



15.02.2023

Ärende/6

§ 38

Socialdemokratiska fullmäktigegruppen motion för att utarbeta regler för användning och parkering av elsparkcyklar

HEL 2022-008074 T 00 00 03

Beslut

Stadsfullmäktige betraktade motionen som slutbehandlad.

Dessutom godkände stadsfullmäktige följande två hemställningsklämmor:

- 1 Stadsfullmäktige förutsätter att staden ska utreda möjligheten att ta med föreningar för synskadade när staden utarbetar regler för användningen och parkeringen av elsparkcyklar. (Ville Jalovaara)
- 2 Stadsfullmäktige förutsätter att staden utreder möjligheten att ta med föreningar för personer med funktionsnedsättning och äldre i arbetet med planering av användningen och parkeringen av elsparkcyklar. (Mari Rantanen)

Behandling

Ledamoten Ville Jalovaara understödd av ledamoten Elisa Gebhard föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att staden ska utreda möjligheten att ta med föreningar för synskadade när staden utarbetar regler för användningen och parkeringen av elsparkcyklar.

Ledamoten Marko Kettunen föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att staden utreder möjligheten att skapa och sammanslå gemensamma parkeringsområden för lätt trafik istället för att hänvisa separata parkeringsplatser för varje trafikmedel.

Ledamoten Mari Rantanen understödd av ledamoten Jussi Halla-aho föreslog följande hemställningskläm:



15.02.2023

Ärende/6

Stadsfullmäktige förutsätter att staden utreder möjligheten att ta med föreningar för personer med funktionsnedsättning och äldre i arbetet med planering av användningen och parkeringen av elsparkcyklar.

Ledamoten Marko Kettunens förslag till hemställningskläm understöddes inte, varvid det förföll.

Stadsfullmäktige godkände stadsstyrelsens förslag.

4 omröstningen

Ledamoten Ville Jalovaaras förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Ville Jalovaaras hemställningskläm

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 74

Hilkka Ahde, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdóttir Sandelin, Maaret Castrén, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Jussi Halla-aho, Timo Harakka, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Ahmed Hassan, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Ville Jalovaara, Mikael Jungner, Kati Juva, Arja Karhuvaara, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Laura Kolbe, Laura Korpinen, Sini Korpinen, Minja Koskela, Heimo Laaksonen, Ajak Majok, Petra Malin, Otto Meri, Nina Miettinen, Sami Mutttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Tom Packalén, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Mikko Paunio, Terhi Pelto-korpi, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Wille Rydman, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Seida Sohrabi, Nina Suomalainen, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Coel Thomas, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Erkki Tuomioja, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Ozan Yanar

Blanka: 10

Sirpa Asko-Seljavaara, Jussi Chydenius, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Marko Kettunen, Matias Pajula, Risto Rautava, Laura Rissanen, Sari Sarkomaa, Maarit Vierunen

Frånvarande: 1

Osmo Soininvaara



15.02.2023

Ärende/6

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Ville Jalovaaras förslag till hemställningskläm.

5 omröstningen

Ledamoten Mari Rantanens förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Ledamoten Mari Rantanens hemställningskläm

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 78

Hilkka Ahde, Outi Alanko-Kahiluoto, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdóttir Sandelin, Maaret Castrén, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Tuula Haatainen, Mia Haglund, Jussi Halla-aho, Timo Harkka, Harry Harkimo, Joel Harkimo, Ahmed Hassan, Eveliina Heinälouoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Veronika Honkasalo, Shawn Huff, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Mikael Jungner, Kati Juva, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Mai Kivelä, Laura Kolbe, Laura Korpinen, Sini Korpinen, Minja Koskela, Heimo Laaksonen, Ajak Majok, Petra Malin, Otto Meri, Nina Miettinen, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Tom Packalén, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Mikko Paunio, Terhi Peltokorpi, Mika Raatikainen, Mari Rantanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Anni Sinnemäki, Seida Sohrabi, Nina Suomalainen, Ilkka Taipale, Coel Thomas, Pilvi Torsti, Tuomas Tuomi-Nikula, Erkki Tuomioja, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Maarit Vierunen, Ozan Yanar

