

Mikroliikennelupa ja luvan käsittely 1.1.2026 alkaen

10561/08.00.00.00/2025

Tekninen lautakunta 10.12.2025

Valmistelija: liikenneinsinööri Antti Tamminen, puh. 020 615 4934, antti.tamminen(at)kouvola.fi

Yhteenveto

Kouvolassa toimii yhteiskäyttöisiä mikroliikkumispalveluja. Palvelut tarjoavat joustavan ja matkaketjuja täydentävän vaihtoehdon liikkumiseen sekä kaupunkilaisille että kaupungissa vieraileville. Kouvola on aiemmin laatinut toimintaan liittyvät suositukset sähköpotkulautoja vuokraaville yrityksille 2022 ja päivittänyt suosituksia 2023.

Liikenteen palveluista annettua lakia muutettiin kesällä 2025 ja kaupunki voi nyt edellyttää mikroliikenteen palveluntarjoajilta mikroliikennelupaa. Kouvola nähdään, että lupa on tarpeen edellyttää palveluntarjoajilta toiminnan säätelemiseksi ja liikenneturvallisuuden sekä kaupungin lakivelvoitteiden kunnossapitotoimien turvaamiseksi. Kaupunki voi liittää mikroliikennelupaajan ajallisia tai alueellisia lupaehtoja laissa tarkemmin säädettyjen reunaehtojen mukaisesti. Lakiuudistuksessa helpotettiin myös pysäköinninvalvonnan mikroliikenteeseen liittyvää valvontatehtävää.

Tekniikka ja ympäristö toimialalla on valmisteltu mikroliikennelupaa ja siihen liittyviä ehtoja yhteistyössä eri tahojen kanssa. Ratkaisujen suunnittelussa on kuultu eri tahoja, kuten palveluntarjoajat ja poliisi.

Mikroliikenneluvan ja sen lupaehtojen ensisijaisena tavoitteena on turvata tienkäyttäjien esteetön ja turvallinen liikkuminen Kouvola. Samalla turvataan kaupungin mahdollisuuksia täyttää velvoitteensa kunnossa- ja puhtaanapidon osalta. Tarkasteluissa on pyritty huomioimaan palveluntarjoajien toimintaedellytykset kuitenkin ensisijaiset tavoitteet huomioiden.

Mikroliikenneluvan tausta ja tarkoitus

Laki liikenteen palveluista on muuttunut 1.8.2025. Jatkossa yhteiskäyttöisiä kevyitä sähköajoneuvoja, kuten sähköpotkulautoja sekä polkupyöriä tai moottorilla varustettuja polkupyöriä ammattimaisesti vuokraava toimija tarvitsee luvan toimia kunnan hallinnoimalla alueella. Kouvola tekninen lautakunta on päätöksellään 17.09.2025 § 168 lykännyt mikroliikenneluvan käyttöönottoa 1.1.2026 asti. Lykkäyksen tarjoama aika on käytetty mikroliikenneluvan ja sen lupaehtojen valmisteluun. Mikroliikenneluvassa huomioidaan lainsäädännön

mukaisesti eri ajoneuvotyyppit, mutta lupaehdot on luotu etenkin sähköpotkulautoja sekä kelluvaan pysäköintiin perustuvia palveluja varten. Sähköpotkulautojen ja polkupyörien käyttöön liittyy erilaisia liikenneturvallisuusriskejä, joiden perusteella tarkastelua on tehty. Sähköpotkulautojen toimintaan liittyvät riskit nähdään suurempina kuin polkupyöräilyyn liittyvät riskit. Norjalaisen tutkimuslaitoksen TØIn raportissa (2022) sähköpotkulaudan onnettomuusriskin nähdään olevan 5–7 kertaa suurempi kuin pyöräilyn.

Nykyinen lainsäädäntö määrittää mm. sähköpotkulaudat kevyiksi sähköajoneuvoiksi (max. 1 kW, max. 25 km/h), joita koskevat polkupyörän liikennesäännöt. Niillä ajetaan pääsääntöisesti pyörätiellä, ja jos sitä ei ole, ajoradan reunassa. Jalkakäytävällä ajo on kielletty. Ikäraja on 15 vuotta ja promilleraja 0,5 ‰.

Kunta voi asettaa mikroliikennelupa-an liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden tai kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta tarpeellisia tai välttämättömiä ajallisia tai alueellisia ehtoja. Mikäli luvanhaltija ei noudata mikroliikenneluvan lupaehdot, eikä korjaa toimintaansa kunnan antamasta huomautuksesta huolimatta, ja havaittua puutetta on pidettävä olennaisena, kunta voi peruuttaa mikroliikenneluvan. Mikroliikennelupaa ei edellytetä sellaiselta toimijalta, joka vuokraa ajoneuvoja henkilökohtaiseen pitkäaikaiskäyttöön leasingpalveluna tai joka vuokraa kevyitä sähköajoneuvoja kivijalkaliikkeestä esimerkiksi turistien päiväkäyttöön. Ammattimaisuuden vaatimuksen vuoksi myöskään esimerkiksi taloyhtiöt tai vastaavat toimijat, jotka tarjoavat muutamia ajoneuvoja lainaksi pienelle valikoidulle ryhmälle ihmisiä, eivät ole mikroliikenneluvan alaisia toimijoita. Mikroliikennelupa ei koske myöskään yksityiskäytössä olevia ajoneuvoja.

Lakiin ajoneuvojen siirtämisestä on lisätty 1.8.2025 pykälä, jonka mukaan kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja saa suorittaa välittömästi lähi- tai varastosiirron, mikäli mikroliikenneluvan piirissä oleva ajoneuvo on pysäköity mikroliikenneluvan vastaisesti. Ajoneuvon omistaja tai haltija on velvollinen korvaamaan siirtoprosessista kunnalle aiheutuvat kustannukset.

Mikroliikenneluvan ensisijaisena tavoitteena on turvata tienkäyttäjien esteetön ja turvallinen liikkuminen. Sähköpotkulauta onnettomuuksien järjestelmällisessä tilastoinnissa on vielä puutteita. Suomessa on kuitenkin tehty muutamia selvityksiä aiheesta. Helsingin yliopistollisessa sairaalassa (myöhemmänä HUS) toteutetun tutkimuksen mukaan tammi-heinäkuussa 2021 Helsingin päivystyksessä kävi 475 sähköpotkulaudalla vammautunutta. Tutkimuksen mukaan merkittävä osa sähköpotkulautaonnettomuuksista tapahtui ilta- ja yöaikaan. Perjantai- ja lauantaiyöt korostuivat. Monesti myös alkoholi on taustalla onnettomuuksissa. Tämän jälkeen Helsingissä laskettiin sähköpotkulautojen maksiminopeutta 25 kilometristä tunnissa 20 kilometriin tunnissa päiväaikaan ja 15 kilometriin tunnissa yöaikaan

sekä kiellettiin ajo perjantai- ja lauantaiöinä klo 00–05. Rajoitusten jälkeen onnettomuuksien määrä suhteessa matkamäärään tippui noin puoleen.

Pohjola Vakuutuksen mukaan (10/2024) sähköpotkulaudalla sattuu vakuutustilastojen perusteella usein selvästi vakavampia ja kalliimpia henkilövahinkoja kuin polkupyörällä. Polkupyöräilijöille sattuvien vahinkojen kesikorvaus on noin 740 euroa, kun taas sähköpotkulautaonnettomuuksien kesikorvaus on yli 20 prosenttia korkeampi: noin 900 euroa.

Tampereen yliopistollisessa sairaalassa on tehty tutkimus, jonka mukaan sähköpotkulaudoilla sattuneet onnettomuudet ovat maksaneet Pirkanmaan alueella lähes kolme miljoonaa euroa neljän vuoden aikana. Kyse on yli tuhannen potilaan hoitamisesta vuosina 2019–2022. Keskimäärin jokainen onnettomuus on tullut maksamaan 3 140 euroa. Tutkimuksessa huomioitiin vain Tays Acutaan hakeutuneet potilaat, joten todelliset kustannukset ovat vielä suuremmat.

