



14.03.2023

Asia/7

§ 153

Mikroliikkumisen palvelujen pysäköintiratkaisut Helsingin kanta-kaupungissa

HEL 2023-001569 T 08 01 03

Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat liikenneinsinööri Miikka Kulpakko, liikenneinsinööri Ilari Heiska ja lakimies Katri Lindman. Asiantuntijat poistuvat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Pöydällepanoehdotus:

Atte Kaleva: Pyydän asian pöydälle.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Atte Kalevan ehdotuksesta.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Miikka Kulpakko, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37657
miikka.kulpakko(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Aluerajaus
- 2 Pysäköintialueet 1
- 3 Pysäköintialueet 2
- 4 Pysäköintialueet 3
- 5 Pysäköintialueet 4
- 6 Mikroliikkumisen pysäköinti, Yritysvaikutusten arviointi
- 7 Mikroliikkumisen pysäköinti, vuorovaikutusmuistio
- 8 Kysely sähköpotkulautojen pysäköintikokeilusta turvallisuudesta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä mikroliikkumisen palveluita koskevan pysäyttämiskieltoalueen (liite 1) sekä niille osoitettujen pysäköintipaikkojen (liitteet 2-5) toteuttamisen keskustassa ja eteläisessä kantakaupungissa.



Tiivistelmä

Yhteiskäyttöiset mikroliikkumisvälineet ovat tuoneet uusia vaihtoehtoja kaupunkilaisten liikkumiseen keväästä 2019 alkaen, mutta niiden mukana on tullut myös erinäisiä haittoja, joihin kaupunki on yhteistyössä operaattoreiden kanssa yrittänyt löytää ratkaisuja aiempina kausina. Ajoneuvojen suuri määrä on aiheuttanut konflikteja keskustan tiiviissä katutilassa, eikä onnettomuuksilta olla välttytty. Mikroliikkumisvälineiden vapaa pysäköinti ilman niille kohdennettuja pysäköintipaikkoja on aiheuttanut ongelmia jalankulkijoille, näkö- ja liikuntarajoitteisille, pyöräilijöille, kunnossapidolle, yleiselle viihtyisyydelle ja niistä on aiheutunut onnettomuuksia tai läheltä piti -tilanteita.

Viime kaudella suureksi ongelmaksi muodostui mikroliikkumisvälineiden määrän valtava kasvu, ja niiden keskittyminen erityisesti keskustan alueelle. Sähköpotkulautojen määrä Helsingissä kasvoi lähes kaksinkertaiseksi kaudesta 2021. Laitteita oli korkeimmillaan kesällä 2022 yli 18 000. Lisäksi kesän aikana kaupungissa aloitti uusi sähköpyöräoperaattori kilpailemaan samasta keskustan rajallisesta katutilasta. Tästä mikroliikkumisvälineiden määrän valtavasta kasvusta johtuen, viime kaudelle suunnitellut pysäköintiratkaisut pystyivät korkeintaan hillitsemään ajoneuvojen määrästä ja huonosta pysäköinnistä aiheutuneita ongelmia ydinkeskustan alueella.

Tämän johdosta kaupunkiympäristön toimiala esittää ratkaisua mikroliikkumisvälineiden pysäköinnistä aiheutuviin ongelmiin osoittamalla yhteiskäyttöisille sähköpotkulaudoille ja asemattomille polkupyörille kohdennetut pysäköintipaikat Helsingin niemen alueelle. Mikroliikkumisvälineiden pysäköinti olisi sallittu keskustan alueella vain niille osoitetuilla pysäköintipaikoilla, muualla keskustan alueella pysäköiminen olisi kiellettyä. Kieltoalue osoitettaisiin tekstiilillä merkeillä, joiden avulla alueelle luotaisiin pysäyttämiskieltoalue yhteiskäyttöisille kevyille sähköajoneuvoille ja asemattomille polkupyörille. Pysäköintialueita pysäyttämiskieltoalueen sisälle tulisi noin 250, joista ajoradalla oleviin autojen pysäköintiruutuihin sijoittuisi n. 130. Jokaisessa näistä kohteista 1–2 nykyistä autojen pysäköintipaikkaa muuttuisi mikroliikkumisen pysäköintialueiksi. Talvikaudella, mikroliikkumisen pysäköintitarpeen poistuessa, alueita voisi tarvittaessa hyödyntää lumen välivarastointiin.

