



Helsingin seudun liikenne
-kuntayhtymän rooli
liikkumisen ohjauksessa
laajentuvalla pääkaupunkiseudulla,
strateginen selvitys

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän rooli liikkumisen ohjauksessa laajentuvalle pääkaupunkiseudulle, strateginen selvitys

YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
Opastinsilta 6 A
00520 Helsinki
Puhelin (09) 156 11
Faksi (09) 156 1369
www.ytv.fi

Lisätietoja: Reijo Teerioja, puhelin (09) 156 1368
reijo.teerioja@ytv.fi

Kansikuva: YTV / Tiina Mäkinen

Valopaino Oy
Helsinki 2009

Esipuhe

Työn tavoitteena on ollut tehdä ehdotus Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) rooliksi liikemisen ohjauksessa laajentuvalla pääkaupunkiseudulla. HSL aloittaa toimintansa 1.1.2010 ja sen perustavat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava ja Kirkkonummi. Jatkossa HSL:ään voivat liittyä perustajakuntien lisäksi muut Helsingin seudun kunnat: Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Vihti ja Sipoo. Kuntayhtymän toimintaa voidaan laajentaa edellisten lisäksi Helsingin seudun ulkopuolisiin kuntiin osapuolten niin sopiessa.

Työtä on ohjannut seuraava ryhmä:

- Reijo Teerioja YTV, puheenjohtaja
- Juha Hietanen YTV
- Kimmo Sinisalo YTV
- Tarja Jääskeläinen HKL
- Saara Jääskeläinen LVM

Työn tekemisestä ovat vastanneet Juhani Bäckström ja Markus Holm Trafix Oy:stä ja Marja Rosenberg VTT:stä.

Työn rahoittajina ovat toimineet liikenne- ja viestintäministeriö (50 %), YTV (25 %) ja HKL (25 %).

Työn aikana pidettiin sidosryhmäseminaari, jonka osallistujat on esitetty liitteessä 1.

Työ alkoi syyskuussa 2008 ja päättyi maaliskuussa 2009.

Tiivistelmäsiivu

Julkaisija: YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta			
Tekijät: Juhani Bäckström, Markus Holm, Marja Rosenberg			Päivämäärä 31.3.2009
Julkaisun nimi: Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän rooli liikkumisen ohjauksessa laajentuvalla pääkaupunkiseudulla, strateginen selvitys			
Rahoittaja / Toimeksiantaja: YTV, HKL, LVM			
Työn tavoitteena on ollut tehdä ehdotus Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) rooliksi liikkumisen ohjauksessa laajentuvalla pääkaupunkiseudulla. HSL aloittaa toimintansa 1.1.2010 ja sen perustavat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava ja Kirkkonummi. Jatkossa kuntayhtymään voi liittyä myös muita kuntia. Liikkumisen ohjauksella halutaan edistää kestävästä liikkumisesta kannustamalla järkeviin liikkumisvalintoihin. Tavoitteena on, että yhä useampi valitsee Helsingin seudulla liikkuttaessaan kulkutavakseen muun kuin henkilöauton, koska auton liikkuminen on taloudellista, terveellistä, turvallista, ympäristöystävällistä ja helppoa. Helsingin seudulla liikkujan tulee saada helposti yhdestä lähteestä (web-portaali, luukku, jne.) kattavaa tietoa liikkumisen vaihtoehtoista ja vaikutuksista. Liikkumisen ohjaus Helsingin seudulla on järkevintä toteuttaa kiinteänä osana HSL:n toimintaa eikä erillisenä liikkumisen palvelukeskuksena. On luontevaa sijoittaa liikkumisen ohjauksen tehtävät samaan organisaatioon, joka määrittelee liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet ja keinot sekä vastaa joukkoliikenteen suunnittelusta, hankinnasta, markkinoinnista ja viestinnästä. Liikkumisen ohjaus tukee ja täydentää edellä mainittuja toimintoja. Toiminnan alkuvaiheessa keskitytään edistämään seuraavia palveluja: liikkumissuunnitelmien laatiminen organisaatioille, tutustumispakettien laatiminen seudulle muuttaville, työnantajien infopakettit, reittioppaiden mobiilikäytön kehittäminen, Liikenteeseen.fi -portaali, Omat lähdöt -aikataulupalvelu, työsuhdejoukkoliikennelippu, poikkeus- ja joukkoliikenneinformaatio, kaupungin-osalinjat, kaupunkipyöräkonsepti sekä auton yhteiskäyttökonsepti. Pidemmällä tähtäimellä liikkumisen ohjaus edellyttää mm. ammattitaitoisen ja riittävän henkilöstön rekrytointia ja koulutusta, tavoitteiden konkretisointia, vaikutusten arviointia ja tavoitteiden täyttämisen seuranta. Tehottomista palveluista on pystyttävä luopumaan ja hyviä vahvistamaan. Uusi kehittäminen on jatkuvasti panostettava. Toimenpidekokonaisuuksia on kohdistettava alueellisesti ja liikkumisen ohjauksen tunnettavuutta tulee lisätä. Työssä suositellaan, että liikkumisen ohjauksen kokonaisuus otetaan käsiteltäväksi HSL:n toimintaa valmisteleviin työryhmiin. Organisaatiota muodostettaessa liikkumisen ohjaus esitetään sisällytettäväksi sen tehtäviin ja tehtäviä suorittamaan nimetään 2-3 henkilöä. Taloudellisia resursseja esitetään varattavaksi 200 000 euroa vuodelle 2010. Vuonna 2020 liikkumisen ohjauksen tehtäväkenttä on huomattavasti muuttunut ja laajentunut. Vuonna 2010 aloittanut väylävirasto koordinoi liikkumisen ohjausta valtakunnallisella tasolla. HSL on verkottunut liikkumisen ohjauksen osalta kansallisesti, seudullisesti ja kansainvälisesti niin julkisten organisaatioiden kuin yksityisten tahojen kanssa. HSL toteuttaa liikkumisen ohjauksen palveluita eri malleilla (omana työnä, ulkoistettuna palveluna ja PPP-mallilla). Lisäksi HSL toimii aktiivisena palvelujen käynnistäjänä ja pilotoijana.			
Avainsanat: Liikkumisen ohjaus, HSL -kuntayhtymä			
Sarjan nimi ja numero: YTV:n julkaisuja 11/2009			
ISSN: 1796-6965	ISBN 978-951-798-740-0 (nid.)	Sivuja: 46	Kieli: suomi
	ISBN 978-951-798-741-7 (pdf)		
YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta PL 521, 00521 Helsinki, puhelin (09) 156 11, faksi (09) 156 1369			

Sammandragssida

Utgivare: Huvudstadsregionens samarbetsdelegation			
Författare: Juhani Bäckström, Markus Holm, Marja Rosenberg			Datum 31.3.2009
Publikationens titel: Samkommunen Helsingforsregionens trafiks roll i styrningen av resandet i den expanderande huvudstadsregionen, strategisk utredning			
Finansiär / Uppdragsgivare: SAD, HST, KM			
Syftet med arbetet var att utarbeta ett förslag till vilken uppgift Samkommunen Helsingforsregionens trafik skall ha i styrningen av resandet i den expanderande huvudstadsregionen. Samkommunen grundas av Helsingfors, Esbo, Vanda, Grankulla, Kervo och Kyrkslätt och den inleder sin verksamhet 1.1.2010. I fortsättningen kan även andra kommuner ansluta sig till samkommunen. Med styrning av resandet vill man främja ett hållbart resemonster genom att uppmuntra till förnuftiga resval. Syftet är att få allt fler att välja ett annat färdmedel än personbil när de rör sig i Helsingforsregionen. Att röra sig utan bil är ekonomiskt, hälsosamt, säkert, miljövänligt och enkelt. Den som rör sig i huvudstadsregionen bör lätt få tillgång till täckande information från ett ställe (webbportal, lucka osv.) om resealternativ och konsekvenser. Det mest ändamålsenliga är att genomföra styrningen av resandet som en integrerad del av samkommunens verksamhet, och inte som en separat enhet för reseservice. Det är naturligt att placera uppgifterna för styrning av resande i samma organisation som fastställer målen och metoderna för trafiksystemets utveckling samt ansvarar för kollektivtrafikens planering, anskaffningar, marknadsföring och information. Styrning av resandet stöder och kompletterar ovan nämnda funktioner. I början av verksamheten ligger fokus vid att främja följande tjänster: upprättande av resplaner för organisationer, sammanställning av informationspaket för dem som flyttar till regionen, informationspaket för arbetsgivare, utveckling av mobil reseplanerare, portalen Liikenteeseen.fi, Egna avgångar – tidtabellstjänst, kollektivtrafikbiljett som tjänsteförmån, information om kollektivtrafik och avvikelser, stadsdelslinjer, stadscykelkonceptet samt bilsamåkning. Styrning av resandet förutsätter i ett längre perspektiv bl.a. rekrytering och utbildning av tillräckligt med yrkeskunnig personal, konkretisering av målen, bedömning av konsekvenserna och uppföljning av måluppfyllelse. Man bör kunna avstå från ineffektiva tjänster och stärka välfungerande. Man bör kontinuerligt satsa på att utveckla nya tjänster. Lokalt inriktade åtgärdsblock bör genomföras och kännedomen om styrningen av resandet bör ökas. Rapporten rekommenderar att styrning av resandet i sin helhet tas upp till behandling i de arbetsgrupper som förbereder samkommunens verksamhet. Vid bildandet av organisationen föreslås att styrning av resandet inkluderas i dess uppgifter, och att 2-3 personer tillsätts för att genomföra dessa uppgifter. Reserverade medel för år 2010 föreslås uppgå till 200 000 euro. Uppgiftsområdet för resestyrningen har år 2020 i hög grad förändrats och expanderat. Det år 2010 grundade trafikledsverket koordinerar styrningen av resandet på riksnivå. Samkommunen har med avseende på styrning av resandet bildat nätverk med såväl offentliga organisationer som privata aktörer regionalt, nationellt och internationellt. Samkommunen genomför resestyrningstjänsterna enligt olika modeller (i egen regi, extern upphandling och enligt PPP-modellen). Dessutom är samkommunen aktiv med att starta tjänster och påbörja pilotprojekt.			
Nyckelord: Styrning av resandet, Samkommunen Helsingforsregionens trafik			
Publikationsseriens titel och nummer: SAD:s publikationer 11/2009			
ISSN: 1796-6965	ISBN 978-951-798-740-0 (häft.) ISBN 978-951-798-741-7 (pdf)	Sidantal: 46	Språk: Finska
Huvudstadsregionens samarbetsdelegation PL 521, 00521 Helsingfors, telefon (09) 156 11, telefax (09) 156 1369			

