

Fullmäktige 12.12.2022 § 166

§ 166

Motion om reglering av användningen av elsparkcyklar och andra hyrbara lätta fordon

Beredning och upplysningar:
Kajamaa Suvi

fornamn.efternamn@esbo.fi
Växel 09 816 21

Förslag

Stadsstyrelsen

Fullmäktige antecknar redogörelsedelen för kännedom som svar på Kerttu-Liisa Kilpijokis m.fl. motion 22.8.2022 om reglering av användningen av elsparkcyklar och andra hyrbara lätta fordon och konstaterar att ärendet är slutbehandlat.

Behandling

Kilpijoki lämnade understödd av Poutala m.fl. följande förslag till hemställan: 16.1

Fullmäktige hemställer att staden i samarbete med företagen främjar att det existerande systemet ska utökas med en funktion som gör det möjligt för vem som helst att rapportera dåligt eller fel parkerade sparkcyklar.

Kilpijoki lämnade understödd av Poutala m.fl följande förslag till hemställan: 16.2

Fullmäktige hemställer att staden modigt prövar på skapande sätt att ingripa i felparkering av hyrbara trafikmedel.

Efter avslutad diskussion sammanfattade ordföranden de förslag som hade lämnats under diskussionen och konstaterade att stadsstyrelsens förslag hade godkänts enhälligt.

Därefter behandlades förslagen till hemställningar.

Ordföranden frågade om Kilpijokis förslag till hemställan 16.1 kan godkännas enhälligt. Eftersom ingen motsatte sig förslaget, konstaterade ordföranden att fullmäktige godkänt det enhälligt.

Ordföranden frågade om Kilpijokis förslag till hemställan 16.2 kan godkännas enhälligt. Eftersom ingen motsatte sig förslaget, konstaterade ordföranden att fullmäktige godkänt det enhälligt.

Beslut

Fullmäktige:
Stadsstyrelsens förslag godkändes enhälligt.

Dessutom godkändes följande hemställningar:

Fullmäktige hemställer att staden i samarbete med företagen främjar att det existerande systemet ska utökas med en funktion som gör det möjligt för vem som helst att rapportera dåligt eller fel parkerade

sparkcyklar.

Fullmäktige hemställer att staden modigt prövar på skapande sätt att ingripa i felparkering av hyrbara trafikmedel.

Redogörelse

Motionen

Kerttu-Liisa Kilpijoki och 25 andra ledamöter lämnade 22.8.2022 en motion där de tar upp regleringen av elsparkcyklar och andra motsvarande hyrbara lätta fordon.

I motionen nämns bland annat att antalet kommersiella, hyrbara elsparkcyklar har ökat märkbart i Esbo under de senaste åren. Det har inte anvisats någon speciell "parkeringsplats" för elsparkcyklar så som det gjorts för stadscyklar, utan elsparkcyklar kan lämnas var som helst utan följder.

I motionen framförs att Esbo stad målmedvetet ska börja utveckla marknaden för hyrbara lätta fordon i staden tillsammans med några ansvarsfulla aktörer, med mål att börja testa ny praxis redan sommaren 2023.

Dessutom föreslås att staden i rask takt börjar utreda möjligheten att skapa en bättre fungerande parkering för ifrågavarande fordon och att staden utreder om staden (och senare välfärdsområdet) har möjlighet att a) förplikta företag att ordna vård av olycksfall på den privata sidan (försäkring) eller b) överföra plikten att betala för tjänster som produceras av HUS helt eller delvis till företagen.

Svar på motionen

Elsparkcykeltjänster i Esbo och Finland

I Esbo fanns i september 2022 sex företag som erbjuder elsparkcykeltjänster: Tier, Voi, Bird, Ryde, Lime och Bolt. Dessutom har företaget Dott verkat i Esbo i ungefär ett år, men drog sig från huvudstadsregionens marknad i juli 2022.

