



29.03.2022

Asia/11

Käsittävä tässä kokouksessa

§ 200

Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen pysäköintimallin kokeilu Helsingin keskustassa

HEL 2022-003091 T 08 01 03

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen pysäköintimallin kokeilun Helsingin keskusta-alueella kauden 2022 mittaisena.

Lisäksi lautakunta esitti, että sähköpotkulautojen pysäköintipartio kiinnittää Helsingin keskustan lisäksi erityistä huomiota sairaala-alueiden ja raide-asemien läheisyyteen.

Käsittely

Vastaehdotus:

Mia Haglund: Lisäksi lautakunta esitti, että sähköpotkulautojen pysäköintipartio kiinnittää Helsingin keskustan lisäksi erityistä huomiota sairaala-alueiden ja raide-asemien läheisyyteen.

Kannattaja: Olli-Pekka Koljonen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Mia Haglundin vastaehdotuksen.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Sirje Lappalainen, projektisuunnittelija, puhelin: 09 310 38134
sirje.lappalainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sähköpotkulautojen pysäköintikokeilukohteet 2022
- 2 Yritysvaikutusten arviointi

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta

Päätösehdotus



Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen pysäköintimallin kokeilun Helsingin keskusta-alueella kauden 2022 mittaisena.

Tiivistelmä

Yhteiskäyttöisistä sähköpotkulaudoista on nopeasti tullut osa Helsingin katukuvaa niiden helppokäyttöisyyden ja käyttäjäystävällisen toimintamallinsa vuoksi. Lautojen suuri määrä on toisaalta näyttäytynyt myös konflikteina katutilassa. Holtittomasti pysäköidyt potkulaudat aiheuttavat haittaa jalankulkijoille, kunnossapidolle, näkö- ja liikuntarajoitteisille sekä kaupungin viihtyisyydelle ja jossain määrin yleiselle liikenneturvallisuukselle. Myös sähköpotkulaudoilla kaatuneiden määrä on ollut huolestuttava.

Kokeiltavaksi esitetty pysäköintiratkaisu perustuu sanktioihin ja kannusteisiin. Ratkaisumallissa kaupunki osoittaa Helsingin ydinkeskustasta sopiviksi katsomilleen paikoille sähköpotkulautojen pysäköintiin tarkoitettua kohdan, minne operaattorit toteuttavat omalla kustannuksellaan kaikille yhteiskäyttöisille sähköpotkulaudoille tarkoitettuja pysäköintitelineitä ja -ruutuja sekä niihin liittyviä infotauluja. Sähköpotkulaudan saa edelleen pysäköidä muillekin kuin merkityille paikoille lain mukaisesti. Muualla kuin ydinkeskustassa on arvioitu olevan riittävästi julkista tilaa toteuttaa lain tarkoittamaa esteetöntä ja siistiä pysäköintiä.

Kehitetyn pysäköintimallin oleellisena osana on sovittu fyysisten pysäköintialueiden lisäksi operaattorien vastuulla toimivasta pysäköintiparitiosta, jonka tehtävänä on pitää lautoja järjestyksessä kriittisiksi koetuilla alueilla ja huolehtia, että uudet pysäköintipaikat pysyvät siisteinä ydinkeskustassa. Lisäksi malliin liittyvänä on sovittu, että operaattorit hyödyntävät sanktioita ja kannustimia pysäköinnin ohjaamiseksi. Käyttäjille tulee pakolliseksi kuvan ottaminen pysäköinnin päättyessä. Tarkastettujen kuvien perusteella operaattorit määräävät selkeästi väärästä pysäköinnistä käyttäjille euromääräisiä sanktioita.

Lisäksi operaattorit voivat luoda käyttäjille taloudellisia kannusteita ohjaamaan pysäköintiä merkityille pysäköintialueille. Operaattorit myös viestivät pysäköintipaikkojen sijainneista omien sovellustensa kautta. Lautojen määrää hallitaan siten, että operaattorit siirtävät käyttämättömänä olevia potkulautoja keskusta-alueelta pois.