Blanka: 7

Jussi Chydenius, Fatim Diarra, Marko Kettunen, Johanna Nuorteva, Laura Rissanen, Osmo Soininvaara, Johanna Sydänmaa

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Mari Rantanens förslag till hemställningskläm.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Lindén, stadssekreterare, telefon: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Bilagor

1 Sosialdemokraattisen valtuustoryhmän ryhmäaloite



15.02.2023

Ärende/6

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Socialdemokratiska fullmäktigegruppen föreslår i sin motion att Helsingfors stad omedelbart och målmedvetet vidtar åtgärder för att få elsparkscyklarnas antal och användning under kontroll. Varje helsingforsare, med eller utan elsparkcykel, har rätt att ostörd och trygg röra sig i sin hemstad.

Stadsmiljösektorn håller på att utarbeta en plan för att hantera problemen med elsparkcyklar under säsongen 2023. Den ska behandlas av stadsmiljönämnden i början av år 2023.

I det principbeslut som gäller statsrådets trafiksäkerhetsstrategi ingår som en åtgärd en utredning av möjligheten att i lagstiftningen öka städernas befogenheter så, att de har bättre möjligheter att styra de tjänster som har att göra med trafiken i området. Frågan har diskuterats och kommer att diskuteras också i fortsättningen med kommunikationsministeriet. Motsvarande behov finns också i andra städer. Staden har i sina utlåtanden om trafiksäkerhetsstrategin konstaterat att lagstiftningen bör möjliggöra att en stad ingriper i sådana problem som orsakas av mikromobilitetstjänster på dess område. Stadsmiljönämnden föreslår i sitt utlåtande att staden utövar påverkan i statens riktning för att man där under den kommande mandatperioden ska förtydliga lagstiftningen i fråga om reglering av elsparkcykelanvändning. Utöver att förespråka förändringar i lagstiftningen gör staden sitt bästa för att inför sommarhalvåret 2023 fortsätta att utveckla sådana verkningfulla metoder som ingår i stadens beslutanderätt.

Elsparkcyklarnas stora antal sågs som ett problem redan 2021, då mängden då den var som störst uppgick till nästan 9 000. På den tiden fanns det fyra operatörer. Under säsongen 2022 var operatörerna redan sex till antalet, och som mest fanns det då över 18 000 elsparkcyklar. Sedan en av operatörerna slutade sjönk antalet elsparkcyklar i slutet av augusti till cirka 15 000. Förhandlingar om en begränsning av antalet elsparkcyklar fördes redan före säsongstarten och i juni, men alla operatörer gick inte med på de föreslagna begränsningarna. För att elsparkcyklarnas antal ska kunna regleras måste lagstiftningen ändras. Ett alternativ kunde vara att mikromobilitetstjänster skulle förutsätta beviljat tillstånd. Hittills har samarbetet kring elsparkcykelverksamheten



baserat sig på frivilliga överenskommelser mellan staden och elsparkcykeloperatörerna.

Stadsmiljönämnden godkände 29.3.2022 (§ 200) ett försök med en parkeringsmodell för elsparkcyklar i sambruk i Helsingfors centrumområde för säsongen 2022. Experimentet baserade sig på förhandlingar mellan staden och operatörerna. Utifrån dem utvecklade operatörerna på egen bekostnad parkeringslösningar för 25 problemområden som definierats som sådana av staden. Operatörerna använde sig av olika incitament för att styra parkeringsbeteendet. Emellertid tillåter vägtrafiklagen att man parkerar en elsparkcykel på trottoaren eller cykelvägen förutsatt att det inte medför avsevärd olägenhet för den övriga trafiken. För att få användarna att parkera enligt reglerna förhandlade staden fram kravet att varje resa med elsparkcykel avslutas med att användaren tar ett fotografi av elsparkcykeln där den lämnats. Operatörerna håller bilderna under observation och utdelar sanktioner till användare som av bilden att döma har parkerat fordonet felaktigt. Som ett viktigt och kompletterande led i de här åtgärderna bekostade operatörerna en gemensam parkeringspatrull, som i centrumområdet flyttade felparkerade fordon. Området utvidgades till att omfatta hela Helsingforsudden.