År 2022 har antalet hyrbara elsparkcyklar i Esbo varit som högst 2 500 stycken. Mängden är måttlig, trots att det skett en ökning från året innan, då antalet var tusen. På nationell nivå räknas Esbo till så kallade medelstora städer. I medelstora städer finns det mellan 1 000 och 3 500 elsparkcyklar. Förutom Esbo räknas till de medelstora städerna också bland annat Uleåborg, Jyväskylä och Vanda. De tre så kallade stora städerna Helsingfors, Tammerfors och Åbo skiljer sig från mängden med tanke på antalet elsparkcyklar. I Helsingfors är antalet överlägset störst, antalet elsparkcyklar år 2022 har växlat mellan 15 000 och 18 000. I Tammerfors och Åbo har antalet uppgått till ungefär 6 000–7 000 per stad. Det finns kommersiella tjänster också i andra städer i Finland, men i en mindre skala än i Esbo.

Hyrbart eller eget mikromobilitetsfordon

Förutom av företag ägs elsparkcyklar och andra mikromobilitetsfordon även av privatpersoner. Dessutom utvidgas utbudet av mikromobilitetsfordon konstant. Till dessa räknas också cyklar och elcyklar. Det finns ingen finländsk statistik över antalet elsparkcyklar som leasas eller ägs av privatpersoner, men antalet är tydligt på väg uppåt. Bland användarna av elsparkcyklar, i synnerhet egna, finns mycket unga personer och många av dessa elsparkcyklarna är så kallade första generationens elsparkcyklar, vilket innebär att den

produktutveckling som de företag som hyr ut elsparkcyklar utfört ännu inte syns i de fordon som ägs av privatpersoner. Produktutvecklingen är en viktig del av arbetet med att förbättra säkerheten.

Uthyrningsföretagens nuvarande elsparkcyklar är rätt så stabila och utrustade med stora hjul och blinkrar och så vidare. Ur stadens synvinkel är det möjligt att i viss mån begränsa och ge anvisningar åt uthyrningsföretagen utan stöd av lagen. Däremot gäller dessa gemensamma spelregler inte fordon som ägs av privatpersoner. Parkeringsproblem som orsakas av elsparkcyklar hänger i allmänhet ihop med uthyrningen, medan attitydpåverkande arbete och ökning av kännedomen om trafikregler behövs inom hela fältet för mikromobilitetsfordon. Till exempel är trimning av elsparkcyklar så att de åker i en livsfarlig hastighet inte ett problem inom uthyrningen, utan uttryckligen bland de av privatpersoner ägda elsparkcyklarna.

Efterfrågan och servicenivå

Inom utvecklingen av tjänster i Esbo gäller det att lägga märke till att de områden där företag år 2022 erbjuder elsparkcykeltjänster har utvidgats till att omfatta sådana områden som tidigare saknat tjänster inom mikromobilitet. Ännu år 2021 betjänade elsparkcyklarna och stadscyklarna ett identiskt område, det fanns omkring tusen av bägge fordonstyperna och man gjorde ungefär lika många resor med fordonen under den tid på året då stadscyklarna var i bruk. Med elsparkcyklarna gjorde man under den period då stadscyklarna var i bruk i snitt 1 500 resor per dag och med stadscyklarna 1 600. År 2022 har antalet resor med elsparkcyklar ökat i och med att antalet elsparkcyklar ökat och områdena utvidgats. År 2022 har det hittills i snitt gjorts 3 200 resor per dag med elsparkcykel. I juli gjordes i snitt 4 450 resor per dag, i augusti 4 860 och under första hälften av september 3 770. I Esbo är rekordantalet resor per dag med elsparkcykel 7 460. Under rekorddagen ordnades i Esbo festivalen Tapiola Festivaali, som påverkade antalet resor i trakten av Hagalund. I och med att antalet resor ökat och områdena utvidgats kan man konstatera att elsparkcyklar och kommersiella mobilitetstjänster blivit etablerade som en del av trafiksystemet i Esbo.

Mikromobilitetsfordon som en del av resekedjor

År 2021 analyserade staden resor som gjordes med stadscykel och elsparkcykel. De livligaste start- och slutpunkterna för resor med bägge fordonen låg vid tjänstekoncentrationer och metrostationer. Samma trend fortsatte och år 2022 framhävdes i Esbo tio platser som var de vanligaste start- och slutpunkterna för resor med elsparkcykel. Alla tio ligger i omedelbar närhet av metro- eller tågstationer. Denna information är väsentlig när man riktar stadens åtgärder för utveckling av parkering. Data om resor med elsparkcyklar samt terrängobservationer bekräftar att elsparkcyklarna i Esbo används vid första och sista kilometern av en resa, som en del av en längre färdkedja.

