

Tekninen lautakunta 19.11.2025 § 89

§ 89

Mikroliikenneluvan hyväksyminen

Valmistelijat / lisätiedot:
Kuronen Pauliina
Kajamaa Suvi
etunimi.sukunimi@espoo.fi
Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä
Kaupunkitekniikan johtaja Tanska Harri

Tekninen lautakunta päättää

1. ottaa liikenteen palveluista annetun lain mukaisen mikroliikenneluvan käyttöön Espoossa 1.1.2026 alkaen liitteenä olevien lupaehtojen mukaisesti
2. että kaupunkiliikennepäällikkö päättää sellaisista tarpeelliseksi katsotuista mikroliikenneluvan lupaehtojen muutoksista, jotka eivät muuta lupaehtojen keskeisiä periaatteita sekä hyväksyy luvan lopulliset liitteet
3. että mikroliikenneluvan käsittelystä peritään 210 euron suuruinen käsittelymaksu.

Sovelletut oikeusohjeet:

Espoon kaupungin hallintosääntö I osa 4. luku 9 § kohdat 3 ja 12.

Käsittely

Keskustelun kuluessa Akseli Lehtonen ehdotti Mikko Luomalan ja Fanny Mattssonin kannattamina, että lupaehtojen kohta "Pysäköinti rajoitusalueiden ulkopuolella" muotoillaan Turun esimerkin mukaisesti seuraavasti:

"Pysäköintikieltoalueiden lisäksi liikkumisvälineitä ei saa pysäköidä ajoradalle, jalkakäytävälle tai pyörätielle siten, että pysäköinti voi haitata muuta liikkumista tai aiheuttaa kaatumis- tai törmäysvaaran. Edellä mainituille paikoille pysäköidessä liikkumisväline tulee jättää mahdollisimman reunaan ja väylän suuntaisesti." Samalla poistetaan hankalasti mitattavat ja valvottavat metrimääräiset rajoitteet.

Puheenjohtaja ilmoitti kannattavansa esittelijän ehdotusta.

Keskustelun päätyttyä puheenjohtaja totesi, että lautakunnan tulee äänestää asiasta. Puheenjohtaja ehdotti, että äänestys suoritetaan nimenhuutoäänestyksenä siten, että esittelijän ehdotusta kannattavat

äänestävät "jaa" ja Lehtosen muutosehdotusta kannattavat äänestävät "ei". Puheenjohtajan ehdotus äänestysmenettelyksi hyväksyttiin yksimielisesti.

Äänestyksessä esittelijän ehdotusta (jaa) kannattivat Mika Kauste, Pauliina Ilkko-Ervasti, Pia Palojärvi, Mirjami Tuomikoski, Kim Ahlfors, Aulikki Pentikäinen, Tiina Ahlroos ja Mika Hentunen, yhteensä kahdeksan (8) ääntä. Lehtosen vastaehdotusta puolestaan kannattivat Akseli Lehtonen, Mikko Luomala, Iina Pitkänen, Fanny Mattsson ja Tapio Pesola, yhteensä viisi (5) ääntä. Puheenjohtaja totesi lautakunnan hyväksyneen esittelijän ehdotuksen.

Päätös

Tekninen lautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen.

Selostus

Liikenteen palveluista annettuun lakiin (303/2025, "liikennepalvelulaki") hyväksyttiin 13.6.2025 uusi mikroliikennepalvelun tarjoamista koskeva luku 2 a. Laissa säädetään, että yhteiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen tai polkupyörien vuokralle tarjoaminen kunnan hallinnoimalla alueella edellyttää, että palveluntarjoajalla on voimassa oleva mikroliikennelupa. Mikroliikenneluvan myöntää se kunta, jonka alueella palvelua tarjotaan. Lupa myönnetään määräajaksi ja korkeintaan viideksi vuodeksi kerrallaan.