Kaupunki tekisi operaattoreiden kanssa sopimuksen yleisten alueiden käyttämisestä yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen ja polkupyörien pysäköintiin. Sopimuksessa määriteltäisiin ehdot operaattoreiden saamalle käyttöoikeudelle alueella. Sopimuksessa määritellään ajoneuvojen enimmäismäärä, jonka yksittäinen operaattori voi alueelle tuoda, sekä ajoneuvokohtaisen maksun suuruus.



Ratkaisu on muodostettu yhteistyössä operaattoreiden kanssa ja sen ensisijaisena tavoitteena on turvata jalankulkijoiden ja muiden tienkäyttäjien esteetön ja turvallinen liikkuminen Helsingin niemen alueella. Samalla turvaten kaupungin mahdollisuudet täyttää tienpitäjän veloitteensa vähentämällä mikroliikkumisen pysäköinnistä ja ajoneuvojen määrästä johtuvia haittoja. Ratkaisun tavoitteena on myös mahdollistaa mikroliikkumispalveluiden toiminnan jatkuminen tavalla, jossa palvelusta on hyötyä kaupunkilaisille ja kaupungilla liikkuville.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat ja tavoitteet

Viime kauden aikana 1.4.–23.10.2022 sähköpotkulaudoilla tehtiin päivässä keskimäärin lähes 20 000 matkaa, kesäkuukausien keskiarvon ollessa lähempänä 30 000 matkaa päivässä. Kokonaisuudessaan matkoja tehtiin Helsingissä kauden 2022 aikana yli 4,5 miljoonaa. Mikroliikkuminen onkin tullut monille tärkeäksi osaksi kaupungissa liikkumista. Viimeisimmässä Helsingiläisten liikkumistottumukset 2022-tutkimuksessa selvisi, että sähköpotkulaudoilla tehdään jo enemmän matkoja kuin takseilla koko kaupungissa. Aalto-yliopiston tekemän kyselytutkimuksen perusteella sähköpotkulaudat korvaavat eniten bussit/raitiovaunumatkoja (41,0 %), taksimatkoja (31,9 %), sekä jalankulkua (31,4 %). Toisaalta 21,5 % vastanneista kertoo, että yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat ovat vähentäneet heidän yksityisautonsa käyttöä. Palvelu on ollut käyttäjien näkökulmasta erittäin suosittu, ja se on tuonut uudenlaisen vaihtoehdon kaupunkilaisten ja kaupungilla liikkuvien käyttöön. Tämän johdosta palvelun jatko myös keskustan alueella halutaan mahdollistaa tulevaisuudessakin.

Mikroliikkumisvälineistä johtuvat haitat ovat kuitenkin olleet huomattavia tiiviissä kaupunkirakenteessa, jossa pysäköinnille ei nykyisellään ole ollut riittävästi tilaa ajoneuvojen määrään nähden. Kaudella 2022 mikroliikkumisvälineiden määrä oli korkeimmillaan yli 18 000 ja operaattoreiden määrä kasvoi yhteensä kahdeksaan, vaikka yksi operaattoreista poistui kauden aikana. Yksin Helsingin niemen alueella sähköpotkulautoja oli korkeimmillaan yli 9 000. Ajoneuvojen määrä kasvoi alueella liian suureksi palvelun kysyntään nähden.

Kaudella 2022 pysäköinnin ongelmiin yritettiin löytää ratkaisua keskustan alueelle toteutetulla pysäköintikokeilulla. Pysäköintitelineitä, maalatun ruutuja ja opastaululla osoitettua pysäköintiä tuotiin 25 kohteeseen ydinkeskustan alueella. Vaikka kannustimin ohjatut pysäköintipaikat olivat osittain käytettyjä, paikkojen määrä ja tieliikennelain mahdollistama vapaus pysäköidä pysäköintialueiden ulkopuolelle eivät ratkaisseet riittävästi suuresta lautojen määrästä aiheutuvia haittoja. Muut py-



säköintikokeilun toimet, kuten matkan päätteeksi otettavat kuvat, ohjasivat operaattoreilta saadun raportoinnin perusteella suurinta osaa käyttäjistä oikeaoppiseen pysäköintiin. Keskustan alueella toiminut pysäköintipartio paransi myös kierrostensa jälkeen pysäköinnistä aiheutuvia haittoja. Partio siirsi vilkkaimpina kuukausina yli 20 000 sähköpotkulautaa kuussa.