Företagssamarbete och data

Staden samarbetar aktivt med samtliga företag som erbjuder elsparkcykeltjänster. Data har en viktig roll då man vill förstå och hantera helhetssituationen. Staden använder dataverktyget Cityscope, som ger data från alla företag som erbjuder mikromobilitetsfordon i Esbo i ett användarvänligt och lätt analyserat format på samma plattform. Datat innehåller historieuppgifter i realtid och anger de viktiga siffrorna som gäller kvaliteten på företagets verksamhet. Verktyget fungerar också som kommunikationsmedel mellan staden och

företagen. Med hjälp av det meddelar staden om gemensamma begränsningar i område eller tid och följer dessutom upp hur begränsningarna åtföljs. Företagen å sin sida meddelar om dessa begränsningar via sina appar till sina kunder och ställer konkreta gränser för var man kan parkera och hur fort man kan köra med elsparkcyklarna med hjälp av GPS-teknik. Teknologin är inte perfekt, men med hjälp av den kan man påverka elsparkcyklisternas beteende i hög grad. Alla företag har frivilligt förbundit sig vid att dela data och följa de begränsningar staden sätter.

Nationell utveckling, lagändring behövs

Förutom företagssamarbetet deltar Esbo i nationellt samarbete genom att påverka i två olika nätverk för mikromobilitet: ett mellan Kommunförbundet och kommunerna och ett som förvaltas av Traficom. Ett aktivt samarbete i synnerhet med Helsingfors är mycket viktigt för Esbo. I Helsingfors är det stora antalet elsparkcyklar och därmed de olägenheter och problem som det medför i stadsrummet alldeles i särklass. Ur användarnas synvinkel utgör Esbo och Helsingfors samma serviceområde. På grund av detta är det naturligt att förhandla med företagen om gemensamma stora riktlinjer för spelregler och begränsningar i Esbo och Helsingfors. Den nuvarande lagen möjliggör inte redskap med vilka städerna kunde konkurrensutsätta kommersiella tjänster för mikromobilitet: lagen tillåter inte städerna att begränsa antalet elsparkcyklar eller företag som hyr ut dem. På grund av detta är ett gott samarbete centralt, liksom att skapa gemensam praxis för utveckling av detta relativt nya sätt att röra sig och marknaden kring det.

Säkerheten utökas på många sätt

Man har försökt påverka säkerheten bland elsparkcyklister och andra som rör sig i stadsrummet på många olika sätt. I Esbo och Helsingfors infördes för cirka ett år sedan nya fartbegränsningar och körförbud. Dessa begränsningar är de effektfullaste åtgärderna som utförts med tanke på säkerheten och de har minskat på antalet olycksfall som statistikförts i HUS område sedan i fjol, trots att antalet resor som görs med elsparkcykel samtidigt ökat kraftigt.

I och med begränsningar som förhandlats fram tillsammans är det tillåtet att köra 20 km/h dagtid med de hyrbara elsparkcyklarna och på vardagsnätter från midnatt till kl. 5 på morgonen 15 km/h. Utöver detta är elsparkcykeltjänsterna helt ur bruk mellan midnatt och kl. 5 på morgonen på veckoslut (nätterna mellan fredag och lördag samt lördag och söndag). Förutom dessa begränsningar har det i Esbo systematiskt dragits nytta av appstyrning också i mindre skala. I synnerhet i stadscentrumens kärnor och i de livligare trafikknutpunkterna har man satt och fortsätter att sätta områdesbegränsningar som gäller alla uthyrningsföretag och som bland annat definierar lägre hastigheter i livliga promenadcentrum, områden där det är förbjudet att parkera och rekommenderade parkeringsplatser. Förutom det ovannämnda har begränsningar införts på platser där stadsrummet i sig är speciellt krävande (vägportar, smala broar) eller på platser där det förekommit önskat beteende (i närheten av skolor, på lekplatser).