2024 lähtien mm. yritysten vuokraamat sähköpotkulaudat on pitänyt liikenne vakuuttaa. Tämä vaikuttaa vammojen taloudelliseen kuormaan, mutta ei täysin poista mm. vahinkojen aiheuttamaa kuormitusta julkiselta terveydenhuollolta. Sähköpotkulautojen rajoittamisella nähdään olevan vaikutus liikenneturvallisuuden lisäksi myös yhteiskunnalle koituvaan kuormitukseen.

Mikroliikenneluvan valmistelu

Mikroliikennelupaa on valmisteltu tekniikka- ja ympäristöpalveluissa eri asiantuntijoiden toimesta. Kouvolan periaatteita tarkastellessa on huomioitu muualla Suomessa laaditut ja laadinnassa olevat mikroliikennelupien- ja ehtojenmallit. Valmistelun aikana on keskusteltu mm. palveluntarjoajien ja Kaakkois-Suomen poliisilaitoksen edustajien kanssa. Keskustelua ja seurantaa on käyty myös muiden kaupunkien kanssa sekä kymenlaakson kuntien liikenneturvallisuuskoordinaattorin kanssa. Yleisemmin aiheeseen on otettu kantaa myös Poliisihallinnon suosituksilla. Tämän lisäksi HUSin tutkimuksen osalta on lähestytty kaupungeja kerättyyn onnettomuusaineistoon perustuvilla suosituksilla.

Mikroliikenneluvan lupaehtojen luonnoksesta on pyydetty kommentteja marraskuussa 2025 kaupungin omilta asiantuntijoilta, palveluntarjoajilta, poliisilta, liikenneturvallisuuskoordinaattorilta sekä eri sidosryhmiltä. Kommenttien sekä muun arviointityön tuloksena luonnosta muutettiin monin paikoin. Valmistelun aikana käydyissä keskusteluissa ja kommentteissa tuli esiin eri tahojen väliset suuret näkemyserot. Näkemyserot koskivat etenkin toimintakautta, nopeusrajoituksia, reaktiotestejä sekä tarkasteltuja yökieltoja. Lupaehtoja laadittaessa näkemyserojen osalta pyrittiin huomioimaan eri tahojen kannat ja palvelujentarjoajien toimintamahdollisuudet kuitenkin ensisijaisena tavoitteena turvata tienkäyttäjien esteetön ja turvallinen liikkuminen

Kouvolassa sekä samalla turvaten kaupungin mahdollisuudet täyttää velvoitteensa kunnossa- ja puhtaanapidon osalta.

Mikroliikenneluvan ehdot

Mikroliikenneluvan lupaehdot on esitetty tarkemmin **liitteessä**.

Mikroliikennelupaan lisättävät ehdot voivat olla ajallisia tai alueellisia liittyen esimerkiksi mikroliikkumisvälineiden ajonopeuksiin, pysäköintiin ja käyttöalueisiin. Lupaehtojen on kuitenkin oltava liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta tarpeellisia.