Abstract page

Published by: YTV Helsinki Metropolitan Area Council			
Author: Juhani Bäckström, Markus Holm, Marja Rosenberg		Date of publication 31.3.2009	
Title of publication: Role of Helsinki Regional Transport Authority in Mobility Management in the Expanding Capital Region, Strategic Study			
Financed by / Commissioned by: YTV, Helsinki City Transport (HKL), Ministry of Transport and Communications			
The objective of this project was to form a suggestion for a role, according to which Helsinki Regional Transport Authority (HSL) will work in the field of mobility management. HSL will be founded on January 1st 2010 by the Cities of Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava and Kirkkonummi. Also other municipalities may become members of HSL in the future. Mobility management promotes sustainable ways of travelling by encouraging people to make reasonable mode choices when making journey decisions. The objective is that a greater number of people will choose sustainable ways of travelling because it is economical, healthy, safe, ecological and easy. The traveler should find all the information about travelling alternatives easily from one source (route guide, information about the impacts, etc.). In Greater Helsinki, mobility management should be integrated to HSL instead of founding a separate mobility center. Mobility management should be managed at the same instance, which defines the objectives for the whole transport system and which is also responsible for planning, procuring and marketing of the public transportation. Mobility management supports and complements these tasks. In the beginning the mobility management will concentrate on the following tasks: travel plans for organizations, information packages for people moving into the region, information packages for employers, mobile use of the route guides, 'Liikenteeseen.fi' -traffic information portal, 'Omat lähdöt' -timetable service, staff benefit travel passes, information services of public transportation's incidents and exceptions, city district bus routes, city bike and car sharing concepts. To emphasize mobility management on a longer perspective, it is necessary to recruit enough skilled experts and to provide them with proper education. It is also essential that the objectives of mobility management are concrete, impacts of measures are evaluated and the realization of the compiled objectives is observed. Measures that are found efficient should be reinforced whereas the inefficient ones must be discontinued. New measures and services have to be studied and developed at all times. Tailored combinations of measures have to be targeted to specified regions. Mobility management services have to be made well-known for the public. It is recommended that the mobility management will be dealt with in the work groups preparing the founding of HSL. As the organization structure is being formed, the mobility management is recommended to be recognized and 2 - 3 persons should be named responsible for the work. It is suggested that 200 000 Euros are designated for mobility management for the year 2010. In 2020 the field of mobility management has expanded and changed significantly. The Transport Infrastructure Agency, which was founded also in 2010, is coordinating the mobility management on the national level. HSL is networked on national, regional and international levels with public and private instances. HSL produces mobility management measures with various procurement models (own service, outsourced service and PPP-model). In addition, HSL will be active in launching and piloting new services.			
Keywords: Mobility Management			
Publication Series title and number: YTV:n julkaisu 11/2009			
ISSN: 1796-6965	ISBN 978-951-798-740-0 (nid.)	Pages: 46	Language: Finnish
	ISBN 978-951-798-741-7 (pdf)		
YTV Helsinki Metropolitan Area Council, Box 521 00521 Helsinki, phone +358 9 156 11, fax +358 9 156 1369			

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	11
2	Toimintaympäristön muutoksia	12
2.1	Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) tehtävät	12
2.2	Liikennesektorin ja liikenteen hallinnan toimintaympäristön muutoksia	13
2.3	Liikenne- ja ympäristöstrategiat	14
2.4	Liikkumisen ohjaus Helsingin seudulla	15
2.5	Liikkumisen ohjaus valtakunnallisesti	16
2.6	Liikkumisen ohjaus pohjoismaissa.....	18
2.7	Liikkumisen ohjaus muualla Euroopassa (EPOMM)	18
2.8	Verkottumismahdollisuuksia muiden sektoreiden kanssa	19
2.9	Yhteenveto.....	21
3	Liikkumisen ohjauksen rooli HSL -kuntayhtymässä.....	22
3.1	Liikkumisen ohjauksen määritelmä.....	22
3.2	Visio 2020	23
3.3	Toteutusvaiheet ja tehtävät 2010 - 2020	24
3.4	Tavoitetilanne 2020.....	33
4	Suosituksset.....	34
	LIITE 1: HAASTATTELUTILAISUUDET JA SIDOSRYHMÄSEMINAARI	37
	LIITE 2: LIIKKUMISEN OHJAUS POHJOISMAISSA.....	38
	LIITE 3: LIIKKUMISEN OHJAUKSEN VAIKUTUKSIA.....	43

1 Johdanto

Työn tavoitteena on ollut määrittää liikkumisen ohjauksen rooli ja tehtävät Helsingin seudun uudelle joukkoliikenneorganisaatiolle (Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, HSL). HSL tulee mm. vastamaan edustamansa alueen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta sekä joukkoliikenteen suunnittelusta ja hankinnasta.

Liikkumisen ohjaus määritelmänä on melko uusi ja järjestelmällisesti sitä on kyseisellä nimellä (Mobility Management) toteutettu Euroopassa vasta kymmenisen vuotta. Kuuden Euroopan maan (Itävalta, Ranska, Hollanti, Espanja, Ruotsi ja Englanti) muodostama yhteisö EPOMM määrittelee liikkumisen ohjauksen olevan kestävä liikkumisen edistämistä ja henkilöautoilun kysynnän vähentämistä vaikuttamalla käyttäjään.

Sekä YTV että HKL ovat toteuttaneet liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä. Hyviä esimerkkejä liikkumisen ohjauksen toteutetuista toimenpiteistä ovat joukkoliikenteen Reittiopas, kevyen liikenteen Reittiopas, kaupunginosalinjat ja autojen yhteiskäytön edistäminen City Car Clubin kanssa. Kaikki vaikuttavat kulkumuotovalintoihin ja edistävät kestävä liikkumista käyttäjälähtöisellä tavalla tarjontaa lisäämättä. Myös JOKERI -linjan tiedotuksessa hyödynnettiin liikkumisen ohjauksen keinovalikoimaa. Linjan matkustajamäärät ovat suuremmat kuin mallit ennustivat johtuen mm. vahvan markkinointikampanjan ja erottuvan profiilin tuomasta hyvästä tunnettavuudesta ja näkyvyydestä.

Tunnettavuus, ennustettavuus, informaation saatavuus ja matkustamisen helppous lisäävät joukkoliikenteen matkustuskysyntää. Kehittämällä näitä neljää asiaa ollaan liikkumisen ohjauksen ytimessä joukkoliikenteen osalta. Lisäksi liikkumisen ohjaukseen kuuluu mm. tiedottaminen kävelyn ja pyöräilyn, liityntäpysäköinnin ja mm. kimpapakyydin mahdollisuuksista.

Liikkumisen ohjaus on tärkeä keino, kun seudulla tavoitellaan henkilöautoliikenteen ja kasvihuonekaasupäästöjen kasvun hillintää. Tällöin se liittyy myös liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteuttamiseen.

Asuin-, opiskelu- ja työpaikan vaihdot, muutokset elämäntilanteessa tai liikkumisen hinnoittelussa (ruuhkamaksut, pysäköintimaksut, joukkoliikenteen lippujen hinnat) kannustavat ihmisiä arvioimaan liikkumisen vaihtoehtoja. Liikkumisen ohjauksella tuetaan ihmisten valintoja kohti kestäviä liikkumisvalintoja.

Tämän työn tavoitteena on edesauttaa yhteisymmärryksen löytämistä tulevan organisaation sisällä sekä sen sidosryhmien välillä siitä, mitä liikkumisen ohjauksen sateenvarjon alle otetaan ja minkälaisen roolin Helsingin seudun liikenne (HSL) tulee ottamaan liikkumisen ohjauksessa.

2 Toimintaympäristön muutoksia

2.1 Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) tehtävät

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän perustavat ja sen jäsenkuntia ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava ja Kirkkonummi. Kuntayhtymä aloittaa toimintansa 1.1.2010.

Kuntayhtymä tulee toimimaan 3.12.2009 voimaan tulevan uuden henkilöliikennelain mukaisena toimivaltaisena viranomaisena ja hoitaa muut viranomaistehtävät sen mukaan kuin asiasta on erikseen säädetty. Uusi henkilöliikennelaki on parhaillaan lausuntokierroksella.

Toimialue kattaa jäsenkuntien joukkoliikenteen, junaliikenteen osalta VR:n pääkaupunkiseudun lähiliikenteen sekä toimialueella harjoitettavan uuden henkilöliikennelain mukaisen liikenteen.

Osapuolten allekirjoittamassa perussopimuksessa on viranomaisen tehtäviksi määritetty seuraavat:

- 1) suunnitella ja järjestää toimialueensa joukkoliikennekokonaisuus ja edistää sen toimintaedellytyksiä
- 2) päättää toimivaltansa puitteissa toimialueensa liikenneluvista
- 3) vastata Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatisesta
- 4) vastata toimialueensa joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustajainformaatiosta
- 5) hyväksyä toimialueellaan noudatettava joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmä sekä liikenteen taksat
- 6) vastata matkalippujen tarkastuksesta
- 7) hankkia ja päättää toimialueensa joukkoliikenteen bussi -, raitiovaunu-, metro-, lauta- ja lähijunaliikennepalvelut
- 8) osallistua joukkoliikenteen infran kehittämis- ja ylläpitoinvestointien suunnitteluun yhdessä kuntien ja asianomaisten muiden tahojen kanssa
- 9) vastata toimialueensa joukkoliikenteen matkustajainformaatio- ja muista tietoteknisistä järjestelmistä
- 10) huolehtia valtion toimialueen joukkoliikenteeseen osoittamien tukien, avustusten ja määrärahojen jakamisesta liikennemuodoittain
- 11) hoitaa muutoinkin toimivaltaansa kuuluvaa joukkoliikennettä koskeva jäsenkuntien keskinäinen sekä jäsenkuntien ja muiden tahojen välinen yhteistyö sekä
- 12) huolehtia muista viranomaiselle säädetyistä tehtävistä.

Kuntayhtymään voivat kuulua perustajakuntien lisäksi muut Helsingin seudun kunnat: Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Vihti ja Sipoo. Kuntayhtymän toimintaa voidaan

laajentaa myös Helsingin seudun ulkopuolisiin kuntiin siten, että kuntayhtymä tekee ao. kunnan kanssa yhteistyösopimuksen kunnan joukkoliikenteen järjestämisestä.

Kuntayhtymän perussopimuksessa ei ole erikseen mainittu liikkumisen ohjausta omana tehtävänä. Joukkoliikenteen markkinointi ja matkustajainformaatio (kohdat 4 ja 9) ovat kuitenkin osa liikkumisen ohjausta. Liikkumisen ohjauksen on hyvä olla linjassa joukkoliikenteen muun markkinoinnin ja matkustajainformaation kanssa.

2.2 Liikennesektorin ja liikenteenhallinnan toimintaympäristön muutoksia

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisussa 45/2008 Tulevaisuuden toimintaympäristö liikennesektorilla on määriteltä tulevaisuuden toimintaympäristön muutostekijöitä ja arvioitu niiden vaikutuksia matkoihin ja kuljetuksiin. Ministeriön raportissa esitettävät muutossuunnat ja niiden vaikutussuunnat perustuvat työn aikana toteutettuun kirjallisuuskatsaukseen ja työryhmätyöskentelyyn. Tärkeimmiksi liikennesektorin muutostekijöiksi nousivat:

- ilmastonmuutos
- ihmisten arvot ja asenteet
- energian saatavuus ja hinta
- väestötekijät
- yhdyskuntarakenne
- liikenteeseen liittyvän teknologian kehitys
- vapaa-aika ja matkailu
- maahanmuutto
- elinkeinoelämä
- päätöksenteko
- kansainväliset muutokset.

Lisäksi ministeriön raportissa todetaan, että tulevaisuuden toimintaympäristön määrittelyssä liikennesektorin eri toimijoiden yhteistyö on erittäin tärkeää. Erityisesti pitkän aikavälin muutosten sekä asiakkaiden tarpeista lähtevien tarkastelujen näkökulmat ovat yhteneväisiä liikennemuodosta riippumatta.

Pääkaupunkiseudun liikenteen hallinnan johtoryhmä määritteli vuonna 2008 liikenteen ja liikkumisen hallinnan tärkeimmiksi toimintaympäristön muutoksiksi seuraavat kuusi asiaa:

1. Ilmastonmuutoksen hillintä, joka on keskeinen osa nykyistä liikenne- ja energiapolitiikkaa
2. Käynnissä olevat organisaatiouudistukset, jotka luovat nykyistä paremmat edellytykset alueelliseen yhteistyöön ja palvelujen kehittämiseen, koska joukkoliikennesuunnittelusta, liikennejärjestelmästä ja liikkumisen ohjauksesta vastaa yksi toimija
3. Kaupallisten navigointi- ja liikenneinformaatiopalveluiden läpilyönti markkinoilla
4. Euroopan komission valmisteleva älykkään liikenteen toimintasuunnitelma

5. Suomalaisen innovaatiotoiminnan puitteiden kehittyminen
6. Globalisaation eteneminen ja sen vaikutukset kuljetusketjuihin

Globalisaatiolla ja kansainvälisillä muutoksilla on viime aikoina ollut hyvin rajuja taloudellisia vaikutuksia, jotka heijastuvat parhaillaan käytännössä kaikkeen toimintaan.

Liikkumisen ohjauksen kannalta kummassakin työssä mainitut muutostekijät ovat erittäin merkittäviä, koska ne muodostavat liikkumisen ohjaukselle selvän tarpeen. Erityisesti ilmastonmuutos, energian kallistuminen, yhdyskuntarakenteen tiivistyminen sekä muuttuvat arvot ja asenteet ovat keskeisiä tekijöitä.

2.3 Liikenne- ja ympäristöstrategiat

Valtakunnallisia liikennepoliittisia tavoitteita on määritelty mm. liikenne- ja viestintäministeriön liikennepoliittisessa selonteossa, jossa mm. korostetaan joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kehittämistä keinona hillitä liikenteen ympäristövaikutusten kasvua. Myös valtioneuvoston energia- ja ilmastostrategiassa asetetaan tavoitteita liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiselle. Valtakunnallisissa alueiden käyttötavoitteissa esitetään toimintojen sijoittamista joukkoliikenteen palveluiden vaikutuspiiriin sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistämistä tukevien ratkaisujen suosimista kaa-voituksesta.

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (PLJ 2007) tavoitellaan joukkoliikenteen kulkutapaosuuden säilymistä nykyisellä tasolla ja kevyen liikenteen matkojen kasvua yli 10 % vuoteen 2030 mennessä. PLJ:ssä liikkumisen ohjaus on katsottu yhdeksi kehittämistoimeksi vaikuttaessa liikkumisen kysyntään ja kulkutapoihin. Kuvassa 1 on esitetty PLJ:n osastrategiat ja niihin liittyvät kehittämistoimet.

Helsingin joukkoliikenteen tavoitetilaksi vuonna 2012 on esitetty, että ruuhka-aikoina Helsingin niemen rajan ylittävistä matkoista 73 % tehdään joukkoliikenteellä ja poikittaisliikenteessä joukkoliikenteen kulkutapaosuus nousee vuoden 2004 osuudesta (13 %) 17 prosenttiin. Lisäksi raitio- ja bussiliikenteen nopeustasolle on asetettu aiempaa korkeampia tavoitteita (lähde: HKL Tavoitteet vuodelle 2012).

Valtakunnalliset ja seudulliset liikenne- ja ympäristöpoliittiset tavoitteet edellyttävät liikkumisen ohjauksen käyttöönottoa osana liikenteen kasvun hillinnän keinovalikoimaa.



Kuva 1. Liikennejärjestelmän kehittämisen osastrategiat ja kehittämistoimet (Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma PLJ 2007).

2.4 Liikkumisen ohjaus Helsingin seudulla

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä on toteutettu pääkaupunkiseudulla jo pitkään, joskaan ei koordinoidusti. Esimerkillisiä liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä ovat olleet esimerkiksi

- Reittioppaat (joukkoliikenne, kevyt liikenne)
- liityntäpysäköinnin järjestäminen ja siitä tiedottaminen
- Jokerilinjan markkinointi ja profilointi
- kaupunginosalinjat
- HKL:n ja YTV:n sopimukset autojen yhteiskäyttökonseptin edistämisestä yhteistyössä City Car Clubin kanssa
- infokeskuksen toiminta
- Omat lähdot -aikataulupalvelu
- työsuhdejoukkoliikennelippu
- kaupunkipyörät.

Toisaalta useita liikkumisen ohjauksen keskeisiä tehtäviä ei ole seudulla toteutettu. Esimerkiksi yritysten työntekijöiden työmatkaliikkumiseen ei ole kohdistettu räätälöityjä toimenpiteitä kovinkaan aktiivi-

sesti. Vuonna 2009 HKL:ssä on kuitenkin aloitettu tehdä yrityksille ja muille työnantajille suunnattua joukkoliikennemarkkinointia.

Liikkumisen ohjaus ei ole pelkästään liikennesektorin tehtävä, mistä on esimerkkinä YTV:n ilmanlaatusivuston alla oleva ohjelma, joka vertailee valitulle matkalle eri kulkumuotojen matka-aikoja, kustannuksia, energiankulutusta ja päästöjä <http://ilmansuojelu.ytv.kaapeli.fi/matkalla/v1.02/>. Toinen esimerkki on Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen sivusto, jossa kannustetaan hakemaan uusia vaihtoehtoja työmatkaliikkuamiseen <http://www.hel2.fi/ymk/luovastitoihin/>.

Liikkumisen ohjauksen konseptiin kuuluu olennaisesti toimenpiteiden koordinointi. Moni organisaatio on ollut kiinnostunut liikkumisen ohjauksesta asiantuntijatasolla, mutta konkreettisen tason toiminta ja sen myötä koordinointi on ollut pääosin vähäistä. Haastatteluissa ja sidosryhmäseminaarissa kävi selkeästi ilmi, että HSL on luonteva taho sekä toteuttamaan liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä että ottamaan koordinoitivastuuta Helsingin seudulla.

2.5 Liikkumisen ohjaus valtakunnallisesti

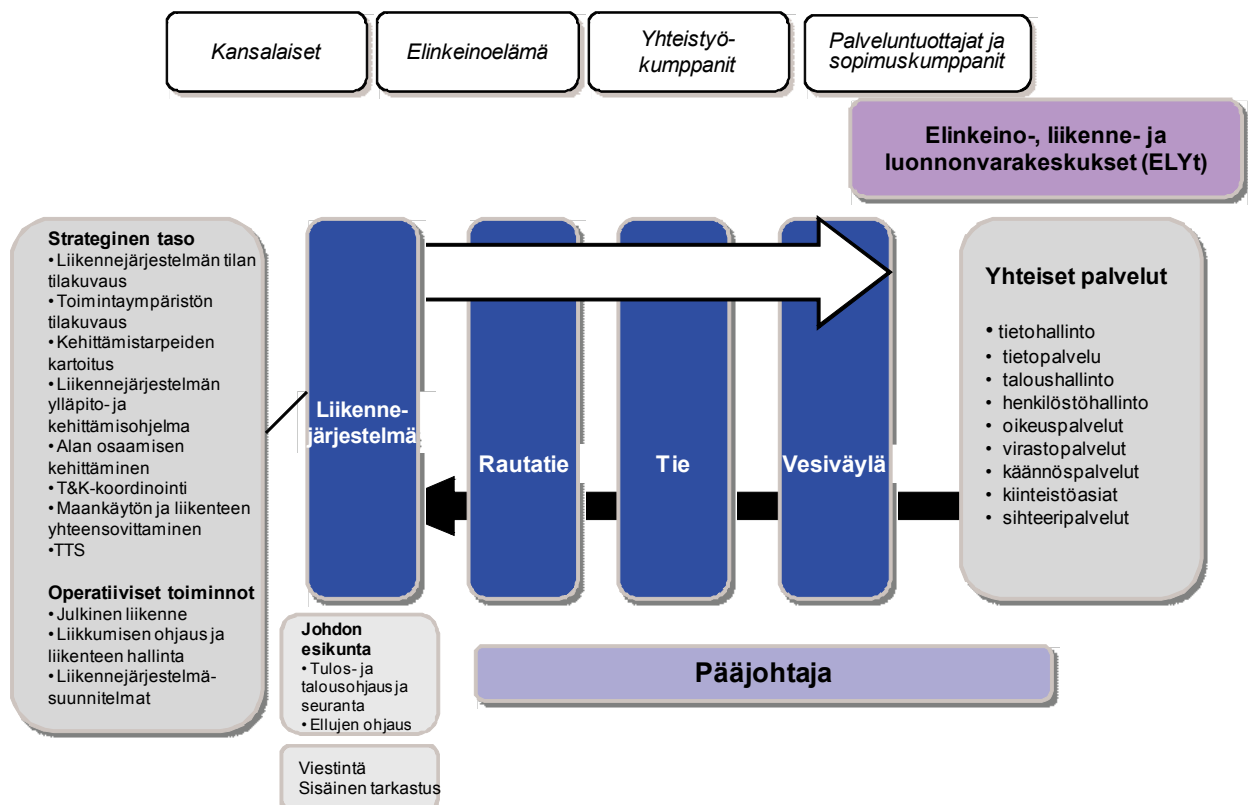
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisussa 27/2008 ”Liikkumisen palvelukeskus/Liikkumisen ohjauksen organisointi Suomessa” todetaan mm. seuraavia asioita:

- liikkumisen ohjaukseksi kutsutaan kestävän liikkumisen edistämistä tiedollisella ohjauksella ja markkinoinnilla sekä kehittämällä eri kulkutapojen käyttöä ja yhdistämistä helpottavia palveluita
- liikkumisen ohjaus on useissa Euroopan maissa todettu kustannustehokkaaksi ja nopeaksi keinoksi vaikuttaa liikenteen kysyntään. Liikkumisen ohjaus tarvitsisi julkiselta sektorilta vastaavanlaista panostusta kuin vaikkapa liikenneturvallisuuteen ja yleiseen energiansäästöön liittyvä tiedottaminen ja asennevaikuttaminen. Tätä varten voitaisiin perustaa liikkumisen palvelukeskuksia, jotka kytkevät liikkumisen ohjauksen osaksi liikennepoliittikkaa
- liikkumisen palvelukeskuksen työntekijät ovat liikenteen ja viestinnän ammattilaisia, jotka kehittävät ja ottavat käyttöön liikkumisen ohjauksen keinoja kestävän liikkumisen edistämiseksi. Liikkumisen palvelukeskuksia tarvittaisiin sekä valtakunnallisella että seudullisella tasolla. Toiminta edellyttäisi säännöllistä rahoitusta, esimerkiksi omaa momenttiaan valtion talousarvioon liikennehallinnon osalta. Myös muiden sektoreiden toimijoita (esim. ympäristö, terveys, energiansäästö) olisi tärkeä kytkeä mukaan liikkumisen palvelukeskusten toimintaan sekä valtakunnallisella että seudullisella tasolla
- valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen sijoittamisvaihtoehtoja olisi Suomessa monia. Parhaimmat edellytykset valtakunnallisen liikkumisen palvelukeskuksen nopeaan käynnistämiseen näyttäisivät olevan Motivalla. Mallina voitaisiin käyttää Motivan ja työ- ja elinkeinoministeriön välistä sopimusmenettelyä ja energiansäästön edistämisen toiminta- ja rahoitusmalleja. Toiminnan käynnistäminen Motivassa ei kuitenkaan estäisi sen siirtämistä myöhemmin esimerkiksi liikennevirastoon, jos sellainen perustetaan. Suurimmilla kaupunkiseuduilla tulisi perustaa seudullisia liikkumisen palvelukeskuksia.

Käynnissä oleva väylävirastouudistus liittyy liikkumisen ohjauksen järjestämiseen valtakunnan tasolla. Uudistuksessa perustetaan kaikki liikennemuodot kattava väylävirasto, joka aloittaa toimintansa 1.1.2010. Väylävirastoon yhdistetään:

- Merenkululaitoksesta kaikki sellaiset tehtävät, jotka eivät siirry perustettavaan tuotantoyhtiöön tai joita ei yhdistetä turvallisuusvirastoon
- Ratahallintokeskus
- Tiehallinto (lukuun ottamatta tiepiirejä ja eräitä turvallisuusvirastoon siirrettäviä toimintoja).

Ehdotus tulevan väyläviraston rakenteeksi on esitetty kuvassa 2. Ehdotuksesta ilmenee, että liikkumisen ohjausta on kaavailtu osaksi liikennejärjestelmäyksikön operatiivista toimintaa.



Kuva 2. Ehdotus tulevan väyläviraston rakenteeksi (lähde: liikenne- ja viestintäministeriö).

Liikkumisen ohjauksen sijoittaminen HSL:ään on kokoava ensiaskelel Helsingin seudulla yhdistää ja koordinoi liikkumisen ohjauksen toimintoja. Samalla se luo hyvät mahdollisuudet laajempaan liikkumisen ohjauksen yhteistyöhön tulevan väyläviraston ja muiden keskeisten toimijoiden kanssa.

2.6 Liikkumisen ohjaus pohjoismaissa

Lähestymistavat liikkumisen ohjaukseen poikkeavat pohjoismaissa kaupunkikohtaisesti. Kööpenhaminassa liikkumisen ohjauksen keskeisenä lähtökohtana on saada enemmän lipputuloloja lisääntyneen joukkoliikennekäytön myötä. Göteborgilla on pitkät perinteet liikkumisen ohjauksessa ja toiminta on koordinoitua, kun taas Oslolla toiminta on melko nuorta ja hajautunutta. Oslon ja Göteborgin malleissa tiettyjen alueiden valinta liikkumisen ohjauksen kohteiksi on mielenkiintoinen lähestymistapa. Saman menetelmän soveltamista Helsingin seudulle voidaan kokeilla esimerkiksi uusilla asuin- ja työpaikka-alueilla sekä esimerkiksi niissä kehyskunnissa, jotka ovat mukana pääkaupunkiseudun lippuyhteistyössä. Tukholman malli vaikuttaa useammalta projektilta kuin yhdeltä koordinoitulta prosessilta.

Liitteestä 2 löytyvät tarkemmat kuvaukset Göteborgista, Oslosta, Kööpenhaminasta ja Tukholmasta.

2.7 Liikkumisen ohjaus muualla Euroopassa (EPOMM)

Liikkumisen ohjaus alkoi kehittyä Euroopassa 1990-luvun alkupuolella. Terminä liikkumisen ohjaus tai mobility management vakiintui ja ensimmäiset käyttäjälähtöistä palvelutarjontaa kehittävät palvelukeskukset aloittivat toimintansa. Liikkumisen ohjausta toteutetaan Euroopassa systemaattisesti pääasiassa palvelukeskusten eli Mobility Centereiden kautta. Näitä keskuksia on Saksassa yli 60 sekä Alankomaissa, Italiassa ja Itävallassa kussakin yli 10 kappaletta.

Vuonna 1997 järjestettiin ensimmäinen alan konferenssi ECOMM, jonka tuloksena perustettiin Euroopan liikkumisen ohjauksen verkosto EPOMM. Siihen kuuluvat jäsenmaiden liikkumisen ohjaukseen kytkeytyneet hallinnot valtakunnallisella tasolla. EPOMMin tarkoituksena on edistää liikkumisen ohjausta sekä siihen liittyvää tietämystä ja tiedonvaihtoa Euroopassa. EPOMM määrittelee liikkumisen ohjauksen olevan *”kestävän liikunnan edistämistä ja henkilöautoilun vähentämistä vaikuttamalla liikkujien asenteisiin ja käyttäytymiseen.”*

EPOMMilla on vahva rooli jäsenmaidensa keskuudessa ja sen kuvaus sekä määritelmät liikkumisen ohjauksesta kiteyttäneet parhaalla tavalla liikkumisen ohjausta Euroopassa. EPOMMin internet-sivusto sisältää useita satoja raportoituja tapaustutkimuksia (Case Studies). Suomi ei vielä ole varsinaisesti EPOMMin jäsen. Liikenne- ja viestintäministeriö on mukana ns. EPOMM-Plus -hankkeessa, jossa EU-maat voivat komission tuella tutustua EPOMMin toimintaan kolmen vuoden ajan ja tehdä sen jälkeen päätökset jäsenyydestä. Hankkeen koordinaattorina Suomessa toimii Motiva.

EPOMM määrittelee liikkumisen ohjauksen välineet kuuteen osaan:

A. Liikkumisen palvelukeskus (Mobility Center)

- Keskittää multimodaalisen liikkumisen ohjaukseen liittyvän toiminnan saman katon alle

B. Liikkumisen palvelutoimisto (Mobility Office)

- Tuottaa räätälöityjä ratkaisuja paikallisesti/alueellisesti liikkumiseen liittyen. Ei tähtää kaikkien liikkujien tavoittamiseen.

C. Liikkumissuunnitelma

- Laaditaan räätälöitynä suunnitelmana yksittäiselle kohteelle – kuten yritykselle tai jopa koko kaupungille.

D. Liikkumisen ohjauksen johto

- Ohjaa kehitystä ja yleisen tietämyksen kehittymistä sekä kerää toiminnalle välttämättömän tuen eri tahoilta. Toimii poliittisen ja toteuttavan tason rajapinnassa.

E. Liikkumisen ohjauksen konsultointi

- Hoitaa projekteja ja edistää liikkumisen ohjausta. Toimii palvelukeskuksen ja asiakkaiden rajapinnassa sekä ohjaa ja kouluttaa.

F. Liikkumisen ohjauksen koordinointi

- Tekee vaikutusselvityksiä ja tutkimuksia liikkumisesta. Kehittää palveluita ja on yhteydessä tarvittaviin sidosryhmiin sekä koordinoi liikkumisen ohjausta.

Helsingin seudun liikenteelle (HSL) kohdat B-F sopivat hyvin. Etenkin kohtien B ja E kohdalla ulkopuolisten asiantuntijoiden käyttö tulee harkittavaksi.

2.8 Verkottumismahdollisuuksia muiden sektoreiden kanssa

Liikkumisen ohjaukselle on hieman erilaiset tarpeet riippuen siitä, tarkastellaanko asioita paikallisella, seudullisella vai valtakunnallisella tasolla. Tarkastelutason lisäksi liikkumisen ohjaukselle voi olla erilaisia intressejä muissakin yhteyksissä varsinaisen liikenteen toimijakentän ulkopuolella.

Liikkumisen ohjauksen intressit liittyvät läheisesti energian kulutukseen, ympäristöasioihin, maankäytön suunnitteluun, liikenneturvallisuuteen ja terveyteen. Näin ollen mahdollisia kiinnostuneita sidosryhmiä tai yhteistyötahoja voivat olla monet järjestöt sekä julkiset ja kaupalliset toimijat. Hyvin tärkeä tehtävä uutta toimintaa kehitettäessä on löytää sopivia toimijoita, joilla on yhteiset intressit ja joiden kanssa voidaan organisoida sopivia palveluita. Kampanjoiden ja yhteispalveluiden tai -toiminnan perustaminen on tapauskohtaista ja vaatii verkostoitumista eri toimijoiden kesken.