I praktiken har till exempel enstaka ingångar till metrostationer fredats för elsparkcyklar (områden med parkeringsförbud) och för elsparkcyklarna har man anvisat rekommenderade parkeringsplatser på ställen som är naturliga för dem. På vissa platser utnyttjas existerande infrastruktur och på andra parkeringsrutor eller ställningar som avses för elsparkcyklar. En del av företagen belönar användarna om de använder dessa rekommenderade parkeringsplatser. Åtgärderna som utförts är

effektiva och rensar bort största delen av det oönskade beteendet i samband med viktiga ingångar och rutter. I år krävs också att alla som använder tjänsterna tar ett foto då de avslutar sin resa. Fotograferingen har i sig själv hjälpt användarna att koncentrera sig på att slutföra parkeringen då de avslutar sin resa. Också prissättningen på tjänsterna påverkar användarnas beteende. För närvarande grundar sig priserna i regel på antalet minuter, vilket för en del av användarna innebär att de har bråttom att avsluta sin resa.

Att formge framtiden är ett hårt arbete

I Esbo är praxis kring styrningen av parkeringen en naturlig fortsättning på pilotförsöket med styrd parkering år 2020, för vilket Esbo stad fick statsunderstöd för mobilitetsstyrning av Traficom. I och med pilotförsöket fick staden viktig erfarenhet av hur verkningsfulla olika metoder att styra parkeringen är samt om fördelar och nackdelar. Esbo vill utnyttja teknik för att styra parkeringen i den mån det är möjligt. I synnerhet strävar man efter att minimera olika konfliktsituationer på förhand. Samtidigt eftersträvas i Esbo en etablerad servicenivå som skapar alternativ i invånarnas dagliga liv, bland annat genom att lösa problem med den första och den sista kilometern. Samtidigt vill man också sätta fart på en övergång till konceptet trafik som tjänst.

Den mest resurseffektiva metoden med tanke på styrningen av parkeringen är den så kallade hybridmodellen. Det innebär att man koncentrerar både områdesbegränsningar och konkret parkeringsstyrning till de livligt trafikerade start- och slutpunkterna man identifierat. I glesare områden är det bästa alternativet ett så kallat flytande system där en elsparkcykel kan parkeras fritt, så länge man tar hänsyn till andra som rör sig till området och till trafiksäkerheten. För att uppnå en så bra och trygg helhetssituation som möjligt krävs många olika metoder. I och med att mikromobiliteten ökar och blir mångsidigare behövs utöver begränsningar och parkeringsstyrning en jämlikare fördelning av stadsrummet mellan olika färdssätt, ett täckande och tryggt cykelvägsnätverk, attitydpåverkan och ändring av lagen. Merparten av dessa metoder gäller inte enbart tjänster som används gemensamt, utan de möjliggör en hållbar tillväxt av den allt mångsidigare mikromobiliteten som helhet. Det är svårt att förutspå framtiden, men det finns redan nu signaler om att till exempel fordon för seniorer kan vara nästa grupp som skapar utmaningar i stadsrummet och för de gemensamma spelreglerna.

Attitydpåverkan och den allmänna atmosfärens roll

Olika biverkningar i stadsrummet, som anknyter till elsparkcyklar, visar att det inte bara är begränsningar som påverkar säkerheten, utan en viktig roll innehas också av attitydpåverkan och samhällsklimatet. HUS statistik visar att den viktigaste gemensamma faktorn för olyckor är berusningsgraden hos den skadade elsparkcyklisten. Både med tanke på städerna i Finland och de mikromobilitetsföretag som fungerar i Finland skulle det vara välkommet med en lag som förbjuder en att köra med fordon då man är berusad, oberoende av fordonets art. Uthyrningsföretagen kräver att de som använder elsparkcyklar ska vara 18 år gamla, förbjuder flera personer att åka på en elsparkcykel och att åka elsparkcykel om man är berusad. Trots det ser man ibland till exempel att en vuxen och ett barn reser på samma elsparkcykel i stadsrummet.