Mikroliikennelupaa edellytetään myös kaupungin kilpailuttamalle kaupunkipyöräpalvelulle. Erilaisille ajoneuvoille voidaan asettaa erilaisia lupaehtoja, koska lupaehtojen tarve riippuu ajoneuvojen ominaisuuksista ja niiden käyttötavasta. Kouvolassa toimii nykyisin kilpailutettu asemallinen, perinteisiä (avustamattomat/moottorittomat) polkupyöriä käyttävä, kaupunkipyöräpalvelu. Kaupunkipyöräpalvelusta on erillinen sopimus, mikä sitoo palveluntarjoajaa monin tavoin jo tiukemmin, mitä mikroliikennelupa mahdollistaa muiden mikroliikennepalveluita tuottavien yritysten osalta. Kaupunki määrittelee kilpailutetun kaupunkipyöräpalvelun osalta mm. millä alueella palvelun on vähintään toimittava, milloin palvelun on vähintään oltava toimintakunnossa, ajoneuvojen laatusiisteys ja kuinka paljon ajoneuvoja on vähintään oltava käytössä. Palvelulla on myös esimerkiksi sopimukseen perustuva laaja raportointivollisuus suoritteista. Mikroliikenneluvan ehdoissa määritellään etenkin toiminta-aikaa, nopeusrajoituksia sekä pysäköintiehtoja. Luonteeltaan asemallinen kaupunkipyöräpalvelu on erilainen kuin markkinalähtöiset kelluvaan pysäköintiin perustuvat palvelut. Kelluvan palvelun vaikutukset esimerkiksi esteettömyyteen ovat hyvin erilaiset. Liikenteellisesti perinteisiä (avustamattomat/moottorittomat) polkupyöriä käyttävä kaupunkipyöräpalvelu on myös erilainen kuin sähköisiä ajoneuvoja hyödyntävät palvelut. Kilpailutetulta kaupunkipyöräpalvelulta vaaditaan mikroliikennelupa, mutta palvelun ominaisuuksista ja käyttötavasta johtuen mikroliikenneluvan lupaehdot ei sovelleta palvelulle, vaan sen toimintaa ohjataan ja rajoitetaan sopimuksella palvelun ominaisuudet huomioiden. Lupaehtojen ulkopuolelle rajataan myös pienimuotoiset, alle 30 ajoneuvon vuokraamistoimintaan (esim. hotellien omat vuokrapyörät) keskittyvät palvelut.

Kouvolassa mikroliikenneluvan ehtoihin liittyy 16 aihekokonaisuutta:

1. Mikroliikennelupa ja käsitteet
2. Luvan hakeminen ja hinta
3. Yhteydenpito kaupungin ja palveluntarjoajan välillä
4. Toiminta-alue
5. Toimintakausi

6. Ajoneuvojen määrä
7. Ajoneuvot
8. Pysäköinti
9. Ajoneuvojen siirrot
10. Ajonopeus
11. Tapahtumat
12. Työmaat
13. Päihtyneenä ajamisen ehkäiseminen
14. Palautekanava ja verkkosivut
15. Muutokset lupaehtoihin luvan voimassaoloaikana
16. Luvanperuutus

Mikroliikenneluvan lupaehdoissa ei ole yksityiskohtaisesti perusteltu kaikkien rajoitusten tarpeellisuutta. Lupaehdot on haluttu pitää selkeinä ja helposti ymmärrettävinä. Lupaehdot on perusteltu tässä selostuksessa niiltä osin kuin se on nähty tarpeellisenä. Perustelut koskevat etenkin osa-alueita, joista saatiin eniten eriäviä kommentteja. Myös mikroliikkumisen lainsäädännön valmistelun yhteydessä lainsäätäjät on esitellyt erittäin kattavasti mikroliikenteeseen liittyviä ongelmia, joten selostuksessa ei nähdä tarpeelliseksi toistaa näitä perusteluja jokaisen ehdon osalta. Monien ehtojen osalta vaikutus liikenneturvallisuuteen ja katujen kunnossapitoon on myös ilmeinen.

Kouvolassa mikroliikennelupa otetaan käyttöön 1.1.2026. Lupaa haetaan vuodeksi kerrallaan kaupungin sähköisestä lupapalvelusta. Luvan keston rajaaminen vuodeksi on nähty tarpeelliseksi, jotta voidaan seurata uusien ehtojen toimivuutta sekä kerätä kokemuksia. Lupaehtojen toimivuutta tullaan arvioimaan syksyllä 2026. Kokemusten karttuessa voidaan arvioida luvan keston pidentämistä. Luvan käsittelystä peritään kulloinkin voimassa olevan vahvistetun taksan mukainen maksu.

Yhteydenpidon helpottamiseksi palveluntarjoajan sekä kaupungin taholta nähdään tarpeelliseksi määrittää yhteystieto keskinäistä yhteydenpitoa varten. Kaupungilta yhteystietona on sähköpostiosoite, jota pääsee käyttämään useampia asiantuntijia. Näin varmistetaan viestien saavutettavuus. Palveluntarjoajalta toivotaan yhteystietoa, mistä reagoidaan yhteydenottoihin mahdollisimman nopeasti.

