



OIKAISUVAATIMUS

Koskee lupapäätöstä 11.3.2026 / Asianro 1873/08.00.00/2026

Kuopion kaupunki ("Kuopio") on 11.3.2026 antamallaan päätöksellä myöntänyt Ryde Finland Oy:lle ("Ryde") mikroliikenneluvan Kuopion alueelle. Lupapäätökseen on liitetty Kuopion yleiset mikroliikenneluvan lupaehdot.

Ryde katsoo, että Kuopion päätös mikroliikenneluvasta on lainvastainen alla esitetyin perustein. Ryde pyytää Kuopion kaupungilta oikaisua Rydea koskevaan mikroliikennelupapäätökseen.

1. Ensimmäinen vaatimus – Kausiluonteinen toimintarajoitus

Vaatimus

Kuopion mikroliikenneluvan lupaehtojen mukaan toimintakausi on 1.5.–31.10. Kunnossapitopäällikkö voi päättää, että kausi aloitetaan tai lopetetaan 15 päivää mainittuja päivämääriä aikaisemmin tai myöhemmin.

Ryde vaatii, että mainittu kausiluonteinen rajoitus kumotaan kokonaisuudessaan ja korvataan välttämättömiltä osin mallilla, joka ei perustu kiinteisiin kalenteripäiviin.

Perusteet ja perustelut

1.1 Rajoitus ei ole välttämätön

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 18 e §:n 2 momentin 2 kohdan mukaan kunta voi liittää mikroliikennelupaahan liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä ajallisia tai alueellisia ehtoja, jotka koskevat vuokrattavien ajoneuvojen käyttöaikoja. Ryde haluaa tässä yhteydessä korostaa, että käyttöaikojen rajoituksen tulee nimenomaan olla välttämätöntä tarkoituksen toteuttamiseksi. Kunnat eivät voi rajoittaa käyttöaikoja vain sillä perusteella, että rajoitus olisi tarkoituksen kannalta tarpeellinen.

Kuopion mikroliikenneluvan lupaehdoissa itsessään ei ole mainintaa siitä, mitä tarkoitusta varten toimintakautta on rajoitettu. Kuopion kaupunkirakennelautakunnan pöytäkirjassa (20.08.2025 § 151, 2476/08.00.00/2025) todetaan, että toimintakauden rajoitus on perusteltua liikenneturvallisuuden takia. Pöytäkirjassa viitataan myös samassa yhteydessä hiekanpoistoon. Pöytäkirjassa ei ole esitetty, miksi toimintakauden rajoittaminen on välttämätöntä tai miksi toimintakausi on kategorisesti rajattu juuri näihin päivämääriin.

Kuopio ei muutenkaan ole esittänyt mitään perusteluita sille, miksi tai mitä tarkoitusta varten toiminnan rajoittaminen mainitulla tavalla olisi välttämätöntä. Kuopio ei myöskään ole esittänyt mitään käytännön esteitä toimintakauden joustavammalle määrittelylle, kuten:

- dokumentoitua talvikunnossapidon estymistä aikaisemmilta vuosilta,
- kirjattuja toiminnallisia ristiriitatilanteita,
- talvikaudelle ominaista onnettomuuskehitystä, joka liittyisi Ryden tarjoamiin palveluihin,
- määrällistä arviota, joka osoittaisi Ryden tarjoamien palveluiden ja yleisten alueiden kunnossapidon yhteensopimattomuuden.

Ryden itse keräämän toimintadatan mukaan Kuopion alueella tehtiin marraskuussa 2024 noin 24 000 matkaa ja maaliskuussa ja huhtikuussa 2025 yhteensä noin 80 000 matkaa käyttäen Ryden tarjoamia palveluita. Kuopion alueella tehtiin näin ollen yhteensä yli 100 000 matkaa ajanjaksoina, joiden osalta Kuopio katsoo, että toiminnan kieltäminen on välttämätöntä. Näiden ajanjaksojen aikana ei Ryden tietojen mukaan ole tunnistettu liikenneturvallisuuteen tai yleisten



alueiden kunnossapitoon liittyviä haasteita, jotka olisivat liittyneet nimenomaan kyseiseen aikaan vuodesta tai vallitseviin sääolosuhteisiin.

Vaikka Kuopio osoittaisikin, että toimintakauden rajoittaminen olisi tarpeellista liikenneturvallisuuden tai yleisten alueiden kunnossapidon vuoksi, on Kuopiolla käytettävissään myös vähemmän rajoittavia vaihtoehtoja, kuten:

- tilapäinen keskeytys tietyillä alueilla aktiivisen hiekanpoiston aikana,
- katu- tai aluekohtainen geofencing,
- kaluston määrän tilapäinen vähentäminen kunnossapidon huippuvaiheissa,
- tehostettu koordinoitvelvoite,
- määräaikaiset poistovelvoitteet, jotka sidotaan todelliseen kunnossapitotarpeeseen.