Stadsmiljösektorns trafik- och gatuplaneringstjänst definierade i samarbete med elsparkcykeloperatörerna gemensamma anvisningar för ordnandet av elsparkcykeltjänster på stadens område i början av säsongen 2022. Anvisningarna innehåller regler om begränsningar, parkering och antalet fordon samt om hur staden och operatörerna ska sköta den ömsesidiga informationsgången.

Staden kom överens med operatörerna om att deras fordon i hela stadsområdet ska förvaras snyggt uppradade och att fordonsansamlingar inte får störa stadslivet. Om en elsparkcykel medför fara eller oskälig olägenhet, bör operatören omedelbart avlägsna den. Operatörerna lyckades dock inte sköta sin uppgift tillräckligt väl. Staden har också krävt att elsparkcyklarna förses med tydliga kontaktuppgifter, så att det går att skicka respons till operatören.

Man har utrett möjligheten att placera ut trafikmärken som förbjuder parkering av elsparkcyklar. I vägtrafiklagen gäller samma regler för cyklar och elsparkcyklar, varför en elsparkcykel får parkeras på en gång- eller cykelbana. Det är tekniskt sett möjligt att förbjuda parkering med hjälp av ett textförsatt trafikmärke, men verkningarna av ett trafikmärke som hämmar både trafik och affärsverksamhet måste analyseras grundligt i förväg. Kravet på en sådan utredning är en orsak till att man inte har utfärdat ett sådant förbud i stor skala. Dessutom minskade antalet elsparkcyklar under juli månad 2022. Staden försökte också komma fram till andra lösningar i samarbete med operatörerna.



15.02.2023

Ärende/6

Parkeringsövervakningen kan förflytta elsparkcyklar som har parkerats så att det medför avsevärd olägenhet och placera dem någonstans i närheten eller i ett förråd. Staden genomförde i augusti förra året ett pilotprojekt där elsparkcyklar förflyttades till förråd. För varje enskild förflyttning gjordes ett separat överklagbart beslut, vilket innebar en extra belastning för parkeringsövervakningen. Förflyttning av stora mängder elsparkcyklar är alltså inte en hållbar lösning på problemet. Med nuvarande taxor räcker inte avgiften på 20 euro, som överföringen av en elsparkcykel inbringrar, för att täcka kostnaderna för samma åtgärd. Inför nästa sommar utvecklar parkeringsövervakningen sin verksamhet och ändrar taxorna så att de motsvarar kostnaderna.

Stadsmiljönämnden har gett ett utlåtande i ärendet. Svaret stämmer överens med utlåtandet.

Enligt 30 kap. 12 § 2 mom. i förvaltningsstadgan ska stadsstyrelsen förelägga fullmäktige en gruppmotion som undertecknats av mer än hälften av fullmäktigegruppens medlemmar och som har rubriken gruppmotion.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Lindén, stadssekreterare, telefon: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Bilagor

1 Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ryhmäaloite

Sökande av ändring

Förbud mot sökande av ändring, beredning eller verkställighet

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 06.02.2023 § 80

HEL 2022-008074 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto katsoo aloitteen loppuun käsitellyksi.