Liikkumisen ohjausta toteutetaan nykyisin jossain määrin esimerkiksi seuraavissa organisaatioissa, jotka voivat olla myös mahdollisia yhteistyötahoja:

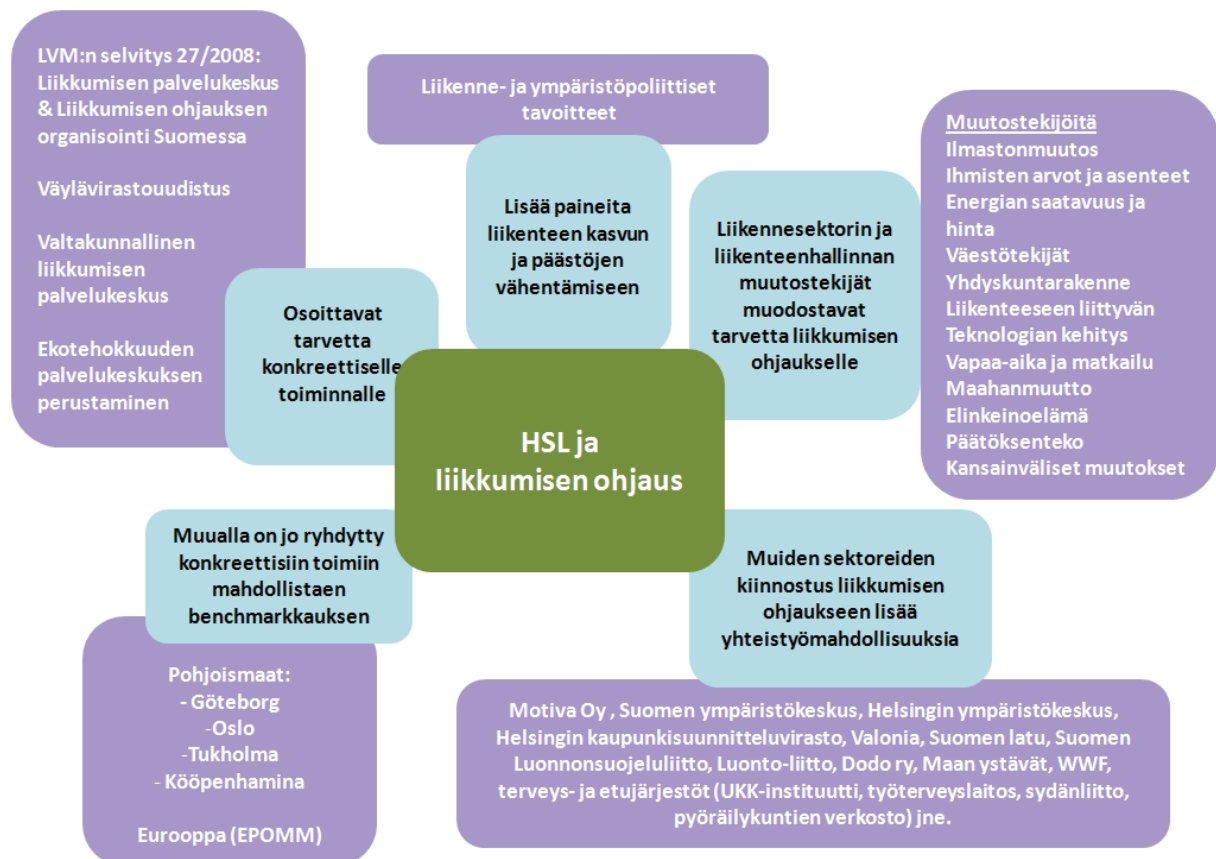
- Helsingin kaupunki on tehnyt päätöksen ekotehokkuuteen liittyvän neuvonnan tehostamisesta ja palvelukeskuksen perustamisesta. Ekotehokkuuden palvelukeskuksen sijaintipaikaksi on suunniteltu Kamppia. Espoon ja Vantaan kaupungit ovat osallistumissa palvelukeskuksen toimintaan. Mukaan tulevat myös eri toiminta-alueista vastaavat kuntayhtymät, jäte, vesi ja liikenne. Helsingin Energia on mukana energian käytön neuvonnan yhteistyökumppanina. Toimintasuunnitelma valmistuu maalikuussa 2009. Uusi keskus aloittaa toimintansa vuonna 2010. Ekotehokkuus ajattelussa yhdistyvät monet tällä hetkellä eri tahojen vastuulla olevat asiat, esim. energiatehokkuus ja energiansäästö, veden järkevä käyttö, liikkuminen, jätteen synnyn ehkäisy, kulutuksen vähentäminen ja materiaalihyönteisyys sekä huoli ilmastomuutoksesta. Uuden yksikön toiminnan lähtökohtana on Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla tällä hetkellä toimivien organisaatioiden ja yksiköiden yhteistyö ja sen tehostaminen. Olemassa olevien palvelujen lisäksi tarvitaan uudentyyppisiä palveluja erityisesti asukkaille mutta myös

muille toimijoille (esimerkiksi pk-yrityksille ja isännöitsijöille). Asiakaspalvelussa korostetaan asioimisen helppoutta ja kustannustehokkuutta.

- Motiva Oy tuottaa asiantuntijapalveluita energian ja materiaalien käytön tehostamiseksi ja uusiutuvan energian käytön lisäämiseksi. Motiva on valtion omistama yritys. Liikkumisen ohjaukseen se voi toimintaperiaatteidensa puolesta liittyä asenteisiin ja tottumuksiin vaikuttamalla, tutkimusten ja selvitysten kautta ja esimerkiksi kehittämällä energiatehokkuutta liikennejärjestelmässä. Motiva on laatinut mm. energiansäästösopimuksia kuljetusyrityksille. Vastaava malli voisi sopia myös yritysten liikkumissuunnitelmien laatimiseen
- Suomen ympäristökeskus sekä paikalliset ja alueelliset ympäristökeskukset työskentelevät hyvin laajalla skaalalla ympäristöasioiden, tietoisuuden ja kestävä kehityksen puolesta. Helsingin ympäristökeskuksen esimerkki liikkumisen ohjauksesta on luovasti töihin -sivusto, jossa opastetaan ja annetaan neuvoja ja esimerkkejä henkilöautoilla tehtävien työmatkojen vähentämiseksi tai järjeistämiseksi
- Varsinais-Suomen Energiatoimiston ja Varsinais-Suomen Agendatoimiston yhdistyessä syntyi Valonia eli Varsinais-Suomen kestävä kehityksen ja energia-asioiden palvelukeskus. Sen toiminta-ajatuksena on kestävä kehityksen edistäminen. Liikkumisen ohjaukseen lukeutuvaa toimintaa Valoniassa ovat lähinnä pyöräilykampanjat ja valistus päivittäisten valintojen vaikutuksista
- Suomen latu vaikuttaa osaltaan kannustamalla liikkumaan ja neuvomalla kevyen liikenteen mahdollisuuksista. Suomen latu on yhteydessä kuntiin myös suunnittelu- ja kaavoitusvaiheessa, jotta hyötyliikunnan mahdollisuudet otettaisiin huomioon
- Ympäristöjärjestöt kuten Suomen Luonnonsuojeluliitto, Luonto-liitto, Dodo ry, Maan ystävät, WWF ja Greenpeace voivat kiinnostua erilaisista hankkeista ja niillä on laajat verkostot sekä paljon aktiivisia jäseniä
- Terveys- ja etujärjestöt kuten UKK-instituutti, työterveyslaitos, sydänliitto ja pyöräilykuntien verkosto pyrkivät edistämään kevyen liikenteen suosiota monissa yhteyksissä.

2.9 Yhteenveto

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteille ja niiden koordinoinnille on selkeä tarve sekä seudullisesti että valtakunnallisesti. Se on yksi potentiaalinen keino vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Liikkumisen ohjauksessa ollaan Suomessa ja Helsingin seudulla ottamassa kokoavia ensiaskeleita. Tähän asti liikkumisen ohjauksen toiminnan aloittamista on lähinnä selvitelty asiantuntijoiden toimesta ja toteutettu erillisiä toimenpiteitä. Eurooppalaiset ja pohjoismaiset esimerkit osoittavat, että muualla on toiminnalla jo pidemmät perinteet. Myös muiden sektoreiden kiinnostus liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden hyödyntämiseen on lisääntynyt. Työssä tehtyjen haastattelujen ja pidetyn sidosryhmäseminaarin perusteella liikkumisen ohjaus sopii HSL:n toimenkuvaan. Kuvassa 3 on havainnollistettu toimintaympäristön muutoksia.



Kuva 3. Liikkumisen ohjaukselle on kysyntää.

3 Liikkumisen ohjauksen rooli HSL -kuntayhtymässä

3.1 Liikkumisen ohjauksen määritelmä

Liikkumisen ohjaukselle on löydettävissä lukuisia erilaisia määritelmiä. Viimeaikoina on yleistynyt tapa jakaa liikenteen ohjauksen määritelmä tavoitteisiin ja toimintatapoihin. Tämän työn määritelmät pohjautuvat liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuun 27/2008 ”Liikkumisen palvelukeskus/Liikkumisen ohjauksen organisointi Suomessa”.

TAVOITE (MITÄ VAIKUTUKSIA HALUTAAN)

Liikkumisen ohjauksen tavoitteena on edistää kestävästä liikkumisesta käyttäjälähtöisellä tavalla. Kyse on myös liikkumisen kysynnän hallinnasta eli liikkumisen tarpeeseen vaikuttamisesta. Tavoitteena on saavuttaa ympäristön ja yhteiskunnan kannalta edulliset liikkumisvalinnat ja toimintatavat. Kestävällä liikkumisella vähennetään liikenteen päästöjä, melua ja autoliikenteestä aiheutuvia onnettomuuksia. Kestävän liikkumisen edistäminen parantaa myös kansanterveyttä, mikäli autoliikenne korvautuu kävelyllä ja pyöräilyllä. Liikkumisvaihtoehtojen lisääntyminen ja olosuhteiden parantaminen edesauttavat myös liikkumisen tasa-arvoa ja esteettömyyttä.

TOIMINTATAVAT (MITEN VAIKUTETAAN)

Kestävä liikkuminen koostuu useista toimintatavoista, joita ovat muun muassa:

- liikkumistarpeen minimointi (esim. asuinpaikan valinta, etätoiminnot)
- vähäpäästöisten kulkutapojen käyttö (kävely, pyöräily, joukkoliikenne)
- välttämättömän henkilöautoilun järjeistäminen (esimerkiksi autojen yhteiskäyttö, kimpapakyydit, vähäpäästöisten autojen valinta, taloudellinen ajotapa)
- toimenpiteiden organisointi.

Yhteistä edellisille ovat vaikuttaminen liikkumistapaan, kestävät ratkaisut, viisaat valinnat ja pehmeät keinot. Liikkumisen ohjaukseen toimenpiteet voidaan puolestaan jakaa esimerkiksi kulkutavoittain (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) käyttäjille kohdistettavaan tiedotus-, markkinointi-, opastus- tai kehitystehtäviin.

Olennaista on myös osoittaa, kenen toimesta liikkumisen ohjauksen tehtäviä hallinnoidaan. Esimerkiksi Euroopassa liikkumisen ohjaus on järjestetty yleensä liikkumisen palvelukeskusten kautta. Työssä tehtyjen haastattelujen perusteella tällaisille erillisille palvelukeskuksille ei kuitenkaan nähty tarvetta. On luontevaa sijoittaa liikkumisen ohjauksen tehtävät samaan organisaatioon, joka määrittelee liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet ja keinot sekä myös hallinnoi joukkoliikenteen asiakasrajapintaa. Liikkumisen ohjaus tukee ja täydentää edellä mainittuja toimintoja.

Liikkumisen ohjauksen ensisijaisia kohderyhmiä ovat liikkujat ja liikkumista synnyttävät organisaatiot (työpaikat, koulut, kirjastot jne.). Liikkumisen ohjaus on nimenomaan tiedollista ohjausta ja markkinointia ja sitä voidaan myös kutsua kestävästä liikkumisesta kuluttajaneuvonnaksi.

Liikkumisen ohjaus Helsingin seudulla on syytä yhdistää vahvasti asiakasrajapintaan, joka on jo olemassa joukkoliikenneorganisaatioilla ja jatkossa HSL:llä. Liikkumisen ohjauksen kehittämisessä painopisteen on siirryttävä osaksi operatiivista toimintaa tukien ylemmän tason tavoitteiden toteutumista.

3.2 Visio 2020

Ehdotukset vuoden 2020 visioiksi on laadittu sekä koko Helsingin seudulle että liikkujalle.

EHDOTUS LIIKKUMISEN OHJAUKSEN VISIOKSI HELSINGIN SEUDULLA

Liikkumisen ohjaus edistää kestäväää liikkumista kannustamalla järkeviin liikkumisvalintoihin. Yhä useampi valitsee Helsingin seudulla liikkeessaan kulutavakseen muun kuin henkilöauton, koska autoton liikkuminen on taloudellista, terveellistä, turvallista, ympäristöystävällistä ja helppoa.

EHDOTUS LIIKKUJAN VISIOKSI

Helsingin seudulla liikkuja (tai yritys) saa helposti yhdestä lähteestä (web-portaali, luukku jne.) kattavaa tietoa liikkumisen vaihtoehtoista ja vaikutuksista seudullisesti ja valtakunnallisesti. Tiedot ovat räätälöitävissä omiin tarpeisiin. Kaikki tarjottava tieto on ajantasaista, luotettavaa ja helppokäyttöistä ja käyttäjälle pääosin ilmaista.

3.3 Toteutusvaiheet ja tehtävät 2010 - 2020

Liikkumisen ohjaus esitetään toteutettavaksi vaiheittain pienin askelin. Liikkumisen ohjaus on oma toimintonsa HSL-organisaatiossa, jolla on nimetyt vastuuhenkilöt. Vuonna 2010 liikkumisen ohjauksen tehtävät aloitetaan pienellä henkilöstömäärällä. Toiminta käynnistetään 2-3 henkilöllä, jotta toiminta saa konkretiaa ja statuksen.

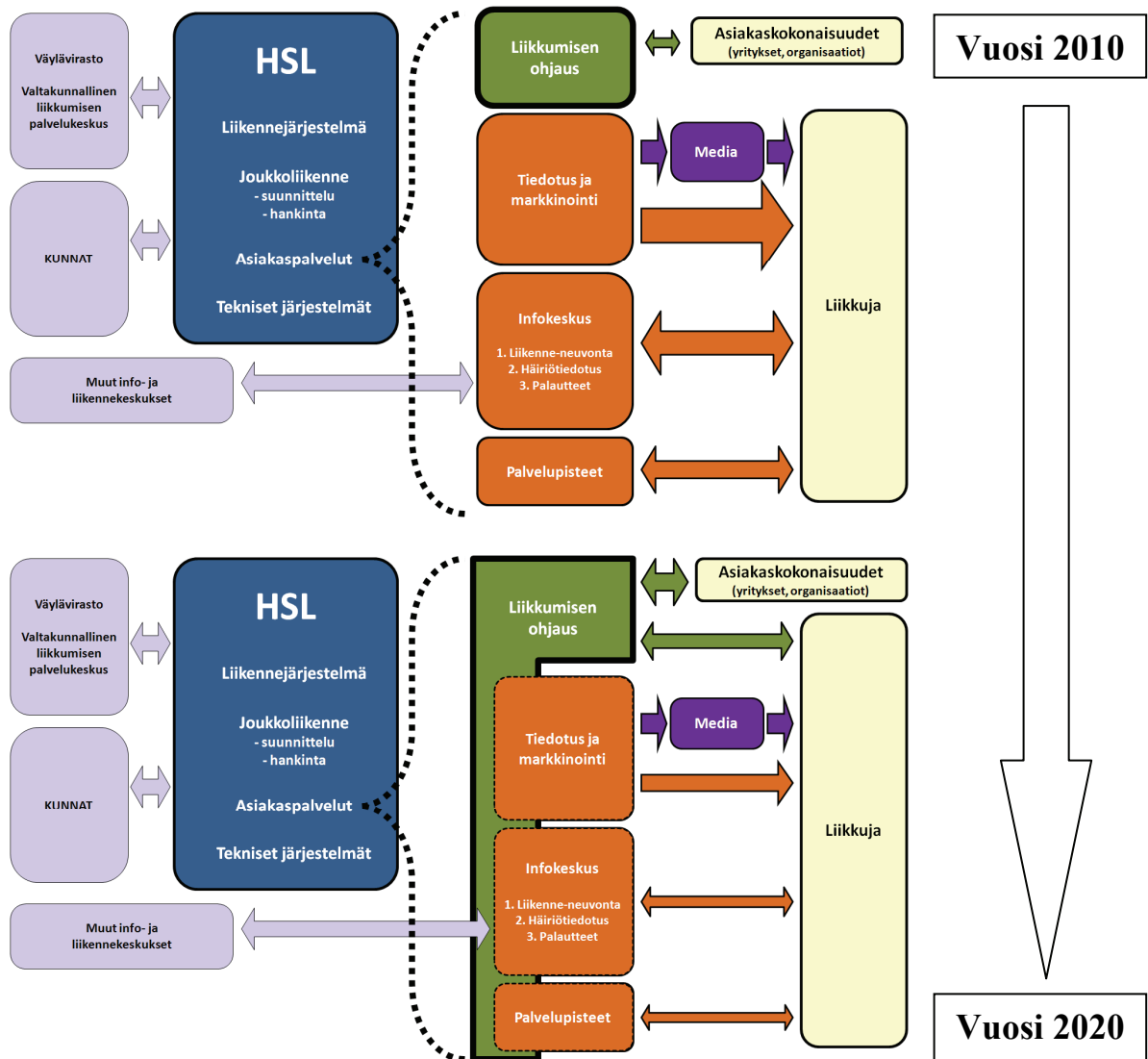
Perustelut 2-3 nimetylle henkilölle ovat seuraavat:

- liikkumisen ohjauksella on laajempi tehtäväkenttä kuin muilla HSL:n asiakaspalvelutoiminnoilla ja se toteuttaa mm. liikennejärjestelmäsuunnitelman strategisia tavoitteita huomioiden kaikki kulkutavat
- liikkumisen ohjauksella tavoitellaan vaikutuksia liikennejärjestelmäsuunnittelun ylimmässä osa-strategiassa (kysyntä, kulkutavat), kun matkustajainformaatiolla tavoitellaan ensisijaisesti vaikutuksia kolmannessa osa-strategiassa (liikennejärjestelmän käytön tehostaminen). Katso kuva 1
- liikkumisen ohjaus ei kilpaile muiden toimintojen kanssa vaan päinvastoin tukee niitä
- jos resursseja ei selkeästi nimetä, toiminta ei konkretisoidu asiakasrajapintaan. Liikkumisen ohjausta ei synny oman toimen ohella tehtynä
- liian isoa palaa ei ole realistista tavoitella muun organisaatiouudistuksen yhteydessä, vaan liikkumisen ohjauksen kehittämisen on tapahduttava vaiheittain.

Suuri osa liikkumisen ohjaukseen mielleltävistä nykyisistä tehtävistä ja palveluista jää alkuvaiheessa edelleen muiden osastojen tai yksiköiden tehtäviksi, eikä niitä oteta vielä liikkumisen ohjauksen saatevarjon alle. Liikkumisen ohjauksen tehtäväkenttää kasvatetaan toiminnan vakiintuessa ja kehittyessä vuosina 2010 - 2020. Lisää henkilöresursseja hankitaan, kun liikkumisen ohjaukseksi tunnistettuja toimintoja keskitetään siitä vastaavalle toimijalle. Myös muita asiakasrajapinnan resursseja hyödynnetään tarpeen mukaan.

Vuonna 2020 liikkumisen ohjauksen henkilöresurssitarpeen arvioidaan olevan 5-10 henkilötyövuotta. Tarpeen mukaan hyödynnetään viestinnän, infokeskuksen ja palvelupisteiden resursseja. Näin toiminnan laajuutta voidaan kasvattaa ja saada synergiaetuja asiantuntijoiden yhteistyöstä. Muiden resurssien käytöstä sovitaan tapauskohtaisesti tehtävän luonteen mukaan, koska mahdolliset tarpeet vaihtelevat lyhytaikaisista kampanjoista ja pilotoinneista pitkän tähtäimen kehittämishankkeisiin.

Kuvassa 4 on esitetty tavoitteellinen kehityspolku vuosille 2010 - 2020.



Kuva 4. Tavoitteellinen kehityspolku ja roolin kasvaminen HSL:n asiakasrajapinnassa 2010 – 2020.

Liikkumisen ohjauksen keskeisiä tehtäväkokonaisuuksia ovat:

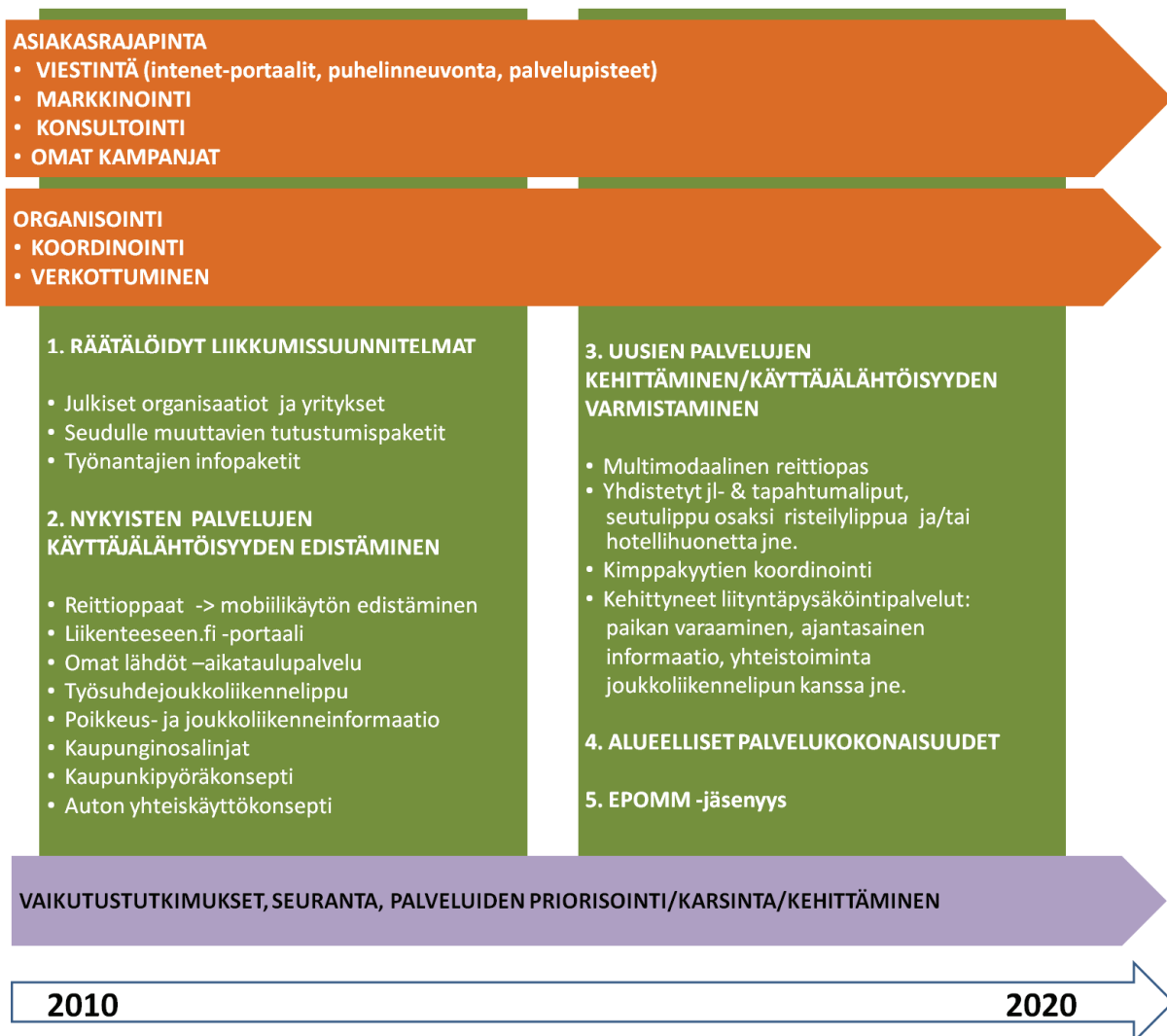
- tarjota tietoa kestävän liikkumisen eri osa-alueista kootusti ja helposti (esim. internet-portaalit, palvelupisteet, puhelinneuvonta)
- kestävän liikkumisen edistäminen lähestymällä eri kohderyhmiä aktiivisesti muun muassa markkinoinnilla, konsultoinnilla, koulutuksella, kampanjoilla, postitse, puhelimitse tai jopa henkilökohtaisilla tapaamisilla (esimerkiksi uudet asukkaat). Konsultoinnin kohteena ovat tyypillisesti yritykset tai työpaikat, joille tehdään liikkumissuunnitelmia. Kampanjoihin voidaan liittää palveluiden ilmaista kokeilemistä
- parantaa liikkumispalveluiden tarjoajien palveluiden käyttäjälähtöisyyttä ja nivoa kestävän liikkumisen eri palveluja kokonaisuuksiksi. Tämä voi tarkoittaa jopa eri palveluiden myynti-, vuokraus- ja varaustoiminnan koordinoitua tai koottua välittämistä

- pyrkiä nivomaan kestävä liikumisen palveluita osaksi liikumista aiheuttavien tahojen palveluja (esimerkiksi autojen yhteiskäytön markkinointi asuntojen myynnin yhteydessä, yhdistetyt yleisötapahtumien pääsy- ja joukkoliikenneliput, pyöräperäkärryjen vuokraus osana kaupan palveluja, jne.).

Taloudellisen ajotavan markkinointi ja koulutus eivät kuulu HSL:n liikumisen ohjauksen tehtäviin. HSL kuitenkin edesauttaa palvelun markkinointia mm. omien portaaliensa kautta. Myöskään kaavoittajien ja muiden suunnittelijoiden koulutus ei sisälly HSL:n liikumisen ohjauksen tehtäviin.

Kuvassa 5 on esitetty liikumisen ohjauksen tehtäväkentän kehittyminen vuosina 2010 - 2020. Käynnistämisvaiheessa tulee hyödyntää jo käytössä olevia palveluita ja edesautetaan etenkin niiden käyttäjälähtöisyyden parantamista.

Jatkossa useille uusille palveluille on tarvetta. Lisäksi toiminnan vakiinnuttua yhä useammalle taholle pyritään tarjoamaan kohdennetumpaa palvelua entistä kattavammin.



Kuva 5. Liikumisen ohjauksen tehtäväkentän kehittyminen 2010 – 2020.

HSL:lle esitettäviä liikumisen ohjauksen tehtäviä ja niiden vaikutuksia on kuvattu tarkemmin seuraavilla sivuilla. Vaikutusarviot perustuvat liitteessä 3 esitettyihin tuloksiin.

1. RÄÄTÄLÖIDYT LIIKKUMISSUUNNITELMAT

Liikkumissuunnitelmat organisaatioille

Toimenpide:

Vuonna 2009 HKL:ssä ryhdyttiin toteuttamaan yrityksille ja muille työnantajille suunnattua joukkoliikennemarkkinointia. Vuoden 2010 alusta toimintaa edelleen kehitetään ja laajennetaan. Liikkumissuunnitelmat pitävät sisällään suuren määrän erilaisia mahdollisuuksia kuten työsuhdelippu, työmatkapyörät, liikkumiskampanjat, kimppekyytien organisointi, henkilökohtaiset liikkumissuunnitelmat työntekijöille jne.

Vaikutuksia:

Suuri osa EPOMMin esimerkeistä liittyy tavalla tai toisella yritysten kautta tehtäviin toimenpiteisiin ja kestävän liikkumisen markkinointiin. Liikkumissuunnitelmat ovat nostaneet kestävien kulkumuotojen kulkumuoto-osuuksia kymmenillä prosenteilla ja vastaavasti vähentäneet henkilöautolla tehtyjen matkojen osuutta 10–30 %-yksikköä.

Tutustumispaketti seudulle muuttaville

Toimenpide:

Seudulle muuttaneelle lähetään räätälöityjä tietopaketteja kestävän liikkumisen mahdollisuuksista. Aineisto on oltava jaettavissa useilla eri kielillä.

Vaikutuksia:

Vaikutukset ovat luultavasti samansuuntaisia kuin Englannissa (liite 3) tehdyissä profiloiduissa henkilökohtaisissa liikkumissuunnitelmaprojekteissa, joissa pyrittiin tietoisuuden lisäämisellä vaikuttamaan kulkutapavalintoihin. Autolla tehdyt matkat vähenivät 6 %, pyörällä tehdyt matkat lisääntyivät 122 % ja kävelymatkat 39 %.

Työnantajien infopaketit

Toimenpide:

Liittyy kiinteästi liikkumissuunnitelmien laadintaan, mutta on toimenpiteiltään kevyempi. Organisaatiolle lähetään räätälöityjä tietopaketteja kestävän liikkumisen mahdollisuuksista ja kerrotaan esimerkiksi työsuhdejoukkoliikennelipun eduista niin organisaatiolle kuin työntekijälle.

Vaikutuksia:

Vaikutukset ovat samansuuntaisia kuin edellä mainituissa.

2. NYKYISTEN PALVELUJEN KÄYTTÄJÄLÄHTÖISYYDEN EDISTÄMINEN

Reittioppaat -> mobiilikäytön edistäminen

Toimenpide:

Reittioppaat (joukkoliikenne, kevytliikenne) Helsingin seudulla ovat helpottaneet suuresti joukkoliikenteen käyttöä. Niiden käyttäjäystävällisyyttä kehitetään edelleen painopisteen ollessa mobiilin käytön helpottamisessa.

Vaikutuksia:

Joukkoliikenteen reittioppaan hyöty-kustannussuhde on arvioiden mukaan ollut vähintäänkin 30. Kevyen liikenteen reittioppaan h/k-suhteen on arvioitu olevan vähintään 1,6.

Liikenteeseen.fi -portaalin kehittäminen

Toimenpide:

Monissa liikkumisen ohjauksen toimenpiteissä painotetaan tiedon tarjoamista ja kestävien liikkumismuotojen markkinointia. Liikenteeseen.fi kerää liikenteen ajantasaista tietoa eri palvelujen tuottajilta yhteen portaaliin helpottaen tiedon saantia yhden luukun periaatteiden mukaisesti. Tunnetun portaalin avulla tuetaan kampanjoita (myös sidosryhmien) ja lisätään niiden näkyvyyttä. Jatkossa kehitetään muun muassa karttatoimintoja ja käyttäjälähtöisyyttä.

Kestävän liikkumisen portaali

Kestävän liikkumisen portaali liittyy läheisesti liikenteeseen.fi -portaalin kehittämiseen ja se voidaan integroida tähän kokonaisuuteen. Toisaalta kestävän liikkumisen portaali voi olla valtakunnallinen ratkaisu, koska tarjottava tieto on monilta osin yleispätevää. Tällöin liikenteeseen.fi -portaalista tulee olla linkki kestävän liikkumisen valtakunnalliseen portaaliin.

Vaikutuksia:

Yksi kokoava portaali on käyttäjäystävällinen ratkaisu, joka samalla vähentää päivitystarpeita ja ristiriitaisen tiedon tarjoamisen riskiä. Liikenteeseen.fi -portaali lisää tietoisuutta liikkumisen mahdollisuuksista seudulla. Portaali helpottaa päivittäistä liikkumista ja vaikuttaa jokapäiväisten liikkumisvalintojen tekemiseen. Kestävän liikkumisen portaalista saa puolestaan tietoa liikkumisvalintojen vaikutuksista yleisellä tasolla. Se vaikuttaa asenteiden muuttumiseen pidemmällä aikavälillä. Parhaimmillaan tee-maportaalilla ja -kampanjalla voidaan saavuttaa suuri suosio, kuten liitteen 3 autoton dieetti -kampanja osoittaa.