När det gäller attitydpåverkan informerar staden och företagen invånarna och användarna av tjänster om ansvarsfull och säker användning av elsparkcyklar på följande sätt:

- visa hänsyn till andra trafikanter
- åk ensam, skjutsa ingen
- anpassa hastigheten till situationen
- kör alltid nykter
- parkera smart
- använd gärna hjälm.

På väg mot ett gemensamt mål för framtiden

Staden följer hur mikromobiliteten utvecklas på andra håll i världen. I flera länder har lagar stiftats så att man med hjälp av offentlig upphandling kan begränsa antalet företag som hyr ut elsparkcyklar och antalet elsparkcyklar de har. Dessutom har de satt en promillegräns vid mikromobilitet. Vid upphandlingen kan man ställa upp kvalitetskriterier för företagets verksamhet. Ur uthyrningsföretagens synvinkel möjliggör upphandlingen och därav följande stängning av marknaden affärsverksamhet på lång sikt och på ett hållbart sätt. Därför koncentreras den senaste vågen av produktutveckling till uthyrningsföretagen i de städer som ordnat upphandling. Till exempel i Oslo ser man sig som föregångare inom att utnyttja teknik, när man med hjälp av produktutveckling försöker ingripa i biverkningar. Med hjälp av teknik kan man till exempel upptäcka om flera personer kör på samma elsparkcykel eller om någon kör på en gångväg. Tekniken kan dock inte lösa allt, utan beteendepåverkan har också i fortsättningen en viktig roll. I Finland har en del företag bland annat utrustat sina elsparkcyklar med en detektor som märker om cykeln faller omkull, och de data som samlas in på detta sätt påvisar skadegörelse. Största delen av elsparkcyklarna som fallit omkull har inte fallit i slutet av resan, utan de blir systematiskt omkullsparkade. Attitydpåverkan bör alltså utsträckas till den allmänna stämningen i vidare bemärkelse, även till personer som inte åker elsparkcykel.

Med tanke på elsparkcyklisternas säkerhet har också en god gatuinфраstruktur en mycket stor betydelse. Till Esbos fördel är att gatorna i regel är jämna. Det finns inte några kullerstengator och gatorna är bredare än till exempel i Helsingfors centrum, medan nätverket av cykelvägar är relativt klart och av hög kvalitet. Med tanke på sidoeffekterna är det också till Esbos fördel att staden inte har en enda stadskärna, där mikromobilitetstjänsterna skulle anhopas.

Arbetet med att etablera god praxis inom mikromobilitet och med att minimera antalet farosituationer i Esbo fortsätter, samtidigt som samarbetet inom stadsorganisationen utvecklas. Man förbereder sig bäst på att mikromobiliteten blir vanligare genom att systematiskt reservera tillräckligt med plats för den i staden redan i planläggnings- och planeringsskedet. Genom samarbete kan man också få största möjliga nytta av appstyrningen, när staden kan meddela företagen om specialarrangemang som till exempel kan bero på evenemang eller byggplatser, och företagen kan föra vidare informationen till sina kunder.

Ersättning för kostnader för samhället

I motionen föreslås också att staden utreder om det är möjligt för staden (i fortsättningen välfärdsområdet) att

- a. förplikta företagen att ordna vård efter olyckor på den privata sidan (försäkring) eller
- b.

överföra plikten att betala för tjänster som produceras av HUS helt eller delvis till företagen, så att samhället inte tvingas betala kostnader som företagsverksamhet orsakar.

Frågan är viktig, men samtidigt problematisk. De bikostnader som olika slags ekonomisk verksamhet medför för samhället gäller också många andra produkter och tjänster än elsparkcyklar. Kostnaderna kan också orsakas av användaren, bland annat om hen kör berusad, såsom det konstateras ovan.

Det är känt att samhället har tillgång till vissa medel för att täcka de kostnader som orsakas samhället. Till exempel måste bilister ha en lagstadgad trafikförsäkring som täcker kostnader som bilarna orsakar för samhället. För att den lagstadgade trafikförsäkringen ska utvidgas att också omfatta elsparkcyklister krävs dock en lagändring. En del problem som orsakas samhället täcks också med skatter, såsom till exempel skatterna på alkohol- och tobaksprodukter.

I motionen föreslås att det ska förutsättas att företagen som tillhandahåller elsparkcyklar ska ha försäkringar. Detta alternativ har inte utretts närmare. Det skulle på många sätt vara svårt att genomföra och kunde till och med förhindra tjänsten helt. Detta skulle å också vara problematiskt med tanke på stadens trafikmål.

Det är inte möjligt att på ett heltäckande sätt utreda frågan inom den tidsfrist inom vilken motioner ska besvaras. Frågan gäller inte enbart Esbo eller Västra Nyland, utan är i stor utsträckning riksomfattande. Det finns ett behov att fortsätta utreda ärendet och föra diskussioner på nationell nivå och vid behov också främja en utveckling av lagstiftningen kring ärendet.

Bilder: situationen i Esbo

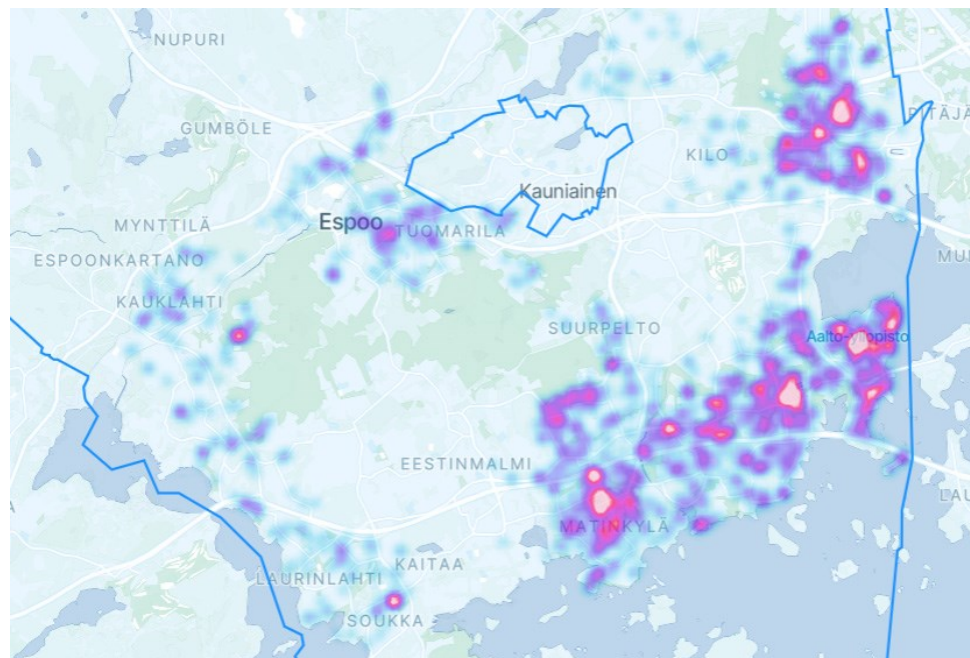


Bild 1.
År 2022 betjänar elsparkcykelsföretagen på ett mycket täckande sätt i hela södra Esbo.



Bild 2.

Före appstyrningen togs i bruk blockerade elsparkcyklarna bland annat den tillgängliga vägen till Otnäs metrostation.

