



Mikroliikenneluvan ehtoluonnoksesta saatujen kommenttien yhteenveto ja niihin annetut vastineet

Asian valmistelija Eveliina Jäntti, puh. 050 307 2185

Mikroliikenneluvan ehtojen luonnoksesta pyydettiin kommentteja seuraavilta tahoilta:

- Keski-Suomen hyvinvointialue
- Keski-Suomen pelastuslaitos
- Keskustan kiinteistöt
- Nuorisovaltuusto
- Sisä-Suomen poliisilaitos
- Sähköpotkulautafirmat Voi, Ryde ja Dott
- Vammaisneuvosto
- Vanhusneuvosto

Kommentointiaika oli 5.5. – 20.5.2025.

Kommenttinsa määräaikaan mennessä jättivät Jyväskylän nuorisovaltuusto, Jyväskylän vanhusneuvosto, Jyväskylän vammaisneuvosto, Keski-Suomen Näkövammaiset ja Näkövammaisten liitto, Voi, Ryde ja Dott sekä keskustan kiinteistöistä Reim Jyväskylä Oy.

Annetuissa kommentteissa päähuomio oli nopeusrajoituksissa, yöaikaisissa rajoituksissa, pysäköinnin ehdoissa ja toimintakauden ehdoissa. Yhteenveto kommentteista on liitteenä 1.

Nopeusrajoitukset

Luonnoksessa keskustan kävelykaduille ja keskustan läheisyydessä oleville silloille ehdotettiin 10 km/h nopeusrajoitusta. Tämä hyväksyttiin kommentteissa yleisesti.

Luonnoksessa ehdotettiin muualle ruutukeskustan alueelle ja Lutakkoon 15 km/h nopeusrajoitusta. Tämä herätti kommentteissa muutostoiveita.

Palveluntarjoajat pitivät 15 km/h nopeusrajoitusta kohtuuttomana toimenä. He perustelivat kommenttiaan erityisesti sillä, että alueella on pyörävyliä ja ajoratoja, joilla muiden tienkäyttäjien nopeustaso on korkeampi kuin 15 km/h. Mikäli mikroliikenneajoneuvolla pääsisi selvästi muuta liikennettä hitaammin, tämä heikentäisi mikroliikkumisvälinettä käyttävän turvallisuutta ja saisi kuljettajan todennäköisemmin siirtymään ajoradalta/pyörätieltä jalkakäytävälle. Tämän lisäksi Ryde kertoi, että heille on tullut liikennevakuutusmaksujen perusteella korvausvaatimuksia Jyväskylässä vain vähän, ja tämän liikennevakuutusdatan perusteella 15 km/h nopeusrajoitusta ei Ryden mukaan voi perustella liikenneturvallisuudella.

Vanhusneuvosto, vammaisneuvosto ja Keski-Suomen Näkövammaiset ja Näkövammaisten liitto puolestaan toivoivat, että 10 km/h nopeusrajoitusalue olisi esitettyä laajempi. He perustelivat toivetta erilaisten jalankulkijaryhmien koetulla ja todellisella turvallisuudella.

Vastine kommentteihin:

Ehdotetut nopeusrajoitukset perustuvat erityisesti koettuun turvallisuuteen, sillä Jyväskylässä ei ole saatavilla kattavaa tilastoa tapahtuneista onnettomuuksista.

Polisiin onnettomuustilastoissa loukkaantumiseen johtaneita sähköpotkulautaanonnettomuuksia on tapahtunut Jyväskylän katualueella vuosina 2023–2024 yhteensä 7 kpl. Tämän pitää sisällään vain murto-osan kaikista sähköpotkulaudalla tapahtuneista, loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista, sillä poliisi ei käy aina onnettomuuspaikalla. Esimerkiksi yksittäisonnettomuuksia, joissa ei ole toista osapuolta, ei poliisin tilastoissa näy.

Keski-Suomen hyvinvointialue ei erittele tilastoissaan sähköpotkulaudoilla tapahtuneiden onnettomuuksien hoitoa.

