

# Oikaisuvaatimus kaupunkikehityslautakunnan päätökseen mikroliikenneluvan lupaehdoista Mikkelissä 16.12.2025 § 134

## Oikaisua vaativa taho

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

Yrityksen edustajana oikaisupyynnössä:

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

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

## Oikaisuvaatimusoikeus

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 Mikkelin kaupungin alueella. Kyseessä on yrityksen elinkeinovapauteen ja toimintaedellytyksiin vaikuttava päätös.

## Oikaisuvaatimuksen kohde

Tier Mobility Finland Oy hakee oikaisua Mikkelin Kaupunkikehityslautakunnan 16.12.2025 kokouksessa tehtyyn päätökseen § 134 mikroliikenneluvasta seuraavien lupaehtojen osalta:

1. Toimintakauden pituuteen 15.5. - 31.10.
2. Viikonloppuöiden ajokieltoon
3. Viikonpäivien yökaiseen 10 km/h nopeusrajoitukseen

4. 10 km/h nopeusrajoitus koulujen edustoilla

## Perustelut

### 1. Toimintakauden pituus 15.5.–31.10

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.

Mikkelin 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).

Toimintakausi 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.

Dottin operatiivisessa toiminnassa on käytössä selkeä säämatriisi, jonka mukaan palvelu avataan ja suljetaan perustuen säähän. Esimerkiksi syksyllä 2025 palvelu kävi suljettuna huonon ajokelin vuoksi, jonka jälkeen palvelu avattiin uudelleen käyttäjille. Vastaavaa toimintamallia on toteutettu aiempina vuosina keväisin ja syksyisin. Suomessa on täysin normaalia, että keväisin ja syksyisin ajo-olosuhteet voivat äkillisesti muuttua huonommaksi, mutta lämpötilan noustessa palvelun käyttö voi jatkua vielä useita viikkoja. Prosessien ja selkeiden toimintamallien luominen säävaihteluita varten on ensiarvoisen tärkeää kestävän ja turvallisen liikenteen kehittämisessä. Ennalta määritellyt päivät palvelun kiinni laittamiselle eivät mahdollista liikenteen kehittymistä.

2024 voimaan tulleen pakollisen liikennevakuutuksen myötä onnettomuuskustannukset siirtyivät kunnilta palveluntarjoajille. Liikennevakuutus sähköpotkulaudoille Suomessa on Euroopan kattavin ja kallein, joka luo erittäin vahvan insentiivin palveluntarjoajalle toimia vastuullisesti.

Vakuutusdatan perusteella Dottin kevään ja syksyn toimintamallissa ei ole tarvetta muutoksille turvallisuuden näkökulmasta.

### Toimintakausi 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 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.

### Toimintakausi kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta

Suomessa on lukuisia esimerkkejä, joissa hiekanpoisto voidaan toteuttaa ongelmitta, vaikka sähköpotkulautapalvelu olisi auki. Palveluntarjoajat ovat ohjanneet operatiivista toimintaa alueille, joissa kunnossapito liikkuu, sekä tukeneet toimintaa väliaikaisilla pysäköintikieltoalueilla. Dott ei ole vastaanottanut negatiivisia kommentteja toimintamalleista kaupungeilta. Lisäksi Dott ei ole vastaanottanut palautetta kaupungeilta siitä, että toimintamalli olisi raskas tai mahdotonta toteuttaa. Vastaavaa toimintamallia voidaan toteuttaa myös Mikkeliissä.

Suomessa kehitetyistä Toimintamalleista ollaan oltu kiinnostuneita esimerkiksi Norjassa, jossa paikallinen tieliikennetutkimuskeskus kartoittaa toimintamalleja, joilla yhteiskäyttöinen mikroliikenne voidaan mahdollistaa ympärivuotiseksi palveluksi. Liikenteen kehittymisen kannalta on tärkeää, että kaupungit kykenevät päivittämään omia toimintojaan nykyliikenteen mukaiseksi. Myös Suomessa kaupunkien ja palveluntarjoajien yhteisenä tavoitteena tulisi olla mahdollisimman pitkän toimintakauden varmistaminen ja palvelun kehittäminen kohti ympärivuotisuutta muiden maiden tapaan. 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.