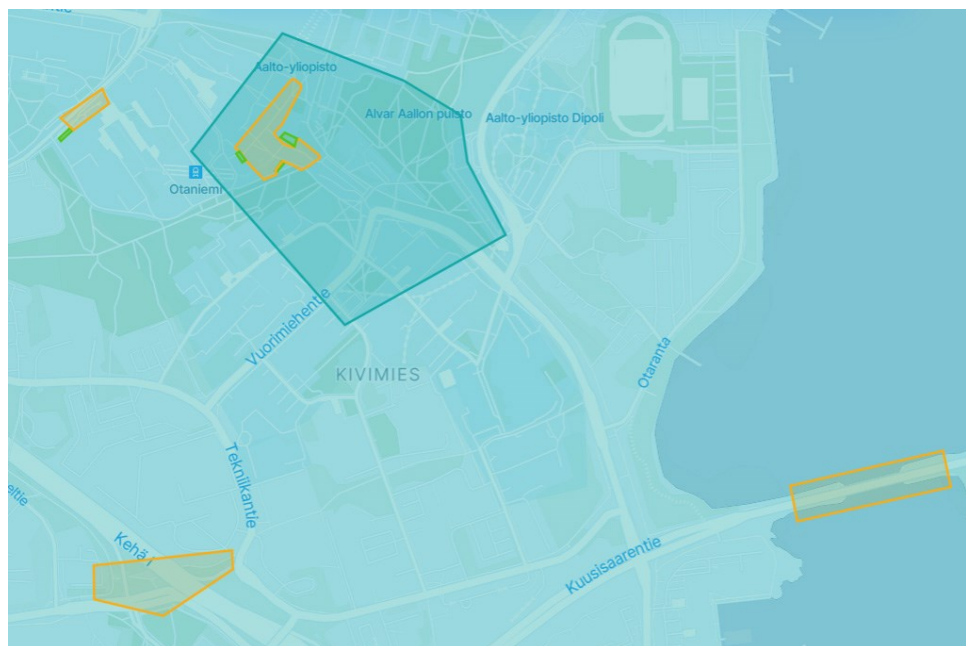


Bild 3.

Med hjälp av GPS-teknik kan användningen av elsparkcyklar styras rätt effektivt. Parkeringsförbudet (orange) ligger vid ingångar till metrostationer, vägportar och smala broar. I närheten av metrostationer finns rekommenderade parkeringsplatser (gröna). På det livliga promenadkampuset gäller en hastighetsbegränsning på 15 km/h (blå).



Bild 4.
Bland annat på Idrottsparkens metrostation styrs parkeringen med hjälp av både appar och parkeringsrutor. Området är en av de tio livligaste start- och slutpunkterna i Esbo.

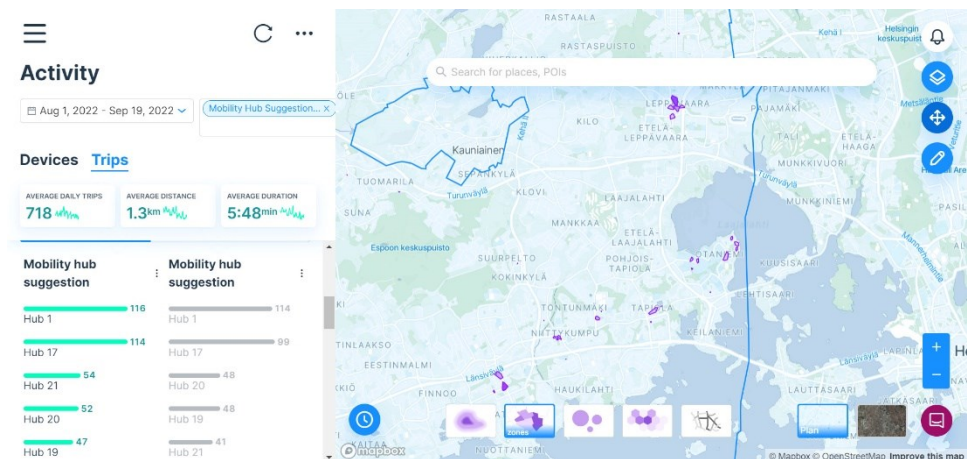


Bild 5.
Dataverktyget Cityscope visar de aktivaste start- och slutpunkterna för resor med elsparkcykel i Esbo. Vid de två livligaste punkterna inleds i genomsnitt 115 resor per dag.

Beslutshistoria

Stadsstyrelsen 28.11.2022 § 363

Förslag

Stadsmiljödirektör Isotalo Olli

Stadsstyrelsen föreslår att fullmäktige antecknar redogörelsedelen för kännedom som svar på Kerttu-Liisa Kilpijokis m.fl. motion 22.8.2022 om reglering av användningen av elsparkcyklar och andra hyrbara lätta fordon och konstaterar att ärendet är slutbehandlat.

Beslut

Stadsstyrelsen:
Föredragandens förslag godkändes enhälligt.

Beslutshistoria

Bilaga

Tilläggsmaterial

- Valtuustoaloite sähköpotkulautojen ym. käytön sääntelystä

För kännedom