Kunta voi liittää mikroliikennelupaan liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta tarpeellisia ajallisia tai alueellisia ehtoja, jotka koskevat vuokrattavien ajoneuvojen

- 1) ajonopeuksia;
- 2) pysäköintiä; ja
- 3) käyttöalueita.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, kunta voi liittää lupaan liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä ajallisia tai alueellisia ehtoja, jotka koskevat vuokrattavien ajoneuvojen

- 1) lukumääriä;
- 2) käyttöaikoja;
- 3) käyttösovelluksen ominaisuuksia; ja
- 4) käyttöä koskevien anonymisoidujen tietojen välittämistä kunnalle.

Mikäli luvanhaltija ei noudata mikroliikenneluvan lupaehtoja, kunta voi antaa luvanhaltijalle huomautuksen ja kehottaa luvanhaltijaa korjaamaan puutteet määräajassa. Mikäli luvanhaltija ei noudata kehotusta ja havaittua puutetta on pidettävä olennaisena, kunta voi peruuttaa luvan.

Laki ei anna kunnalle harkintavaltaa mikroliikenneluvan myöntämisessä. Lupa on myönnettävä kaikille sitä hakeneille palveluntarjoajille, joiden mikroliikennelupaa ei ole peruutettu viimeksi kuluneen vuoden aikana ja jonka toimitusjohtajaa tai vastuunalaista yhtiömiestä ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon.

Laki astui voimaan 1.8.2025. Lain mukaisesti kuntien tuli joko ottaa mikroliikennelupamenettely käyttöön yhden kuukauden kuluttua lain voimaantulosta tai tehtävä päätös lupamenettelyn käyttöönoton lykkäämisestä enintään 1.1.2026 saakka. Kaupunginhallitus päätti

11.8.2025, §224 lykätä mikroliikennelupamenettelyn käyttöönottoa enintään 1.1.2026 saakka.

Mikroliikenteen nykytilanne Espoossa

Espoossa toimii tällä hetkellä neljä markkinalähtöistä yhteiskäyttöisiä mikroliikennepalveluja (sähköpotkulautoja) tarjoavaa yritystä. Kaupungilla on ollut vuosina 2017–2025 käytössään oma kaupunkipyöräpalvelu. Sen sopimuskautta jatketaan väliaikaisena hankintana, kunnes uuden seudullisen kaupunkipyöräpalvelun hankinnassa voidaan edetä. Espoossa ei tällä hetkellä toimi markkinalähtöisiä yrityksiä, jotka tarjoaisivat polkupyöräpalveluita.

Kaupunki on tähän asti sopinut mikroliikkumispalveluita tarjoavien yritysten kanssa yhteisistä pelisäännöistä. Sähköpotkulautojen maksiminopeus on laskettu 20 kilometriin tunnissa, ja viikonloppuoina laudat ovat olleet kokonaan pois käytöstä. Lisäksi kaupunki on suunnitellut ja merkinnyt maastoon sähköpotkulaudoille tarkoitettuja pysäköintiruutuja. Yksittäisiä pysäköinti- ja ajokieltoalueita on sovittu esimerkiksi rautatieasemien yhteyteen. Yritykset ovat viestineet pelisäännöt loppukäyttäjille sovellusten avulla GPS-teknologiaa hyödyntäen. Kaupungin kanssa sovitut pelisäännöt ovat täysin perustuneet yritysten vapaaehtoisuuteen.

Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen määrä on kasvanut tasaisesti viime vuosina. Ne ovat tuoneet merkittävän lisän kaupungin liikkumispalveluihin ja vakiinnuttaneet asemansa osana matkaketjuja, mutta samalla niistä aiheutuvat liikenneturvallisuus- ja esteettömyysongelmat erityisesti näkövammaisille ovat niin ikään lisääntyneet. Sähköpotkulautojen määrä Espoossa on kuitenkin vielä kohtuullinen. Vuoden 2025 kesällä lautoja oli päiväkohtaisesti enimmillään maastossa noin 5 500 kappaletta. Pysäköinnistä aiheutuvat haitat juontuvat pääasiassa yksittäisistä väärinpysäköidyistä laudoista sekä yksittäisiin kohteisiin kerääntyvistä laudoista. Operaattoreilta saadun datan ja maastohavaintojen perusteella sähköpotkulautoja kaadetaan ja niitä päätyy väärin paikkoihin myös ilkeiden seurauksena. Pysäköinnin aiheuttamat ongelmat korostuvat erityisesti joukkoliikenneasemien ympäristöissä. Liikenneturvallisuusriskejä sekä ajajalle että ulkopuolisille koituu korkeista ajonopeuksista erityisesti jalankulkijoiden seassa, jalkakäytävällä ajamisesta ja useamman kuin yhden henkilön kuljettamisesta samalla laudalla.