Jyväskylässä toteutettiin keväällä 2024 kysely, jossa tutkittiin asukkaiden näkemyksiä Jyväskylän kävelyolosuhteiden nykytilasta. Saatujen vastausten mukaan pyöräliikenteen ja sähköpotkulautojen aiheuttama uhka ja vaaratilanteet olivat yksi merkittävimmistä esteistä kävelylle, sillä joka kymmenes vastaaja koki, että sähköpotkulautojen ja pyöräilyn aiheuttamat vaaratilanteet vähentävät tai estävät heidän kävelyään. (Lähde: Kävellessä Jyväskylässä -asukaskyselyn tulosraportti https://www.jyvaskyla.fi/sites/default/files/2024-10/kavel-len_jyvaskylassa_-_asukaskyselyn_raportti_2024.pdf)

Sähköpotkulaudalla tulee ajaa pyörätiellä, tai mikäli pyörätietä ei ole, niin ajoradalla. Lupaehdoluonnoksessa ehdotettu 15 km/h alue kattaa erilaisia väylätyyppejä. Osalla väylistä sähköpotkulautailijat ja pyöräilijät ajavat jalankulkijoiden kanssa samoilla väylillä. Paikoitellen pyöräväylä on erotettu muista liikennemuodoista. Osalla väylistä ei ole erillistä pyörätietä, jolloin sähköpotkulautailijan paikka on ajoradalla.

Kommenteissa esitettiin huoli, että sähköpotkulautailijat ajaisivat oman turvallisuutensa takaamiseksi jalkakäytävällä, mikäli ajoradalla tai pyörätiellä nopeusrajoitus olisi huomattavasti alhaisempi kuin muulla liikenteellä.

Nykytilanteen selvittämiseksi Väinönkadulla Vapaudenkadun ja Hannikaisenkadun välisellä alueella seurattiin tunnin ajan, missä sähköpotkulautailijat ja pyöräilijät ajavat. Seuranta tehtiin tiistaina 27.5. klo 15.30 - 16.30 välisenä aikana. Kyseisessä kohdassa on ajoradan molemmin puolin jalkakäytävät, joten sähköpotkulautailijoiden ja pyöräilijöiden pitäisi ajaa liikennesääntöjen mukaan ajoradalla.

Seuranta-aikana Väinönkatua pitkin kulki 15 sähköpotkulautailijaa ja 91 pyöräilijää. Pyöräilijöistä 31 % ja sähköpotkulautailijoista 67 % ajoi liikennesääntöjen vastaisesti jalkakäytävällä. Yhteensä pyöräilijöistä ja sähköpotkulautailijoista 36 % ajoi liikennesääntöjen vastaisesti jalkakäytävällä.

Tavoitteena on, että sekä pyöräilijöiden ja sähköpotkulautailijoiden jalkakäytävällä ajaminen saataisiin vähenemään paikoissa, jossa heidän oikea paikkansa on ajoradalla. Tehdyn seurannan perusteella tämä on mahdollista, sillä pyöräilijöistä valtaosa ja sähköpotkulautailijoistakin kolmannes ajoi ajoradalla. Mikäli tällaisissa kohdissa rajoitettaisiin sähköpotkulautojen nopeutta 15 kilometriin tunnissa, on todennäköistä, että entistä useampi valitsisi jalkakäytävällä ajamisen ajoradan sijaan, millä olisi jalankulkijoiden turvallisuutta heikentävä vaikutus. Suuressa osassa ruutukaavakeskustan kaduista sähköpotkulautailijan paikka on ajoradalla, joten mikroliikenneluvan kommenttivaiheessa esitetty 15 km/h ruutukeskustan ja Lutakon nopeusrajoitusehdotus hylättiin.

Vaihtoehtona tarkasteltiin järjestely, jossa 15 km/h nopeusrajoitus olisi voimassa ainoastaan keskustan niillä kaduilla, joissa jalankulkijat ja pyöräilijät käyttävät samaa, jaettua väylää. Tällöin nopeusrajoitukset olisivat koskeneet keskustan kehiä, jotka ovat pääpyöräreittejä, ja keskustan läpi kulkevilla väylillä olisi päässyt ajamaan kovempaa. Tämä olisi



saattanut kannustaa sähköpotkulautailijat siirtymään pääpyöräreiteiltä keskustan läpi kulkeville reiteille, mitä ei myöskään pidetty toivottavana vaikutuksena.

Edellä mainittujen seikkojen perusteella mikroliikenneluvan ehtoja muokattiin siten, että 15 km/h nopeusrajoitus asetetaan kohtiin, joissa liikkumisen lisäksi oleskellaan, kuten auki-
oille, puistoihin ja uimarantojen yhteyteen.

