

Tieliikenteen turvallisuustoiminnan edistämisen valtionavustus, hankeavustus 2021 - Hankekortti

Hankekortin tiedot julkaistaan valtionavustusten verkkosivuilla.

Sähköpotkulautojen käytön turvallisuuden edistäminen Tampereella

Vastuutaho, yhteyshenkilö	Tampereen kaupunki, PL 487, 33101 Tampere Sanna Ovaska, sanna.ovaska@tampere.fi , 040 8013125	
Osallistujat	Tampereen kaupunki, liikennejärjestelmän suunnittelu	
Aikataulu	2/2022	12/2022
Hankkeen tavoite ja sisältö, kohde-ryhmä	<p>Sähköpotkulaudat ovat viime vuosina kasvattaneet suosiotaan ja vakiinnuttaneet asemansa merkittävänä osana liikennejärjestelmää ja matkaketjuja erityisesti kaupunkikeskustoissa. Sähköpotkulautojen käytön lisääntyminen on kuitenkin tuonut mukanaan myös suuren määrän onnettomuuksia.</p> <p>Työssä tavoitteena on sekä sähköpotkulautojen käyttäjille tapahtuvien onnettomuuksien määrän vähentyminen että kaikkien kaupungissa liikkuvien turvallisuuden tunteen ja viihtymisen vahvistuminen, kun potkulautojen nopeuksiin, pysäköintiin tai muihin potkulautaliikenteen haasteisiin saadaan toivottavasti muutoksia. Sähköpotkulaudat ovat merkittävä osa liikennejärjestelmää, joten hankkeessa etsitään ensisijaisesti keinoja, joiden avulla käyttö voisi jatkua entistä turvallisemmin, ja joilla sähköpotkulautayrittäjien toimintaedellytykset kuitenkin säilyisivät.</p> <p>Työ jakaantuu neljään osaan: 1. Nykytilanteen analyysi, 2. Kehittämistoimenpiteiden kartoittaminen, 3. Toimenpiteiden suunnittelu ja käyttöönotto ja 4. Seuranta ja raportointi.</p> <p>Vaiheessa 1 kootaan ja analysoidaan Tampereen sähköpotkulautaliikenteen ja turvallisuustilanteen lähtötieto: matka- ja käyttäjätiedot saatavilta osin, nykyiset rajoitukset, tapahtuneet onnettomuudet, merkittävät turvallisuuspuutteet. Näin voidaan analysoida ja nostaa esille onnettomuuksien syitä ja potkulautaliikenteen kehittämistarpeita.</p> <p>Nykytilanteen analyysin jälkeen muodostetaan kaupungin ja sähköpotkulautayrittäjien yhteiset tavoitteet turvallisuuden parantamiseksi sekä kartoitetaan ja vertaillaan toimenpidevaihtoehdot. Turvallisuuden parantamisen keinovalikoiman kokoamiseksi hyödynnetään asiantuntijoita, kansainvälisiä selvityksiä ja operaattorien, kaupungin ja muiden toimijoiden työpajatyöskentelyä. Vuorovaikutuksen tarkoituksena on keinovalikoiman keräämisen lisäksi kartoittaa näkemyksiä toimenpiteiden toteutuksen edellytyksistä ja vaikuttavuudesta.</p> <p>Kun keinovalikoima on koottu ja vaikutusten ennakoarviointi tehty, tehdään varsinaiset muutostoimenpiteet ja seurataan niiden vaikuttavuutta. Kaupungin ja yrittäjien yhteistyönä valitaan tavoitteita parhaiten</p>	

	<p>tukevat, toteutettavissa olevat keinot turvallisuuden parantamiseen. Tavoitteena on, että toimenpiteitä toteutetaan kesällä 2022.</p> <p>Toteutettavien toimenpiteiden seurantajakson jälkeen syksyllä 2022 kerätään määritellyt seurantatiedot ja analysoidaan ne toimenpiteiden vaikuttavuuden todentamiseksi. Lisäksi kerätään toimijoilta tietoa seurantamittareiden ulkopuolista kokemuksista. Tässä vaiheessa arvioidaan toimenpiteiden pysyvyys, toistuvuus ja jatkotoimenpiteet.</p>
Ennakoitu tulos	<p>Tavoitteena on hankkeen tuloksena saada kattavaa vaikuttavuustietoa päätöksentekoa varten liittyen toimenpiteiden jatkuon, muokkaamiseen ja lisätoimenpiteiden käyttöönottoon. Tavoitteena on myös, että tehdystä selvityksestä on hyötyä Tampereen lisäksi muille suomalaisille potkulautakaupungeille ja tuloksia voidaan esitellä myös kansainvälisissä verkostoissa, koska samat haasteet koskevat eurooppalaisia kaupunkeja laajasti.</p>
Lisätietoja hankkeesta	<p>Sanna Ovaska, sanna.ovaska@tampere.fi, 040 8013125 Pekka Stenman, pekka.stenman@tampere.fi, 040 163 7226.</p>

Hankkeen päättyessä täydennetään:

Tulokset	<p>Hankkeeseen kuului neljä osaa:</p> <p>1. Nykytilanteen analyysi</p> <p>Työn ensimmäisessä vaiheessa koottiin ja analysoitiin Tampereen sähköpotkulautaliikenteen ja turvallisuustilanteen lähtötieto. Tämä vaihe sisälsi myös kirjallisuuskatsauksen sähköpotkulautailun turvallisuuden riskitekijöistä, jota hyödynnettiin tausta-aineistona toimenpiteitä valittaessa.</p> <p>Nykytilannetta kartoitettiin myös asukkaille suunnatulle karttapohjaisella kyselyllä, johon vastasi noin 4500 ihmistä. Näin saatiin monipuolinen kuva sähköpotkulautojen vaaranpaikoista Tampereella. Varsin suuri osa vastaajista on kokenut sähköpotkulautojen ja niiden pysäköinnin aiheuttaneen turvattomuuden tunnetta ja vaaratilanteita liikenteessä.</p> <p>Syksyllä 2022 tilattiin Pirkanmaan sairaanhoitopiiriltä onnettomuusdatan tarkastelu koko lautojen käyttöajalta 2019–2022, ja erikseen päättyneen lautailukauden data. Näin saatiin tietoa onnettomuuksien määristä, laadusta ja erilaisista taustatekijöistä. Sairaskertomusten tarkastelu osoitti mm. yöaikaisten onnettomuuksien suuren määrän ja kesäfestareiden aiheuttamat onnettomuuspiikit. Tarkastelu auttaa kaupunkia kohdentamaan tulevan kesän toimenpiteitä yhteistyössä operaattoreiden kanssa.</p> <p>2. Kehittämistoimenpiteiden kartoitus ja arviointi</p> <p>Selvitystyön alkuvaiheessa kartoitettiin konsultin toimesta erilaisia mahdollisuuksia sähköpotkulautailun turvallisuuden edistämiseksi.</p>
----------	--

	<p>Toimenpidevalikoima sisälsi sekä teknisiin vaatimuksiin, viestintään, erilaisiin rajoituksiin ja kokeiluihin liittyviä toimenpiteitä. Kaikki tunnistetut keinot on esitelty liitteen loppuraportissa.</p> <p>3. Toimenpiteiden toteutus ja seuranta</p> <p>Keinovalikoiman tarkastelun ja toimenpiteiden valinnan ja arvioinnin jälkeen kesä 2022 oli toimenpiteiden toteutuksen aikaa.</p> <p>1.6. alkaen operaattorit toteuttivat yöaikaisen nopeusrajoituksen 15 km/h. Lisäksi kaupunki esitti operaattoreille jo olemassa olleiden nopeusrajoitusten lisäksi alueita, joihin ohjeistettiin 15 km/h nopeusrajoitus sekä lisäsi pysäköintikieltoalueita esimerkiksi puistoihin ja kannusti operaattoreita suosimaan sähköpotkulautojen pysäköintitelineitä palkin-toparkkijärjestelmän avulla. Aloittelijatilan käyttö ja valokuvan ottamisen vaatimus pysäköinnin yhteydessä tunnistettiin varteenotettaviksi keinoiksi, mutta niihin sisältyi myös ongelmia ja ne ovat operaattoreille käytössä vaihtelevasti.</p> <p>Tapahtuma-aikaiset järjestelyt tunnistettiin tärkeiksi ja Tampereen MM-jääkiekkokisojen aikana Nokia Arenan ympäristöön osoitettiin ajokielto-alue, joka rauhoitti areenan ympäristön liikennettä.</p> <p>Fyysisten ja operaattorien toimintaan liittyvien muutosten lisäksi viestinnälliset keinot. Kaupunki toteutti yhteistyössä operaattorien kanssa sääntöihin liittyvät flyerit, viesti säännöistä somekanavissaan sekä järjesti yhden operaattorien kanssa turvallisuustapahtuman kesän alussa.</p> <p>4. Analyysi ja raportointi</p> <p>Keskeinen osa hanketta oli tunnistaa toimenpiteet, joita seuraavaksi lähdetään toteuttamaan. Tässä apuna oli myös Pirkanmaan sairaanhoitopiirin onnettomuusdata ja asukaskyselyn tulokset.</p> <p>Keskeiseksi kehittämistarpeeksi hankkeen aikana nousi pysäköintijärjestelyiden selkiyttäminen ja merkittyjen pysäköintipaikkojen lisääminen. Tätä lähdetään toteuttamaan osana pyöräpysäköinnin yleissuunnitelmaa. Kehittämistoimenpiteiden kohdentamiseksi on selvitystyön aikana koottu hyödyllistä tietoa hankalimmiksi koetuista keskustanalueista (esim. Hämeenkatu, Satakunnansilta, Kyttälän alue). Tapahtuma-aikaisien järjestelyiden, esimerkiksi ajokieltoalueiden ja erillisten pysäköintipaikkojen, käyttöönottoa on myös vakavasti syytä harkita.</p> <p>Tampere päivittää potkulautoihin liittyvää tietoa Potkulaudat [Tampereen kaupunki - Liikenne, kadut ja kunnossapito - Pyöräily ja jalankulku - Kaupunkipyörät ja potkulaudat]</p>
<p>Miten tavoitteet toteutuivat?</p>	<p>Hanke toteutui pääsääntöisesti tavoitteiden mukaisesti, asukaskyselyn osalta jopa suunniteltua laajempaan. Hankkeessa saatiin varsin kattava kuva sähköpotkulautaliikenteen nykytilasta, tunnistettiin keinot turvallisuuden parantamiseksi ja pilotoitiin ensimmäisiä nopeita toimenpiteitä. Onnettomuusdatan saaminen oli keskeinen onnistuminen.</p> <p>Toisaalta kaikki toteuttamiskelpoiseksi suunnitellut toimenpiteet eivät kaupungin oman toiminnan vuoksi toteutuneet. Esimerkiksi Kyttälän</p>

	<p>alueella suunniteltiin sähköpotkulautojen pysäköintipilotti, jota ei kuitenkaan päästy toteuttamaan 2022. Ongelmia tuotti pysäköintipaikkojen merkitsemisen, kiinteistöjen kanssa käytävien neuvottelujen tarpeellisuus ja prosessin yleinen hitaus, mitä ei rajallisilla aikaresursseilla ehditty ratkoa. Myös viestintää esimerkiksi tapahtumissa olisi pitänyt tehdä enemmän.</p>
<p>Arvio hankkeen vaikutuksista liikenneturvallisuudelle</p>	<p>Hankkeen aikana otettiin käyttöön ensimmäiset nopeat toimenpiteet, mutta hankkeessa tunnistettiin toimenpiteitä seuraaville sähköpotkulautojen operointikausille. Turvallisuustyö on siis toimeenpanon osalta kesken.</p> <p>Onnettomuusdatan kautta saatiin tietoa kauden 2022 onnettomuustilanteesta ja kehityksestä suhteessa aiempiin vuosiin. Onnettomuuksien suhteellisessa määrässä ei ole tapahtunut suurta muutosta. Yönaikaisen onnettomuuksien suhteellinen määrä on hieman laskenut, mutta ei merkittävästi, mikä osoittaa nykyisten toimenpiteiden riittämättömyyden.</p>
<p>Mitä opittiin? Mitä kannattaisi tehdä toisin?</p>	<p>Keskeinen oppi oli kattava käsitys sähköpotkulautailun turvallisuustilanteesta ja toimenpidepolku ja jatkotarpeet tulevaa vuoden 2023 sähköpotkulautailukautta ajatellen.</p> <p>Kehitettäviä asioita on niin operaattorien kanssa tehtävän yhteistyön kuin suomalaisten kaupunkien välisen yhteistyön lisääminen ja toimenpiteiden suunnittelu yhdessä riittävän ajoissa. Esimerkiksi viestinnän osalta tarpeet ovat hyvin samanlaisia, eikä viestintää kannata tehdä kaupunkikohtaisesti. Traficom-hankkeiden hankeajan lyhyys tuo oman haasteensa: hankkeessa saatiin luotua useamman kauden kehityspolku, ja sen vaikuttavuutta ei yksivuotisella hankkeella pysty arvioimaan.</p>