30.01.2023 Pöydälle



15.02.2023

Ärende/6

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Kaupunkiympäristölautakunta 27.09.2022 § 520

HEL 2022-008074 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Helsingissä on ollut tarjolla sähköpotkulautojen vuokrauspalvelua kevästä 2019 alkaen. Markkinaehtoinen palvelu perustuu kelluvaan järjestelmään, jossa vuokrattavien laitteiden pysäköinti kaupungin yleisille alueille ei vaadi kaupungilta erillistä lupaa. Sähköpotkulaudan käyttäjä löytää sopivan laitteen sovelluksen kautta laitteiden paikannukseen perustuen. Siten yritysten ei tarvitse varata alueita vuokrattavien laitteidensa pysäköintiin eikä siten sopia kaupungin kanssa toiminnastaan. Suomessa lainsäädäntö mahdollistaa mikroliikkumislaitteiden pysäköinnin yleisille alueille, esimerkiksi jalkakäytävälle, kun pysäköity laite ei estä muuta liikumista. Tämä koskettaa myös vuokrattavien laitteiden pysäköintiä. Sähköpotkulautatoiminnan kehittäminen ja yhteistyö on perustunut vapaaehtoiseen sopimiseen kaupungin ja sähköpotkulautoperaattoreiden välillä.

Helsingin kaupungin liikenne- ja katusuunnittelupalvelu yhteistyössä sähköpotkulautoperaattoreiden kanssa on määritellyt kauden 2022 alussa yhteisen toimintaohjeen sähköpotkulautapalvelujen järjestämiseksi Helsingin kaupungin alueella. Toimintaohjeessa on määritelty säännöt mm. käyttörajoituksista, pysäköinnistä, lautojen määrästä ja tiedon jakamisesta kaupungin ja operaattoreiden välillä.

Syksyllä 2021 operaattorit rajoittivat maksiminopeutta arkiöisin 15 kilometriin tunnissa sekä kielsivät käytön kokonaan viikonloppuisin (klo 00–05). Lisäksi operaattorit ovat rajoittaneet lautojen maksiminopeuden 20 km/h kaikkina muina aikoina, vaikka lainsäädäntö mahdollistaa kevyille sähköajoneuvoille maksiminopeuden 25 km/h. Näitä rajoituksia on jatkettu kaupungin ja operaattoreiden yhteisymmärryksessä vuodelle 2022. Käynnissä oleva muun muassa rajoitusten vaikuttavuutta tutkiva Aalto-yliopiston tutkimushanke on osoittanut rajoitusten vähentäneen sähköpotkulautojen käytöstä aiheutuneita onnettomuuksia yöai-



kaan. Tutkimuksen perusteella onnettomuuksia on tapahtunut kuitenkin myös rajoitettujen aikojen ulkopuolella, esimerkiksi ilta-aikaan.

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi kokouksessaan 29.3.2022 yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen pysäköintimallin kokeilun Helsingin keskustan alueelle kaudelle 2022. Kokeilu perustuu kaupungin ja operaattoreiden neuvotteluun, jonka pohjalta operaattorit toteuttivat omalla kustannuksellaan kaupungin määrittelemiін ongelmakohteisiin 25 sähköpotkulaudoille kohdennettua pysäköintiratkaisua, joihin operaattorit ohjaavat käyttäjiä pysäköimään kannustimien avulla. Tieliikennelaki mahdollistaa kuitenkin sähköpotkulaudan pysäköinnin myös jalkakäytävälle ja pyörätielle, jos se ei aiheuta huomattavaa haittaa muulle liikenteelle. Tämän johdosta kaupunki neuvotteli operaattoreiden kanssa pakollisen kuvan ottamisesta jokaisen sähköpotkulautamatkan päätteeksi ohjaamaan käyttäjiä pysäköimään oikein. Operaattorit valvovat otettuja kuvia ja antavat sanktion käyttäjille, jotka ovat otetun kuvan perusteella pysäköineet lautansa väärin. Näiden toimien lisäksi tärkeänä osana pysäköintimallin toimivuutta on ollut operaattoreiden kustantama yhteinen pysäköintipartio, joka on keskustan alueella siirtänyt väärin pysäköityjä lautoja siistiin järjestykseen. Aluetta, jolla pysäköintipartio toimii, on laajennettu kauden aikana kattamaan koko Helsingin niemen alue.