Vammaisneuvoston kommentin perusteella lisättiin 10 km/h nopeusrajoitus Mäki-Matin perhepuiston eteen kävelykatualueelle.

Yöaikaiset nopeusrajoitukset ja reaktiotesti

Luonnoksessa esitettiin joka yö klo 22-06 voimassa olevaa reaktiotestiä ja klo 23-05 voimassa olevaa 15 km/h nopeusrajoitusta.

Nuorisovaltuusto, vammaisneuvosto ja Keski-Suomen Näkövammaiset ja Näkövammaisten liitto kannattivat yöaikaisia reaktiotestejä. Keski-Suomen Näkövammaiset ja Näkövammaisten liitto ehdotti lisäksi kommentissaan yöaikaista ajokieltoa keskustan alueelle.

Kaksi palveluntarjoajaa puolestaan suhtautui kriittisesti yöaikaiseen nopeusrajoitukseen ja reaktiotestiin varsinkin arkisin. He perustelivat kritiikkiään sillä, että kun päihtyneenä ajamisesta tulee laitonta ja sanktioitavaa, käyvät reaktiotesti ja yölliset nopeusrajoitukset turhiksi. Lisäksi he tulkitsivat, että arkiöinä päihtyneenä ajaminen on viikonloppua ja juhlapäiviä harvinaisempaa.

Vastine kommentteihin:

Yöaikaisilla rajoituksilla tavoitellaan päihtyneenä tapahtuneiden onnettomuuksien vähene-
mistä.

Tieliikennelakiin on lisätty kesäkuussa pykälä, jonka mukaan moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa ei saa kuljettaa yli 0,5 promillen humalassa tai huumausaineiden vaikutuksen alaisena. Pelkällä lailla ja poliisivalvonnalla ei kuitenkaan todennäköisesti saada päihtyneenä ajamista kokonaan estetty, joten reaktiotesti tukee osaltaan promillerajan käyttöönottoa. Reaktiotesti ei kuitenkaan ole tieteellisen tarkka, eikä se estä kaikkea päihtyneenä ajamista. Yöllisen nopeusrajoituksen tavoitteena on pienentää reaktiotestistä läpipäässeiden, päihtyneenä ajavien onnettomuusriskiä sekä onnettomuu-
den seurauksia.

Valtakunnallisesti sähköpotkulaudalla päihtyneenä ajamisesta tai päihtyneenä tapahtuneista onnettomuuksista on tehty vain vähän tutkimuksia. Helsingin onnettomuustilastoista tehdyn tutkimusraportin mukaan vuonna 2021 sattui 432 loukkaantumiseen johtanutta sähköpotkulautaonnettomuutta. Näistä 191:ssä oli mukana alkoholi. Tilastoista tehdyn analyysin mukaan suhteessa käyttömääriin onnettomuuksia sattui eniten yöaikaan klo 00 - 06 välisenä aikana. Lukumäärällisesti eniten onnettomuuksia sattui 22 - 04 välisenä aikana. Viikonpäivistä eniten onnettomuuksia sattui viikonloppuisin (pe-su). Onnettomuuksissa loukkaantuneista 44 % oli päihtyneitä, keskimäärin 1,44 promillen humalassa. (Lähde: Milos N Mladenovic et al, *Evaluation of electric scooter deployment in the city of Helsinki*, 2022)

Jyväskylässä päihtyneenä tapahtuneiden onnettomuuksien ajankohdat ja suhteellinen määrä seurailevat todennäköisesti Helsingin tilastoja.

Mikroliikenneluvan ehtoja muokattiin kommenttien ja Helsingin tilaston perusteella siten, että yönöpeusrajoitusta laajennetaan klo 22-06 väliselle ajalle. Reaktiotestit asetetaan



koskemaan vain perjantain ja lauantain sekä lauantain ja sunnuntain välisiä öitä sekä vapaa-aikaa ja juhannusaikaa, jolloin alkoholin käyttö on arkiöitä yleisempää.

Keski-Suomen Näkövammaisten ja Näkövammaisten liiton ehdottama yöaikainen kiello poistaisi onnettomuudet kokonaan, mutta estäisi ajon myös selvinpäin. Mikäli promilleraja ja reaktiotesti eivät vähennä päihtyneenä tapahtuneita onnettomuuksia toivotulla tavalla, voidaan yökielloja myöhemmin harkita.

