

Valtuutettujen Terhi Savolaisen ja Maija Kuivalaisen ynnä muiden valtuustoaloite sähköpotkulautojen turvallisuuden parantamisesta Joensuussa

KV 02.10.2023 § 104

Valtuutetut Terhi Savolainen ja Maija Kuivalainen jättivät 2.10.2023 valtuuston puheenjohtajalle valtuustoaloitteen sähköpotkulautojen turvallisuuden parantamisesta Joensuussa.

Valtuustoaloitteen olivat allekirjoittaneet myös Petteri Tahvanainen, Helmi Vanhanen, Sari Huovinen, Ella Partanen, Antti Saarelainen, Anni Järvinen, Karita Kaita, Juha Mustonen, Pekka Puustinen, Anu Vehviläinen, Alia Dannenberg, Virve Mikkonen, Anni Torni, Wilma Poutanen, Anniina Kontiokorpi, Ville Toivanen, Päivi Ainasto, Hannes Rossi, Juhani Meriläinen, Krista Mikkonen, Kaija Majoinen, Tapani Nuutinen, Pekka Kukkonen, Juuso Myller, Ari Tielinen, Satu-Sisko Eloranta, Jukka Hirvonen, Jouni Porokka, Arto Pippuri, Meja Mäkisalo-Ropponen ja Matti Ketonen.

Päätös:

Lähetettiin kaupunginhallituksen valmisteltavaksi.

KRAKLIK 23.01.2024 § 6

Kaupunginhallitus päätti 9.10.2023 § 380 lähettää asian kaupunkirakennepalvelujen valmisteltavaksi.

Sähköpotkulautojen ja muiden mikroliikkumisen muotojen lisääntyminen katukuvassa on näkynyt viime vuosina myös Joensuussa. Sähköpotkulautoja on niin yksityisomistuksessa kuin vuokrattavina. Vuokrattavia sähköpotkulautoja eli yhteiskäyttöisiä kevyitä sähköajoneuvoja tai yhteiskäyttöisiä polkupyöriä voi vapaasti vuokrata katujen varsilta ja/tai muilta alueilta, joihin kaikilla on pääsy. Sähköpotkulautoilijoita koskevat lainsäädännöllisesti samat säännöt kuin polkupyöräilijöitä. Sähköavusteisen välineen enimmäisnopeudeksi pelkästään avustuksen voimalla on määritelty laissa 25 km/h. Päähtyneenä ajaminen niin, että se aiheuttaa vaaraa on nyky-lainsäädännössäkin kielletty niin pyörällä kuin sähköpotkulaudallakin.

Joensuun kaupunki on laatinut ohjeen sähköpotkulautojen operoinnille (liitteenä). Ohje on laadittu, jotta toimintatavat olisivat niin kaupungille kuin toimijoillekin selkeitä. Ohje ei perustu lakiin vaan se on kaupungin ja toimijoiden välinen yhteistyön apuväline. Ohje mm. linjaa, millä alueilla pysäköinti on kaupungissa sähköpotkulaudoilla kielletty. Toimijat ovat sitoutuneet vapaaehtoisesti noudattamaan tätä ohjetta.

Sähköpotkulautoilua ja mikroliikkumista koskeva lainsäädäntövalmistelu on kesken. Sähköpotkulaudoista aiheutuvat ongelmat ovat maailmanlaajuisia ja Suomessakin niihin yritetään löytää ratkaisuja. Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut työryhmän valmistelemaan hallituksen esitystä mikroliikkumista ohjaavasta lainsäädännöstä. Tämän tavoitteena on parantaa mikroliikkumisen turvallisuutta ja mahdollistaa innovaatioita. Työryhmässä mukana oleva Kuntaliitto ajaa kuntien näkemyksiä. Työryhmän toimikausi kestää elokuun 2025 loppuun. Tämän lainsäädäntötyön valmistuttua kunnilla on toivottavasti lainsäädännöllisesti paremmat mahdollisuudet puuttua sähköpotkulautojen toimintaan kuin nykyisin.

Sähköpotkulautoja ollaan tulevaisuudessa asettamassa liikennevakuutuksen piiriin. Alun perin tämän piti alkaa vuoden 2024 alussa, mutta valmistellun lain todettiin olevan vielä puutteellinen, joten lain voimaantulo lykkäytyi. Liikennevakuutus kattaa muille sattuneet henkilö ja omaisuusvahingot sekä aiheuttajan henkilövahingot. Tämä näkyy sähköpotkulautoilun hinnassa, kun

yritysten täytyy hinnoittelussaan huomioida myös liikennevakuutuksen tuoma lisäkustannus. Laki perustuu EU:n liikennevakuutusdirektiivin kansalliseen täytäntöönpanoon.

Kuntaliiton kautta Joensuun kaupunki on mukana "Skuuttiryhmässä" eli sähköpotkulaularyhmässä. Ryhmä järjestää säännöllisesti keskustelutilaisuuksia. Joensuun kaupungin edustaja on osallistunut tämän ryhmän toimintaan. Tässä ryhmässä on mahdollisuus kertoa näkemyksiään ja jakaa ratkaisujaan muiden tietoon. Tätä kautta saamme nopeinten toimivimpia käytäntöjä myös Joensuuhun. Tätä kautta myös näihin liittyvät uudet ilmiöt tulevat tietoomme nopeasti. Keskustelutilaisuudessa pyritään hakemaan yhtenäisiä linjauksia ja/tai toimintatapoja sähköpotkulaudoista aiheutuneiden haittojen ehkäisemiseksi. Kuntaliitto ottaa myös tämän ryhmän kautta kuntien näkemyksiä ylös ja vie näitä lainsäädäntövalmistelussa eteenpäin.

Sähköpotkulautojen määrä Joensuussa on ainakin toistaiseksi ollut maltillista verrattuna suurempiin suomalaisiin kaupunkeihin. Kuitenkin esimerkiksi Ilosaarirokin aikana, lautojen määrä kaupungissa on ollut paljon suurempi kuin tavallisesti. Tämä johtuu siitä, että yritykset siirtävät lautoja kaupungista toiseen kesken ajokaudenkin eli sinne, missä kysyntä on suurinta. Sähköpotkulautoja vuokraavat yritykset saavat nykyisellään toimia vapaahkosti eivätkä tarvitse lupaa toimintaansa kaupungilta. Joensuussa toimi kesällä 2023 yksi yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja vuokraava yritys: Tier. Yhteistyö Joensuun kaupungin ja Tierin välillä on ollut sujuvaa. Tierin kanssa on ollut mahdollista sopia keskustan alhaisemmasta nopeusrajoituksesta. Yöaikaan Joensuussa on jo nykyisellään 15 km/h rajoitus voimassa.