Kesän 2022 aikana kaupungin toteuttaman havainnointitutkimuksen perusteella selkeästi ohjattuja pysäköintipaikkoja tarvitaan kaupungin keskustassa lisää, mutta samalla mikroliikkumisen välineiden määrää tulisi pystyä rajoittamaan, koska pysäköintialueita ei pystyttäisi toteuttamaan riittävästi ajoneuvojen tarjontaan nähden. Kausi 2022 toisaalta osoitti, että pysäköintialueita ei yksistään olisi kannattavaa lisätä, jollei pysäköintiin niille varatuille alueille voida velvoittaa. Kaudella 2022 käytetyt kannustimet ja sanktiot eivät olleet riittäviä ohjaamaan pysäköintiä halutuille pysäköintipaikoille, vaan ajoneuvoista aiheutui edelleen huomattavaa haittaa pysäköintialueiden ulkopuolella.

Mikroliikkumispalveluiden toiminta ei ole luvanvaraista, joten kaikki aiempi sopiminen on perustunut operaattoreiden ja kaupungin väliseen vapaaehtoiseen yhteistyöhön. Tämä on synnyttänyt katutilassa näkyviä haasteita, koska operaattorit eivät ole toimineet kaikilta osin sovittujen toimintaohjeiden mukaisesti, eikä kaupungilla ole riittäviä keinoja sanktioida sääntöjä rikkovia operaattoreita. Kaupungin näkökulmasta mikroliikkumispalveluiden synnyttämiin ongelmiin ei tulla löytämään koko kaupungin kattavaa toimivaa ratkaisua ennen kuin kaupungilla on mahdollisuus säädellä kaupunkiin tulevien operaattoreiden ja ajoneuvojen määrää sekä luoda sitovat ehdot yritysten toiminnalle kaupungissa. Myös muut eurooppalaiset kaupungit ovat käsitelleet vastaavia mikroliikkumisvälineiden määrästä johtuvia ongelmia aiempina kausina. Kuitenkin vasta lainsäädännölliset muutokset, joilla kaupunki on saanut enemmän keinoja ohjata palveluita, ovat mahdollistaneet tilanteen paremman hallitsemisen.

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 siisteyttä. Strategiakaudella panostetaan myös Helsingin keskustan elinvoimaisuuden edellytysten takaamiseen. Keskustasta tehdään houkuttelevampi, saavutettavampi ja toimivampi. Helsingin kaupunkiympäristön toimialan lokakuussa 2022 toteuttamassa viestintätutkimuksessa, sähköpotkulautojen rajoittaminen nähtiin kolmanneksi tärkeimmäksi keinoksi parantaa Helsingin ydinkeskustan viihtyisyyttä.



Kaupunginhallitus hyväksyi Helsingin pysäköintipolitiikan (§38/24.10.2022), jossa määriteltiin kuusi pysäköintipoliittista tavoitetta ja niistä johdettiin teemalliset toimenpiteet. Teeman ”Kohti ympäristöystävällistä ja kestävää pysäköintiä” yhdeksi toimenpiteeksi määriteltiin mikroliikkumispalveluiden pysäköinnin kehittäminen. Perusteluina nähtiin, että mikroliikkuminen on energiatehokkuuden ja kaupungin elävyyden kannalta suotuisaa, mutta sen vaikutuksia, kuten pysäköinnistä johtuvia ongelmia on syytä hallita. Perusteluissa linjattiin, että kaupungin tulee olla aktiivinen omin käytettävissä olevin toimin mikroliikkumispalveluiden vaikutusten hillitsemiseksi. Lisäksi todettiin, että kauden 2022 pilotoitujen pysäköintikokemusten myötä toimintatapoja edelleen kehitetään.

Suunnitellulla pysäköintiratkaisulla on ensisijaisena tavoitteena esteetön ja turvallisen kaupunkitilan turvaaminen kaikille tielläliikkuville. Huonosti pysäköidyt mikroliikkumisajoneuvot ovat tuottaneet alueella huomattavaa haittaa varsinkin näkö- ja liikuntarajoitteisille, jalankulkijoille ja kaupungin kunnossapidolle. Ratkaisu tukee myös keskustan strategisia ja pysäköintipoliittisia tavoitteita.