Lupaehdoissa on nähty välttämättömänä rajoittaa palveluntarjoajien toimintakautta aikavälille 15.4–31.10. Kouvolassa kerättyjen katujen kunnossapitotietojen perusteella talvikunnossapitotoimet ovat viime vuosina keskimääräisesti osuneet marraskuun alun ja huhtikuun lopun välille. Palveluntarjoajilla on kuitenkin mahdollisuus aloittaa toimintakausi aiemmin ja lopettaa se myöhemmin hakemalla tälle suostumus kaupungilta. Hakemukset toimintakauden muuttamiseksi arvioidaan aina tilannekohtaisesti sää- ja keliolosuhteet huomioiden. Kiinteän toimintakauden määrittely on kuitenkin välttämätöntä, jotta

voidaan turvata kunnossa- ja puhtaanapidon, liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden toteutuminen. Kaupunki vastaa lakisääteisesti yleisten katualueiden talvikunnossapidosta ja kaduilla olevat mikroliikkumisen ajoneuvot haittaavat tämän velvoitteen toteuttamista.

Talvikunnossapidon kannalta on oleellisen tärkeää, että ajoneuvot eivät ole aurauksen tai hiekotuksen tiellä. Kaupungissa ei ole paikkoja, johon sähköpotkulaudat voisi siirtää helposti pois talvihoidon tieltä, sillä esimerkiksi viherkaistat tarvitaan aurauksen aikana lumitilaksi.

Kouvolassa ei ole resursseja tai tarpeenmukaista järjestää koko kaupungin alueelle osoitettuja pysäköintialueita palveluntarjoajia varten, jotta ajoneuvot saataisiin pois talvikunnossapidon tieltä.

Talvikunnossapidon tarpeet ovat myös monesti äkillisiä, jolloin lupaehdoissa määritelty 72 tunnin poishakuehto ei ole riittävä. Tällaisen säähän ja keliin perustuvan tilanteen riski kasvaa huomattavasti Marraskuun - Huhtikuun välisenä aikana. Lisäksi liukkaalla kelillä palvelujen käyttäjiin kohdistuu kasvava onnettomuusriski, kun nopeuksien ja jarruttamisen hallinta muuttuu liukkauden myötä vaikeammaksi ja törmäysten välttämiseksi vaadittu reagointiaika pitenee. Toimintakauden rajauksella pyritäänkin vaikuttamaan myös siihen, ettei palveluntarjoajat ota käyttäjien liikenneturvallisuuteen liittyviä riskejä tuodessaan palvelua käyttöön keväällä liian aikaisin ja toisaalta jatkaessaan palvelua alkutalvella jäiden ja lumien tulon jälkeenkin. Vaatimalla erillistä lupaa toimintakauden pidentämiseksi voidaan sujuvammin seurata, että operointi tapahtuu liikenneturvallisesti keliolosuhteet sekä kunnossapidon tarpeet huomioiden. Ehdot eivät kuitenkaan käytännössä rajoita palveluntarjoajien toimintaa, mikäli palveluntarjoajat kykenevät toiminaan liikenneturvallisuuden ja kunnossapidon tarpeet huomioiden. Lisäaikaa toimintakaudelle voi hakea useammin kuin kerran.

Ajoneuvoista säädetään ehtoja niiltä osin, kuin koetaan tarpeelliseksi palvelunkäyttäjän kannalta. Viallisten ja turvattomien ajoneuvojen osalta on nähty tarpeelliseksi asettaa ehto, jonka mukaan ajoneuvo on poistettava käytöstä ja palveluntarjoaja on velvollinen hakemaan ne pois mahdollisimman pian, saatuaan asiasta ilmoituksen tai havaittuaan tällaisen ajoneuvon. Poishakuvetoiteella pyritään pitämään ajoneuvokanta turvallisena ja välttämään resursseja vaativia ajoneuvojen siirtoja.