### Toimintakausi 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. Ilmatieteenlaitoksen tilastojen mukaan terminen talvi on alkanut ja päättynyt Mikkeliissä seuraavasti:

- 16.11. 2022 - 5.4.2023

- 20.10.2023 - 20.3.2024
- 3.12.2024 - 18.3.2025

Tämä osoittaa ettei kiinteä toimintakausi 15.5.-31.10. ole tarpeen eikä edes realistinen asettaa suuren vaihtelun vuoksi.

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

**Ehdotamme kirjausta toimintakaudesta oikaistavan seuraavanlaiseksi:**

### **Kauden aloitus**

Kaupunki ja operaattorit seuraavat säätilan kehitystä. Toimintakauden aloittamisen edellytyksenä on, että tiellä ei ole jäätä, loskaa tai lunta, ja 10 vuorokauden sääennusteessa vuorokauden keskilämpötilan ennustetaan olevan plussan puolella ja lumisateita ei ole ennustettu. Sääennusteen lisäksi käytetään säämatriisia, joka ohjaa tarkemmin operatiivista toimintaa siitä milloin palvelu on auki ja milloin toteutetaan väliaikainen sulk. Toimintakauden saa keväällä aloittaa kuitenkin viimeistään 15.4. säiden niin salliessa.

Palvelun ollessa auki ennen 15.4. On operaattorin noudatettava seuraavia lupaehtoja:

- Palvelu on keskeytettävä tilapäisesti mikäli ajo-olosuhteet heikkenevät esimerkiksi vesisateiden ja yöpakkasten takia. Palvelun saa taas avata uudelleen, kun tiet ovat sulaneet
- Hiekanpoiston mahdollistamiseksi operaattorilla on oltava valmius poistaa ajoneuvot kaupungin kunnossapidon tieltä ennalta ilmoitetulta alueelta vuorokaudeksi kerrallaan. Kaupunki antaa palveluntarjoajalle viimeistään kolme vuorokautta ennen hiekanpoiston aloittamista tiedon ja aikataulun alueista, joissa hiekanpoistoa tullaan toteuttamaan." Hiekanpoiston tarkasta ajankohdasta kaupunki tiedottaa palveluntarjoajaa viimeistään vuorokautta ennen hiekanpoiston aloittamista.

### **Kauden lopetus**

Kaupunki ja operaattorit seuraavat säätilan kehitystä. Toimintakauden lopettamisen edellytyksenä on, että 10 vuorokauden sääennusteessa vuorokauden keskilämpötilan ennustetaan olevan alle 0-astetta ja ennusteissa luvataan lumisadetta ja/tai tiet jäätyvät pysyvästi. Sääennusteen lisäksi käytetään säämatriisia, joka ohjaa tarkemmin operatiivista toimintaa siitä milloin palvelu on auki, milloin toteutetaan väliaikainen sulk ja milloin kausi päätetään ja ajoneuvot kerätään pois kadulta. Toimintakautta voi jatkaa syksyllä kuitenkin vähintään 31.10. asti säiden niin salliessa.

Palvelun ollessa auki 31.10. Jälkeen, on operaattorin noudatettava seuraavia lupaehtoja:

- Palvelu on keskeytettävä tilapäisesti mikäli ajo-olosuhteet heikkenevät esimerkiksi vesisateiden ja yöpakkasten takia. Palvelun saa taas avata uudelleen, kun tiet ovat sulaneet.
- Liukkaudentorjunnan varmistamiseksi operaattorin on estettävä pysäköinti ja poistettava ajoneuvot kaupungin kunnossapidon tieltä ennalta ilmoitettuna ajankohtana vuorokaudeksi kerrallaan. Kaupunki antaa palveluntarjoajalle viimeistään kolme vuorokautta ennen liukkaudentorjunnan aloittamista tiedon ja aikataulun alueista, joissa liukkaudentorjuntaa toteutetaan.
- Kun 10 vuorokauden sääennusteessa vuorokauden keskilämpötila tippuu alle 0 ja ennusteissa luvataan lumisadetta ja/tai tiet jäätyvät pysyvästi, on operaattorin kerättävä ajoneuvot talvisäilöön 48 tunnin kuluessa kaupungin ilmoituksesta.