Pysäköintimallin kuvaus

Suomessa nykyisen tieliikennelain 37 § mahdollistaa mikroliikkumislaitteiden pysäköinnin yleisille alueille, esimerkiksi jalkakäytävillä ja pyöräteille. Jotta mikroliikkumisen välineet voidaan tietyllä alueella riittävän vaikuttavasti ohjata niille varattuihin paikkoihin, tulee välineen jättäminen muualle olla kielletty liikenteenohjauslaitteilla. Helsingin kaupunki on selvittänyt eri liikennemerkkivaihtoehtoja, joilla nykylainsäädännön puitteissa yhteiskäyttöisen mikroliikkumisen välineen jättäminen vain osoitetuille paikoille olisi mahdollista. Vaihtoehtoverailujen perusteella, liikennemerkein luotava pysäyttämiskieltoalue antaisi parhaan mahdollisuuden valvoa yritysten toimintaa.

Pysäköintiratkaisu perustuu yhteiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen ja yhteiskäyttöisten asemattomien polkupyörien pysäyttämisen kieltämiseen alueellisesti Helsingin niemellä ja pysäköinnin sallimiseen vain merkityillä pysäköintipaikoilla. Tieliikennelaissa ei ole erillistä alueellista pysäyttämisen kieltävää liikennemerkkiä, joka tämän mahdollistaisi. Tieliikennelaissa kuitenkin todetaan, jos liikenteen ohjauksessa tarvitaan liikennemerkkiä, josta ei ole tieliikennelaissa säädetty, voi tienpitäjä käyttää lain 75 §:n mukaan suorakaiteen muotoista tekstillistä merkkiä. Tieliikennelain 75 § ei aseta rajoitteita sille, voiko tekstillistä merkkiä käyttää myös aluekiellon muodossa siten, että merkillä rajoitetaan liikennettä tietyllä alueella, kuten nykyisin tehdään aluenopeusrajoitus- ja aluepysäköintikieltomerkeillä. Alueelliset pysäyttämiskielto-merkit asetettaisiin jokaiselle Helsingin niemen sisäänajoväylien rajalle,



joita hyödyntäen voidaan alueelle ajaa mikroliikkumisvälineillä. Alue muodostuu Lauttasaaren sillan, Hesperian puiston, Pitkäsillan ja Hakaniemen sillan rajaaman alueen sisäpuolelle. Muilta osin alue rajautuu mereen.

Kaupunki osoittaa alueen sisälle noin 250 pysäköintialuetta, joille yhteiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen tai asemattomien polkupyörien pysäköinti olisi ainoastaan sallittua. Sallitut pysäköintialueet merkitään ”Pysäyttäminen kielletty” -liikennemerkkiä (C37) ja tekstillistä lisäkilpeä (H24) käyttäen. Tällä osoitetaan niiden olevan tarkoitettu kaupungin kanssa sopimuksen tehneiden operaattoreiden ajoneuvoille. Vastaavaa merkintätapaa on noudatettu vuosikymmenet osoittaessa diplomaattien autoille (CD-autot) sallitut pysäköintipaikat.

Tieliikennelain salliman pysäköinnin kieltäminen alueellisesti antaa kaupungille mahdollisuuden hallinnoida pysäköintialueiden maa-alaa ja sitä koskien tehdä yleisten alueiden käyttöä koskevan sopimuksen operaattoreiden kanssa. Jokaisen halukkaan operaattorin kanssa laaditaan saman sisältöinen sopimus. Sopimuksessa määritellään ajoneuvojen enimmäismäärä, jonka yksittäinen operaattori voi tuoda alueelle sekä ajoneuvokohtaisen maksun suuruus. Maksulla katetaan kaupungille pysäköintiratkaisusta syntyneet kustannukset. Lisäksi maksuun sisällytetään pysäköintialueesta perittävä vuokra.

Sopimuksen avulla operaattoreita myös veloitetaan luomaan sovelluksiinsa geoaidattu pysäköintikieltoalue, jossa pysäköinti on sallittua vain kaupungin määrittelemillä pysäköintialueilla. Kaupunki valvoo ajoneuvojen sopimuksen mukaisia määriä operaattoreiden jakaman ajoneuvokohtaisen datan perusteella. Jos operaattori rikkoo sopimuksen ehtoja, kaupungilla olisi mahdollisuus sopimussakkojen avulla periä rikkomuksista korvausta tai huomattavien rikkeiden vuoksi purkaa sopimus operaattorin kanssa.