Liikennejärjestelmänsinöörin vastaukset esitettiin toimenpiteisiin:

Rajoitetaan sähköpotkulautojen nopeuspäiväaikaan 20 km/h ja yöaikaan 15 km/h:

- Yöaikaan esitetty nopeusrajoitus on voimassa. Kaupungin ohjeessa *Joensuun kaupungin ohjeistus sähköpotkulautoja vuokraaville yritykselle* on linjattu, että kävelykaduilla, torialueilla sekä Kauppatorin ympärillä Koskikadulla välillä Torikatu – Kauppakatu sekä Torikadulla välillä Koskikatu – Siltakatu nopeutta on alennettu myös päiväaikaan.

Estetään sähköpotkulautojen toiminta viikonloppu öisin klo 0-5 välisenä aikana sekä sioissa yleisötapahtumissa ja näiden välittömässä läheisyydessä:

- Kaupungilla ei ole nykyisellään lakiin perustuvia keinoja kieltää yrityksiä vuokraamasta sähköpotkulautoja tiettyihin kellonaikoihin. Nostamme tämän asian keskusteluihin. On toimijoiden etu, että vahinkoja sattuisi mahdollisimman vähän. Onnettomuuksien ehkäisemiseksi etsitään myös muita ratkaisuja.

Sovitetaan pysäköintivirhemaksukäytännöstä muun liikenteelle tielle tai muulla tavoin vaarallisesti parkkeeratuille sähköpotkulaudoille:

- Helsingin kaupunki on vuodesta 2023 alkaen alkanut toteuttamaan väärinpysäköidyille sähköpotkulaudoille siirtoja pysäköinninvalvonnan toimesta. Tällöin pysäköinninvalvoja on siirtänyt sähköpotkulaudan vaarallisesta paikasta pois, joko lähelle turvalliseen ja luvalliseen paikkaan tai kaupungin varastolle. Lähisiirrosta Helsingin kaupunki on perinyt 55 euroa ja varastoon siirrosta 60 euroa. Tämä on edellyttänyt Helsingissä kaikille sisäänantoloreiteille sähköpotkulautojen pysäköintiä koskevan kiellon pystyttämistä. Merkkimäärä on ollut valtava. Muissa kaupungeissa on koettu, että ratkaisun tulisi olla jonkin muunlainen kuin tuhansien liikennemerkkien asettaminen. Tähän toivomme, että tuleva lainsäädäntö tuo lisämahdollisuuksia kunnille rajoittaa yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen toimintaa. Joensuun kaupungissa ei ole toistaiseksi resurssi- ja kustannusnäkökulmasta syytä ryhtyä tähän työhön. Olisi hyvä odottaa tulevan lainsäädännön valmistumista ennen uusia suurempia toimenpiteitä. Joensuun kaupungissa on suurempiin kaupunkeihin verrattuna ollut vähemmän sähköpotkulautoja ja moni käyttäjä osaa pysäköidä lautansa huolellisemmin kuin toiminnan alkaessa. Toki jokainen

haitallisesti pysäköity potkulauta aiheuttaa turvallisuusriskin ja tulisi olla pysäköitynä oikein.

Kannustetaan yrityksiä kehittämään aktiivisesti keinoja estää huomattavan päihtyneenä ajaminen, esimerkiksi alkolukko tai reaktionopeustesti vuokraussovellukseen:

- Päihtyneenä sähköpotkulautojen ajaminen on jo nykyisellään kiellettyä, mikäli päihtymystilan takia voi vaarantaa itsensä tai muun liikenteen. Tulee huomioida, että suurin osa onnettomuuksista sattuu erittäin voimakkaan humalatilaa takia. Poliisilla on mahdollisuus puuttua nykyisin puitteissa huomattavan humalassa olevan henkilön sähköpotkulaudan käyttämiseen. Promilla ei yksistään estäisi humalassa ajoa ja se voisi osan päihtyneistä sähköpotkulautailijoista siirtää lautojen sijasta auton rattiin (mikäli rangaistus teosta olisi sama). Kuljettajien tulisi tuntea vastuunsa liikenteessä. Monet julkisuudessa esiin nostetut tarinat tai uutiset huonosti päättyneistä sähköpotkulautailuista ovat voineet vähentää päihtyneenä ajamista. Sähköpotkulautayritykset yrittävät löytää keinoja estää päihtyneenä sähköpotkulaudan kuljettaminen. Myös lainsäädäntöön on oletettavasti tulossa muutoksia tämän osalta.

Valtuustoaloitetta varten pyydettiin pysäköinninvalvonnasta yhdyskuntalakimieheltä kommentteja pysäköintiin liittyen:

Pysäköinnin osalta lähtökohtana on TLL 37 § 4 momentti: **Polkupyörän tai mopon saa pysäyttää tai pysäköidä jalkakäytävälle ja pyörätielle.** Muunkin ajoneuvon saa erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle tai pyörätielle ajoneuvon nousemista, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten, jos läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä. **Pysäytetty ajoneuvo ei saa kohtuuttomasti haitata jalkakäytävällä eikä pyörätielle kulkemista.** Kuljettajan on tällöin pysyteltävä ajoneuvonsa läheisyydessä ja tarvittaessa siirrettävä ajoneuvo paikkaan, jossa se ei häiritse muuta liikennettä.

Jos halutaan kieltää polkupyöriin rinnastettavien laitteiden pysäköinti, se pitää tehdä liikennemerkkeillä. Voimassa olevaa lainsäädäntöä ei ole luotu vallitsevaan tilanteeseen. Selkeintä voisi olla, että ainakin vilkkaimmilla paikoilla olisi sovittu ja varattu tietyt paikat näiden pysäköintiin. Siirto on mahdollista, mutta sanktiointiin se tarvitsee myös liikennemerkkin.

Aloitteessa esitettiin toimenpiteisiin liittyen alueella toimivalta yritykseltä Tieriltä pyydettiin loppuvuodesta 2023 näkemyksiä esitettiin toimenpiteisiin. Tierin vastaus on kokonaisuudessaan liitteenä. Tier toimitti kaupungille myös pysäköinninkehittämiseen muissa kaupungeissa tehtyjä toimenpiteitä (liitteenä).