Operaattoreiden kanssa on kauden aikana sovittu, että operaattoreiden laudat ovat siistissä järjestyksessä koko kaupungin alueella, eikä niiden kasautumisesta saa aiheutua haittaa. Jos sähköpotkulaudasta aiheutuu vaaraa tai kohtuutonta haittaa, operaattorin on siirrettävä sähköpotkulauta välittömästi. Kaupungilla on tiedossa, että operaattorit eivät ole kuitenkaan pystyneet suoriutumaan tehtävästään riittävän hyvällä tasolla. Kaupunki on lähettänyt siirtokehotuksia operaattoreille, kun ongelmatapauksia on tullut kaupungin tietoon. Kaupunki on myös vaatinut, että sähköpotkulaudoissa esitetään selkeästi operaattorien yhteystiedot, johon palautteen voi laittaa.

Kunnallinen pysäköinnin valvonta voi toteuttaa varasto- tai lähisiirtoja huomattavaa haittaa aiheuttaneille pysäköidyille sähköpotkulaudoille. Kaupunki on elokuussa pilotoinut varastosiirota, sillä nykyisin meillä ei ole tähän palveluun sopivia käytäntöjä lähisiirtoon liittyen. Jokaisesta yksittäisestä varastosiiirrosta on tehty erillinen valituskelpoinen päätös, mikä lisää hallintotyötä pysäköinnin valvonnassa. Suureen lautamäärään kohdistuvat varasto- tai lähisiirrot eivät kaupungin näkökulmasta ole kestävä ratkaisu lautojen määrään liittyvien ongelmien ratkaisemiseksi, koska ensisijaisesti pitäisi puuttua pysäköintiongelmien juurisyyhin. Nykyisillä taksoilla lautojen siirrosta saatava 20 euron maksu ei myöskään kata siirrosta aiheutuvia kustannuksia. Ensi kesää varten



kunnallinen pysäköinninvalvonta kehittää toimintaansa ja arvioi myös kustannuksia vastaavat taksat tähän liittyen uudelleen.

Jalkakäytävillä ajo on ongelma, jota poliisi on valvonut kesän aikana tehostetusti. Myös kaupunki on puuttunut vaaralliseen ajokäyttäytymiseen määrittelemällä keskustan vilkkaille jalankulun alueille 10 km/h alennetun nopeusrajoituksen alueita, jotka operaattorit ovat ottaneet kesällä 2022 käyttöön. Lisäksi pysäköintikieltoalueita on lisätty ongelmallisiin kohteisiin. Kaupunki tunnistaa, että pyöräliikenteen infrastruktuurissa on puutteita, joita parantamalla myös jalankulun turvallisuus paranee, kun jalankululla ja sähköpotkulaudoilla on selkeä erottelu. Koko kaupungin alueelle on hyväksytty pyöräliikenteen tavoiteverkko ja kehittämisohjelma, joiden toteuttamista tehdään määrätietoisesti talousarvion puitteissa.