Sähköpotkulautojen pysäköintipaikkojen suunnittelussa on käytetty jalankululaskentojen tietoja sekä sähköpotkulautooperaattoreilta saatua ajotietodataa suosituimmista jätto- ja lähtöpaikkojen sijainneista. Pysäköinnin ohjaukseen käytetään pysäköintitelineitä, katuun maalattuja ruutuja sekä pelkin infotauluin osoitettuja pysäköintipaikkoja. Tarkoituk-



sena on kerätä tietoa kokeilun aikana erilaisten pysäköintiratkaisujen toimivuudesta.

Ratkaisut on muodostettu tiiviissä yhteistyössä operaattoreiden kanssa. Kaupunki seuraa kokeilun vaikutuksia maastossa havainnointitutkimuksilla sekä keräämällä kesän aikana kaupunkilaisilta palautetta kerro kantasi –kanavan kautta. Lisäksi kaupunki hyödyntää sähköpotkulautojen käytöstä saatavaa dataa. Ratkaisua voidaan päivittää kauden aikana, mutta kokonaisarviointi tehdään kokeilun päätyttyä kauden lopussa, minkä perusteella mallia kehitetään seuraavaa vuotta varten.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat ja tavoitteet

Helsingin kaupunkistrategia painottaa hyvän kaupunkitilan merkitystä Helsingin viihtyisyyden ja toimivuuden kannalta. Tällä strategiakaudella kiinnitetään muun muassa erityistä huomiota siihen, että viihtyisän kaupunkitilan perusedellytyksistä pidetään huolta kaikkialla Helsingissä. Tämä tarkoittaa muun muassa katujen ja puistojen siiteyttä. Strategiakaudella panostetaan myös Helsingin keskustan elinvoimaisuuden edellytysten takaamiseen. Keskustasta tehdään houkuttelevampi, saavutettavampi ja toimivampi.

Yhteiskäyttöisistä sähköpotkulaudoista on nopeasti tullut osa Helsingin katukuvaa. Niiden helppokäyttöisyys ja käyttäjäystävällinen toimintamalli palvelevat jo suurta käyttäjäryhmää tarjoamalla joustavuutta ja selkeitä etuja arkipäiväiseen kaupungissa liikkumiseen. Palvelu tarjoaa myös yhdenlaista ratkaisua viimeisen tai ensimmäisen kilometrin kulkemiseen matkaketjussa. Helsingissä palveluja tarjosi vuoden 2021 aikana neljä yritystä, ja lautojen määrä vilkkaimman kesäsesongin aikana niiden toiminta-alueella on ollut arviolta noin 8000 lautta.

Lautojen valtava määrä on toisaalta tuonut akuutteja haasteita kaupunkiympäristöön, jotka näyttäytyvät selkeinä konflikteina katutilassa. Hottimasti pysäköidyt potkulaudat aiheuttavat haittaa jalankulkijoille, kunnossapidolle, näkö- ja liikuntarajoitteisille sekä kaupungin viihtyisyydelle ja jossain määrin yleiselle liikenneturvallisuudelle. Myös sähköpotkulaudoilla kaatuneiden määrä on ollut huolestuttava.

Nyt suunnitellulla pysäköintiratkaisulla tavoitellaan strategian mukaisia hyötyjä kaupunkitilassa. Ratkaisulla pyritään siihen, että potkulaudat ovat paremmin järjestyksessä tiiviissä kaupunkitilassa, jotta niistä ei aiheudu ongelmia liikenneturvallisuudelle, esteettömyydelle ja kaupungin viihtyisyydelle. Samalla tutkitaan ratkaisun toimivuutta myös tulevia järjestelmän muokkauksia varten.



Pysäköintimallin kuvaus

Kokeiltavaksi esitetty ratkaisu perustuu sanktioihin ja kannusteisiin. Ratkaisumallissa kaupunki osoittaa sopiviksi katsomilleen paikoille sähköpotkulautojen pysäköintiin tarkoitettun kohdan, minne operaattorit toteuttavat omalla kustannuksellaan kaikille yhteiskäyttöisille sähköpotkulaudoille tarkoitettuja pysäköintitelineitä ja -ruutuja sekä niihin liittyviä infotauluja. Kaupunki ei peri operaattoreilta katutilan käytöstä vuokraa, koska toiminnalla tavoitellaan edellä mainittuja yleistä viihtyisyyttä edistäviä asioita.