Pysäköintiä on tarpeellista rajoittaa lupaehdoissa pysäköintitavan ja pysäköintikieltoalueiden määrittelyllä. Tällä pyritään varmistamaan liikkumisen turvallisuus ja esteettömyys. Samalla turvataan kunnossapidon edellytykset. Palveluntarjoajalla on myös velvollisuus ohjeistaa käyttäjiä lainmukaisessa pysäköinnissä ja aktiivisesti toimillaan edistää oikean pysäköintitavan mukaista toimintaa. Aiempien kokemusten perusteella kaupungilla ei ole tarvetta esittää erityisiä pysäköintialueita palveluntarjoajille. Tilannetta kuitenkin seurataan ja muutostarpeen voi aiheuttaa mm. autojen määrän äkillinen nousu

nykytilanteeseen verrattuna. Koko kaupungin alueelle pysäköintipaikkojen määrittelyn ei nähdä myöskään olevan nykyisten resurssien puitteissa tarpeen mukaista. Tämä rajoittaisi myös kelluvaan pysäköintiin perustuvien palvelujen joustavuutta.

Tarkastelujen, suositusten ja keskustelujen perusteella on todettu, että liikenneturvallisuuden parantamiseksi on tarpeen rajoittaa ajonopeuksia. Liikenneturvallisuustyö on suurelta osin ennaltaehkäisevää, eli toimenpiteitä tehdään potentiaalisia onnettomuuksia estävästi, kun riskejä on tunnistettu. Ajonopeuden alentaminen ennaltaehkäisee onnettomuuksien syntymistä ja lieventää onnettomuuksien vakavuuksia. Ajonopeuksien alentamisella vaikutetaan myös muiden liikkujien koettuun turvallisuuden tunteeseen sekä riskiin altistua onnettomuuksille. Alempi nopeus siis parantaa liikenneturvallisuutta. Suurin sallittu ajonopeus Kouvolassa päivisin on 20 km/h. Keskustan alueella, jossa liikenneturvallisuusriskit korostuvat tiiviimmän rakennuskannan, tiiviimmän infran, suuremman liikkujamassan, muiden liikkujien koetun turvallisuuden sekä lukuisten eri liikkujaryhmien johdosta, on suurin sallittu ajonopeus 15 km/h. Yöaikoina (22-05) suurin sallittu ajonopeus on 15 km/h. Yöaikoina korostuvat sähköpotkulautojen onnettomuusriskit. Mm. näkyvyyksiin ja etenkin keväisin sekä syksyisin liukkauteen liittyvät ongelmat korostuvat myös öisin. Lisäksi päihteisiin liittyvät ongelmat korostuvat yöaikoina. Yöaikoina käyttäjiltä vaaditaan reaktiotestin tai vastaavan muun testin tekemistä ennen ajoon lähtöä. Palveluntarjoajan tulee varmistaa, että mikäli käyttäjä ei läpäise testiä, välinettä ei voi ottaa käyttöön. Tieliikennelakiin on lisätty kesäkuussa 2025 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 estettyä, joten reaktiotesti ja muut vastaavat testit tukevat osaltaan promillerajan käyttöönottoa. Reaktiotesti ja muut vastaavat testit auttavat ehkäisemään päihtyneenä ajoja, vaikkei ne karsi kaikkia päihtyneitä pois liikenteestä. Yöllisen nopeusrajoituksen tavoitteena on myös pienentää reaktiotestistä tai muussa vastaavassa testissä läpipäässeiden, päihtyneenä ajavien onnettomuusriskiä sekä onnettomuuden seurauksia. Reaktiotesteillä ja muilla vastaavilla testeillä pyritään myös parantamaan ajoneuvojen käyttöolosuhteita siten, ettei yökieltoja olisi tarpeen ottaa käyttöön. Ajonopeuksia koskevia ehtoja sovelletaan ajoneuvoihin pois lukien perinteiset (avustamattomat/moottorittomat) polkupyörät, sillä ajoneuvotyyppinä perinteinen polkupyörä on turvallisempi ja lihasvoimin liikkuvan polkupyörän nopeustasoon ei voida suoraan vaikuttaa. Perinteisen polkupyörän turvallisuutta lisää suuremmat renkaat ja matalampi painopiste.