Kaupunki tunnisti sähköpotkulautojen suuren määrän ongelmaksi jo kauden 2021 aikana, kun niiden määrä oli korkeimmillaan lähes 9 000. Operaattoreita oli tällöin neljä. Kaudella 2022 sähköpotkulautojen määrä nousi korkeimmillaan kuuden operaattorin toimesta yli 18 000 lautaan. Yhden operaattorin poistuminen laskee lautojen määrän elokuun lopussa noin 15 000 lautaan. Lautojen määrän rajoituksista neuvoteltiin jo ennen kauden alkua sekä kesäkuussa, mutta kaikki operaattorit eivät suostuneet määrään liittyviin rajoituksiin. Ydinkeskustaan sovittiin kuitenkin pysäköintimallin yhteydessä rajoituksista, joiden mukaan 24 tuntia käyttämättä ollut sähköpotkulauta tulisi siirtää seuraavan 24 tunnin aikana pois ydinkeskustan alueelta. Koska lautojen määrät kuitenkin jatkoivat kasvuaan kauden aikana, heinäkuun alussa rajoitusta tiukennettiin niin, että siirto tulee tehdä 12 tunnissa. Samalla se laajennettiin koskemaan Helsingin niemen aluetta. Kaupunki on seurannut koko kesän tämän säännön toteutumista, eivätkä kaikki operaattorit ole päässeet tavoiteaikoihin. Juurisyyhyn puuttuminen eli sähköpotkulautojen määrän sääntely vaatisi kuitenkin kaupungin tulokinnan mukaan lainsäädännön muutosta niin, että mikromobiilisuuden palveluista tehtäisiin luvanvaraista toimintaa. Luvan myöntäminen voisi siten tapahtua esimerkiksi kilpailutuksen perusteella.

Kesän 2022 pysäköintimallikokeilusta ydinkeskustassa on saatu kokemuksia, mutta tulokset eivät ole kaikilta osin valmiita. Kokeilu on kuitenkin osoittanut, että toteutetut pysäköintipaikat yhdistettynä vapaaseen pysäköintiin ei ole yksinään toimiva ratkaisu, jos kaupungilla ei ole mahdollisuutta säädellä lautojen ja kaupunkiin tulevien operaattoreiden määriä. Havainnointitutkimuksen perusteella, pysäköintikokeilun alueella, lautojen huonosta pysäköinnistä aiheutuvia haittilanteita syntyy edelleen liikaa. Myös kaudella 2023 varaudutaan toimimaan nykyisen vapaaehtoisuuteen perustuvan sopimisen puitteissa.



Kaupunki on myös tutkinut kauden aikana sähköpotkulautojen pysäköinnin kieltämistä liikennemerkeillä. Tieliikennelaissa sähköpotkulauta rinnastetaan polkupyörään ja sen saa pysäköidä jalkakäytävälle ja pyörätielle. Pysäköinnin kieltäminen tekstillisellä liikennemerkillä olisi teknisesti mahdollista ja tästä on keskusteltu myös liikenne- ja viestintäministeriön kanssa. Kadunpitäjä eli tässä tapauksessa Helsingin kaupunki vastaa asettamiensa liikennemerkkien lainmukaisuudesta. Si- ten liikkumista rajoittavien, tekstillisten liikennemerkkien käyttö tulee toteuttaa harkiten ja arvioida rajoituksen vaikutukset myös siihen miten selkeäksi tämä rajoitus tekstillisellä liikennemerkillä koetaan. Tämä on yksi syy miksi tällaiseen laajamittaiseen liikkumista rajoittavaan toimeen pelkällä tekstillisellä liikennemerkillä (TLL 75 §) ei ole vielä ryhdytty tänä kesänä. Kaupunki on viestinyt jo operaattoreille tästä mahdollisesta keinosta, mikäli operaattorien nykyiset toimet eivät ole riittäviä sähköpotkulaudoista aiheutuvien ongelmien hillitsemiseksi. Lainmukaisuuden arvioinnin lisäksi laajamittaista pysäköintikieltoaluetta ei ole vielä lähdetty toteuttamaan, koska heinäkuun aikana sähköpotkulautojen määrä pieneni ja muita ratkaisuja on vielä pyritty löytämään yhteistyössä operaattoreiden kanssa. Laaja pysäköintikielto estäisi sähköpotkulautayritysten toiminnan sekä yksityisten sähköpotkulautojen pysäköinnin alueella, ellei voida osoittaa riittävää määrää pysäköintipaikkoja, joihin sähköpotkulaudan voisi kieltoalueella jättää. Keskustan alueella rajallisessa katutilassa suuri osa näistä paikoista todennäköisesti tulisi sijoittaa autojen pysäköintipaikoille. Laajamittainen sähköpotkulautojen pysäköintikieltoalue sekä siihen kytkeytyvä mikroliikkumiseen osoitettujen pysäköintipaikkojen toteutus edellyttäisi lautakunnan päätöstä. Vaikutusten suuruuteen vaikuttaisi kieltoalueen laajuus. Mahdollinen päätös aluerajoituksesta tulee valmistella hyvin vuorovaikutuksineen, mikä vie oman aikansa.

Perustuslaissa on turvattu jokaiselle elinkeinonvapaus, eikä kaupunki voi omalla päätöksellään rajoittaa kaupungin alueella toimivien yritysten määrää tai niiden liiketoimintaa rajoittamalla lautojen määrää. Yritysten kanssa on mahdollista tehdä vapaaehtoisuuteen perustuvia yksityisoikeudellisia sopimuksia, mutta niilläkään ei voida rajoittaa kaupungissa toimivien markkinaehtoisten yritysten tai lautojen määrää, sillä tällainen sopimus voisi olla kilpailuoikeudellisesta näkökulmasta ongelmallinen nykyisen lainsäädännön puitteissa. Sähköpotkulautaoperaattorit ovat myös haluttomia allekirjoittamaan sitovaa sopimusta tilanteessa, jossa uusi operaattori voi tulla markkinoille sitoutumatta toisten allekirjoittamaan sopimukseen.

Myöskään se, että kaupunki kilpailuttaisi alueelleen sähköpotkulautapalvelun ja tekisi sopimuksen kilpailun voittaneiden sähköpotkulautoperaattorien kanssa, ei estäisi nykyisen lainsäädännön puitteissa muita sähköpotkulautoperaattoreita jatkamasta liiketoimintaansa eikä uusien



operaattorien tulemista markkinoille. Tämä johtuu siitä, että sähköpotkulautapalvelun tarjonta on vapaa elinkeino eikä sähköpotkulaudoilla ajo tai niiden pysäköinti katualueella edellytä kadunpitäjältä erillistä suostumusta tai lupaa. Jos siis kaupunki tekisi käyttöoikeussopimuksen kilpailutuksessa menestyneiden yritysten kanssa ja rajoittaisi heidän lautamääräänsä, se ei estäisi nykyisen lainsäädännön puitteissa kilpailutuksessa hävinnyttä tai muuta kilpailijaa tulemasta markkinoille isolla laitemäärällä. Kaupunkipyöräjärjestelmä on aikanaan kilpailutettu ja voitaneen kanssa käyttöoikeussopimuksin sovittu, mutta siitä huolimatta Helsingissä on myös tarjolla kelluvia kaupunkipyöräjärjestelmiä kaduilla.

Valtioneuvoston liikenneturvallisuusstrategiaa koskevassa periaatepäätöksessä on yhtenä toimenpiteenä selvittää mahdollisuutta lisätä lainsäädännössä kaupunkien toimivaltaa niin, että niillä olisi paremmat mahdollisuudet ohjata niiden alueella olevia liikkumisen palveluja. Kaupunki käy aiheesta aktiivista keskustelua liikenne- ja viestintäministeriön kanssa. Vastaavia tarpeita on myös muissa kaupungeissa. Helsingin kaupunki on myös lausunut liikenneturvallisuusstrategiasta kahdesti (2021-2022) ja tuonut lausunnoissaan esiin, että kaipaamme lainsäädäntömuutosta siihen, että kaupungilla olisi nykyistä paremmat edellytykset hallita mikroliikkumispalveluista aiheutuvia nykyisiä ongelmia kaduillamme. Tarvittavien lainsäädäntömuutosten lisäksi kaupunki kuitenkin tekee parhaansa jatkaakseen vaikuttavien kaupungin päätösvallassa olevien keinojen suunnittelua kaudelle 2023. Suunnitelma sähköpotkulautojen haittojen hallinnasta kaudella 2023 valmistellaan kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyyn alkuvuoden 2023 aikana.

Helsingin kaupunki kehottaa liikenne- ja viestintäministeriötä lainsäädännön kehittämiseksi siten, että sähköpotkulautojen pysäköinnin ohjaaminen liikennemerkein sekä pysäköintivirhemaksun määrääminen olisi mahdollista.

Helsingin kaupunki vaikuttaa valtion suuntaan, jotta lainsäädäntöympäristö sähköpotkulautojen sääntelyn osalta selkeytetään seuraavan vaalikauden aikana. Kaupunkiympäristölautakunta piti tärkeänä, että tavoitte otetaan osaksi Helsingin kaupungin edunvalvontatavoitteita.

Lautakunta katsoi, että ohjatakseen sähköpotkulautoja lainmukaisille ajoväylille ja vähentääkseen onnettomuuksia kaupungin tulee nopeassa tahdissa toteuttaa riittävä ja sähköpotkulaudoille sopiva pyörätieverkko keskustaan. Tätä varten päästövähennysohjelmassa aikaisempaan tavoiteaikatauluun linjattua pyöräilyn tavoiteverkkoa tulee toteuttaa kunnianhimoisesti ja sille turvata riittävät resurssit.



15.02.2023

Ärende/6

Käsittely

27.09.2022 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Asian aikana kuultavana oli liikenneinsinööri Miikka Kulpakko. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Tarik Ahsanullah: Lisätään uusi kappale lausunnon loppuun:

"Helsingin kaupunki kehottaa liikenne- ja viestintäministeriötä lainsäädännön kehittämiseksi siten, että sähköpotkautojen pysäköinnin ohjaaminen liikennemerkein sekä pysäköintivirhemaksun määrääminen olisi mahdollista."

Kannattaja: Otso Kivekäs

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Tarik Ahsanullahin vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus:

Olli-Pekka Koljonen: Lisätään uusi kappale lausunnon loppuun:

"Helsingin kaupunki vaikuttaa valtion suuntaan, jotta lainsäädäntöympäristö sähköpotkautojen sääntelyn osalta selkeytetään seuraavan vaalikauden aikana. Lautakunta pitää tärkeänä, että tavoite otetaan osaksi Helsingin kaupungin edunvalvontatavoitteita."

Kannattaja: Otso Kivekäs

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Olli-Pekka Koljosen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus:

Otso Kivekäs: Lisätään uusi kappale lausunnon loppuun:

"Lautakunta katsoo, että ohjatakseen sähköpotkautoja lainmukaisille ajoväylille ja vähentääkseen onnettomuuksia kaupungin tulee nopeassa tahdissa toteuttaa riittävä ja sähköpotkulaudoille sopiva pyörätieverkko keskustaan. Tätä varten päästövähennysohjelmassa aikaisempaan tavoiteaikatauluun linjattua pyöräilyn tavoiteverkkoa tulee toteuttaa kunnianhimoisesti ja sille turvata riittävät resurssit."

Kannattaja: Mia Haglund

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Otso Kivekkään vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna



15.02.2023

Ärende/6

Jaa-äännet: 2
Atte Kaleva, Mika Raatikainen

Ei-äännet: 10
Tarik Ahsanullah, Silja Borgarsdottir Sandelin, Mia Haglund, Otso Kivekäs, Olli-Pekka Koljonen, Oona Käyhkö, Tuomas Nevanlinna, Amanda Pasanen, Risto Rautava, Joonas Turtiainen

Tyhjä: 1
Sami Kuusela

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Otso Kivekkään vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen äänin 2 - 10 (1 tyhjä).

20.09.2022 Pöydälle

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

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