

**Oikaisuvaatimus kaupunkirakennelautakunnan päätökseen
mikroliikenneluvan lupaehdoista kokkolassa 5.11.2025 § 136
507/08.00.00/2025**

Oikaisua vaativa taho

Tier Mobility Finland Oy (3135382-9)
posti@ridedott.com
Kampinkuja 2
00120 Helsinki

Yrityksen edustajana oikaisupyynnössä:



Oikaisuvaatimus perustuu Hallintolain (434/2003) 7 a lukuun ja erityisesti sen 49 a §:ään, jonka mukaan kunnallisen viranomaisen hallintopäätökseen voidaan hakea oikaisua, jos päätös koskee oikaisuvaatimuksen tekijää.

Tier Mobility Finland Oy on asiassa asianosaisena, sillä päätös mikroliikenneluvan ehdoista vaikuttaa suoraan yrityksen mahdollisuuksiin harjoittaa liiketoimintaa Kokkolan kaupungin alueella. Kyseessä on yrityksen elinkeinovapauteen ja toimintaedellytyksiin vaikuttava päätös.

Oikaisuvaatimuksen kohde

Tier Mobility Finland Oy hakee oikaisua Kokkolan Kaupunkirakennelautakunnan 5.11.2025 kokouksessa tehtyyn päätökseen 507/08.00.00/2025 mikroliikenneluvasta seuraavien lupaehtojen osalta:

1. Luvan hakemisen määräaika 1. maaliskuuta mennessä
2. Liikennöintikauden pituuteen 1.5. - 1.11.
3. Rautatienkadun alittavan alikulkutunnelin nopeusrajoitus 15 km/h

Perustelut

1) Luvan hakemisen määräaika 1. maaliskuuta mennessä.

Lain liikenteen palveluista (320/2017) 18 d § mukaan kaupungin on myönnettävä hakemuksesta mikroliikennelupa palveluntarjoajalle, mikäli hakija täyttää laissa säädetyt edellytykset. Laissa ei ole säädetty määräajasta, jonka kaupunki voisi mikroliikenneluvan hakemiselle asettaa ja jonka jälkeen lupahakemus voitaisiin kaupungin toimesta jättää perustellusti käsittelemättä.

Asettamalla tiukan ja ehdottoman aikarajan lupahakemukselle, kaupunki rajoittaa toimijoiden elinkeinovapautta Perustuslain (731/1999) 18 §:n sekä Hallintolain (434/2003) 6 §:n vastaisesti ja rajoittaa kilpailua ilman laissa säädettyä perustetta. Mikäli lupaa ei voi enää hakea toimintakauden aikana, rajoitus muodostaa merkittävän esteen uusille toimijoille päästä markkinoille, mikä ei ole yhteensopivaa avoimen markkinatalouden eikä lainsäädännön tavoitteiden kanssa.

Vaadimme asetettua määräaikaa tarkistettavaksi siten, että kaupunki ottaa vastaan lupahakemuksia koko toimintakauden ajan. Kaupungilla säilyy mahdollisuus kohtuulliseen käsittelyaikaan (esim. 7–14 päivää), mutta se ei oikeuta sulkemaan hakemuksia kokonaan pois määräajan umpeuduttua.

2) Liikennöintikauden pituuteen 1.5. - 1.11.

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. Välttämättömyyden vaatimus on vielä tiukempi kriteeri kuin tarpeellisuus ja tarkoitettu tilanteisiin kun tavoiteltuun lopputulokseen pääsemiseksi ei ole olemassa mitään muuta keinoa.

Myöskään hallituksen esityksessä liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi (HE 12/2025 vp, s.18–20) ei esitetä, että kunnilla olisi oikeus säätää mikroliikenteen kausiluonteisuudesta yleisesti tai kalenteriperusteisesti. Esityksessä todetaan, että kunnan

toimivalta ulottuu vain rajoituksiin, jotka ovat liikenneturvallisuuden tai kunnossapidon kannalta välttämättömiä ja perusteltavissa objektiivisesti havaittavien seikoin.