Toimintakausi

Luonnoksessa ehdotettiin säätilan perusteella määräytyvää toimintakautta, jossa 16.10. – 19.4. palveluntarjoajien pitäisi poistaa ajoneuvot 48 tunnin kuluessa, mikäli kaupunki niin säätilan perusteella edellyttää.

Kaksi palveluntarjoajaa toivoi kommentissaan esitettyä löysempiä sääntöjä. Heidän mielestään toimintakauden pitäisi perustua vain säätilaan ja yhteistyössä kaupungin ja palveluntarjoajien kesken pitäisi pyrkiä tulevaisuudessa sähköpotkulautojen ympärivuotiseen käyttöön. Toimintakauden säätilalle asetettuja kriteerejä pidettiin liian ankarina, ja esitettiin toive, että ajoneuvoja ei tarvitsisi kerätä varastoon talvisella säällä, vaan riittäisi, että palveluntarjoaja estäisi niiden käyttöönoton joko teknisesti tai siirtäisi ne talvihoidon tieltä siivuun.

Dott toi esiin, että 48 tunnin aikaraja on tiukka ajoneuvojen poistoon ja nosti esiin, että muissa kaupungeissa vastaava raja on ollut 72 tuntia.

Keski-Suomen näkövammaiset ja Näkövammaisten liitto nosti kommentissaan esiin, että ennalta määritetyt kauden aloitus- ja lopetusajat olisivat selkeämmät.

Vastine kommentteihin:

Talvikunnossapidon kannalta on oleellisen tärkeää, että sähköpotkulaudat eivät ole aurauksen tai hiekotuksen tiellä. Pelkästään niiden käytön estäminen teknisesti ei helpota kunnossapitoa. Kaupungissa ei ole paikkoja, johon sähköpotkulaudat voisi siirtää helposti pois talvihoidon tieltä, sillä esimerkiksi viherkaistat tarvitaan aurauksen aikana lumitilaksi.

Lupahtoluonnokseen on määritetty 48 tunnin aikaraja, jossa ajassa palveluntarjoajan pitää poistaa ajoneuvot katukuvasta, mikäli sitä voidaan sää- ja keliolosuhteiden perusteella edellyttää. 48 tunnin aikarajaan päädyttiin, jotta väärin hälytysten määrä olisi mahdollisimman pieni. Jyväskylässä sää on usein vaikeasti ennustettavissa ja monesti esimerkiksi kolme vuorokautta aikaisemmin ennustetut lumisateet menevätkin ohi. Jos aikaraja olisi 72 tuntia, kehottaisi kaupunki palveluntarjoajia poistamaan ajoneuvot liikenteestä kolme vuorokautta ennen arvioitua lumisateen alkamista, kun pakkanen tai lumisade on vielä hyvin epävarma. Tällöin palveluntarjoaja joutuisi poistamaan ajoneuvot silloinkin, kun se loppujen lopuksi ei olisi tarpeen.

Palveluntarjoajien tulee myös itse varautua säätilojen muutokseen ja esimerkiksi oman sääennusteseurantansa perusteella aloittaa poistot riittävän monta vuorokautta ennen säätilan muutosta, tai pitää ajoneuvojen määrä kevään ja syksyn kuukausina niin pienenä, että ne on mahdollista poistaa katukuvasta aikarajoituksen puitteissa.

Keski-Suomen Näkövammaiset ja Näkövammaisten liitto nosti kommentissaan esiin, että ennalta määritetyt aloitus- ja lopetusajat olisivat selkeämmät. Tämä on totta, mutta säätilojen valossa esimerkiksi talvi on alkanut ja loppunut Jyväskylässä vaihdellen kahden kuukauden vaihteluvälillä. Ennalta määritetty lopetusaika voisi aiheuttaa tilanteen, jossa ajoneuvojen käyttö on kielletty, vaikka sää ja kunnossapito sen sallisi.



Mikäli ehdoissa esitetty säätilaan perustuva malli ei käytännössä toimi, ei ole poissuljettua, että tulevana vuosina ehtoja muokattaisiin esimerkiksi kiinteiden päivämäärien suuntaan.