Luvan hakeminen ja voimassaolo

Ensimmäiset Espoon kaupungin myöntämät mikroliikenneluvat myönnetään vain yhdelle ajoneuvojen operointikaudelle. Ajanjakson 1.1.2026–28.2.2027 aikana myönnetyt mikroliikenneluvat ovat voimassa mikroliikenneluvan myöntämisestä lähtien 28.2.2027 asti. Ensimmäisen operointikauden jälkeen tarkastellaan lupaehtojen toimivuutta ja tehdään niihin tarvittavia muutoksia saatujen kokemusten ja tiedon perusteella. Seuraavan lupakauden ajankohta määritellään samassa yhteydessä. Kun toiminta on vakiintunutta, voidaan jatkossa myöntää lupia pidemmällä voimassaoloajalla.

Lupaa on haettava vähintään 30 vrk ennen vuokraustoiminnan toivottua aloituspäivää. Mikroliikenneluvan hakemisesta peritään muiden alueiden käytön hallinnan taksojen kanssa yhden mukainen käsittelymaksu 210 €. Maksun suuruus perustuu kaupungille luvan käsittelystä aiheutuneisiin kokonaiskustannuksiin luvan myöntämisessä. Lupaa haetaan kaupungin verkkosivuilta löytyvällä hakulomakkeella.

Espoon hallintosääntöön on valmisteilla lisäys, jonka mukaisesti kaupunkiliikennepäällikkö päättäisi luvan myöntämisestä ja peruuttamisesta.

Mikroliikenneluvan lupaehtojen sisältö ja perustelut

Lupaehtoja (liite) valmisteltiin tiiviissä yhteistyössä Helsingin, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkien sekä HSL:n kanssa, jotta pääkaupunkiseudulle saadaan mahdollisimman yhtenäiset käytännöt. Lupaehtojen valmistelussa kuultiin myös erilaisia sidosryhmiä. Valmistelussa kuultiin vanhus- ja vammaisneuvostoja, nuorisovaltuustoa, Länsi-Uudenmaan poliisia, sekä Espoossa toimivia mikroliikennepalveluita tarjoavia yrityksiä. Yleisemmin aiheeseen on otettu kantaa myös Poliisihallinnosta sekä HUS Kuntayhtymä on lähestynyt kaupunkia keräämäänsä onnettomuusaineistoon perustuvilla toiveillaan luvan sisällöstä. Sidosryhmien näkökantoja kuvataan liitteenä olevassa vuorovaikutusmuistiossa. Erillistä asukasvuorovaikutusta ei ehditty järjestää luvan lyhyen valmisteluajan takia. Asukasvuorovaikutusta tullaan tekemään alkusyksystä 2026. Palautetta lupaehtojen toimivuudesta ja kehitystarpeesta kerätään sekä käyttäjiltä että muilta asukkailta, ja ne huomioidaan luvan päivityksessä vuotta 2027 varten.

Lupaehtojen tulee olla lain mukaisesti tarpeellisia tai välttämättömiä. Tarpeelliset lupaehdot koskevat Espoossa pysäköintiä, ajonopeuksia ja käyttöalueita. Välttämättömät lupaehdot koskevat ajoneuvojen käyttöaikoja, käyttösovelluksen ominaisuuksia ja ajoneuvojen käyttöä koskevia tietoja.