Valmistelija: liikennejärjestelmäinsinööri Rasmus Nousiainen

Kaupunkiympäristöjohtajan päätösehdotus:
Kaupunkirakennelautakunta päättää

esittää kaupunginhallitukselle, että se antaisi edelle kirjoitetun vastauksen valtuutettujen Terhi Savolaisen ja Maija Kuivalaisen valtuustoaloitteeseen sähköpotkulautojen turvallisuuden parantamisesta Joensuussa.

Päätös:
Hyväksyttiin yksimielisesti.

Liikennejärjestelmäinsinööri Rasmus Nousiainen oli kokouksessa asiantuntijana asian käsittelyn aikana.

Kaupunginjohtajan päätösehdotus:

Kaupunginhallitus ehdottaa, että kaupunginvaltuusto päättää

merkitä edellä olevan vastauksena valtuutettujen Terhi Savolaisen ja Maija Kuivalaisen ynnä muiden valtuustoaloitteeseen ja todeta aloitteen loppuun käsitellyksi.

Päätös:

Hyväksyttiin yksimielisesti.

KV 19.02.2024 § 9
1435/00.02.00.03/2023

Ehdotus:

Kaupunginhallitus ehdottaa, että kaupunginvaltuusto päättää

merkitä edellä olevan vastauksena valtuutettujen Terhi Savolaisen ja Maija Kuivalaisen ynnä muiden valtuustoaloitteeseen ja todeta aloitteen loppuun käsitellyksi.

Keskustelu:

Asiassa käytiin keskustelu, jossa kaksi valtuutettua käytti puheenvuoron.

Keskustelussa ei tehty päätösehdotuksesta poikkeavia esityksiä.

Päätös:

Hyväksyttiin yksimielisesti.

Valtuustoaloite: Sähköpotkulautojen turvallisuuden parantaminen Joensuussa

Sähköpotkulaudat ovat hyvä lisä kaupunginsisäisiin liikennemuotoihin ja parhaimmillaan korvaavat oman auton käyttöä. Kansanterveyden kannalta sähköpotkulaudalla liikkumisen huonoja puolia muuhun kevyeen liikenteeseen nähden on toisaalta se, ettei niillä liikkumiseen tarvita juurikaan fyysistä aktiivisuutta, ja toisaalta tapaturmaherkkyys.

Suomen lainsäädännön tarjoamat mahdollisuudet sähköpotkulautojen rajoittamiseen perustuvat pitkälti neuvotteluun palvelua tarjoavien yritysten kanssa.

Kuntaliitto on esittänyt mallia, jossa kaupungit voisivat rajoittaa rajoittaa alueellaan toimivien yritysten ja potkulautojen määrää ja asettaa sitovia pysäköintikieltoalueita. Myös Liikenne- ja viestintäministeriö on esittänyt promillerajaa sähköpotkulaudoille ja pysäköintikieltoa jalkakäytävälle ja pyöräteille.

Sähköpotkulautoihin liittyviä vammoja on Helsingissä kirjattu satoja vuosittain. Joensuun alueelta kattavaa tilastointia ei ole saatavilla, sillä

sähköpotkulautatapaturmia ei toistaiseksi SiunSoten potilastietojärjestelmässä ole voitu erotella pyöräilijöiden ja muiden kulkuneuvojen kuljettajien vahingoista. "Tukkimiehenkirjanpitoa" on täälläkin pidetty mm. Ilosaarirock-viikonloppuna, jolloin sairaalahoitoa vaatineita vammoja oli toistakymmentä, lähes kaikkien sairaalahoitoa vaatineiden vammojen satuttua öisin ja keskimääräisten promillien ollessa terveydenhuoltoon hakeutuessa hieman yli kaksi.

Sähköpotkulautavammoissa huomionarvoista on se, että muuhun kevyeenliikenteeseen nähden vammat ovat useammin vakavia.

Vammamekanismina törmätään usein kiveyksen reunaan tai muuhun esteeseen ja maahan tullaan usein pää tai kasvot edellä. Kypärä voisi estää osan vakavista aivovammoista, mutta ei välttämättä suojaisi riittävästi kasvojen luiden murtumilta, joista jää usein pysyvää toiminta-, ulkonäkö- ja kipuhaittaa. Aivovamjmojen seurauksena voi olla kuolema tai pysyvä työkyvyttömyys. Tyypillinen sähköpotkulautaturmassa loukkaantunut on 20-30-vuotias, mikä tarkoittaa pysyvän työkyvyttömyyden osalta merkittävää kansantaloudellista haittaa.

Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Joensuun kaupunki neuvottelee alueella toimivien sähköpotkulautayritysten kanssa ennen tulevan 2024 kauden alkua sopimuksen, jolla

- **rajoitetaan sähköpotkulautojen nopeus päiväaikaan 20 kilometriin tunnissa ja yöaikaan 15 kilometriin tunnissa**

Joensuussa on laadukas pyörätie infrastruktuuri jonka johdosta nopeuden rajoittaminen koko toiminta-alueella ei ole tarpeellista. Järkevämpi vaihtoehto voisi olla rakentaa 20 km/h vyöhyke keskusta-alueen ympärille geoaitauksen avulla. Keskusta-alueen ulkopuolella olevilla pyöräväylillä vauhti voisi olla 25 km/h. TIERillä on yöaikainen 15 km/h nopeusrajoitus voimassa Joensuussa.

- **estetään sähköpotkulautojen toiminta viikonloppuöisin klo 0-5 välisenä aikana sekä isoissa yleisötapahtumissa ja näiden välittömässä läheisyydessä**

Tutkimukset osoittavat, että humalataila on yksi suurimmista tapaturmien aiheuttajista. Promilleraja olisi erittäin tärkeää saada lainsäädäntöön mahdollisimman nopeasti, jotta suhtautuminen humalassa ajamiseen kääntyisi kielteiseksi ja poliiseilla olisi valtuudet toimia humalassa ajamista vastaan. Yksittäisen kulkumuodon rajoittamista potentiaalisen riskin nimissä tulisi välttää. Totaalisen rajoittamisen seuraukset kohdistuvat ensisijaisesti lakia noudattaviin henkilöihin ja ohjaavat käyttäjiä valitsemaan henkilöauton matkojen kulkemiseen yöaikaan. Pienliikenteen yleistyessä tarvitsemme selkeää lainsäädäntöä ja valistusta yleisesti, jotta liikenneturvallisuus kehittyy.