Malliin oleellisena osana on sovittu myös pysäköintipartiosta, jonka tehtävänä on pitää lautoja järjestyksessä keskusta-alueella ja huolehtia, että uudet pysäköintipaikat pysyvät siisteinä. Pysäköintipartio on kaikkien operaattorien yhteisesti hankkima palvelu, joka keskittyy kaikkien sähköpotkulautayritysten lautojen siirtoihin ja järjestämiseen kriittiseksi arvioituilla alueilla. Pysäköintipartio raportoi kauden aikana siitä, kuinka paljon korjattavia pysäköintitapahtumia se tekee ja mihin korjaava toiminta on kohdistettu. Pysäköintipartion lisäksi jokaisella operaattorilla on omat sähköpotkulautojen logistisesta operoinnista vastaavat järjestelmänsä, joiden avulla pidetään huolta operaattorikohtaisesti lautojen toiminnasta koko toiminta-alueen sisällä.

Lisäksi malliin liittyvänä on sovittu, että operaattorit hyödyntävät sanktioita ja kannustimia siistimpään pysäköintiin ohjaamiseksi. Käyttäjille tulee esimerkiksi pakolliseksi kuvan ottaminen pysäköinnin päättyessä riippumatta operaattorista. Tarkastettujen kuvien perusteella operaattorit määräävät selkeästi väärästä pysäköinnistä käyttäjille euromääräisiä sanktioita. Lisäksi operaattorit voivat luoda käyttäjille kannusteita ohjaamaan pysäköintiä merkityille pysäköintialueille. Kaupunki ja operaattorit seuraavat ja keskustelevat näiden kannusteiden käytöstä kauden aikana. Operaattorit myös viestivät pysäköintipaikkojen sijainneista omien sovellustensa kautta. Sanktioihin ja kannusteisiin perustuvan pysäköinnin mallissa on mukana yhteensä viisi sähköpotkulautaopeeraattoria: Voi, Tier, Dott, Lime ja Bird.

Operaattorien kanssa on keskusteltu potkulautojen nopeasti kasvaneesta määrästä Helsingin keskustassa. Kaupungin arvion mukaan potkulautojen suuri määrä aiheuttaa yhden merkittävän syyn koettuihin pysäköintihaasteisiin. Ydinkeskustan julkinen tila ei vain yksinkertaisesti riitä näin suurelle määrälle kalustoa, kun julkisen tilan on tarkoitettu palvelevan laadukkaasti keskustassa olevia ihmisiä. Nykyisessä kilpailutilanteessa, jossa kaupungin on kohdeltava kaikkia operaattoreita tasapuolisesti, lautojen absoluuttisen määrän rajoittamiselle ei ole löytynyt vapaaehtoisuuteen perustuvaa ratkaisua. Tulevan kesän kokeilun yhteydessä ratkaisuna lautojen määrän hallintaan on lautojen käytön



seuranta ja käyttämättömänä olevien lautojen uudelleen sijoittaminen keskusta-alueelta pois. Kun potkulauta on käyttämättömänä tai epä-kunnossa 24 tuntia, operaattoreiden tulee seuraavan 24 tunnin aikana sijoittaa se uuteen sijaintiin määritellyn keskusta-alueen ulkopuolelle. Myös tämän toteutumista seurataan operaattorien kanssa datan avulla.