Kaupunkipyöräpalvelusta on erillinen sopimus, joka on määräävä. Kaupunkipyöräpalvelu on asemallinen palvelu, ja luonteeltaan erilainen kuin markkinalähtöiset kelluvaan pysäköintiin perustuvat palvelut. Niiden vaikutukset esimerkiksi esteettömyyteen ovat hyvin erilaiset. Kaupunki säätelee kaupunkipyöräpalvelua suoralla sopimuksellaan jo tiukemmin, mitä mikroliikennelupa mahdollistaa muiden mikroliikennepalveluita tuottavien yritysten osalta. Kaupunkipyörällä on esimerkiksi kiinteä operointikausi ja sovitut raportointitavat datan luovutukseen. Tämän takia lupaehdot eivät koske kaupungin tilaamaa kaupunkipyöräpalvelua.

Lupaehdoissa jatketaan aiemmin käytössä olleita nopeusrajoituksia. Ajonopeuksia on tarpeellista säädellä lupaehdoilla, sillä ajonopeuden alentaminen ennaltaehkäisee onnettomuuksien syntymistä sekä lieventää onnettomuuksien vakavuutta. Yleiseksi nopeusrajoitukseksi määrätään 20 km/h ja arkiöinä 15 km/h. Lisäksi määritellään virtuaalisesti rajattuja alhaisen ajonopeuden alueita, joissa nopeusrajoitus on 10 km/h. Alhaisen ajonopeuden alueita laaditaan joukkoliikenteen solmukohtiin ja keskustojen jalankulkupainotteisille alueille, kuten kävelykaduille ja toreille, joissa jalankulkijoiden ja sähköpotkulautojen käyttämiä väyliä ei ole eroteltu toisistaan ja joissa sähköpotkulautojen korkea ajonopeus aiheuttaa merkittäviä liikenneturvallisuusriskejä. Alhaisen ajonopeuden alueita on lisätty myös vanhus- ja vammaisneuvostojen toiveiden perusteella terveyskeskusten, vammaisten ja ikäihmisten palveluasumisyksiköiden ja seniori-/palvelukeskusten läheisyyteen. Lisäksi on huomioitu Espoossa toimiva ammattiopisto Liven toimipiste. Näiden alueiden läheisyydessä liikkuu paljon ihmisiä, jotka ovat liikenteessä heikoimmassa asemassa ja kokevat sähköpotkulaudat suureksi turvallisuusriskiksi tai jopa esteeksi lähteä liikkeelle.

Nopeusrajoituksia koskevia ehtoja sovelletaan ajoneuvoihin pois lukien polkupyörät, sillä ajoneuvotyyppinä polkupyörä on turvallisempi datan perusteella, ja polkupyörän nopeustasoon ei voida suoraan vaikuttaa. Polkupyörän turvallisuutta lisää suuremmat renkaat ja ajoneuvon parempi hallittavuus äkillisissä tilanteissa sekä erot ajoneuvojen kiihtyvyydessä. Lupaehdot ajonopeuksien osalta ovat liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden kannalta tarpeellisia. Alhaisen ajonopeuden alueet on esitetty liitteessä.

Pysäköintiä ohjataan lupaehtoihin liitettävillä pysäköintikieltoalueilla sekä pakotetun pysäköinnin alueilla, joilla sähköpotkulauta on mahdollista pysäköidä vain erikseen merkittyihin paikkoihin, kuten maalattuihin pysäköintiruutuihin. Pakotetun pysäköinnin alueita laaditaan Matinkylän, Leppävaaran, Tapiolan ja Otaniemen keskusta-alueille sekä pistemäisesti joukkoliikenneasemien yhteyteen. Alueet on valikoitu ja rajattu yrityksiltä saadun pysäköintidatan perusteella kattamaan kaupungintasoisesti kovimmassa pysäköintikäytössä olevat alueet. Alueet ovat luonteeltaan sellaisia, joissa on perusteltua tarjota pysäköintiä ainoastaan sille määritellyissä kohteissa. Alueiden suunnittelussa on huomioitu erityisesti esteettömyyden erikoistason tavoiteverkoksi määritellyjä alueita. Rajoitusalueita voi olla tarkoituksenmukaista myöhemmin laajentaa myös muihin kaupunkikeskuksiin.