Suomessa ajettiin vuonna 2022 lähes 17 miljoonaa matkaa yhteiskäyttöisillä sähköpotkulaudoilla ja käyttäjiä oli yli miljoona ([traficom](#)). Tämä tarkoittaa, että yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat ovat ottaneet paikkansa osana ihmisten arkiliikkumista ja täyttäneet nykyisessä järjestelmässä olevia puutteita. Kestävän liikkumisen kehityksen kannalta on tärkeää, että kestävä liikkuvat ovat luotettavia. Esimerkiksi vuorotyöntekijöille, jotka taivuttavat työmatkojaan yöaikaan, sähköpotkulaudat voivat olla ainoa kätevä ja kestävä vaihtoehto työmatkan taittamiseen, kun julkinen liikenne kulkee harvennetuin vuoro välein tai ei ollenkaan.

Tapahtumien osalta yleistä ohjeistusta ollaan laatimassa yhteistyössä operaattoreiden ja tapahtumajärjestäjien kanssa ensi vuodelle.

EU direktiivin myötä kaudelle 2024 yhteiskäyttöisille sähköpotkulaudoille tulee pakollinen liikennevakuutus. Suomessa liikennevakuutus korvaa kolmannen osapuolen lisäksi myös kuljettajan omat henkilövahingot. Tämä tarkoittaa sitä, että ensi vuodesta eteenpäin onnettomuuksien kustannukset siirtyvät operaattoreiden kustannettavaksi, jolloin alan toimijat pureutuvat onnettomuuksien vähentämiseen entistä enemmän ja kunnilta poistuu sairaanhoidon kustannusten taakka.

- **sovitaan pysäköintivirhemaksukäytännöstä muun liikenteen tielle tai muulla tavoin vaarallisesti parkkeerauville sähköpotkulaudoille**

Pysäköinnistä puhuttaessa on olennaista, että ensin luodaan olosuhteet, joissa oikein toimiminen on mahdollista. Visuaalisesti havaittavan pysäköinti-infran puute pienliikenteelle on ongelma useissa Suomen kaupungeissa, joka johtaa ongelmiin pysäköinnissä. Operaattoreilta saatavan datan perusteella infraa voidaan kehittää kustannustehokkaasti juuri siellä, missä sille on todistetusti tarvetta.

Joensuusta on olemassa päätettyjen ajojen dataa kahden kauden ajalta, josta voidaan helposti määrittää missä visuaaliselle pysäköinninohjaukselle on eniten tarvetta. Visuaalinen pysäköinninohjaus tapahtuu kustannustehokkaimmin maalattujen ruutujen avulla. Kun ruudut sijoitetaan datan perusteella oikeisiin paikkoihin, ruutuihin pysäköidään parhaillaan päivästä yksi eteenpäin. Tästä löytyy hyviä esimerkkejä esimerkiksi Turusta ja Tampereelta, jossa pysäköinti-infraa on kehitetty merkittävästi kauden 2023 aikana (Liitteenä esimerkkejä erilaisista ratkaisuksista ja pysäköinnin kehittämisestä datan avulla).

- **kannustetaan yrityksiä kehittämään aktiivisesti keinoja estää huomattavan päihtyneenä ajaminen, esimerkiksi alkolukko tai reaktionopeustesti vuokraussovellukseen.**

Kauden 2024 alusta voimaan tulevan liikennevakuutuksen kautta operaattoreihin tulee jo luonnostaan kohdistumaan paine kehittää keinoja onnettomuuksien vähentämiselle vakuutusmaksujen vaihtelun kautta.

On kuitenkin syytä huomata, että puutteellinen tilastointi ja tapaturmien tutkinta vaikeuttaa turvallisuuden kehittämistä huomattavasti. Liikenneturvallisuuden parantaminen on kaikkien liikenteen parissa ja liikenteessä toimivien asia. Olisi tärkeää, että tilastointi saataisiin laadukkaalle tasolle. Laadukkaan tilastoinnin avulla tapaturmien juurisyihin päästään pureutumaan paremmin ja liikenneturvallisuutta voidaan kehittää kokonaisvaltaisemmin. Valtakunnallista koodistopalvelua on kehitetty ja sinne on tullut uusia tunnisteita, jotta tapaturmien tilastointia ja tutkintaa voitaisiin kehittää ([linkki](#)).



Joensuun kaupungin ohjeistus sähköpotkulautoja vuokraaville yrityksille

8.11.2022

KRAKLIK 8.11.2022 § 151

Sisällysluettelo

1	Yhteistyö kaupungin ja operaattorin välillä	3
2	Vuokraustoiminnan harjoittaminen	3
2.1	Toiminta-alue	4
2.2	Toiminta-aika	4
2.3	Nopeusrajoitus	4
2.4	Pysäköinti	4
2.4.1	Pysäköintialueet	5
2.4.2	Pysäköintikieltoalueet	5
3	Palvelun hallinta	5
3.1	Välineet	5
3.2	Palautteiden käsittely	6
3.3	Potkulautojen siirtäminen	6
4	Data ja rajapinnat	6



1 Yhteistyö kaupungin ja operaattorin välillä

Tämä ohjeistus koskee sähköisten potkulautojen operaattoreita, jotka toimivat Joensuun kaupungin alueella. Ohjeessa sähköpotkulaudoilla tarkoitetaan myös sähköpyöriä, ellei toisin erikseen mainita. Operaattorit ovat vastuussa siitä, että kaupungin tässä ohjeessa määrittelemät ehdot toteutuvat.

Uuden operaattorin aloittaessa toimintansa, tulee kaupungin ja operaattorin välille järjestää neuvottelu, jossa sovitaan pelisäännöistä ja yhteistyön käytännöistä. Kaikista muutoksista, jotka vaikuttavat kuntalaisten päivittäiseen liikkumiseen, tulee viipymättä ilmoittaa kaupungille. Operaattorin tulee toimittaa vuosittain yhteenveto kuluneesta ja tulevasta kaudesta Joensuun kaupungille ja Joensuun Virta Oy:lle.

Operaattorin on ilmoitettava kaupungille sekä asiakkailleen yhteystietonsa, joihin voi ottaa kaikissa häiriötilanteissa yhteyttä. Kaupunki puuttuu ongelmiin vain, jos se on lain mukaan välttämätöntä.

Joensuun kaupunki edellyttää operaattorilta vastuullisuutta ja kannustaa liittymään Joensuun kaupungin ilmastoverkostoon

Operaattorin tulee viestinnässään selkeästi ilmaista, että kaupunki ei ole palvelussa osallinen.