Kommenttien perusteella toimintakauden ehtoja muokattiin selkeämpään muotoon, mutta sisältöön ei tehty muutoksia.

Pysäköinti

Palveluntarjoajia lukuun ottamatta kaikki kommentoijat toivoivat, että pysäköinnin esteettömyys parantuisi verrattuna nykytilanteeseen. Kommenteissa mikroliikennevälineiden pysäköinnin ongelmana nähtiin mm. ajoneuvojen kasautuminen ja se, että väylille pysäköidyt tai kaadetut ajoneuvot aiheuttavat muille käyttäjille kaatumis- tai kompastumisvaaran. Haasteena kuvattiin myös kulkureiteille, esimerkiksi risteysalueille ja suojateiden edustoille pysäköinti. Erityisesti näkövammaisille henkilöille kulkuväylille pysäköidyt ajoneuvot aiheuttavat suurta haittaa.

Nuorisovaltuusto toivoi, että sähköpotkulaudoille toteutettaisiin nykyistä enemmän pysäköintialueita esimerkiksi katuun maalamalla tai rakentamalla kaduille pysäköintiin tarkoitettuja levennyksiä.

Keski-Suomen Näkövammaiset ja Näkövammaisten liitto toivoi, että näkövammaisille tarkoitettujen ohjausraitojen ja liikuntaesteisten autopaikoille pysäköinti huomioitaisiin pysäköintivirheenä.

Dott toi esiin, että kaupungin kaavailemat pysäköinnin ehdot koskevat pääosin käyttäjää, ja vaikka palveluntarjoaja ohjeistaisi käyttäjiään pysäköimään oikein, ei palveluntarjoaja voi aukotta varmistaa, että käyttäjät pysäköivät oikein. Dott ehdotti, että pysäköintiä ja pysäköintikieltoalueita pitäisi ohjata myös visuaalisin opastein ja valistuksen/koulutuksen kautta opettaa käyttäjiä pysäköimään oikein.

Vastine kommentteihin:

Ehtojen tavoitteena on vähentää pysäköinnistä aiheutuvia ongelmia. Alueilla, joissa pysäköinti on kielletty muualla paitsi erikseen sallituilla paikoilla, pystytään pysäköinti teknisesti pakottamaan haluttuihin paikkoihin. Muilla alueilla pysäköinnin säätely perustuu käyttäjien ohjeistukseen sovelluksessa sekä pakotettuun valokuvan ottamiseen ajon päätteeksi. Näillä alueilla käyttäjä voi kuitenkin pysäköidä ohjeiden vastaisesti, sillä sitä ei ole teknisesti estetty. Kaupunki ei voi antaa käyttäjälle sanktiota, mutta laki mahdollistaa, että kunta voi siirtää mikroliikennealueen vastaisesti pysäköidyn ajoneuvon ja laskuttaa siirrosta palveluntarjoajaa, joka halutessaan voi sanktioida käyttäjää.

Täysin esteettömäksi ei pysäköintiä näillä ehdoilla todennäköisesti saada, koska käyttäjään ei pystytä sitovasti vaikuttamaan, eikä kaikkiin pysäköintivirheisiin ehditä puuttua. Mikroliikennealueen käyttöönoton vaikutuksia seurataan, ja mikäli pysäköinnin esteettömyys edelleen vaatii parantamista, kaupungin on mahdollista muuttaa mikroliikennealueen ehtoja. Keskusta-alueella voidaan esimerkiksi ottaa käyttöön ns. pakotettu pysäköinti, jolloin keskusta-alueella pysäköinti olisi mahdollista vain erikseen merkityillä pysäköintipaikoilla, ja pysäköinti kiellettäisiin geoaitaamalla muualta. Tässä yhteydessä pysäköinti pystyttäisiin lähes täysin estämään myös ohjausraitojen kohdalla ja liikuntaesteisten pysäköintipaikoilla.

Sähköpotkulaudat otetaan nykyisin katujen parantamisen suunnittelussa huomioon ja mahdollisuuksien mukaan rakennetaan tai merkitään niille pysäköintipaikkoja muun kadunrakentamisen yhteydessä.



Kaupungin on tarkoitus seurata mikroliikenneluvan vaikutuksia pysäköintiin. Kaupungin nettisivuille lisätään kuntalaisille tietoa sähköpotkulautailusta, ja ohjeistetaan mm. oikeaan pysäköintiin. Tämän lisäksi voidaan tarvittaessa tiedottaa kaupunkilaisia, miten kuuluu pysäköidä.