Nyt esitetyn kannustinmallin lisäksi selvitettiin rajoitetun pysäköinnin mallia, jossa määritellyllä keskusta-alueella sähköpotkulaudan pysäköinti olisi sallittua ainoastaan merkityille pysäköintipaikoille. Tämä malli ohjaisi vain merkittyjen alueiden käyttöön, mutta se lisäisi merkittävästi tarvittavien pysäköintialueiden määrää sekä sisältäisi isoja riskejä epäsiisteistä kasautumista merkityille alueille sekä rajatun keskusta-alueen ulkorajalle. Sähköpotkulaudan saa siis edelleen pysäköidä muillekin kuin merkityille paikoille myös keskusta-alueella lain edellyttämien ehtojen mukaisesti. Kaupungilla ei ole edellytyksiä yksipuolisesti määrätä pysäköintiin rajoituksia, kun laki sallii näiden kevyiden kulkuvälineiden pysäköinnin mm jalkakäytävillä siististi sivuun ja esteettömästi. Kadun pitäjän roolissa kaupunki voi estää yksipuolisesti sähköpotkulaudalla ajamisen yksittäisellä kadulla, mikäli siihen löytyvät perusteet. Tällaisiin yksipuolisiin rajoituksiin ei ole ollut tarvetta mennä, kun yhteistyö operaattorien kanssa on ollut tiivistä ja tuloksellista. Se on kuitenkin edelleen myös mahdollinen vaihtoehto, mikäli yhteistyössä sovitut toimenpiteet eivät ole riittävän vaikuttavia. Yhteistyöllä kehitetyn toiminnan tarkoituksena on myös vaikuttaa ihmisten käyttäytymiseen liikkeessään vuokralaudalla. Näiden erilaisten palveluiden käyttö on edelleen melko uusi asia Helsingissä ja tätä vielä opetellaan. Yhteiset periaatteet ja käytön rajoitukset ovat osa tätä oppimisprosessia, joka vie yhteiskunnassa aikaa.

Pysäköintipaikkojen sijoittelun periaatteet

Esitetty kokeilu keskittyy Helsingin keskusta-alueelle, missä sähköpotkulautojen määrät ja käyttö ovat vilkkainta, jalankulkumäärät ovat korkeita sekä katutilan mitoitus hyvin tiivistä. Näistä syistä johtuen sähköpotkulautojen hallitsematon pysäköinti aiheuttaa myös eniten haasteita ja konfliktitilanteita katutilan eri käyttäjien kanssa. Liitteenä esitettyssä kartassa on merkittynä kohdat, joihin pysäköintipaikkoja sijoitetaan. Jokainen kartassa merkitty pysäköintipaikka on tarkasteltu liikenteellisten ja kaupunkikuvallisten reunaehtojen puitteissa siten, että ne lisäävät liikenneturvallisuutta, eivät vie tilaa kohtuuttomasti muilta katutilan käyttäjiltä sekä istuvat keskustan arvokkaaseen kaupunkikuvaan.

Kokeilussa pysäköintipaikat toteutetaan aivan ydinkeskustaan alueille, jotka ovat kriittisimpiä muun liikenteen ja sähköpotkulautojen määrien suhteen. Karttakuvassa nämä kohteet ovat esitettyinä vihreillä pisteillä. Vuonna 2016 tehdyt jalankulkulaskennat kertovat kuvaa jalankulkuliikenteen määrästä, mikä Rautatieaseman, Kluuvin, Kampin ja Erottajan



alueilla on. Näillä alueilla holtittomasti pysäköidyt laudat aiheuttavat herkästi esteettömyyshaittoja jalankululle sekä viikkaalle kivijalkaliiketoiminnalle. Lähtötietona pysäköintipaikkojen määrittelylle on myös käytetty sähköpotkulautaoperaattoreilta saatua ajotietodataa, mikä kertoo suosituimpien jättö- ja lähtöpaikkojen sijainteja. Tämän aineiston perusteella pysäköintipaikkoja on sijoitettu niin, että niiden ohjausvaikutus oikean pysäköintikulttuurin omaksumiselle on optimaalisin. Sijoittelussa on myös huomioitu se, ettei pysäköintipaikan sijainti ohjaa ajamaan jalkakäytävällä. Osa paikoista sijoittuu nykyisten autojen pysäköintipaikkojen kohdalle. Autojen pysäköintipaikkoja poistuu kokeilun ajaksi alustavien suunnitelmien mukaan viisi kappaletta.

Vuonna 2022 kokeiltavan kannustavan pysäköinnin mallissa tutkitaan erilaisten pysäköintiratkaisujen ohjausvaikutusta. Pysäköinnin ohjaukseen käytetään pysäköintitelineitä, katuun maalattuja ruutuja sekä pelkin infotauluin osoitettuja pysäköintipaikkoja. Kaikki pysäköintikohteet näkyvät operaattorien sovelluksissa virtuaalisesti, ja kaikissa kohteissa käytetään infotauluja, joissa muun muassa kannustetaan pysäköimään niille tarkoitettuihin paikkoihin sekä muistutetaan tärkeimmistä sähköpotkulaudan käyttöön liittyvistä säännöistä.