2 Vuokraustoiminnan harjoittaminen

Operaattori vastaa siitä, että sähköpotkulaudat ovat Tieliikennelain mukaisia ja turvallisia käyttää. Operaattorin tulee opastaa käyttäjiä turvalliseen liikennekäyttämiseen ja ohjeistaa sähköpotkulaudan paikka liikenteessä. Kypärän käyttöä tulee suositella.

Operaattorin tulee ohjeistaa asiakkaitaan huomioimaan ja noudattamaan Tieliikennelain ja -asetusten mukaisia polkupyörää ja sen käyttöä koskevia liikennesääntöjä, sekä huomioimaan muiden liikkujien turvallisuus ja viihtyvyys kadulla, pyöräväylillä, jalkakäytävillä, kävelykadulla ja muussa julkisessa tilassa.

Operaattorin on järjestettävä turvallisuus- ja ohjeistuskampanjoita sähköpotkulautojen käyttäjille.

Markkinaehtoinen sähköpotkulautaoperaattori vastaa palvelun järjestämisestä, potkulautojen huollosta, siirtelystä, asiakaspalvelusta sekä siitä, että pysäköidyt potkulaudat eivät aiheuta häiriötä muille liikkujille ja katujen kunnossapidolle. Ennen vuokraustoiminnan alkamista, tulee operaattorin esittää Joensuun kaupungille suunnitelma operaattorin viestintätoimenpiteistä, joissa on huomioitu edellä mainitut asiat.



2.1 Toiminta-alue

Joensuun kaupunki ei aseta rajoituksia toiminta-alueen laajuuteen. Joensuun kaupunki voi kuitenkin tarvittaessa lisätä toiminta-alueelle kieltoalueita. Operaattorit määrittävät toiminta-alueensa itsenäisesti. Operaattori vastaa siitä, että toiminta-alue on selkeästi ilmoitettu käyttäjille sekä Joensuun kaupungille. Suurien tapahtumien aikana kaupunki voi asettaa myös lisärajoituksia toiminta-alueeseen.

Operaattorin tulee ilmoittaa toiminta-alueelle tuotavien potkulautojen määrä kaupungille ennen toiminnan aloittamista.

2.2 Toiminta-aika

Operaattorit määrittävät toiminta-aikansa itsenäisesti. Keväällä toiminnan aloittaminen tulee sopia yhdessä kaupungin kanssa siten, että sähköpotkulautojen käyttöönotto ei häiritse hiekoitusmateriaalin poistoa. Syksyllä kausi tulee päättää viimeistään talvihoidon alkaessa. Tarvittaessa operaattorilla tulee olla valmius rajoittaa sähköpotkulautojen käyttöä tai poistaa ne kokonaan käytöstä tapahtumien aikana.

Vuorokautiselle toiminta-ajalle kaupunki ei aseta rajoituksia.

2.3 Nopeusrajoitus

Suomen lainsäädännön mukaan sähköpotkulautojen suurin sallittu nopeus on 25 km/h.

Joensuun kaupunki edellyttää laista poiketen, että sähköpotkulautojen maksiminopeus on teknisesti rajoitettu enintään 10 km/h kävelykaduilla, torialueilla sekä Kauppatorin ympärillä Koskikadulla välillä Torikatu – Kauppakatu sekä Torikadulla välillä Koskikatu – Siltakatu.

Viikonloppuöisin (pe-su) suurin sallittu nopeus on koko toiminta-alueella 15 km/h. Nopeusrajoitus ei koske sähköpyöriä.

2.4 Pysäköinti

Operaattorin tulee huolehtia, että käyttäjiä ohjeistetaan sähköpotkulautojen turvalliseen pysäköintiin ja esittää tästä suunnitelman kaupungille.

Sähköpotkulaudan saa polkupyörän tapaan pysäyttää tai pysäköidä myös jalkakäytävälle ja pyörätielle, mutta kuitenkin niin, ettei siitä aiheudu kohtuuttomasti haittaa muille käyttäjille. Sähköpotkulautaa ei saa pysäköidä ensisijaisesti polkupyörille tarkoitetuille paikoille eikä viheralueille, jossa ne haittaavat mm. ruohon leikkausta. Sähköpotkulautaa ei saa jättää ajoradalle tai paikkaan, jossa se aiheuttaa törmäyksen tai kaatumisvaaran.



Operaattorilla on vastuu huolehtia siitä, ettei sähköpotkulautojen pysäköinnistä synny merkittävää haittaa. Mikäli potkulautoja on pysäköity niin, että niistä aiheutuu vaaraa tai merkittävää haittaa, on operaattorin reagoitava mahdollisimman nopeasti siirtämällä lautoja. Esteettömyyteen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Sähköpotkulautojen kasautuminen niin, että alueiden normaali käyttö estyy, tulee estää.

Suurten tapahtumien aikana suositellaan lautojen sijainnin tehostettua valvontaa.

2.4.1 Pysäköintialueet

Sähköpotkulautojen pysäköintialueita ei pääsääntöisesti saa merkitä maastoon, vaan pysäköinninohjaus tapahtuu sovelluksen kautta. Kiinteiden ja/tai merkittyjen asemapaikkojen sijoittamisesta kaupungin alueelle tulee erikseen neuvotella Kaupungin kanssa. Merkintä tulee tapahtua erillisellä liikennemerkillä. Pysäköintialueet eivät saa sijaita viheralueilla.

Kaupunki voi osoittaa suositeltuja pysäköintialueita vilkaasti liikennöityjen paikkojen läheisyyteen. Nämä paikat on vapaasti kaikkien sähköpotkulautoperaattoreiden käytössä.

2.4.2 Pysäköintikieltoalueet

Liikenteen sujuvuuden, turvallisuuden, esteettömyyden sekä siisteyden turvaamiseksi Joensuun kaupunki voi määrittää alueita, jonne sähköpotkulautojen pysäköinti on kokonaan kielletty. Pysäköintikieltoalueita ei saa merkitä maastoon, vaan pysäköinnin ohjauksen on tapahduttava sovelluksen kautta. Pysäköinti on kiellettyä myös mm. silloilla sekä ali- ja ylikulkukäytävissä, vaikka niitä ei ole erikseen merkitty.

Kartta kieltoalueista on esitetty tämän ohjeen liitteenä.

3 Palvelun hallinta

3.1 Välineet

Sähköpotkulautojen tulee olla voimassa olevien asetusten ja säädösten mukaisia ja niillä tulee olla selkeä omistajataho, joka on merkittynä lautaan.

Sähköpotkulaudassa pitää lain mukaan olla äänimerkinantolaite ja pimeällä heijastin sekä valaisin edessä ja takana.



Operaattorin tulee varmistaa, että käytössä olevat laudat ovat ehjiä sekä turvallisia käyttää. Operaattorilla pitää olla ennen toiminnan aloittamista valmiina huolto- ja palvelujärjestelmä, jolla varmistetaan, että laudat pysyvät jatkuvasti laillisessa ja asianmukaisessa kunnossa.

3.2 Palautteiden käsittely

Operaattorilla tulee olla selkeät, suomenkieliset palautekanavat ja riittävä määrä resursseja palautteiden käsittelyyn koko toimintakauden ajaksi. Potkulautojen siirtotarpeita ja muita mahdollisia ongelmatilanteita varten on operaattorilla oltava suomalainen puhelinnumero tai online-/mobiilipalautekanava. Asiakaspalvelukanava ja yhteystiedot tulee olla selkeästi merkittynä laitteisiin.

Operaattorin tulee ilmoittaa viranomaisille tarkoitetut yhteystiedot ja asiakkaille tarkoitetut yhteystiedot erikseen. Palvelun tulee olla suomenkielinen.

Kaupunki voi välittää operaattorille saamansa palautteet sähköpotkulaudoista ja velvoittaa operaattoria toimenpiteisiin.

3.3 Sähköpotkulautojen siirtäminen

Operaattorilla tulee olla valmius siirtää, huoltaa ja säilyttää potkulautoja. Mikäli operaattorilla on käytössä erillinen huoltoauto, on sen pysäköinnissä ja liikkumisessa noudatettava liikennesääntöjä ja kiinnitettävä erityistä huomiota liikenneturvallisuuteen.

Operaattorin on päivittäin seurattava potkulautojen sijaintia ja oltava valmis reagoimaan nopeasti, mikäli niiden pysäköinnistä aiheutuu vaaraa tai merkittävää haittaa.

Rikkinäiset laudat tulee korjata tai poistaa käytöstä yhden (1) vuorokauden kuluessa vian ilmoittamisesta tai havaitsemisesta.

Yleiset alueet eivät ole sähköpotkulautojen pitkäaikaista säilytystä varten. Tarvittaessa potkulaudat, joista välineen arvon, kunnan ja muiden ulkoisesti havaittavien seikkojen perusteella on ilmeistä, että se on hylätty, voidaan siirtää kunnan toimesta välivarastoon. Joensuun kaupunki tai kaupungin urakoitsija veloittaa siirrosta ja säilytyksestä aiheutuneet kustannukset operaattorilta toteutuneiden kustannusten mukaan.

4 Data ja rajapinnat

Operaattorin toivotaan luovuttavan anonymisoitua dataa kaupungin viranomaiskäyttöön suunnittelun ja liikkumisen palveluiden edistämiseksi. Kaikki käyttäjiin liittyvä henkilökohtainen data pitää suojata ja prosessoida vallitsevan kansallisen ja EU-lainsäädännön mukaisesti.



Pysäköinnin kehittäminen

TIER



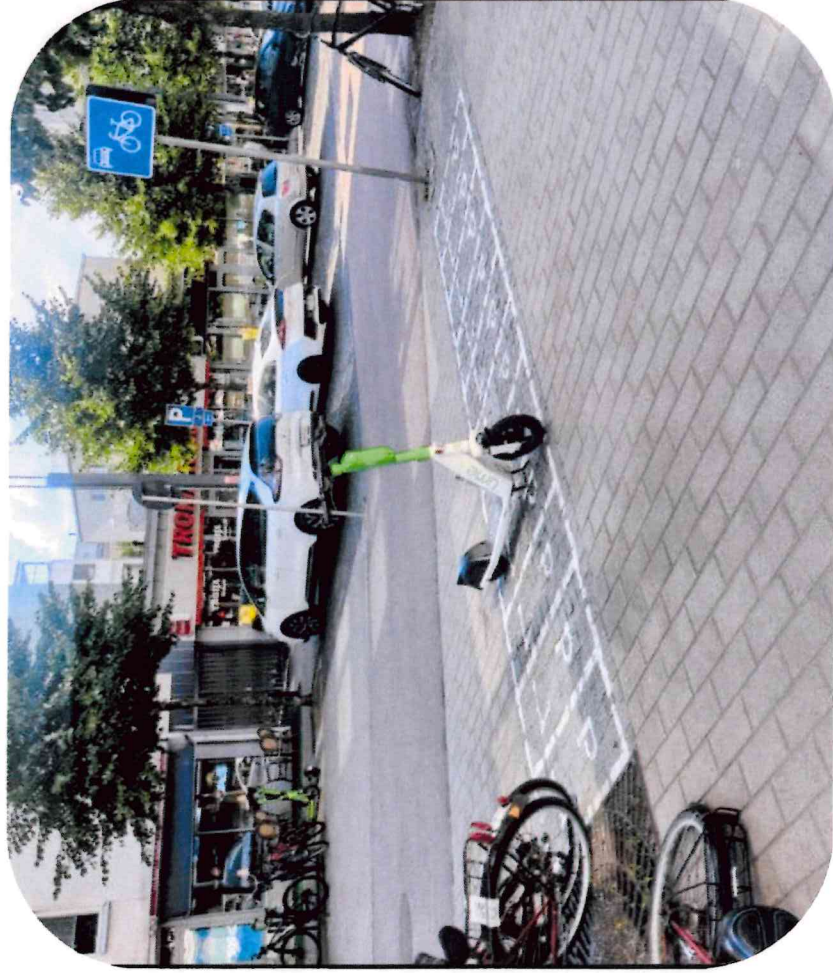
Pysäköinnin ohjaus ilman yksittäisiä ruutuja

- Kertoo hyvin mikä tila on varattu sähköpotkulaudoille
- Ei määrittele yksittäisen laudan tilaa



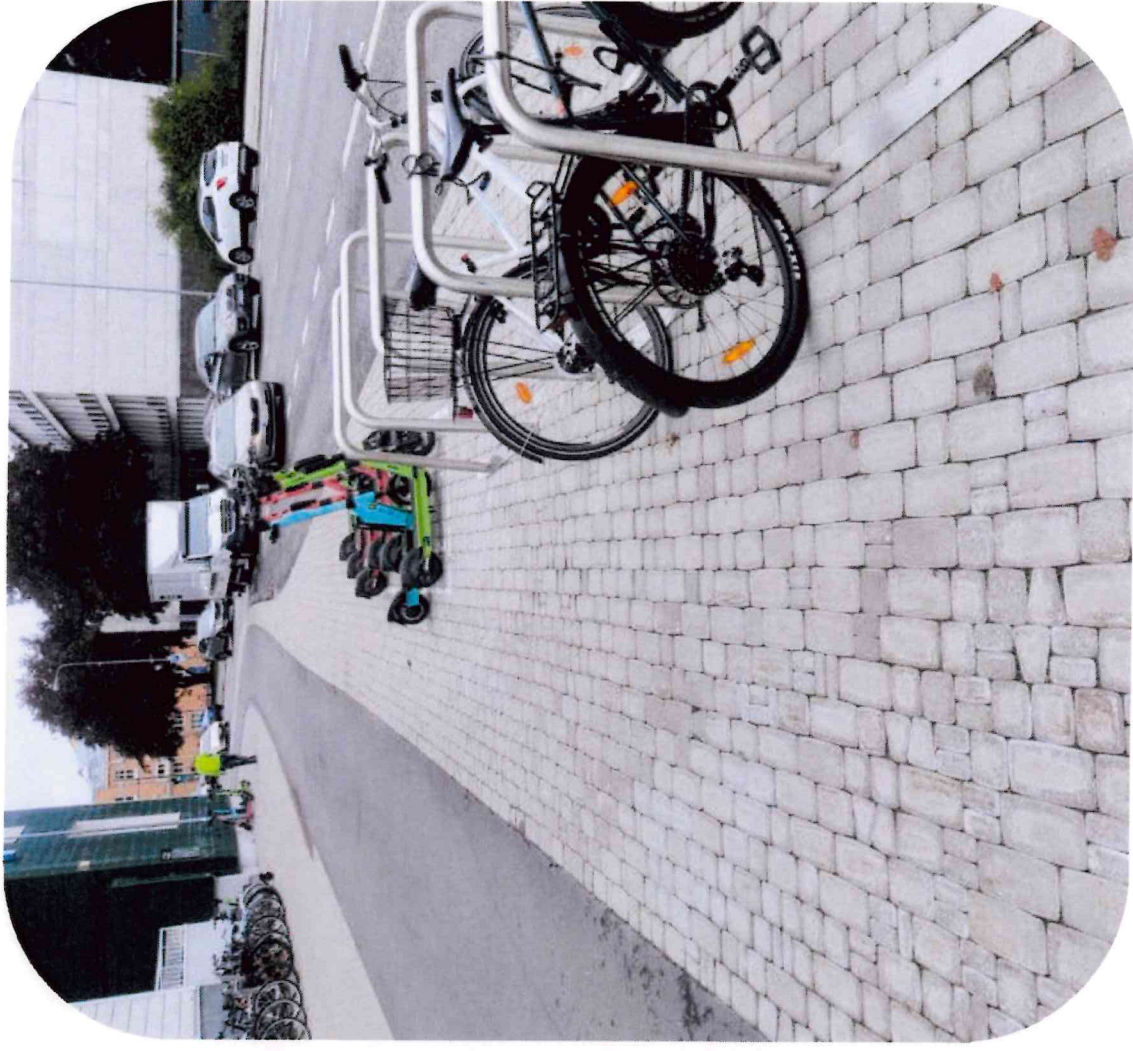
Pysäköinninohjaus yksittäisten ruutujen avulla

- Yhdelle laudalle varattu tila helposti ymmärrettävissä



Erotellut pysäköintipaikat pyörille ja laudoille

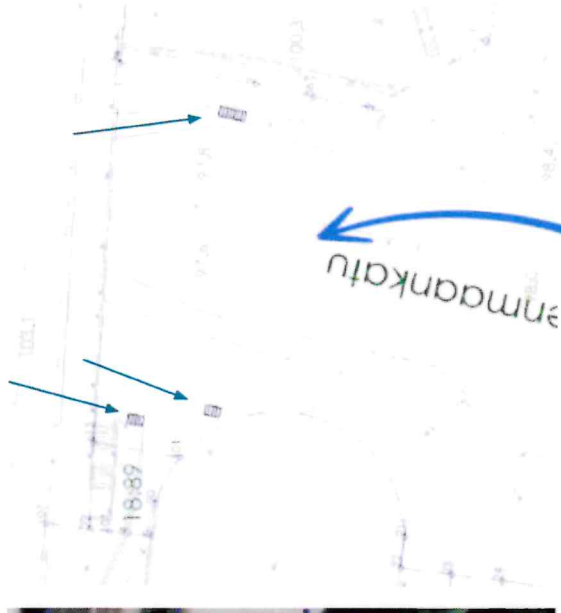
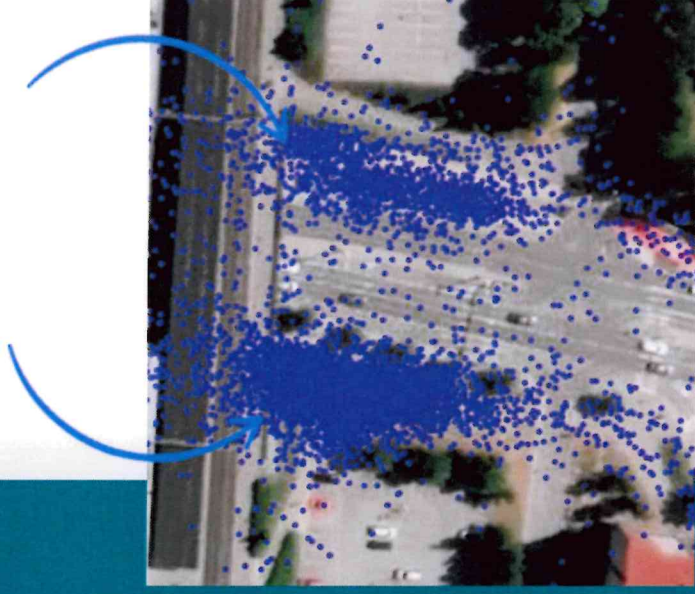
- Vältetään konflikteja, joissa pyöräilijä siirtää laudan oman pyörän tieltä pois, jotta runkolukitus on mahdollista



Datan hyödyntäminen pysäköinnin suunnittelussa

- Datan avulla tiedetään missä pysäköinnin visuaaliselle ohjaukselle ja pysäköintitilalle olisi tarvetta
- Merkinnot, ja opasteet voidaan tehdä sinne missä niitä oikeasti tarvitaan
- Pienliikkumisen pysäköintiratkaisut kustannustehokkaita

Data kertoo mihin päättyy eniten ajaja
(Päätetyt ajot koko kaudelta)

