojen kohdalla käytännössä 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 mikroliikkuminen täydentävät toisiaan.

8. Muutokset lupaehtoihin luvan voimassaoloaikana

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 varoitusajan 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