Kun kohdennetut, vähemmän rajoittavat ja tehokkaat toimenpiteet ovat mahdollisia, kategorinen toimintakauden rajoittaminen ei ole välttämätöntä.

Ryde katsoo näin ollen, että Kuopion asettama toimintakauden rajoitus ei ole välttämätön nykyisessä muodossaan. Kuopio ei siten voi asettaa tällaista rajoitusta mikroliikenneluvan ehdoksi liikenteen palveluista annetun lain 18 e §:n nojalla.

1.2 Rajoitus on poikkeuksellinen

Useissa suomalaisissa kunnissa kausiluonteiset lupaehtomallit perustuvat todellisiin sääolosuhteisiin eivätkä jäykkiin kalenteripäiviin. Näissä malleissa joustavuus perustuu todelliseen lämpötilaan, tieolosuhteisiin ja kunnossapidon etenemiseen.

Kuopion lupaehto poikkeaa tästä lähestymistavasta asettamalla kiinteään päivämäärään sidotun kiellon riippumatta todellisista olosuhteista.

Kuopio ei ole myöskään esimerkiksi osoittanut, että Kuopion talvikunnossapito olennaisesti poikkeaisi muiden vastaavissa ilmasto-olosuhteissa toimivien kaupunkien käytännöistä.

Mikäli Kuopion kunnossapitotilanne on olennaisesti erilainen, ero tulee osoittaa selkeästi ja näyttöön perustuen. Ilman tällaista perustelua kiinteään päivämäärään sidottu malli on ristiriidassa laajemman sääntelykäytännön kanssa. Tämä ristiriita tukee osaltaan Ryden näkemystä siitä, että Kuopion soveltama toimintakausirajoitus ei ole välttämätön.

1.3 Rajoitus on suhteeton

Sen lisäksi, että Kuopion päättämä toimintakausirajoitus ei ole välttämätön, se ei ole suhteessa sen avulla tavoiteltuihin hyötyihin.

Rajoitus voi johtaa ainakin seuraaviin negatiivisiin vaikutuksiin:

- Mikroliikkumispalvelujen poistuminen useiksi kuukausiksi,
- Kaupunkilaisten käyttämän liikkumismahdollisuuden poistuminen,
- Heikentynyt pääsy joukkoliikenneyhteyksiin,
- Kielteinen vaikutus ympäristö- ja kulkutapasiiirtymätavoitteisiin,
- Mikroliikkumispalvelujen tarjoajien liiketoiminnan kannattavuuden heikentyminen.

Kuopio ei sen sijaan ole esittänyt näyttöä esimerkiksi kunnossapidon häiriintymisestä tai lisääntyneistä onnettomuuksista.

Ryden keräämä toimintadata osoittaa merkittävää kysyntää Kuopion asukkaiden keskuudessa. Kuopion asettama joustamaton rajoitus poistaisi toimivan ja laajasti käytetyn palvelun mahdollisesti viikoiksi tai jopa kuukausiksi ilman välttämätöntä syytä tai osoitettuja haittoja. Kuopion asettamalla rajoituksella ei näin ollen saavutettaisi niitä hyötyjä, joita Kuopio on ilmoittanut tavoittelevansa.



Kuopion asettama toimintakauden rajoitus on siten joka tapauksessa suhteeton.

2. Toinen vaatimus – Yöaikainen nopeusrajoitus

Vaatimus

Kuopion mikroliikenneluvan lupaehtojen mukaan luvan piirissä olevien ajoneuvojen nopeus tulee rajoittaa 10 kilometriin tunnissa aikavälillä 23.00–05.00.

Ryde vaatii, että mainittu nopeusrajoitus muutetaan 15 kilometriin tunnissa.

Perusteet ja perustelut

2.1 Rajoitus ei ole tarpeellinen

Liikenteen palveluista annetun lain 18 e §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan kunta voi liittää mikroliikennelupaansa liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta tarpeellisia ajallisia tai alueellisia ehtoja, jotka koskevat vuokrattavien ajoneuvojen ajonopeuksia.

Kuopion mikroliikenneluvan lupaehdoissa itsessään ei ole mainintaa siitä, mitä tarkoitusta varten nopeuksia on rajoitettu yöaikaan. Kuopion kaupunkirakennelautakunnan pöytäkirjassa (20.08.2025 § 151, 2476/08.00.00/2025) todetaan, että vakavimmat sähköpotkulautaonnettomuudet tapahtuvat päihtyneenä yöaikaan. Pöytäkirjassa mainitaan, että nopeusrajoitus on perusteltua liikenneturvallisuussyistä. Pöytäkirjassa ei ole perusteltu tarkemmin, miksi nopeusrajoituksen tulee olla juuri 10 kilometriä tunnissa.

Kuopion mikroliikenneluvan lupaehdoista tai Kuopion kaupunkirakennelautakunnan pöytäkirjasta ei ilmene konkreettista tavoitetta, jota varten 10 kilometrin nopeusrajoitus on asetettu. Nopeusrajoitusta perustellaan vain yleisillä liikenneturvallisuussyillä.

Tämän lisäksi Kuopio ei ole osoittanut:

- että 15 kilometrin tuntivauhdin rajoitus olisi riittämätön liikenneturvallisuuden varmistamiseksi,
 - että 10 kilometrin tuntivauhti vähentäisi onnettomuuksia olennaisesti verrattuna 15 kilometrin tuntivauhtiin,
 - mitään perusteluja 10 kilometrin tuntivauhdin rajoituksen tueksi.
3. Kuopion kaupunkirakennelautakunnan pöytäkirjasta ei ilmene myöskään, että Kuopio olisi tehnyt arviota vaihtoehtoisten rajoitusten osalta.

Lisäksi äskettäin käyttöön otettujen turvallisuustoimenpiteiden vaikutukset tulisi arvioida ennen uusien rajoitusten lisäämistä ilman vaikutusarviointia.

Ilman konkreettista liikenneturvallisuuteen liittyvää päämäärää ja näyttöä siitä, että 10 kilometrin tuntivauhdin rajoitus olisi tarpeellinen tämän päämäärän saavuttamiseksi, yöaikaan koskevaa nopeusrajoitusta ei voida katsoa tarpeelliseksi. Useissa kunnissa 15 kilometrin tuntivauhdin nopeusrajoitus on katsottu tasapainoiseksi ja suhteelliseksi ratkaisuksi.

Ryde katsoo näin ollen, että Kuopion asettama 10 kilometrin tuntivauhdin yöaikaan koskeva rajoitus ei ole tarpeellinen. Kuopio ei siten voi asettaa tällaista rajoitusta mikroliikenneluvan ehdoksi liikenteen palveluista annetun lain 18 e §:n nojalla.

2.2 Rajoitus on suhteeton

Ryden vahva kanta on, että ajoneuvojen käytön tulee olla turvallista käyttäjille, muille tienkäyttäjille ja jalankulkijoille. Ryde ymmärtää myös, että on oikeasuhtaista asettaa tiettyjä rajoitteita mikroliikennelupaa edellyttävälle toiminnalle. Ryden kanta on tästä huolimatta, että 10 kilometrin tuntivauhdin rajoitus on suhteeton tavoiteltuihin päämääriin nähden.



Kymmenen kilometrin tuntivauhti vastaa kevyttä hölkkänopeutta. Vaikka mikroliikennelupaa edellyttävä toiminta on muodollisesti sallittua tällaisen rajoituksen vallitessa, rajoitus heikentää olennaisesti palvelun käytännöllistä hyötyä käyttäjille.

Käytännössä 10 kilometrin tuntivauhdin rajoitus:

- Kaksinkertaistaa matka-ajat tavanomaiseen 20 kilometrin tuntivauhtiin verrattuna,
- Heikentää mikroliikennepalvelujen käytettävyyttä merkittävästi,
- Heikentää mikroliikennepalveluja tarjoavien toimijoiden liiketoiminnan kannattavuutta,
- 4. Koska palvelun hyödyt ja houkuttelevuus kärsivät kokonaisvaltaisella tavalla, toimii 10 kilometrin tuntivauhdin nopeusrajoitus tosiasiallisesti lähes toimintakieltona yöaikaan.

Vakuutusikäytännöt perustuvat yleisesti 15 kilometrin tuntivauhdin toimintamalliin.

Kuopion kaupunkirakennelautakunnan pöytäkirjassa todettiin, että vakavimmat sähköpotkulautaanonnettomuudet tapahtuvat päähtyneenä yöaikaan. Kansallinen alkoholilainsäädäntö soveltuu samalla tavoin myös yöaikaan. Ottamatta kantaa kaupunkirakennelautakunnan väitteen oikeellisuuteen, ei ole oikeasuhtaista rajoittaa kaikkien käyttäjien nopeuksia näin olennaisesti vain sen takia, että osa käyttäjistä ajaa päähtyneenä.

Edellä mainituin perusteluin Ryde katsoo, että 10 kilometrin tuntivauhdin rajoitus on suhteeton.

3. Yhteenveto

Edellä esitetyin perustein Ryde vaatii, että päätöstä muutetaan siten, että:

- 1) Kausiluonteinen toimintarajoitus kumotaan tai korvataan todellisiin sää- ja kunnossapito-olosuhteisiin perustuvilla kohdennetuilla toimenpiteillä; ja
- 2) Yöaikainen nopeusrajoitus muutetaan 15 kilometriin tunnissa.