

Kaupunkiympäristölautakunta

Päätöspäivämäärä 17.02.2026

Lahden kaupunki, Kaupunkiympäristölautakunta, 17.02.2026

Oikaisuvaatimus kaupunkiympäristölautakunnan päätökseen 16.12.2025 § 158

4287/08.00.00.02/2025

Asian valmistelija / lisätietojen antaja

liikenneinsinööri Juhana Polojärvi, p. 044 482 6402

juristi Lauri Uski, p. 044 482 6810

Päätös

Esittelijä

suunnittelujohtaja Helminen Juha

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta:

-hyväksyy oikaisuvaatimuksen kohdat 1 ja 3,

-hylkää kohdat 2 ja 4,

-päättää tehdä perusteluosan mukaiset muutokset Lahden kaupungin mikroliikenneluvan ehtoihin.

Tämä päätös voidaan panna täytäntöön sekä täydennetyt lupaehdot ottaa käyttöön mahdollisesta valituksesta huolimatta.

Perusteluosa

Tausta

Kaupunkiympäristölautakunta 16.12.2025 § 158 päätti ottaa liikenteen palveluista annetun lain mukaisen mikroliikenneluvan käyttöön Lahdessa 1.1.2026 alkaen ehdotettujen lupaehtojen mukaisesti.

Tier Mobility Finland Oy toimitti asiasta oikaisuvaatimuksen 16.1.2026.

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 hallintolain (434/2003) 11 §:ssä tarkoitettu asianosainen. Lahden kaupunkiympäristölautakunnan päätös mikroliikenneluvan lupaehtoista vaikuttaa suoraan yhtiön oikeuteen harjoittaa elinkeinotoimintaa Lahden kaupungin hallinnoimilla alueilla, ja päätöksellä on välitön vaikutus perustuslain (731/1999) 18 §:n elinkeinovapauteen.

Tier Mobility Finland Oy hakee oikaisua Lahden Kaupunkiympäristölautakunnan 16.12.2025 kokouksessa tehtyyn päätökseen § 158 4287/08.00.00.02/2025 mikroliikenneluvasta seuraavien lupaehtojen osalta:

1. Viikonloppu-, arkipyhä-, vappu- ja juhannussyön käyttökielto
2. Yöaikainen alhaisempi nopeusrajoitus yhteiskäyttöisille sähköpotkulaudoille 15 km/h
3. Toimintakauden määritelmä
4. Kaupunkipyöräpalvelun eriarvoinen kohtelu lupaehtojen osalta

Oikaisuvaatimus on kokonaisuudessaan kokousasian liitteenä.

Vastaus oikaisuvaatimukseen

Kohdat 1, 2 ja 4

Vaikka ennaltaehkäisevänä toimenä täyskiellon voidaan todeta olevan tehokas tapa vähentää yhteiskäyttöisillä sähköpotkulaudoilla tapahtuvia onnettomuuksia ja sen kohdentaminen ajankohtiin, joissa päihtyneenä ajamista todennäköisemmin tapahtuu, ei kaupunki kuitenkaan pysty osoittamaan nykytiedoilla, että mikroliikenteestä annetun liikennepalvelulain mukainen välttämättömyysehto täyttyisi. Tähän keskeinen syy, on ettei vaihtoehtoisten toimintamallien riittävydestä ole vielä kattavasti tietoja. Näin ollen lupaehdoista poistetaan luvusta "7. Toiminta-ajat" kappale: *"Sähköpotkulautojen vuokraaminen perjantai-lauantai ja lauantai-sunnuntai -öinä sekä arkipyhinä kuten kiirastorstain ja pitkäperjantain sekä vappuaaton ja vappupäivän sekä juhannusaatonaaton ja juhannusaaton välisinä öinä on kiellettyä klo 00.00–05.00 välisenä aikana koko kaupungin alueella"*

Vastaavasti lukuun "9. Ajonopeudet" tehdään muokkaus kappaleeseen *"Yöaikaan vuokrattavien sähköpotkulautojen enimmäisajonopeus Lahdessa on 15 km/h koko kaupungin alueella arkiöinä (maanantai-perjantai) klo 22.00–05.00 ja viikonloppuilltaisin (perjantai ja lauantai) sekä arkipyhiä edeltävinä iltoina klo 22.00–00.00"*, joka on korjattuna: *"Yöaikaan vuokrattavien sähköpotkulautojen enimmäisajonopeus Lahdessa on 15 km/h koko kaupungin alueella klo 22.00–05.00."*

Alemman 15 km/h nopeusrajoituksen ehto sähköpotkulaudoille kaikkina öinä on käytön kannalta liikenneturvallisuutta edistävä ja sen kannalta tarpeellinen, sillä se vähentää onnettomuusriskiä mm. lainvastaisesti päihtyneenä ajavien osalta, joita tiedetään olevan myös arkisin mm. kesäloma-aikoina, ja lisää hämärällä sekä erityisesti pimeään aikaan liikuttaessa reaktioaikaa. Poliisin kokoaminen (Kallio, Mikroliikkumisen verkoston kokous 29.10.2025) vuoden 2025 liikennevalvonta-aineistojen perusteella on edelleen varsin todennäköistä, että yöaikaan esiintyy päihtyneenä ajamista promillerajasta huolimatta.

Sähköpotkulautojen rakenne poikkeaa hallittavuuden kannalta (parannuksista huolimatta) sähköavusteisiin tai tavanomaisiin polkupyöriin verrattuna

merkittävästi rengaskooltaan ja tätä kautta maakontaktiltaan, painopisteeltään, jarrutuskäyttäytymiseltään sekä ohjattavuudeltaan ja yhdessä nämä eroavaisuudet tekevät siitä herkemmän pienillekin esteille kuten reunakiville ja kaivonkansille. Esteeseen törmätessä pienempi rengas on yhdessä kapeamman ohjaustangon kanssa herkempi muuttamaan suuntaa ja voi sitä kautta johtaa kaatumiseen. Lisäksi etuakselin lyhyempi etäisyys maanpintaan ja seisaltaan ajavaan kuljettajaan kasvattaa sen yli muodostuvaa ja liike-energiasta riippuvaa momenttia niin, että kuljettaja voi törmätessään tai äkkijarrutuksessa kaatua suoraan eteenpäin huomattavasti helpommin. Nämä eroavaisuudet tuodaan esille myös mm. ITF/OECD:n raportissa (Safer Micromobility, 2024, s. 24, <https://doi.org/10.1787/od2eodd5-en>). Esteiden arviointi esim. hämärässä on näin ollen tärkeää ja nykyisen katuinfran osalta aikanaan toteutetut esim. reunakiviratkaisut eivät ole sähköpotkulaudoille erityisen optimaalisia ja sellaisia on Lahdessa edelleen varsin laajasti käytössä.

Vertaisarvioituissa tutkimuksissa, esim. Seitakari et al. (Nature 2025, <https://doi.org/10.1038/s41598-025-12627-x>) sähköpotkulautojen riski on laskettu olevan pyöräilijään verrattuna 3,6 kertainen matkamäärien mukaan suhteutettuna. Vaikka tutkimus ei ottanut kantaa pyörien sähköavusteisuuteen, on aikaisemmissa tutkimuksissa, esim. Schepers et al. (2020, <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100961>) todettu sähköavusteisilla pyöräilevien onnettomuusriskin olevan lähes samansuuruinen tavanomaisiin verrattuna, kun se suhteutetaan ajettuihin kilometreihin.

Oikaisuvaatimuksessa esitetyt MMfE:n onnettomuustilastot indikoivat, että datan kertymisen myötä tämä tieto voi muuttua, mutta tämän julkaisun luotettavuutta on vaikea arvioida etenkin, kun sen julkaisseen järjestön jäsenet koostuvat vain mikroliikenneoperaattoreista, joista kukaan ei tiettävästi esimerkiksi Suomessa tarjoa yhteiskäyttöisiä polkupyöriä. Myös ITF/OECD:n raportissa (2024) todetaan, että operaattorien ilmoittamat lukemat ovat varsin erisuuntaisia kuin tutkimuksissa

saadut. Myös Suomen viranomaisten tilastoinneissa tiedetään olevan edelleen laadullisia sekä määrällisiä puutteita eikä hiljattain käyttöön otettujen uusien ICD-koodien käyttö ole vielä hyvinvointialueilla vakinaistunut ja näin ollen pyöräilijäonnettomuuksissa voi olla edelleen olla sähköpotkulautaa käyttäneitä. Lisäksi kaikkia onnettomuuksia ei osata välttämättä myöskään kohdentaa pakollisen liikennevakuutuksen piiriin, kun vakuutuksen olemassaolo ei ole vielä niin hyvin tiedetty asia ja lisäksi operaattoreiden vakuuttajatiedot ovat aluksi olleet vaikeasti saatavilla. Tietojen saatavuuden osalta tilanne on kuitenkin parantunut. Tästä huolimatta sähköpotkulautojen kulkutapaosuus on kasvaneesta käytöstä huolimatta varsin pieni eikä pelkkien lukumäärien vertailu toistaiseksi suoraan osoita suhteellisen riskin suuruutta. Suomessa vuoden 2021 henkilöliikennetutkimuksen mukaan tehtiin vuodessa yli 320 miljoona matkaa pyörällä, joista sähköpotkulautojen 11,25 miljoonan matkan osuus on ollut n. 3,5 % ja 2024 vastaava osuus olisi n. 6 %. Kaupungeissa osuus on tietysti tätä korkeampi, mikäli yhteiskäyttöisiä lautoja on niissä tarjolla. Lisäksi pyöräilymatkojen pituudet ovat todennäköisesti keskimäärin pidempiä.