Tapahtumien ja työmaiden aikana kaupunki voi luovuttaa yleisiä alueita tilapäisesti pois yleisestä käytöstä. Tämä vaikuttaa myös

mikroliikenneluvan alaisiin ajoneuvoihin ja voi rajoittaa näiden toimintaa. Tapahtumien ja työmaiden lähialueilla kaupungilla on myös oikeus väliaikaisesti rajoittaa toimialuetta ja muuttaa toimintaan liittyviä rajoituksia liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai kunnossapidon perusteella. Tapahtumien aikana palveluntarjoajalla tulee olla valmius valvoa ajoneuvojen sijaintia tehostetusti ja estää ajoneuvojen kasautuminen niin, että ohikulkeminen tai alueiden käyttö estyy. Tapahtumien järjestäjiä ja työmaiden vastuutahoja ohjeistetaan tarvittaessa olemaan yhteydessä palveluntarjoajiin sujuvan toiminnan takaamiseksi. Keskustelua tapahtumien ja työmaiden osalta käydään tarvittaessa myös kaupungin toimesta palveluntarjoajien suuntaan. Muutoksista ilmoitetaan etukäteen niin, että palveluntarjoajilla on riittävä aika reagoida tarvittavin keinoin.

Lupaehtojen toimivuutta seurataan ja tarvittaessa ehtoihin voidaan tehdä perustelluista syistä muutoksia. Lupaehtojen muutoksista tiedotetaan palveluntarjoajia, joilla on voimassa oleva mikroliikennelupa, viimeistään 7 vuorokautta ennen muutosten voimaantuloa. Jos palveluntarjoaja ei noudata mikroliikenneluvassa asetettuja ehtoja, kaupunki voi antaa luvanhaltijalle huomautuksen ja kehottaa luvanhaltijaa korjaamaan puutteet määräajassa. Jos luvanhaltija ei noudata kehotusta ja havaittua puutetta on pidettävä olennaisena, kaupunki voi peruuttaa luvan.

Mikroliikenneluvan käsittely

Mikroliikenneluvan käsittelyn sujuvoittamiseksi ja nopeuttamiseksi nähdään tarkoituksenmukaisena siirtää toimivalta lupien käsittelyn osalta liikenneinsinöörille (vakanssinumero 11621).

Liikenteen palveluista annettu laki sallii välttämättömien muutosten tekemisen lupaehtoihin myös kesken lupakauden. Muutoksia on tarkoituksenmukaista pystyä tekemään hyvinkin nopealla aikataululla. Näin ollen nähdään tarpeellisenä oikeuttaa liikenneinsinööri (vakanssinumero 11621) päättämään vähäisistä muutoksista mikroliikenneluvan lupaehtoihin. Hyvin pienimuotoisista muutoksista, jotka eivät oleellisesti vaikuta palveluntarjoajien asemaan tai toimintaan, ei kuitenkaan ole tarpeen tehdä erillistä päätöstä. Tällaisia muutoksia ovat esimerkiksi virtuaalisten rajoitusalueiden muodon tai koon korjaaminen, kun se on tarpeellista rajoitusalueiden käytännön toimivuuden varmistamiseksi. Mikroliikenneluvanhaltijoita tiedotetaan muutoksista ennakoon.

Lisätietoja: liikenneinsinööri Antti Tamminen, puh. 020 615 4934, [anti.tamminen\(at\)kouvola.fi](mailto:anti.tamminen@kouvola.fi)

Teknisen johtajan ehdotus:

Tekninen lautakunta päättää:

1. hyväksyä mikroliikenneluvan ja mikroliikenneluvan lupaehdot selostuksen ja liitteen mukaisesti käyttöön otettaviksi 1.1.2026 alkaen
2. hyväksyä toimivallan siirron mikroliikennelupien käsittelyn osalta liikenneinsinöörille (vakanssinumero 11621)
3. hyväksyä toimivallan siirron vähäisten muutosten tekemisestä lupaehtoihin liikenneinsinöörille (vakanssinumero 11621).

Tekninen lautakunta päättää tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta kokouksessa ja se on nähtävillä yleisessä tietoverkossa 11.12.2025 lukien.

Tämä päätös tulee voimaan muutoksenhausta huolimatta.

Teknisen lautakunnan päätös: