



§ 520

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle sosiaalidemokraattisen valtuustoryhmän ryhmäaloitteesta koskien kaupungin laadittavia sääntöjä sähköpotkulaudoille Helsingissä

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 jalkakäytävillä, kun pysäköity laite ei estä muuta liikumista. Tämä koskettaa myös vuokrattavien laitteiden pysäköintiä. Sähköpotkulautoiminnan kehittäminen ja yhteistyö on perustunut vapaaehtoiseen sopimiseen kaupungin ja sähköpotkulautooperaattoreiden välillä.

Helsingin kaupungin liikenne- ja katusuunnittelupalvelu yhteistyössä sähköpotkulautooperaattoreiden kanssa on määritellyt kauden 2022 alussa yhteisen toimintaohjeen sähköpotkulautojen 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 yöaikaan. 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 määrittelemiin 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 autoja 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 siirtokehoituksia 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 varastosiiroa, 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 autojen määrään liittyvien ongelmien ratkaisemiseksi, koska ensisijaisesti pitäisi puuttua pysäköintiongelmiin juurisyyhin. Nykyisillä taksoilla autojen 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 sähköpotkulautoilla 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 määrien rajoituksista neuvoteltiin jo ennen kauden alkua sekä kesäkuussa, mutta kaikki operaattorit eivät suostuneet määräin 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 tulkinnan mukaan lainsäädännön muutosta niin, että mikroliikkumisen 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 määrää. Havainnointitutkimuksen perusteella, pysäköintikokeilun alueella, lautojen huonosta pysäköinnistä aiheutuvia haittilanteita syntyy edelleen liikaa. Myös kaudella 2023 varaudutaan toimimaan nykyisen vapaaehtoisuuteen perustavan sopimisen puitteissa.

Kaupunki on myös tutkinut kauden aikana sähköpotkulautojen pysäköinnin kieltämistä liikennemerkeillä. Tieliikennelaissa sähköpotkulauta rinnastetaan polkupyörään ja sen saa pysäköidä jalkakäytävälle ja pyö-



rätielle. 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. Siten 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 keinoista, 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. Sähköpotkulautooperaattorit 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 tulemistä 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 voittaneen 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 tavoite 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 keskusta. Tätä varten päästövähennysohjelmassa aikaisempaan tavoiteaikatauluun linjattua pyöräilyn tavoiteverkkoa tulee toteuttaa kunnianhimoisesti ja sille turvata riittävät resurssit.

Käsittely

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



27.09.2022

Vastaehdotus:

Tarik Ahsanullah: Lisätään uusi kappale lausunnon loppuun:

"Helsingin kaupunki kehottaa liikenne- ja viestintäministeriötä lainsäädännön kehittämiseksi siten, että sähköpotkulautojen 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 sähköpotkulautojen 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 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."

Kannattaja: Mia Haglund

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Otso Kivekkään vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 2

Atte Kaleva, Mika Raatikainen

Ei-äännet: 10

Tarik Ahsanullah, Silja Borgarsdottir Sandelin, Mia Haglund, Otso Kive-



käs, Olli-Pekka Koljonen, Oona Käyhkö, Tuomas Nevanlinna, Amanda Pasanen, Risto Rautava, Joonas Turtiainen

Tyhjä: 1
Sami Kuusela

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

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Ryhmäaloite 15.06.2022 Heinäluoma Eveliina Kaupungin laadittava säännöt sähköpotkulaudoille Helsingissä

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa 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 jalkakäytävillä, kun pysäköity laite ei estä muuta liikkumista. Tämä koskettaa myös vuokrattavien laitteiden pysäköintiä. Sähköpotkulautatoiminnan kehittäminen ja yhteistyö on perustunut vapaaehtoiseen sopimiseen kaupungin ja sähköpotkulautaaoperaattoreiden välillä.

Helsingin kaupungin liikenne- ja katusuunnittelupalvelu yhteistyössä sähköpotkulautaaoperaattoreiden kanssa on määritellyt kauden 2022 alussa yhteisen toimintaohjeen sähköpotkulautapalvelujen järjestämiseksi Helsingin kaupungin alueella. Toimintaohjeessa on määriteltä



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 yöaikaan. 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 määrittelemiin 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 autojen määrään liittyvien ongelmien ratkaisemiseksi, koska ensisijaisesti pitäisi puuttua pysäköintiongelmiin juurisyihin. Nykyisillä taksoilla autojen 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 laski autojen määrän elokuun lopussa noin 15 000 lautaan. Autojen 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 autojen 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 tulkinnan mukaan lainsäädännön muutosta niin, että mikroliikkumisen 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 perustavan sopimisen puitteissa.

Kaupunki on myös tutkinut kauden aikana sähköpotkulautojen pysäköinnin kieltämistä liikennemerkeillä. Tieliikennelaissa sähköpotkulautaa 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. Siten 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. Sähköpotkulautaaoperaattorit 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 sähköpotkulautaaoperaattorien kanssa, ei estäisi nykyisen lainsäädännön puitteissa muita sähköpotkulautaaoperaattoreita jatkamasta liiketoimintaansa eikä uusien operaattorien tulemistä 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 voittaneen 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.

Esittelijän perustelut

Ryhmäaloite

Valtuutettu Eveliina Heinäluoma ja 8 muuta valtuutettua ovat tehneet 15.6.2022 seuraavan ryhmäaloitteen:

"Sähköpotkulaudasta on tullut suosittu kulkuneuvo Helsingissä, jossa kävely ja pyöräily ovat suositeltavimpia liikkumistapoja. Lyhyiden etäi-



syyksien matkustaminen sähköpotkulaudan voimin on kätevää ja edullista, mutta sähköpotkulautoihin liittyy myös kosolti ongelmia, jotka Helsingin kaupungin on ratkaistava.

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla neuvoteltiin Helsinkiin vuoden 2021 kesällä nopeus- ja käyttöaika rajoitteita, jotka ovat auttaneet onnettomuuksien vähentämisessä. Myös hallituksen keväällä hyväksymässä liikenneturvallisuusstrategiassa esitetään toimenpiteitä ns. mikroliikkumisen eli lyhyiden matkojen liikkumisen turvallisuuden lisäämiseksi, mm. promillerajan selvittämistä ja kaupunkien toimivallan lisäämistä. Vastuu Helsingin julkisesta kaupunkitilasta kuuluu kuitenkin yksinomaan Helsingin kaupungille.

Helsingin kaupungilla on sähköpotkulautojen hallitsemiseksi laillinen toimivalta, jota sen on käytettävä nykyistä tarmokkaammin kaupunkilaisten liikenneturvallisuuden edistämiseksi.

Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä vaatii Helsingin kaupungilta seuraavia toimia:

1. Lautojen pysäköinti ja poistaminen

Valtuutettu Ville Jalovaara kysyi jo 2019, miten Helsingin kaupunki huolehtii, ettei sähköpotkulautoja jätetä hajan kaupunkitilaan ja kulkuväylien tukkeeksi. Toimenpiteet eivät kolmen vuoden aikana ole olleet alkuunkaan riittäviä.

Helsingin kaupunki on alueellaan tienpitäjä, joka voi joko kieltää alueellaan sähköpotkulautojen pysäköinnin tai osoittaa niille pysäköintipaikkoja. Sähköpotkulautojen pysäköinti jalkakäytävillä aiheuttaa usein ongelmia. Erityisesti kantakaupungin alueella kaupungin tulisi järjestää lisää pysäköintitilaa esimerkiksi katutilan pysäköintiruuduista.

Kaupungin oikeus ja velvollisuus on puuttua välittömästi väärin jätettyihin sähköpotkulautoihin ja siirrettävä ne pois aiheuttamasta vaaraa liikenteelle. Vuokrausyritykset voivat maksua vastaan lunastaa siirretyt sähköpotkulaudat takaisin käyttöön.

2. Pysäköintipaikkoja ja pyöräväyliä myös kantakaupunkiin

Sähköpotkulaudalla ajaminen on kiellettyä jalkakäytävällä. Ydinkeskustassa ajoradat, varsinkin mukulakivet, ovat hankalia ja vaarallisia pieni-pyöräisille ajoneuvoille. Kaupungin on tienpitäjänä syytä harkita sähköpotkulaudoille ajorajoituksia historiallisessa keskustassa, lähinnä Sennaatorin ympäristössä.

Lisäksi tarvitaan määrätietoista työtä, että kaupungin infrastruktuuri muuttuu ajassa vastaamaan uusia liikkumismuotoja. Tarvitaan siis lisää



27.09.2022

Asia/3

tasaisia pyöräkaistoja myös kantakaupunkiin, jotta liikkuminen on kaikille sujuvaa ja turvallista.

3. Sähköpotkulautojen määrän hallitseminen käyttöoikeussopimuksilla

Rakentava neuvotteluyhteys mikroliikkumisen toimijoiden välillä on tärkeää, mutta samalla kun uudet toimijat lisäävät ajoneuvojen määrän kohtuuttomaksi, ne eivät ole sitoutuneita aiemmin tehtyihin sopimuksiin. Olisi selkeintä, että kaupunki tekisi vuokrausyritysten kanssa palvelu- ja käyttöoikeussopimuksen, jossa määriteltäisiin kaupunkitilan käytön vastikkeeksi lautojen enimmäismäärät, ajalliset ja alueelliset rajoitukset sekä muut käyttöehdot. Kaupunki tekee vastaavia sopimuksia monilla muilla aloilla.

Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä edellyttää, että Helsingin kaupunki ryhtyy välittömästi ja määrätietoisesti toimiin, jotta sähköpotkulautojen määrä ja käyttö saadaan kaupungissa hallintaan. Jokaisella helsinkiläisellä on oikeus turvalliseen liikkumiseen kotikaupungissa – sähköpotkulaudalla tai ilman."

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 4.10.2022 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Ryhmäaloite 15.06.2022 Heinäluoma Eveliina Kaupungin laadittava säännöt sähköpotkulaudoille Helsingissä

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 20.09.2022 § 509