Ensisijaisesti liikkumisvälineiden erilaiseen rakenteeseen sekä vertaisarvioituun tutkimukseen pohjautuen voi kaupungin näkemyksen mukaan asettaa erilaisia lupaehtoja liikkumisvälinekohtaisesti. Asetetuissa ehdoissa yhteiskäyttöisille pyörille asetetut ehdot ovat myös kaupungin sopimusta sallivammat, joten tässä mielessä yksityisellä operaattorilla on mahdollisuus operoida kaupungissa vapaammin ja näin ollen ehtojen voidaan todeta olevan vähintäänkin yhdenvertaiset operaattoreiden välillä. Esimerkiksi pyöriä ei ainakaan toistaiseksi koske keskitetyn pysäköinnin rajoitukset ja asemallinen järjestelmä on ollut aikanaan hankinnassa perusedellytys. Lisäksi toimintakausi on kaupungin sopimuksessa kiinteä seitsemän (7) kuukautta per vuosi eikä ympärivuotisuutta ole talvikunnossapidon vuoksi olla ottamassa käyttöön nykyisen sopimuksen aikana. Kauden päivämäärät olivat alun perin kiinteästi 1.4.–31.10., mutta lumitilanne on käytännössä edellyttänyt

myöhäistämään näitä ja v. 2025 olosuhteet olisivat olleet pääosin soveltuvat vielä sovittua päätöspäivää pidemmällekin, kuten sähköpotkulautoja olikin tarjolla vielä joulukuussa.

Kohta 3

Lupaehtoja tarkennetaan oikaisuvaatimuksessa ehdotetun kaltaisesti. Luvusta "7. Toiminta-ajat" kaksi ensimmäistä kappaletta korvataan seuraavasti:

"Kauden alun lähestyessä kaupunki ja operaattorit seuraavat säätilan kehitystä. Operointikauden 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 sulkua. Toimintakauden saa keväällä aloittaa kuitenkin viimeistään 1.4. säiden niin salliessa. Hiekanpoiston mahdollistamiseksi operaattorilla on oltava valmius poistaa ajoneuvot kaupungin kunnossapidon tieltä ennalta ilmoitetulta alueelta vuorokaudeksi kerrallaan. Kaupunki antaa operaattoreille viimeistään kolme vuorokautta ennen hiekanpoiston aloittamista tiedon ja aikataulun alueista, joissa hiekanpoistoa tullaan toteuttamaan. Hiekanpoiston tarkasta ajankohdasta kaupunki tiedottaa operaattoreita viimeistään vuorokautta ennen hiekanpoiston aloittamista.

Palvelun ollessa auki ennen 1.4. on operaattorin keskeytettävä mikroliikennepalvelu tilapäisesti, mikäli ajo-olosuhteet heikkenevät esimerkiksi vesisateiden ja yöpakkasten takia. Mikroliikennepalvelun saa taas avata uudelleen, kun kadut ovat sulaneet.

Operointikauden loppupuolella kaupunki ja operaattorit seuraavat säätilan kehitystä. Operointikauden 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 sulku ja milloin operointikausi päätetään ja ajoneuvot kerätään pois kadulta. Operointikautta voi jatkaa syksyllä kuitenkin vähintään 15.11. asti säiden niin salliessa. Liukkaudentorjunnan varmistamiseksi operaattorin on estettävä pysäköinti ja poistettava ajoneuvot kaupungin kunnossapidon tieltä ennalta ilmoitettuna ajankohtana vuorokaudeksi kerrallaan. Kaupunki antaa tiedon ja aikataulun operaattorille viimeistään kahta vuorokautta ennen liukkaudentorjunnan aloittamista.

Mikroliikennepalvelun ollessa auki 15.11. jälkeen, on operaattorin noudatettava seuraavia lupaehtoja:

- Mikroliikennepalvelu on keskeytettävä tilapäisesti, mikäli ajo-olosuhteet heikkenevät esimerkiksi vesisateiden ja yöpakkasten takia. Palvelun saa taas avata uudelleen, kun kadut ovat sulaneet.*
- Kun 10 vuorokauden sääennusteessa vuorokauden keskilämpötila tippuu alle 0 ja ennusteissa luvataan lumisadetta ja/tai tiet jäätyvät pysyvästi, on operaattorin kerättävä ajoneuvot pois kaupungin hallinnoimilta alueilta talvisäilöön 48 tunnin kuluessa kaupungin ilmoituksesta.”*

Hiekanpoistoa ja liukkauden torjuntaa voidaan joutua tekemään kirjattujen ajankohtien ulkopuolella, joten ne ovat ehdotuksesta poiketen ilman päivämäärärajoituksia.

Täydennetyt Lahden kaupungin mikroliikenneluvan lupaehdot ovat päätösan liitteenä.

Muutoksenhaku

Hallintovalitus

Kaupunkiympäristölautakunta

Päätöspäivämäärä 17.02.2026

Toimenpiteet

Ote pöytäkirjasta liitteineen oikaisuvaatimuksen jättäneelle operaattorille sähköpostitse.