Pysäköintisopimuksen ehtojen lisäksi kaupungin pysäköinninvalvonnalla on ajoneuvojen siirtolain mukaiset mahdollisuudet toteuttaa välittömästi joko lähi- tai varastosiirto huomattavaa haittaa aiheuttaville ajoneuvoille. Kaudelle 2023 lähisiirrolle on määritelty uusi taksa, joka koskee sähköpotkulautoja ja polkupyöriä. Tämän lisäksi varastosiirron taksa on korotettu vastaamaan siirrosta kaupungille aiheutuvia kustannuksia.

Pysäköintialueiden ja liikennemerkkien sijoittelun periaatteet

Esitetty pysäköintiratkaisu sijoittuu Helsingin niemen alueelle, jossa mikroliikkumisvälineiden suuret määrät ja holtiton pysäköinti ovat aiheuttaneet eniten huomattavaa haittaa muille tielläliikkujille. Alueella jalankulkumäärät ovat suuret sekä katutilan mitoitus on hyvin tiivistä.



Näistä syistä johtuen sähköpotkulautojen hallitsematon pysäköinti on aiheuttanut myös eniten haasteita ja konfliktitilanteita katutilan eri käyttäjien kanssa.

Kieltoalue on merkittävä tekstillisellä merkillä jokaiselle sen sisään johdettavalle katu- ja puistokäytävälle. Alueen rajaaminen esitetyllä tavalla perustuu suurimpien haittojen kohdentumisen lisäksi myös alueen helppoon hahmotettavuuteen kieltoalueelle tulevalle käyttäjälle. Laajemman alueen rajaaminen loisi haasteita sen toteutukselle ja hahmotettavuudelle.

Koko viime kauden dataan pohjautuen alueelle oli pysäköitynä lähes puolet koko Helsingin mikroliikkumisvälineistä, vaikka alue vastaa vain reilua 4 prosenttia koko Helsingin maapinta-alasta. Pysäköintiratkaisun ulkopuolelle jää myös alueita, joiden pysäköinnistä johtuvia ongelmia pyritään ratkaisemaan kauden aikana muilla keinoin. Mikroliikkumisen ajoneuvoja keskittyy erityisesti vilkkaiden raideliikenteen asemien yhteyteen, koska palvelu tukee joukkoliikenteeseen yhdistettynä viimeisen mailin matkaketjua. Kantakaupungin pysäköintiratkaisuilla on oletettavasti välillisiä vaikutuksia mikroliikkumisvälineiden kokonaismäärään Helsingissä ja siten niistä aiheutuviin vaikutuksiin myös näillä alueilla. Helsingin kaupungilla ja operaattoreilla on edelleen yhteisesti sovitut toimintatavat, joiden mukaan on tarkoitus jatkaa myös kaudelle 2023.

Liitteinä 2-5 esitetyillä kartoilla on merkittynä kohteet, joihin pysäköintialueita sijoitetaan. Pysäköintialueita toteutettaisiin noin 250, joista ajoradalla oleviin autojen pysäköintiruutuihin sijoittuisi n. 130 kohdetta. Jokaisessa näistä kohteista 1–2 nykyistä autojen pysäköintipaikkaa muuttuisi mikroliikkumisen pysäköintialueiksi. Poistuva autopaikkamäärä on täten arviolta noin 200. Määrä tarkentuu lopullisten liikenteenohjaussuunnitelmien valmistuessa. Talvikaudella, mikroliikkumisen pysäköintitarpeen poistuessa, alueita voi tarvittaessa hyödyntää lumen välivarastointiin.

Pysäköintialueet on tarkasteltu liikenteellisten ja kaupunkikuvallisten reunaehtojen puitteissa siten, että ne lisäävät liikenneturvallisuutta, eivätkä vie tilaa kohtuuttomasti muilta katutilan käyttäjiltä. Pysäköintipaikkojen sijoittelulla pyritään ohjaamaan oikeaoppista ajamista sijoittamalla pysäköintialueet lähtökohtaisesti lähelle pyöräteitä tai ajorataa. Jalankulun ja mikroliikkumisen välisiä konflikteja pyritään sijoittelulla välttämään. Keskitetty pysäköinti parantaa myös kaupunkikuvaa, kun ajoneuvot kohdentuvat niille osoitetuille pysäköintialueille. Maalatut ruudut arvioitiin viime kauden havainnointitutkimuksen perusteella toimivimmaksi pysäköintiratkaisuksi.