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 huomioda, että geoaitaamisen ominaisuutta ei muilla kulkumuodoilla ole. Toimintakauden rajaaminen 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

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 Kokkolassa. 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 ajankohta

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 sähköpotkuratojen toimintakauden aloitus ja lopetus on vaihdellut viimeisten vuosien aikana Kokkolassa

Vaadimme kiinteään, 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 välttämättömyyden tarpeeseen Kokkolassa, vaan toimii teknisenä rajoitteena ilman olosuhdeperustaista harkintaa. Vaihtoehtoisia, vähemmän rajoittavia ja samalla tavoitteisiin vastaavia keinoja on käytettävissä ja ne ovat osoittautuneet toimiviksi.

3) Rautatienkadun alittavan alikulkutunnelin nopeusrajoitus 15 km/h

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.

GPS-pohjaisten rajoitusten käytettävyydestä ja tarkkuudesta on Kokkolan kaupungin edustajien kanssa keskusteltu eri asiayhteyksissä jo aiemmin. GPS-pohjaisten rajoitusten ollessa hyvä työkalu, on huomioitava, että nopeusrajoitusalueet tulee rakentaa erityistä varovaisuutta noudattaen. Nopeusrajoitusalueet on tarkoitettu implementoitavaksi vain kävelypainotteisille torialueille tai väliaikaisesti isojen yleisötapahumien yhteydessä. Sen sijaan niiden käyttö alueilla, joilla on muuta tai risteävää liikennettä, normaaleja pyöräteitä ja muita nopeita liikkumismuotoja aiheuttaa itsessään vaaratilanteita ja heikentää liikenneturvallisuutta merkittävästi. Tämä on liikennepalveluista asetetun lain tarkoituksen vastaista ja vastaavista tilanteista on jo olemassa liikennevakuutus tapauksia.

Kaupungin esittämissä perusteluissa nopeusrajoituksille on huomioitu esteettömyys ja liikenneturvallisuus. Rautatienkadun alittavan alikulun 15 km/h nopeusrajoitus ei kuitenkaan

paranna liikenneturvallisuutta, vaan voi pahimmillaan jopa heikentää sitä. Sähköpotkulaudan vauhdin hidastuminen ilman ulkoista syytä aiheuttaa ennakoimattomia tilanteita liikenteessä, joka voi johtaa esimerkiksi peräänajoihin tai kaatumisiin. Lisäksi rajoitusalueella yritetään vaikuttaa ainoastaan alikulkuun. GPS tekniikalla toteutettu nopeusrajoitus ei kuitenkaan pysty huomioimaan eri katutasoja, jolloin rajoitus tulee vaikuttamaan myös Rautatienkadulla ajaviin käyttäjiin. Liikenteessä ajoneuvon nopeuden säätäminen tilanteeseen sopivaksi kuuluu ajoneuvon kuljettajalle.

Vaadimme Rautatienkadun alittavan alikulkutunnelin nopeusrajoituksen poistamista mikroliiikenneluvan lupaehdoista.

Oikaisuvaatimukset

Koostettuna Tier Mobility Finland Oy esittää yllä olevien perusteluiden mukaisesti seuraavia mikroliiikenneluvan lupaehtoja oikaistavaksi seuraavilta osin:

- 1) Vaadimme luvan hakemiseen asetettua määräaikaa tarkistettavaksi siten, että kaupunki ottaa vastaan lupahakemuksia koko toimintakauden ajan.
- 2) Vaadimme kiinteän, päivämäärään sidotun käyttökauden muuttamista todelliset sääolosuhteet ja olemassaolevat toimintamallit huomioivaan malliin käyttäen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 18 e §:n edellyttämää välttämättömyyskriteeriä.
- 3) Vaadimme Rautatienkadun alittavan alikulkutunnelin nopeusrajoituksen poistamista mikroliiikenneluvan lupaehdoista

Allekirjoitus