Muut ehdot

Nuorisovaltuusto nosti kommentissaan esiin, että liikennesääntöjä pitäisi opettaa enemmän koulussa. Lisäksi käyttöä pitäisi rajoittaa myös vappuna, koulujen päättöpäivänä ja juhannuksena.

Dott nosti kommentissaan esiin, että ajokieltoalueita rajatessa pitää varmistaa se, että ajokielto ei kohdistu GPS-epätarkkuuden vuoksi pyöräväylille, vaan ainoastaan alueille, joissa liikenne ei ole sallittu.

Voi kertoi, että heidän sovelluksensa ei tue maakohtaista liikennevakuutustietojen esittämistä, koska se toimii yhtenäisellä eurooppalaisella alustalla ja kysyi riittääkö se, että tiedot löytyvät julkisesti nettisivuilta.

Useammassa kommentissa nostettiin esiin toive väärin pysäköimisen sanktioimisesta ja siitä, että kaksi tai useampi päällä ajamista valvottaisiin ja siitä sanktioitaisiin.

Kahdessa kommentissa toivottiin, että kaupunki käyttäisi myös liikennemerkkejä ohjamaan sähköpotkulautailua, esimerkiksi keskustan 10 km/h nopeusrajoitusta.

Yhdessä kommentissa toivottiin, että ajaminen Martti Korpilahden polun uimarantaosuus kiellettäisiin ja sähköpotkulaudoille osoitettaisiin pysäköintialue skuuteille Tuomiojärven uimarannan yhteyteen, esimerkiksi Hongikontien/Polvitien tuntumaan.

Vastine kommentteihin:

Mikroliikenneluvan ehtoihin lisätään kirjaus, joka mahdollistaa tilapäisten rajoituksen käyttöönoton sellaisina aikoina ja sellaisissa paikoissa, joissa on poikkeavan paljon ihmisiä liikkeellä, kuten vappuna, koulujen päättöpäivänä ja juhannuksena.

Ajokieltoalueet on pyritty piirtämään siten, että niiden raja on ei ole aivan kiinni ajoväylässä, jolloin GPS-heitto ei todennäköisesti haittaa väylällä ajamista. Mikäli luvan käyttöönoton jälkeen käy ilmi, että jossakin kohdassa GPS-heitto on suuri ja ajoneuvot pysähtyvät paikassa, jossa niiden pitäisi kulkea, voi kaupunki siirtää rajaa.

Lupaehtoihin lisätään kirjaus, jonka mukaan palveluntarjoaja voi esittää liikennevakuutustietonsa sovelluksen sijaan nettisivuillaan.

Mikroliikennelupaan liittyvä lainsäädäntö ei mahdollista sitä, että kaupunki sanktioisi käyttäjiä väärästä pysäköinnistä tai useampi päällä ajamisesta. Kaupunki voi jatkossa siirtää mikroliikenneluvan vastaisesti pysäköidyn ajoneuvon ja laskuttaa siirrosta palveluntarjoajaa, joka halutessaan voi sanktoida pysäköintivirheen tehnyttä käyttäjää. Kaupunki ei kuitenkaan voi asettaa mikroliikennelupaan palveluntarjoajalle velvoitetta sanktoida käyttäjää. Kaupunki ei voi valvoa useampi päällä ajamista, vaan se on poliisin tehtävä.

Liikennemerkkien käyttöä voidaan jatkossa harkita.

Martti Korpilahden polku on asemakaavassa ja liikennemerkkein määritelty pyöräilyväyläksi. Tästä syystä siellä sähköpotkulaudalla ajamista ei kielletä. Uimarannan kohdalle asetetaan 15 km/h nopeusrajoitus, koska kyseisessä kohdassa on epätavallisen paljon kulkua pyöräväylän yli.



Vastaukset muihin kommentteissa annettuihin toiveisiin tai kysymyksiin ovat liitteessä 2.



Liite 1. Yhteenvedo lupaehtoluonnoksen kohdista, joista saatiin ristiriitaista tai kriittistä palautetta

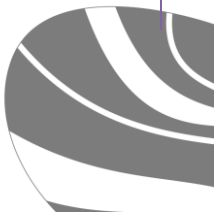
Kommentoija	Kävelykeskustan ja siltojen 10 km/h nopeusrajoitus	15 km/h nopeusrajoitus muualla keskustassa ja Lutakossa	Yöaikaiset rajoitukset (reaktiotesti klo 22-06 ja 15 km/h nopeusrajoitus klo 23-05)
Nuorisovaltuusto	-	-	Kannattaa. Yönopeusrajoitukset hyviä, koska liikenne yöaikaan paikoitellen vaarallisempaa mm. koska liikennevaloja pois käytöstä.
Keski-Suomen näkövammaiset ja Näkövammaisten liitto	Kannattavat. Voisi laajentaa 10 km/h nopeusrajoituksen myös muualle keskustaan	Ks. vasen ruutu	Kannattaa reaktiotestiä. Ehdottaa käyttökieltoa keskusta-alueella 22-06 aikana.
Vanhusneuvosto	Kannattaa, mutta nopeusrajoituksen pitäisi olla koko kaupungissa 10 km/h	Ks. vasen ruutu	-
Vammaisneuvosto	Kannattaa, mutta aluetta pitäisi laajentaa koko Kauppakadulle, koko Kilpisenkadulle, Puistokadulle Ainolankadun risteyksen yli, Gradian lukion edustalle Sepänkadulla ja Mäki-Matin perhepuiston edustalle Oikokadulla	Ks. vasen ruutu	Reaktiotesti hyvä asia.



Dott	Kannattaa, mutta kävelykadun sisääntuloväylille pitäisi myös asettaa nopeutta ohjaavat liikennemerkkit viestimään nopeusrajoituksista	Osin vastustaa. Pyöräteillä ja ajoradalla nopeusrajoitus ei voi olla muuta liikennettä hitaampi	Vastustaa. Kyseenalaistaa tarpeen 15 km/h yörajoituksille kaikkina öinä. Promillerajan tulon jälkeen pitää reaktiotes- tin ottamista perustelemattomana toimenä.
Ryde	Kannattaa	Vastustaa. Ei pidä liikenneturvallisuuden kannalta perusteltuna, koska Rydelle tullut Jyväskylästä vakuutusten kautta vain vähän korvausvaatimuksia.	
Voi	Kannattaa	Vastustaa. Pyöräväylillä ja ajoradoilla 15 km/h on liian hidas ja saattaa kannustaa käyttäjiä ajamaan jalkakäytävillä.	Vastustaa osin. Pitää perusteltuna rajoituksia vain pe- la ja la-su välisinä öinä, sekä erityistilanteissa, kuten festareiden aikana, klo 00-05
Reim Jyväskylä (kiinteistö)	-	-	-



Kommentoija	Toimintakausi	Pysäköintisäännöt	Muut kommentit
Nuorisovaltuusto	-	Toiveena potkulautojen kasautumisen ennaltaehkäisy. Toiveena omat parkkialueet, jotka maalattu katuun, myös pysäköintipaikkojen rakentaminen esim. katuja levittämällä.	Käyttörajoituksia voisi olla myös vappuna, koulujen päättöpäivänä, juhannuksena. Toiveena liikennemerkkien käyttö mikroliikenteelle. Liikenneopetusta koulussa pitäisi lisätä, koska monet nuoret eivät tutustu sääntöihin riittävän hyvin.
Keski-Suomen näkövammaiset ja Näkövammaisten liitto	Olisi selkeämpää, jos kauden aloitus- ja lopetuspäivämäärät olisivat etukäteen päätetyt	Näkövammaisille tarkoitettujen ohjausraitojen ja liikuntaesteisten autopaikkojen päälle pysäköinti pitäisi huomioida pysäköintivirheenä. Risteysalueiden kulkuväylät ja suojateiden edustat pitäisi pitää vapaana pysäköinnistä	Liikuntaesteisten parkkipaikkoja ei saa osoittaa skuuttiparkiksi tapahtumien aikana. Sähköpotkulautojen huolimaton käyttö aiheuttaa vaaratilanteita erityisesti henkilöille, jotka eivät voi aistivamman vuoksi havaita lähestyvää kulkuvälinettä, tai eivät kykene väistämään väärin pysäköityä potkulautaa.
Vanhusneuvosto	-	Toiveena, että esteettömyyttä painotettaisiin. Pysäköinti järjestettävä siten, että kulkuneuvoa ei voi potkien kaataa kulkuväylälle. Palveluntuottaja voisi parinviikon välein koota alueittain sähköpotkulaudat yhteen paikkaan, näin ainakin jonkin hetken ovat järjestyksessä.	Palveluntuottajan tulee painottaa turvallista ja toiset kadunkäyttäjät huomioivaa liikkumista.



Vammaisneuvosto	-	Epäselvää, miten palveluntarjoaja voi varmistaa, että käyttäjä pysäköi ehtojen mukaisesti. Myös jalkakäytävän tai pyörätien reunan pysäköinti aiheuttaa ongelmia näkövammaisille henkilöille.	Martti Korpilahden polun uimarannan osuus liittymiseen tulisi merkitä ajokieltoalueeksi ja Tuomiojärven uimarannan Honginkontie – Polvitie tuntumaan pitäisi rakentaa pysäköintialue mikroliikenteen käyttöön.
Dott	Toimintakauden pitäisi pohjautua vain säätilaan. Kaupungin ja operaattorien pitäisi yhteistyössä pyrkiä ympärivuotiseen toimintaan. 48 tunnin aikaraja on liian tiukka, esim. 72 tuntia parempi. Pitäisi olla riittävää, että laudat siirrettään kunnossapidon tieltä pois, ei kokonaan pois.	Kaupungin kirjaamat säännöt koskevat erityisesti käyttäjää, jonka käytökseen operaattori ei voi täysin vaikuttaa. Operaattorin opastuksen lisäksi käyttäjiä pitäisi ohjata myös visuaalisin opastein ja valistuksen/koulutuksen kautta pysäköimään oikein. Ainakin ruutukaava-alueelle pysäköintikieltoalueet pitäisi merkitä myös maastoon.	Ajokieltoalueet pitää rajata siten, että ne eivät GPS-epätarkkuus huomioiden osu pyöräväylille.
Ryde	On ok.	-	-
Voi	Toiveena, että toiminta olisi sallittua aina kun sää sen sallii. Toiveena, että ajoneuvoja ei tarvitsisi siirtää pois talvisella säällä, vaan niiden käyttöönotto voitaisiin teknisesti estää. Luonnoksessa esitetyt kriteerit säätilalle ovat varsin tiukkoja. Erityisesti	-	Ei pysty laittamaan liikennevakuutustietoja sovellukseen. Kysyy riittääkö, että ne ovat nettisivuilla julkisesti saatavilla.



	pakkasella voi olla turvallista ajaa, jos maa ei ole märkä.
Reim Jyväskylä (kiinteistö)	- Toiveena selkeät säännöt pysäköintiin -





Liite 2: Vastaukset muihin kommentteissa esitettyihin kysymyksiin:

K: Kuka valvoo pysäköintiä? Voisivatko esimerkiksi firmat työllistää nuoria siirtelemään sähköpotkulautoja?

V: Kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvonta voi valvoa mikroliikenneluvan lupaehtojen noudattamista. Palveluntarjoajat voivat työllistää halutessaan nuoria, mutta kunta ei voi palveluntarjoajia tähän velvoittaa.

K: Miten palveluntarjoajat voivat kontrolloida, että käyttäjät noudattavat pysäköintiin liittyvien ehtoja, eivätkä aja päihtyneenä?

V: Lupaehdoissa veloitetaan, että sovelluksessa on määrättävä, että käyttäjä ottaa valokuvan pysäköinnistä ajon päätteeksi. Palveluntarjoaja voi näiden kuvien perusteella valvoa pysäköintiä. Lupaehdoissa mainittu reaktiotesti puolestaan toimii siten, että yöaikaan käyttäjän on pelattava eräänlainen peli, joka mittaa reaktiokykyä, ennen kuin voi ottaa ajoneuvon käyttöönsä. Mikäli henkilö ei pääse reaktiotestiä läpi, estetään teknisesti ajoneuvon käyttöönotto.

K: Voisiko ehtoihin lisätä ikärajan?

V: Tieliikennelakiin on tullut kesäkuussa pykälä, jonka mukaan alle 15-vuotias ei saa kuljettaa kevyttä sähköajoneuvoa. Ehtoihin ikärajaa ei voi laittaa.