Mikroliikkumispalveluiden näkökulmasta pysäköintialueiden sijoittelussa on painotettu liikenteellisiä seikkoja, jotta kohteiden luoma verkosto on riittävän tiheä ja että tilaa löytyy tasapuolisesti eri mikroliikkumisoperaattoreille. Kauden 2022 ajodataan pohjautuen pysäköintialueita on suunniteltu kohteisiin, jotka tukevat palvelun käyttäjien liikkumistarpeita.

Pysäköinnin toteutus ja kauden aikaiset muutokset

Lopullisten yksittäisten pysäköintialueiden sijainnit päätetään kaupunkiympäristölautakunnan päätöksen jälkeen tehtävällä liikenne- ja katusuunnittelupäällikön viranhaltijapäätöksellä. Kaupunki tekee kunkin kaupungissa toimivan operaattorin kanssa yleisten alueiden käyttämistä koskevan sopimuksen, jossa määritellään pysäköintialueiden käyttöä koskevat ehdot. Sopimus on samansisältöinen kaikkien sopimuksen tekevien operaattoreiden kanssa.

Kaupunki toteuttaa liikennemerkkien asennuksen ja pysäköintialueiden yhteyteen tulevien tiemerkintöjen toteutuksen. Järjestelyiden toteuttaminen aloitetaan mahdollisimman pian päätösten voimaantulon jälkeen huhtikuun aikana vaiheittain. Kausi alkaa huhtikuun alusta kuukauden kestäväällä kokeilujaksolla, jonka aikana sopimuksen ehtojen toimivuutta kokeillaan käytännössä.

Kauden aikana pysäköintipaikkojen toimivuutta tullaan tarkastelemaan sekä kaupungin että operaattoreiden toimesta. Aiempina kausina pysäköinti Helsingin keskustassa on perustunut ajoneuvojen vapaaseen pysäköintiin, joten kauden aikana voi syntyä tarpeita tehdä alueiden sijainteihin muutoksia ja muokata pysäköintialueiden kapasiteettia. Operaattorit ovat myös esittäneet halun kasvattaa pysäköintialueiden määrää kauden aikana. Kaupunki selvittää kauden aikana, onko pysäköintialueiden määrää kauden aikana mahdollista lisätä ja valmistelelee siitä tarvittaessa erillisen päätösehdotuksen kaupunkiympäristölautakunnalle.

Vuorovaikutus ja kokeilun vaikutusten arviointi

Pysäköintiratkaisua on toteutettu tiiviissä yhteistyössä operaattoreiden kanssa kauden 2022 päättymisen jälkeen. Kaupunki toteutti syksyllä asukaskyselyn kauden 2022 sähköpotkulautojen pysäköintikokeilua ja yleistä liikenneturvallisuutta koskien. Kyselyn tulokset ovat asian liitteenä. Kyselyn vastauksia hyödynnettiin tulevan kauden ratkaisun muodostamisessa. Noin puolet vastaajista kokivat, että sähköpotkulautojen sääntelyä tulisi lisätä, mutta palvelun toimintaa tulisi jatkaa. Suurin osa kyselyyn vastanneista kokivat, että sähköpotkulautojen määrä koko kaupungissa ja ydinkeskustassa oli liian suuri. Yli 85 % vastaajista kokivat, että huolimattomasti pysäköidyt sähköpotkulaudat tai niiden kasautuminen ovat aiheuttaneet vaaraa heille kadulla liikkuessa. Haittaa



oli jalankulkijoista kokenut yli 95 %, pyöräilijöistä yli 85 % ja autoilijoilla noin 60 %. Lähes 70 % vastaajista kannattikin merkittyjen pysäköinti-paikkojen määrän lisäämistä ja yli 90 % vastaajista koki, että kaupungin pyrkimys vaikuttaa sähköpotkulautojen pysäköintiin on hyvä asia.