Vastaavaa toimintamallia on käytetty Helsingissä vuodesta 2024 lähtien. Selkeästi määritellyt toimintamallit mahdollistavat palvelun kehittymisen

## 2. Viikonloppuöiden ajokielto

Laki liikenteen palveluista (320/2017) 18 e § sallii käyttöaikoja koskevien ehtojen asettamisen vain, jos ne ovat välttämättömiä liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai katujen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta. Välttämättömyyden vaatimus merkitsee, että toimenpiteen on oltava viimekätinen keino, jota voidaan käyttää vain silloin, kun mikään vähemmän rajoittava toimi ei riitä saavuttamaan samaa vaikutusta.

Mikkelin kaupunki esittää mikroliikenneluvassa täyden käyttökiellon perjantain ja lauantain sekä lauantain ja sunnuntain välisiksi öiksi klo 00.00–05.00 sekä arkipäiville osuville juhlapyhille. Käyttökiellon perusteena on liikenneturvallisuuden parantaminen. Käyttökielto on kuitenkin äärimmäisen rajoittava toimenpide, joka estää palvelun käytön kokonaan usean tunnin ajaksi koko kaupungin alueella. Välttämättömyyskriteerin täyttymiseksi käyttökielto olisi mahdollinen vain, jos mikään lievämpi toimenpide kuten nopeusrajoitus, reaktiotesti, turvallisuusviestintä tai viranomaisten kohdennettu valvonta ei olisi yksinään tai yhdistelmänä riittävä.

Helsingin kaupunki otti käyttöön sähköpotkulautojen käyttökiellon viikonloppuöille ensimmäisen kerran vuonna 2022, jolloin ei ollut:

- Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen pakollista liikennevakuutusta
- Promillerajaa
- Nykyistä ajoneuvoteknologiaa
- Uuden liikkumismuodon käytön tuntemusta

Liikkuminen, kuten henkilöautoilu ja pyöräily, on lähtökohtaisesti ympärivuorokautista ja ympärivuotista. Tämä koskee myös mikroliikennettä. Ajomäärien vähentäminen tai niiden saattaminen lähelle nollaa on tehokas tapa välttää onnettomuuksia kaikilla kulkumuodoilla. Esimerkiksi Covid-19 aikana liikennemäärät putosivat dramaattisesti ympäri maailman. Samanaikaisesti kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrä tippui sulkutilanteen aikana kaikissa maissa parhaimmillaan 80% (ITF Road safety annual report 2020). Covid-19 aikaista dataa tulkitsemalla voidaan tehdä johtopäätöksiä, että täyskiellolla olisi merkittävä vaikutus liikenneturvallisuuteen, jos sitä sovellettaisiin myös muihin liikkumismuotoihin. Tällaista vaihtoehtoa ei kuitenkaan ole missään esitetty hyvinkin ymmärrettävistä syistä. Ihmisillä on tarve ja oikeus liikkua ympäri vuorokauden lain sallimilla liikkumismuodoilla. Liikenneturvallisuutta ei voida kehittää liikkumista kieltämällä.

Liikenne ja viestintäministeriön teettämän promillerajaselvityksen mukaan sähköpotkulautailijoiden erikoissairaanhoidon päivystyksessä hoidettuja tapaturmia tapahtuu vuosittain arviolta 1600, joista osastohoitoon johtaneita on arviolta 160. Päihtyneiden osuus oli tutkimuksen mukaan arviolta 640-800 potilasta.

Terveiden ja hyvinvoinnin laitos THL:n mukaan vuonna 2021 erikoissairaanhoidon avokäynneillä hoidettiin yhteensä 10 264 ja vuodeosastoilla 2 122 polkupyörätapaturmapotilasta. Tutkimusten mukaan päihtyneiden osuus oli noin 2000-3000 tapaturmaa vuosittain.

Tutkimukset osoittavat, että sairaaloissa hoidettavien pyörällä tapahtuneiden onnettomuuksien määrä ja sitä kautta kustannukset ovat moninkertaisia verrattuna sähköpotkulaudoilla tapahtuviin onnettomuuksiin. Pyöräilyonnettomuuksia ei myöskään kateta liikennevakuutuksen kautta, kuten sähköpotkulautaanonnettomuuksia. Liikenneturvallisuuden kehittämisen kannalta olisi ensiarvoisen tärkeää huomioida liikenne kokonaisuutena, eikä keskittyä vain yhteen liikkumismuotoon. Pidämme kaupungin toimia ja perusteluja liikenneturvallisuuden parantamiseen nojaten ristiriitaisina olemassa olevaan tutkimustietoon nojaten.

Emme pidä esitettyä viikonloppuöiden sulkua perusteltuna lain määrittämien reunaehtojen mukaisesti. Päihtyneenä ajaminen on kielletty tieliikennelaissa ja sitä valvoo asianmukainen viranomainen. Päihtyneenä ajaminen tulee vähentymään merkittävästi kun tietoisuus lainsäädännöstä paranee. Viikonloppuöisin, jolloin humalassa ajamisen riski on suurin, voidaan nopeutta laskea ja ottaa käyttöön reaktiivisesti vähentämään päihtyneenä ajamista.

### 3. Viikonpäivien yöaikainen nopeusrajoitus 10 km/h

Kaupunki esittää mikroliikenneluvan ehdoissa, että arkipäivisin klo 23.00–05.00 sähköpotkulautojen suurin sallittu nopeus on 10 km/h, ja muina aikoina 20 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.

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 Mikkelin nopeusrajoituspäätöksessä, vaikka niillä on suora vaikutus yöaikaisiin riskeihin.

[Liikennevakuutuskeskus](#) on tutkinut vuosina 2016-2020 86 kuolemaan johtanutta pyöräilyonnettomuutta. Neljännes tutkituista onnettomuuksista tapahtui pimeään aikaan. Lisäksi onnettomuusriskin todetaan kasvavan päihtyneenä ajaessa.

Julkisessa keskustelussa ei pohdita pyörän käyttöön olennaisesti vaikuttavia rajoituksia turvallisuuden parantamiseksi vaan turvallisuusongelmia pyritään ratkomaan siten, että vaikutukset osuvat mahdollisimman vähän suureen joukkoon, joka käyttää kulkumuotoa turvallisesti. Vastaavalla tavalla tulisi pohtia sähköpotkulautailuun liittyviä turvallisuuskysymyksiä kajoamatta ihmisten liikkumisen vapauteen.

Oikaisuvaatimuksessamme vaadimme, että päätökset pohjautuvat olemassa olevaan tietoon ja tietoa käsitellään ja päätöksiä toteutetaan samanlaisin perustein kulkumuodosta riippumatta. Yksittäisen liikkumismuodon sääntely ilman näyttöä tai tasapuolista kohtelua rikkoo hallintolain 6 §:n yhdenvertaisuusperiaatetta sekä kilpailulain (948/2011) 4 a luvun kilpailusäännöistä.

Yörajoituksen osalta vaadimme sen muuttamista siten, että nopeusrajoitus on 15 km/h koskee vain viikonloppuöitä. Yöllisen nopeusrajoituksen pääasiallinen tehtävä liikenneturvallisuuden näkökulmasta on ennaltaehkäistä humalassa tapahtuvia onnettomuuksia. Arkiöihin kohdistuvat nopeusrajoitukset eivät ole tarkoituksenmukaisia, kun otetaan huomioon olemassa olevaa onnettomuustilastointia. 15km/h rajoitus 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.

#### 4. Koulujen edustojen 10 km/h nopeusrajoitukseen

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.

Kaupunki esittää mikroliiikenneluvan ehdoissa, että sähköpotkulautojen maksiminopeus rajoitetaan 10 km/h koulujen edustoilla. GPS-pohjaisten rajoitusten käytettävyydestä ja tarkkuudesta on kaupungin edustajien kanssa keskusteltu eri asiayhteyksissä jo aiemmin. Kaupungin ehdottamia nopeusrajoitusalueita ei ole mahdollista toteuttaa turvallisesti. Vastaavia nopeusrajoitusalueita poistettiin Helsingistä, Turusta ja Tampereelta kauden 2024 aikana, koska niiden todettiin olevan turvallisuusriski.

Samaan lopputulokseen päätyi myös Helsingissä hiljattain päättynyt Forum Viriumin kuuden kuukauden mittainen [ELABORATOR hanke](#), joka osoitti että yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen käyttäjät käyttävät samoja pyöriteitä ja teitä kuin muut ajoneuvot, mutta heillä on vähemmän mahdollisuuksia vaikuttaa ajoneuvoonsa rajoitusten vuoksi. Kategorinen rajoitusalueiden käyttöönotto, kuten nopeusrajoitusten asettaminen kaikille puistoalueille tai päiväkotien ympäristöön, huomioimatta ympäröivää infrastruktuuria voi johtaa sähköpotkulautojen nopeuden yllättävään hidastumiseen, lisää riskejä käyttäjälle. Hanke osoitti selvästi, että sähköpotkulautojen ajokieltoalueet ja nopeusrajoitukset hitaamman ajon vyöhykkeillä vaikuttaa myös ohikulkevaan liikenteeseen GPS-epätarkkuuksien vuoksi. Epäloogisten virtuaalisten nopeusrajoitusten todettiin aiheuttaneen vaarallisia läheltä piti-tilanteita kevyen liikenteen käyttäjille, jolloin asettamalla tällaisia virtuaalisia nopeusrajoituksia virallisille pyöriteille ja ajoväylille, kaupunki luo liikenneolosuhteita, jotka eivät ole ennakoitavissa eivätkä johdonmukaisia vallitseviin olosuhteisiin nähden.

Mikäli liikenneturvallisuutta halutaan koulujen edustoilla parantaa, tulisi toimet toteuttaa fyysisillä liikennemerkkeillä ja infrastruktuurin muutoksilla niin, että toimet koskevat kaikkia kevyen liikenteen käyttäjiä. Edellisiin perusteluihin nojaten, vaadimme nopeusrajoitusalueen poistamista ja nopeusrajoituksen asettamista yleisen nopeusrajoituksen piiriin.

## Oikaisuvaatimukset

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

- 1) Vaadimme kiinteän, päivämäärään sidotun käyttökauden muuttamista todelliset sääolosuhteet ja olemassaolevat toimintamallit huomioivaan malliin käytten liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 18 e §:n edellyttämää välttämättömyyskriteeriä.
- 2) Viikonloppuöiden ajokiellon poistamista lupaehdoista
- 3) Yöaikaisten rajoituksen muuttamista siten, että nopeusrajoitus on 15 km/h ja se koskee vain viikonloppuöitä.
- 4) 10 km/h nopeusrajoitusten poistamista koulujen edustoilta

## Allekirjoitukset

*Juho Lindgren*

---

Juho Lindgren  
Suomen yhteiskuntasuhdejohtaja  
juho.lindgren@ridedott.com

*Elina Bürkland*

---

Elina Bürkland  
Suomen maajohtaja  
elina.burkland@ridedott.com

**Lähettilä:** [Juho Lindgren](#)  
**Vastanottaja:** [RP MLI KH Kirjaamo](#)  
**Aihe:** Oikaisuvaatimus Mikkelin kaupunkikehityslautakunnan päätöksen mikroliikenneluvasta  
**Päivämäärä:** maanantai 22. joulukuuta 2025 8:57:25  
**Liitteet:** [Mikkeli Oikaisuvaatimus kaupunkikehityslautakunnan päätöksen mikroliikenneluvasta 16.12.2025 \(1\).pdf](#)

---

Hei,

Liitteenä oikaisuvaatimus kaupunkikehityslautakunnan päätöksen mikroliikenneluvasta.  
Asiatunnus: MliDno-2025-2136

Terveisin,

--

**Juho Lindgren**  
Public Policy Manager  
+358400832340

**Discover the latest [TIER-Dott sustainability report](#)**



**TIER Mobility Finland Oy**, with registered address at / jonka rekisteröity osoite on c/o Village Works, Kampinkuja 2, 00100 Helsinki, Business ID: 3135382-9  
Our privacy policy is available on / Tietosuojakäytäntömme on saatavilla osoitteessa <https://www.tier.app/privacy-notice/>  
*This message is confidential. If the reader is not the intended recipient, any disclosure, copying and any other use of this message is prohibited. If this message has been received in error, please notify the sender immediately and refrain from disclosing it to unauthorised persons.*  
*Tämä viesti on luottamuksellinen. Jos lukija ei ole tarkoitettu vastaanottaja, tämän viestin luovuttaminen, kopioiminen ja muu käyttö on kielletty. Jos tämä viesti on vastaanotettu virheellisesti, ilmoittakaa siitä välittömästi lähettäjälle ja pidättäytykää luovuttamasta sitä sivullisille.*