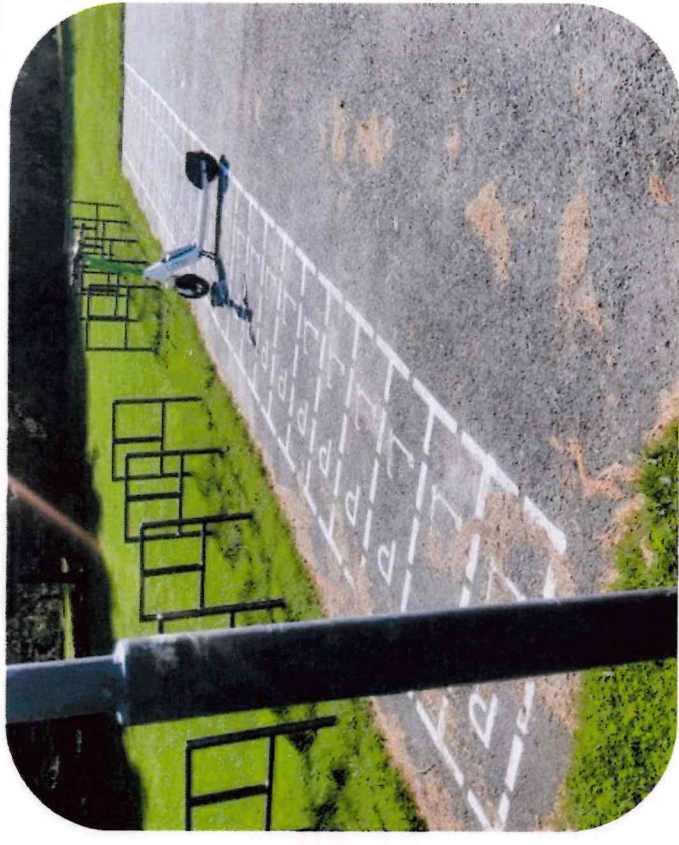


Kaupungin luomat
pysäköintipaikat

Dataa hyödyntämällä kustannustehokkaita ratkaisuja



- Vältetään laadukkaiden pysäköintipaikkojen luomista alueille, joissa niille ei ole tarvetta
- Esimerkkikuvien tapauksissa alle puolet ruutujen määrästä olisi riittänyt ja sen olisi helposti voinut varmistaa datasta



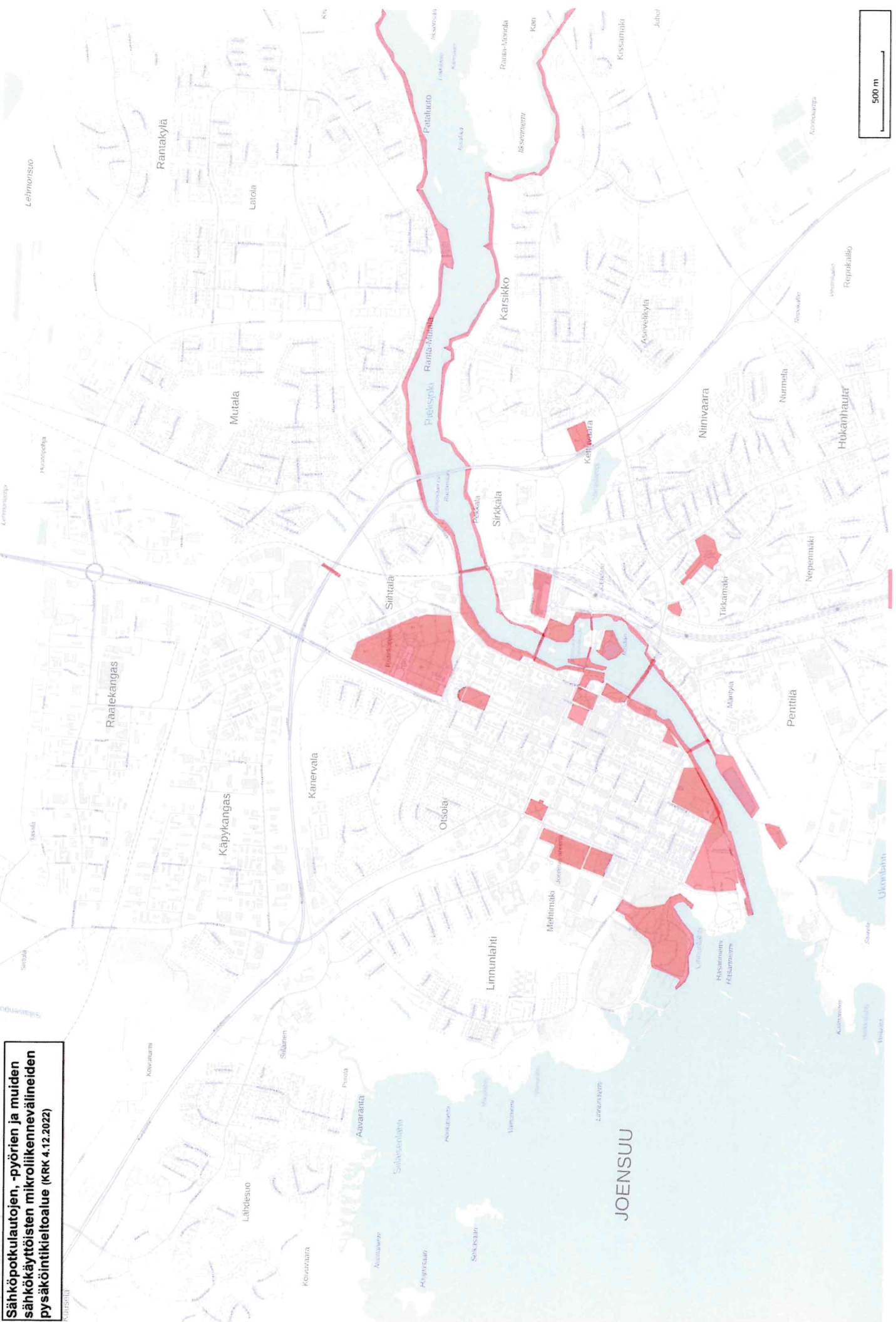
Resurssien kohdentaminen alueille, joissa pysäköinti-infralle on selkeä tarve



- Tutkimalla dataa ja tarkkailemalla ympäristöä löydetään alueita, joissa pysäköinti-infra on riittämätön suhteessa tarpeeseen.



Sähköpotkulautojen, -pyörien ja muiden sähkökäyttöisten mikroliikennevälineiden pysäköintialue (KRR 4.12.2022)



500 m