Näkövammaisille suunnatun kyselyn vastaajista suurin osa koki ajo-neuvojen holtittoman pysäköinnin jalkakäytävillä suurena ongelmana. Pysäköintiä koskevista teemoista nousi esiin toiveet, että sähköpotku-laudoille osoitettaisiin kohdennetut pysäköintialueet ja ne sijoitettaisiin ensisijaisesti ajoradalle pois jalankulun alueilta. Jos pysäköintialueita kuitenkin joudutaan sijoittamaan jalankulun alueille, paikkojen tulisi si-jaita ensisijaisesti ajoradan puoleisella sivulla. Vastauksissa tuotiin esiin myös toiveita pysäköintialueiden rajaamisesta fyysisillä elemen-teillä. Laitteiden äänettämyys ja potkulautailijoiden ajotapa koettiin myös turvattomuuden tunnetta aiheuttavaksi.

Helmikuussa 2023 kaupunki toteutti asukas- ja yritysvoorovaikutuksen koskien esitettyä pysäköintiratkaisua. Kyselyn vastaajista selvä enem-mistö piti pysäköintiuudistusta erittäin tarpeellisenä, ja mikroliikkumisel-le osoitettujen pysäköintipaikkojen määrää riittävänä. Autopaikkojen vähentyminen jakoi mielipiteitä, hienoinen enemmistö asettui kannalle, että autopaikkoja poistuu sopivasti, tai että niitä voisi enemmänkin käyt-tää mikroliikkumisvälineiden pysäköintiin.

Kyselyyn saatiin alueen yrittäjiltä vain hyvin pieni lukumäärä (25 kpl) vastauksia, mutta näistä selvä enemmistö ei pitänyt vähenevää auto-paikkamäärää ongelmallisena. Pysäköintiratkaisusta on tehty myös yri-tysvaikutusten arviointi, joka löytyy asian liitteenä. Suoria kielteisiä vai-kutuksia on erityisesti alueella toimiviin mikroliikkumisen yrityksiin.

Kyselyn karttaosiossa sai kommentoida mikroliikkumisen pysäköinti-paikkoja tai poistuvia autopaikkoja, sekä esittää uusia mikroliikkumisen pysäköintipaikkoja. Lisäksi näkövammaisille oli järjestetty erillinen teks-timuotoinen kysely, johon tuli muutama vastaus. Näistä saatuja kom-mentteja on huomioitu suunnitelman jatkokehittämisessä. Kyselyyn sai jättää myös avointa palautetta. Esille nousseita teemoja olivat mm. pohdinnat autopysäköinnin vähenemisestä sekä toiveet pysäköintirajoi-tusalueen laajentamisesta. Vuorovaikutuksen myötä esitettyjä paikkoja jonkin verran muokattiin saadun palautteen perusteella. Tarkemmin asiasta kerrotaan vuorovaikutusraportissa.

Pysäköintiratkaisun vaikutuksia seurataan kauden aikana kaupungin toimesta kaupungin käytössä olevan mikroliikkumistietoon keskittyvän alustan kautta. Alustan kautta kaupunki pystyy muun muassa seuraamaan määrärajoitusten noudattamista ja pysäköintialueiden ohjausvai-kutusta. Ratkaisun toimivuuden tarkastelua tehdään yhteistyössä ope-



14.03.2023

Asia/7

raattoreiden kanssa kauden aikana, varautuen mahdollisiin muutostarpeisiin. Operaattorit ovat toivoneet huomattavasti enemmän pysäköintipaikkoja alueelle kuin mihin tässä suunnitelmassa on pystytty vastaamaan. Tähän asiaan kiinnitetään seurannassa huomiota.

Tiedoksianto

Päätös toimitetaan yleistiedoksiantona, koska vastaanottajia on yli 30.

Asiakirjan nähtäville asettamisesta ilmoitetaan viranomaisen ilmoitus-
taululla.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Miikka Kulpakko, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37657
miikka.kulpakko(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Aluerajaus
- 2 Pysäköintialueet 1
- 3 Pysäköintialueet 2
- 4 Pysäköintialueet 3
- 5 Pysäköintialueet 4
- 6 Mikroliikkumisen pysäköinti, Yritysvaikutusten arviointi
- 7 Mikroliikkumisen pysäköinti, vuorovaikutusmuistio
- 8 Kysely sähköpotkulautojen pysäköintikokeilusta turvallisuudesta

Muutoksenhaku

Oikaisuvaatimusohje, kaupunkiympäristölautakunta