Pakotetun pysäköinnin alueille laaditaan noin 180 uutta pysäköintipaikkaa, jotka toteutetaan suurimmaksi osaksi maahan maalattavina ruutuina. Pysäköintipaikkojen tarkat sijainnit katuymäristössä määritellään liikenteenohjaussuunnitelmissa, hyväksytään normaalin prosessin mukaisina tiemerkintöinä ja pyritään toteuttamaan viimeistään ensi kevään aikana. Kaikki pakotetun pysäköinnin alueiden sisälle suunnitellut pysäköintipaikat eivät ole valmiina vielä lupakauden alussa, joten pakotetun pysäköinnin alueita otetaan lupakauden aikana käyttöön asteittain pysäköintipaikkojen valmistumisen mukaan. Myös ajankohtaiset katutyöt vaikuttavat rajoitusalueiden käyttöönottoaikatauluun.

Pysäköintikieltoalueiksi on määritelty alueita, joissa pysäköity mikroliikkumisväline saattaa aiheuttaa merkittävää haittaa esteettömyydelle, liikenneturvallisuudelle tai puhtaana- ja kunnossapidolle. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi sillat ja alikulut. Näiden lisäksi on huomioitu alueet, joissa pysäköityjen mikroliikkumisvälineiden operointi aiheuttaa haasteita, esimerkiksi laajat puisto- ja viheralueet.

Pysäköintialueiden rajoitukset ovat liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden kannalta tarpeellisia. Luonnos pysäköintikieltoalueista ja pakotetun pysäköinnin alueista on esitetty liitteessä. Rajoitusalueiden yksityiskohdat ja lopulliset rajaukset tarkennetaan seuraavan mikroliikkumispalveluiden operointikauden alkuun mennessä.

Lisäksi lupaehdoissa säädetään käyttöalueista, tapahtumien, työmaiden ja kunnossapidon aikaisista väliaikaisista järjestelyistä. Espoo on rajannut käyttökieltoalueiksi mm. juna-asemien laiturit, urheilukentät ja koulujen pihat. Kielto koulujen piha-alueiden osalta on tullut Espoon Kasvun- ja oppimisen toimialalta. Koulujen piha-alueilla on esiintynyt ilkeiksi katsottavaa toimintaa sähköpotkulautojen käytön seurauksena. Käyttöalueiden rajoitukset ovat tarpeellisia liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden kannalta ja niillä halutaan ehkäistä mikroliikkumisvälineillä tehtävää huviajelua niille soveltumattomissa paikoissa. Käyttökieltoalueet on esitetty liitteessä.

Viikonloppuoina ajoneuvot ovat kokonaan pois käytöstä klo 00.00–05.00. Rajoituksella pyritään estämään erityisesti päihtyneenä ajamista. Sähköpotkulaudan kuljettajaa on 17.6.2025 alkaen koskenut promilleraja, mutta poliisin tilastojen ja seurantadatan mukaan päihtyneenä ajo näyttää olevan vielä jokseenkin yleistä. Myös HUS Akuutin data sähköpotkulautaonnettomuuksista puoltaa viikonloppuöiden ajokieltoa. Viikonloppuöiden ajokiellon poistaminen ja korvaaminen esimerkiksi reaktiotestillä myöhempänä ajankohtana saattaa olla aiheellista, mitä varten kaupungilla kehitetään ajokäyttäytymiseen liittyvää seuranta muun muassa muista kaupungeista saatujen tietojen perusteella. Poliisi ja HUS ovat toivoneet kaupungilta jopa laajempaa aikaväliä viikonloppuöiden käyttökiellolle. Koska sekä HUS kuntayhtymä että poliisi vahvasti puoltavat viikonloppuöiden ajokieltoa liikenneturvallisuuden kannalta ehdottoman tärkeänä, kaupunki katsoo sen olevan liikenneturvallisuuden kannalta välttämätön lupaehto. Yllä mainittua yökieltoa ei aseteta koskemaan polkupyöriä, jotka ajoneuvotyyppinä ovat käyttäjälleen turvallisempia suurempien renkaiden ja matalamman painopisteen vuoksi eikä yhteiskäyttöisten polkupyörien osalta kaupungin tiedossa ole vastaavia onnettomuusdatasta ilmeneviä yökäytön riskejä.

Ajoneuvojen lähtökohtaiseksi operointikaudeksi asetetaan 1.4.–30.11., mutta kauden pituutta voidaan lyhentää tai pidentää sääolosuhteiden perusteella. Tavoitteena on pitää operointikausi mahdollisimman pitkänä siten, ettei ajoneuvon käytöstä aiheudu kohonnutta liikenneturvallisuusriskiä tai haittaa kunnossapidolle. Joustavan mutta päivämääriin sidotun käyttökauden tarkoitus on varmistaa, että kaupunki voi hoitaa lakisääteiset velvoitteensa katujen talvikunnossapidosta. Lisäksi liukkaalla kelillä palvelujen käyttäjiin kohdistuu kasvava onnettomuusriski, kun nopeuksien ja jarruttamisen hallinta muuttuu liukkauden myötä vaikeammaksi ja törmäysten välttämiseksi vaadittu reagointiaika pitenee. Käyttökauden rajoitus katsotaan kaupungin näkökulmasta kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon sekä liikenneturvallisuuden kannalta välttämättömäksi lupaehdoksi.

Käyttösovelluksen ominaisuuksiin on välttämätöntä asettaa asemattomia mikroliikennepalveluita koskevia vaatimuksia, jotta muun muassa ajoneuvojen pysäköintiä voidaan ohjata lupaehtojen edellyttämällä tavalla sekä toteuttaa muut ajoneuvojen käyttöä koskevat rajoitukset, kuten esimerkiksi ajonopeutta koskevat rajoitukset ja ajokieltoalueet. Sovelluksen osalta on välttämätöntä edellyttää käyttäjän ohjeistamista ajon ja pysäköinnin osalta esteettömyys- ja liikenneturvallisuussyistä. Sovellusvaatimukseksi esitetään myös valokuvan ottamista pysäköintitapahtuman päätteeksi, jotta pysäköinti tapahtuu varmemmin oikein ja vastuukysymykset ovat selkeitä mahdollisissa väärin pysäköinnin seurauksissa.

Käyttöä koskevien tietojen luovuttamiseksi kaupungille on välttämätöntä asettaa ehtoja, jotta lupaehtojen noudattamista voidaan valvoa ja siten seurata katutilan esteettömyyttä, liikenneturvallisuutta ja kunnossapidon toimivuutta.

Lupaehdot ovat kokonaisuudessaan liitteessä.

Liikenteen palveluista annetun lain rajallisuuden vuoksi lain puitteissa laadittujen lupaehtojen ulkopuolelle jää sähköpotkulautayritysten toimintaan liittyviä asioita, joihin kaupunki haluaa puuttua. Kahtena merkittävimpänä asiana nähdään tandemajon (useamman kuin yhden ihmisen kuljettaminen samalla laudalla) estävän tekniikan kehittäminen ja

käyttöönotto, sekä suomenkielisen asiakaspalvelun vaatiminen. Nämä lupaehtojen ulkopuolelle jäävät kaupungin suositukset lisätään lupaehtojen loppuun toiveena yrityksille.

Liikenteen palveluista annettu laki sallii välttämättömien muutosten tekemisen lupaehtoihin myös kesken lupakauden. Muutoksia on tarkoituksenmukaista pystyä tekemään hyvinkin nopealla aikataululla. Näin ollen oikeutetaan kaupunkiliikennepäällikkö päättämään vähäisistä muutoksista mikroliiikenneluvan lupaehtoihin sekä päättämään luvan liitteisiin tehtävistä muutoksista. 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. Kaupunki tiedottaa luvanhaltijoita vähäisistä muutoksista ennakoon.

Päätöshistoria

Liitteet

- 1 Mikroliiikennelupa (Espoon kaupunki)
- 2 Alhaisen ajonopeuden alueet
- 3 Pakotetun pysäköinnin alueet ja pysäköintikieltoalueet
- 4 Käyttökieltoalueet
- 5 Vuorovaikutusmuistio, mikroliiikennelupa (Espoon kaupunki)

Oheismateriaali

Tiedoksi