Pysäköinnin toteutus ja vastuut

Lopulliset yksittäiset pysäköintipaikat päätetään kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen jälkeen tehtävällä liikenne- ja katusuunnittelupäällikön viranhaltijapäätöksellä. Kaupunki tekee päätöksellä osoitettavasta maa-alasta kunkin kaupungissa toimivan operaattorin kanssa vuokrasopimuksen, missä määritetään muun muassa yritysten vastuut toiminnasta julkisessa tilassa. Kaupunki ei peri vuokraa operaattoreilta. Operaattorit toteuttavat pysäköintialueet huhtikuun aikana. Myös muut pysäköintiin sovitut toimenpiteet otetaan käyttöön huhtikuun aikana ja ovat kunnolla käytössä ennen huippusesonkia.

Vuorovaikutus ja kokeilun vaikutusten arviointi

Ratkaisut on muodostettu tiiviissä yhteistyössä operaattorien kanssa. Viime kesän aikana saatua kaupunkilaisten palautetta epäsiististä pysäköinnistä on hyödynnetty, ja keskusteluja toimivien pysäköinnin ratkaisujen löytämiseksi on käyty operaattoreiden kanssa jo viime kaudesta lähtien. Yhteistyö on ollut kaupungin näkökulmasta toimivaa. Yhteisiin haasteisiin on kyetty löytämään usean toimijan kanssa yhteisesti sitouduttavia ratkaisuja.

Kannustetun pysäköinnin malli toteutetaan kaudelle 2022 kokeiluna, jonka vaikutuksia kaupunki seuraa maastossa havainnointitutkimuksilla sekä keräämällä kesän aikana kaupunkilaisilta palautetta muun muassa kerro kantasi –kanavan kautta. Pysäköintimallista on tehty yritysvai-



kutusten arviointi, joka löytyy asian liitteistä. Asialla arvioidaan olevan hyvin vähäisiä vaikutuksia keskusta-alueen yritysille.

Vaikutuksia seurataan kaupungin toimesta myös kaupungilla käytössä olevan sähköpotkulautadatan keskittävän alustan kautta. Palvelun avulla on mahdollista tarkastella kaikkien operaattorien yhteen koottua dataa reaaliajassa sekä aikajaksoittain. Palvelun kautta kaupunki voi seurata muun muassa pysäköintipaikkojen ohjausvaikutusta, lautojen määrää kaupungissa sekä sitä, kuinka operaattorit noudattavat sovittuja kirjauksia käyttämättä olevien lautojen siirtämisestä. Seuranta tehdään tiiviissä yhteistyössä kaupungissa toimivien operaattoreiden kanssa. Ratkaisua voidaan päivittää kauden aikana, mutta kokonaisarviointi ratkaisumallin vaikuttavuudesta tehdään kokeilun päätyttyä kauden lopussa, minkä perusteella mallia kehitetään seuraavaa vuotta varten.

Pysäköintikokonaisuuden lisäksi kaupunki on mukana yhdessä operaattoreiden ja liikenne- ja viestintäministeriön kanssa Aalto-Yliopiston toteuttamassa tutkimushankkeessa, jossa selvitetään laajasti sähköpotkulautailmiöön liittyviä asioita. Yhtenä keskeisimmistä tutkittavista asioista on liikenneturvallisuus eli sähköpotkulaudalla tapahtuneet onnettomuudet. Tätä tutkitaan erityisesti ihmisten käyttäytymisen kautta ja miten siihen voidaan vaikuttaa. Keväällä tutkimuksesta saatavia tietoja hyödynnetään tulevan kauden sähköpotkulaudan käytön rajoituksiin liittyvissä keskusteluissa operaattorien kanssa. Toistaiseksi alkusyksystä 2021 sovitut nopeusrajoitukset ja viikonloppujen yökiellot ovat edelleen voimassa.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Sirje Lappalainen, projektisuunnittelija, puhelin: 09 310 38134
sirje.lappalainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Sähköpotkulautojen pysäköintikokeilukohteet 2022
- 2 Yritysvaikutusten arviointi

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta