



03.06.2014

Lsp/5

§ 180

Liikkuminen palveluna -konseptin toteuttaminen Helsingissä

HEL 2014-007089 T 02 08 01 01

Hankenro 0902_2

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti merkitä tiedoksi diplomityön "Liikkuminen palveluna -konseptin toteuttaminen Helsingissä".

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Sonja Heikkilä, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37026
sonja.heikkila(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liikkumispalvelutarjonnan muuttuminen ja käyttäjätapausesimerkki
- 2 Kuvaus MaaS-konseptiin siirtymisen systeemitasoisesta muutoksesta
- 3 "Mobility as a Service - A Proposal for Action for the Public Governance, Case Helsinki" 28.4.2014, diplomityö, Sonja Heikkilä

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Tiivistelmä

Nykyisellään henkilöliikennesektori ei vastaa siihen kohdistuviin haasteisiin ja muutosvaatimuksiin tulevaisuuden haasteisiin nähden riittävän hyvin. Liikennesektorin palvelukykyä ja tuottavuutta on tarpeen kehittää radikaalisti. Liikkuminen palveluna -konsepti, josta kansainvälisesti käytetään nimeä Mobility as a Service (MaaS), tarjoaa mallin radikaalille muutokselle. MaaS-konsepti vaikuttaa positiivisesti koko henkilöliikennesektoriin useiden eri vaikutusmekanismien kautta muun muassa lisäämällä liikkumisen kestävyyttä, tehokkuutta sekä asukas- ja käyttäjätyytyväisyyttä. Helsingin kaupungilla tehty diplomityö tutki konseptin toteuttamista Helsingissä tuloksenaan toimenpideehdotus toteutukselle.

Esittelijän perustelut

Johdanto



Sonja Heikkilä tutki kaupunkisuunnitteluvirastossa tekemässään diplomityössään "Mobility as a Service - A Proposal for Action for the Public Governance, Case Helsinki" MaaS-konseptin toteuttamista Helsingissä. Työssä kuvattiin konsepti sekä systeemisellä tasolla että käyttäjätapausten kautta. Työn tavoitteena oli muodostaa toimenpide-ehdotus julkishallinnolle MaaS-konseptin toteuttamiseksi vuoteen 2025 mennessä. Seuraavassa kerrotaan taustaa MaaS-konseptille.

Helsingin asukasmäärä kasvaa näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa merkittävästi. Tilaa lisääntyvälle liikenteelle on rajallisesti ja esimerkiksi kantakaupungin valmiissa kaupunkirakenteessa hyvin vähän. Investointiraamin asettamasta taloudellisesta näkökulmasta on tärkeää mieluummin hyödyntää nykyistä infrastruktuuria tehokkaammin kuin rakentaa uutta. Liikenteen tehokkuutta ja kannattavuutta on tärkeää kasvattaa rahallisten ja muiden resurssien säästämiseksi. Lisäksi kaupunki haluaa strategiatasolla kasvattaa kestävien kulkumuotojen osuutta.

Teknologia on viime vuosikymmeninä kehittynyt huomattavasti, mutta kehitystä ei ole potentiaaliinsa nähden merkittävästi hyödynnetty liikennesektorilla. Liikennejärjestelmään kohdistuvat vaatimukset ovat muuttumassa, kun ihmisten ajattelutavat ja asenteet sekä käyttäytyminen ja odotukset muuttuvat. Esimerkiksi ajokortin hankkiminen ja auton omistus ovat yhä vähemmän suosittuja nuorten keskuudessa. Yhteiskunnassa suosiotaan kasvattavia ilmiöitä ovat jakaminen ja palveluistuminen (engl. servicizing). Jakaminen viittaa tavaroiden yhteisomistukseen ja -käyttöön, jossa tavaran kiinteät kustannukset jaetaan usealle käyttäjälle, ja käyttäjäkohtainen kokonaiskustannus jää alhaiseksi.

Palveluistuminen viittaa siihen, että palveluita sekä tuotetaan että käytetään enemmän ja palvelut ulottuvat yhä useammille toimialoille. Yhä suositumpaa on, että käyttäjä haluaa ostaa työn tuloksen ennemmin kuin tehdä sen itse. Tällöin käyttäjän ei myöskään tarvitse omistaa työn suorituksen edellyttämiä tavaroita. Palveluistumisessa toinen osapuoli taas hyötyy liiketoiminnan muodossa. Perinteisiä esimerkkejä palveluistumisesta ovat ravintolat ja autokorjaamot, kun taas esimerkkejä jakamisesta ovat autonvuokraus ja välinevuokraus. Jakaminen ja palveluistuminen lisääntyvät jatkuvasti etenkin internetsivustojen kautta. Toiminta on kuitenkin vielä usein melko epämuodollista ja yksityishenkilöiden välistä. Liikenteessä voidaan jakaa esimerkiksi kulkuvälineitä tai parkkipaikkoja ja tuottaa toisille kyytipalveluita.

Henkilöliikennesektori nykyisillä resursseillaan ja toimintatavoillaan ei pysty ratkaisemaan jo havaittuja ongelmia tai vastaamaan muuttuviin



vaatimukseen. Palvelutaso- ja tehokkuusvaatimusten täyttämiseksi henkilöliikennesektorilla täytyy aikaansaada merkittävä muutos. Ongelmiin on lähdetty hakemaan käyttäjälähtöistä ratkaisua, minkä tuloksena on syntynyt MaaS-konsepti. Jakamisen ja palveluistumisen trendit tukevat konseptia voimakkaasti. Konsepti on valtioneuvoston kannattama ja konseptia kehitetään parhaillaan voimakkaasti mm. liikenne- ja viestintäministeriössä, Liikennevirastossa, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafissa sekä useissa muissa instituutioissa. Tekes ja Älyliikenteen verkosto ITS Finland ry ovat vahvalla panoksella edistämässä toimialan murrosta MaaS-konseptin mukaisesti. Helsingin kaupungille on hyvin tarkoituksenmukaista omilla toimenpiteillään mahdollistaa toivotunsuuntainen kehitys.

MaaS-konseptissa useanlaisia liikkumispalveluja tarjotaan asiakkaille samojen käyttäjärajapintojen kautta. Nämä liikkumispalvelut voivat esimerkinomaisesti sisältää nykyiset joukkoliikennepalvelut (lähi- ja kaukoliikenne sekä kansainväliset yhteydet), kulkuvälineiden vuokrauksen, kaupunkipyörät, kyytipalvelut, yhteiskäyttöautopalvelut, taksipalvelut ja kaikenlaiset muut liikkumisen palvelut. Näitä liikkumispalveluita tarjotaan asiakkaille liikkumisoperaattoreiden (engl. mobility operators) kautta. Liikkumisoperaattorit ostavat liikkumispalveluita eri palvelujentuottajilta tukkukaupassa. Liikkumisoperaattorit yhdistelevät kaikenlaisia liikkumispalveluita sopiviksi kokonaisuuksiksi ja tarjoavat kullekin asiakkaalle yksilöllisesti räätälöityä liikkumispalvelutarjontaa. Asiakkaat käyttävät palveluita operaattorinsa kautta ja operaattori velottaa palveluiden käytön esimerkiksi kuukausittaisella laskulla. Liitteessä 1 kuvat 1 ja 2 kuvaavat liikkumispalvelutarjonnan muuttumista käyttäjien näkökulmasta.

Liikkumisoperaattorit ovat kaupallisia toimijoita ja toimivat kilpailluilla markkinoilla. Liikkumisoperaattoreita voidaan verrata teleoperaattoreihin. Kilpailluilla markkinoilla operaattoreiden tulee jatkuvasti kehittää palveluaan ja toimintansa tehokkuutta. Kilpailun on myös todettu nopeuttavan uuden teknologian ja innovaatioiden käyttöönottoa. Kaupallisilla toimijoilla on lisäksi oltava aidosti asiakaslähtöinen toimintatapa, sillä asiakasmäärä korreloi suoraan tulokseen. MaaS-konsepti edistää uuden liiketoiminnan ja sitä kautta myös vientimahdollisuuksien syntymistä. Moderni tietoliikenneteknologia edistää niin palveluiden kehittymistä kuin liikkumispalvelumarkkinan toimivuutta.

MaaS-konsepti vastaa aiemmin mainittuihin haasteisiin ja muutosvaatimukseen. MaaS-konsepti ohjaa voimakkaasti multimodaalisuuteen ja siten kestävien kulkumuotojen käyttöön. Konseptissa liikkumisoperaattoreiden palvelutarjonta on niin kattavaa, että joukkoliikenne ja sitä täydentävät muut liikkumispalvelut täyttävät



lähtökohtaisesti kaikki liikkumistarpeet. Tämä pienentää oman auton omistamisen tarvetta. Yhteiskäytössä olevien autojen käyttöaste kasvaa, ja autojen kokonaislukumäärä pienenee, vaikka käyttäjien liikkumisen palvelutaso paranee. Tämä pienentää ruuhkia, vapauttaa tilaa parkkipaikoista ja kansantalouden näkökulmasta myös vapauttaa autoihin sitoutunutta mittavaa mutta heikosti tuottavaa pääomaa. MaaS-konsepti tehostaa koko henkilöliikennesektorin toimintaa. Toiminnan tehostuminen pienentää joukkoliikenteen tuen tarvetta sekä tarvetta muuhun liikennesektorin rahoittamiseen. Toiminnan tehostuminen, lisääntynyt julkisen liikenteen käyttö sekä kilpailu todennäköisesti johtaisivat palvelun paranemiseen ja liikkumisenpalveluiden hintojen alenemiseen.

Työn tulokset

Diplomityön tulokset johdettiin toimenpide-ehdotukseksi julkishallinnolle MaaS-konseptin toteuttamiseksi. Toimenpide-ehdotuksen luomiseksi työssä tutkittiin aikaisempia, muiden alojen vastaavanlaisia murroksia. Tutkittavia aloja olivat teleala, energiateollisuus, lentoliikenne ja raideliikenne. Työssä tunnistettiin näiden alojen murrosten merkittäviä tekijöitä. Tunnistetut tekijät muutettiin toimenpide-ehdotukseksi henkilöliikennesektorille.

Koko liikkumisen murros on välttämätöntä tehdä yhteistyössä kaikkien alan toimijoiden kanssa. Täten varmistetaan, että alan uudenlainen järjestäytyminen varmistaa jokaiselle toimijalle tarkoituksenmukaiset toimintaedellytykset. Kaupunki voi toimia yhtenä keskeisenä muutoksen mahdollistajana yhdessä valtionhallinnon kanssa.

Nykyinen lainsäädäntö ja sääntely tulee muuttaa uudenväliselle toiminnalle tarkoituksenmukaiseksi. Aukot ja esteet lainsäädännössä tulee etsiä ja poistaa. Lisäksi syntyvälle liikkumisoperaattorimarkkinalle tulee luoda asianmukainen sääntely. Lainsäädännön ja sääntelyn uudistamista on jo aloitettu liikenne- ja viestintäministeriössä.

MaaS-konsepti edellyttää nykyisten menettelyjen muuttamista liikennepalveluiden tarjoamista koskien. Tällä hetkellä ainoastaan Helsingin seudun liikenne (HSL) myy käyttäjille joukkoliikennejärjestelmänsä lippuja. Liikkumisoperaattorin toiminnan kannalta kokonaisvaltaisen palvelun tuottamiseksi täysin keskeistä on, että sen palveluvalikoimaan kuuluu joukkoliikenteen liput omaan kokonaisuuteensa tarkoituksenmukaisella tavalla yhdistettynä. Keskeinen kuntasektorin toimenpide Helsingin seudulla olisikin HSL:n nykyisen lipunmyyntimonopolin purkaminen niin, että joukkoliikennelippuja myytäisiin "tukkuna" liikkumisoperaattoreille edelleen välitettäväksi.



Nykyiset kuntien ja valtion tukemis- ja liikenteen ostamiskäytännöt on myös tarkoituksenmukaista muuttaa. Tällä hetkellä valtion ja kuntien ostamat kuljetukset (esim. vanhus-, vammais- ja koulukuljetukset) ostetaan suoraan liikennepalvelujen tuottajilta. Tällöin kyseiset palvelut ovat ainoastaan tietyn kohderyhmän käytössä, eikä samaan kyytiin voida ottaa muita, maksavia asiakkaita, vaikka kulkuneuvo olisi vajaakäytössä. MaaS-konseptissa yhteiskunnan maksamat liikkumispalvelut ostetaan liikkumisoperaattoreilta, jotka tuottavat palvelun kustannustehokkaasti esimerkiksi yhdistellen kuljetuksia. Samoin joukkoliikenteen tuki on tarkoituksenmukaista kohdistaa uudelleen. Tällä hetkellä Helsingin seudun kuntien joukkoliikenteen tuki maksetaan joukkoliikennepalvelut tuottavalle HSL:lle. Tuki tulisi kohdistaa liikkumisoperaattoreille, joilta tuki kulkeutuu sovittavalla kriteeristöllä kaikille liikennepoliittisia tavoitteita täyttävälle palveluntuotantoketjun toimijoille, joista merkittävin on varmasti pitkään HSL.

Uuden liikkumispalvelumarkkinan luominen vaatii nykyisten toimijoiden valmistautumisen markkinoilla toimimiseen. Käytännön kokemukset pilottien ja kokeilualueiden kautta ovat oleellisia konseptin kehittämisessä. Pilotteja ja kokeiluja tulee käynnistää ja edistää.

Jatkotoimenpiteet ja kehittämissuositukset

Helsingin liikennejärjestelmän haasteisiin vastaamisessa MaaS-konseptilla on merkittävä rooli. Konseptin suuren yhteiskuntataloudellisen, palvelutasollisen ja liiketoiminnallisen potentiaalin vuoksi Helsingin ja Suomen kannattaa ripeästi kehittää ja toteuttaa konseptia. Konseptin toteutus on monivaiheinen prosessi, johon valmistunut diplomityö tarjoaa toimenpide-ehdotuksen. Konseptin kehittäminen ja toteuttaminen vaatii lisäselvityksiä, yhteistyötä ja merkittävää panostusta mm. pilotteihin.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Sonja Heikkilä, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37026
sonja.heikkila(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Liikkumispalvelutarjonnan muuttuminen ja käyttäjätapausesimerkki
- 2 Kuvaus MaaS-konseptiin siirtymisen systeemitasoisesta muutoksesta
- 3 "Mobility as a Service - A Proposal for Action for the Public Governance, Case Helsinki" 28.4.2014, diplomityö, Sonja Heikkilä