Omat lähdöt -aikataulupalvelu

Toimenpide:

Yhtenäistetään palvelua muiden vastaavien käyttäjälähtöisesti räätälöitävien palveluiden kanssa.

Vaikutuksia:

Parantaa personoidun aikataulutiedon tarjoamista. Parantaa erityisesti vakituisten joukkoliikenteen käyttäjien osalta joukkoliikenteen imagoa, laatua ja käytettävyyttä.

Työsuhdejoukkoliikennelipun kehittäminen ja markkinointi

Toimenpide:

Nykyisin työsuhdejoukkoliikennelippuun liittyy liian paljon byrokratiaa ja on hankala hankkia. Lisäksi hyöty on selvästi liian pieni sekä yrityksille että työntekijöille. Pyritään vaikuttamaan siihen, että työsuhdejoukkoliikennelipun hyödyt asiakkaille ovat nykyisiä suuremmat ja lipun käyttöönotto on yksinkertaista. Liikkumisen ohjauksen keinoin markkinoidaan tuotetta ja opastetaan sen käyttöönotossa.

Vaikutuksia:

Kööpenhaminassa tehtävistä liikkumisen ohjauksen toimenpiteistä työsuhdelipun markkinointi yrityksille on arvioitu kaikkein kannattavimmaksi. Erityisen huomattavaa on, että työsuhdejoukkoliikennelippu on houkutellut vakituksia autoilijoita tehokkaasti joukkoliikenteen käyttäjiksi.

Poikkeus- ja joukkoliikenneinformaation kehittäminen

Toimenpide:

Organisaatioiden välistä tiedonkulkua kehitetään. Häiriötiedon välittämistä liikkujille parannetaan siten, että tietoa on saatavissa useista kanavista ja tieto on ajantasaista, luotettavaa, oikeaa ja helppotajuis-ta. Infokeskuksen roolia informaation välittämisessä kehitetään.

Vaikutuksia:

Parantaa joukkoliikenteen luotettavuutta, imagoa ja laatua sekä liikkujan kokemaa turvallisuutta. Erittäin haasteellinen kokonaisuus, josta on vähän tutkittua vaikutustietoa. Puuttuva poikkeusinformaatio ylittää uutiskynnyksen valtamedioissa vuosittain etenkin junaliikenteen häiriöiden yhteydessä.

Kaupunginosalinjat (Jouko)

Toimenpide:

Palvelua markkinoidaan ja sitä kehitetään erityisesti asiakaspalautteiden pohjalta.

Vaikutuksia:

Palvelu on käynnistynyt vuoden 2009 alussa. Kaupunginosalinja tarjoaa sujuvat ja mukavat yhteydet oman asuinalueen tai naapurikaupunginosan kauppaan, kirjastoon, kouluun, terveysasemalle ja muihinkin arjen menoihin, tavallisen bussilipun hinnalla. Reittien ja aikataulujen suunnittelussa sekä kalustossa on huomioitu erityisesti iäkkäiden, liikuntarajoitteisten ja apuvälineiden kanssa liikkuvien tarpeet.

Kaupunkipyöräkonseptin kehittäminen

Toimenpide:

Helsingin kaupunkipyörät uusitaan kokonaan niin, että uuden toimintakonseptin käyttöönotto tapahtuu kevästä 2010 alkaen. Lähtökohtana on liikkujien tarpeita paremmin vastaava palvelu ja tavoitteena on, että kaupunkipyöräjärjestelmästä tulee laadukas ja kustannustehokas osa kaupungin julkista liikennejärjestelmää. Jatkossa järjestelmää markkinoidaan ja sitä kehitetään ennen kaikkea asiakaslähtöisenä palveluna.

Vaikutuksia:

HKL:n selvityksessä C: 3/2008 "Kaupunkipyöräjärjestelmän uudistaminen – hankesuunnitelma" todetaan, että kunnallis- ja yhteiskuntataloudelliset hyödyt jakaantuvat liikkujien, liikenteen tuottajien ja ulkoisten kustannusten kesken. Pyöräily parantaa terveyttä, vähentää saasteita ja lisää yleistä viihtyisyyttä. Toteutetusta laajuudesta riippuen kaupunkipyöräjärjestelmän arvioidaan tuottavan yhteiskuntataloudellisia hyötyjä noin 0,3–2,7 miljoonan euron arvosta vuosittain. Hyödyt koostuvat terveys- ja päästövaikutuksista.

Ulkomaisissa selvityksissä pyöräilyn edistämishankkeiden hyöty-kustannussuhde on todettu poikkeuksetta hyväksi (h/k-suhde 3–30). Toimenpiteet lisäävät pyöräilyn kulkutapaosuutta ja vähentävät autolla tehtyjä matkoja. Monessa esimerkissä yhteiskäyttöpyöräilyä on lähestytty yritysten kautta, jolloin pyörien käyttöasteet ovat olleet korkeita. Suuri osa, jopa 40 % käyttäjistä, on ollut vakituksia autoilijoita, jotka ovat korvanneet osan autoilustaan pyöräilyllä ja joukkoliikenteellä.

Auton yhteiskäyttökonseptin edistäminen – car sharing

Toimenpide:

Kehitetään edelleen HKL:n ja YTV:n sopimuksia autojen yhteiskäyttökonseptin edistämisestä yhteistyössä City Car Clubin kanssa. Lisätään tietoisuutta autojen yhteiskäytöstä ja osallistutaan autojen yhteiskäyttöpalveluiden kehittämiseen. Euroopan komission Momo-hankkeella (More options for energy efficient mobility through Car-Sharing) on samoja tavoitteita. Sekä HKL että YTV ovat Momo-hankkeen rahoittajia.

Vaikutuksia:

Auton yhteiskäyttökonsepti on ehkä pisimmällä Oslossa, jossa toimii kaupungin ensimmäinen alan yritys - Bilkollektivet. Yhtiöllä on 1250 jäsentä ja se on toiminut vuodesta 1995 lähtien kasvaen 30 % vuosivauhtia. Toimivan yhteiskäyttöautoilukonseptin tukeminen on kannattavaa monella tavalla. Erityisesti yhteiskäyttö vähentää vakituisten autoilijoiden määrää ja lisää kestävien liikkumismuotojen käyttöä.

3. UUSIEN PALVELUJEN KEHITTÄMINEN JA KÄYTTÄJÄLÄHTÖISYYDEN VARMISTAMINEN

Multimodaalinen reittiopas

Toimenpide:

Osallistutaan multimodaalisen reittioppaan kehittämiseen.

Vaikutus:

Vastaavista kokonaisuuksista ei vielä ole kokemusta, mutta aiempien reittioppaiden tulosten perusteella on syytä olettaa, että hanke on hyvin kannattava (katso kohta Reittiopas -> mobiilikäytön edistäminen). Multimodaalisella reittioppaalla saadaan etsittyä ja räätälöityä automaattisesti kunkin liikku-
jan arvojen mukaan ihanteellisia matkaketjuja, jotka hyödyntävät koko liikennejärjestelmän mahdollisuuksia.

Yhdistetyt tapahtuma- ja joukkoliikenneliput

Toimenpide:

Pääkaupunkiseudun kongressien ja suurtapahtumien järjestäjille myydään jo tällä hetkellä matkailijalippuja erityishintaan. Kesästä 2009 matkailijaliput tullaan korvaamaan 1 - 7 päivän tapahtumalipuilla. Liput ladataan kertakorteille, joiden pintaan voidaan tulostaa tapahtuman järjestäjän toiveesta esim. tapahtuman nimi, paikka ja voimassaolon päivämäärä(t). Suurtapahtumiin voidaan myöntää vapaa matkustusoikeus joukkoliikenteessä, jos tapahtumaan osallistuu vähintään 1 000 ihmistä ja tapahtuma täyttää muut myöntämisehdot. Yhdistettyjä tapahtuma- ja joukkoliikennelippuja kehitetään ja niiden markkinointia edistetään.

Vaikutuksia:

Alankomaissa yhdistelmälipuista on saatu hyviä kokemuksia. Autoilun osuus tapahtumissa on vähentynyt jopa 25 %. Vastaavia esimerkkejä löytyy Belgiasta ja Saksasta.

Kimppakyytien koordinointi

Toimenpide:

Osallistutaan kimppakyytien edellytysten kehittämiseen edellyttäen, että toiminta ei ole ammattimaista tai ansiotarkoituksessa tapahtuvaa, jolloin se on laitonta. Selvitetään Liikenteeseen.fi -portaalin hyödyntämismahdollisuudet esimerkiksi toimivien kimppakyytipalveluiden markkinointikanavana.

Vaikutuksia:

Kimppakyytien järjestämisestä on sekä onnistuneita että epäonnistuneita esimerkkejä. Belgiassa on kimppakyytien kannusteilla onnistuttu nostamaan kulkutapaosuus 3,9 %:sta 6,9 %:iin. Tanskassa ko-
keilusta saatiin lähes pelkästään huonoa palautetta. Epäonnistumisen arveltiin johtuvan erityisesti käyttäjämäärän vähyydestä.

Kehittyneet liityntäpysäköintipalvelut

Toimenpide:

Osallistutaan kehittämään järjestelmää, joka mahdollistaa mm. pysäköintipaikkojen ajantasaisen informaation tarjoamisen, paikan varaamisen ja pysäköintimaksun yhdistämisen joukkoliikennelippuun.

Vaikutuksia:

Varauspalvelu on Yhdysvalloissa parantanut liityntäpysäköinnin laatua, lisännyt pysäköinnin käyttöastetta ja houkutelut käyttäjiä, jotka eivät liityntää muuten käyttäisi. (lähde:

http://www.its.dot.gov/jpodocs/repts_te/14318_files/other_apms.htm)

4. ALUEELLISET PALVELUKOKONAISUUDET

Pidemmällä aikajänteellä esitetään useiden toimenpiteiden kohdistamista samalle alueelle. Tällöin on tapauskohtaisesti mietittävä kullekin alueelle soveltuvimmat palvelut. Esimerkiksi Helsingin keskustaan suunnattavat palvelut poikkeavat huomattavasti niistä, joita voidaan suunnata kehyskuntien haja-asutusalueille.

Englannissa markkinointi kohdennettiin kotitalouksien profiloinnin avulla lupaavimpiin alueisiin (liite 3). Oslossa ja Göteborgissa on myös ollut alueisiin kohdennettuja toimenpidekokonaisuuksia (liite 2). Kun Kirkkonummella liitettiin YTV:n matkakorttijärjestelmään, vakituisten matkalippujen määrä kohosi 400:stä 5000:een. Kirkkonummi on siten hyvä esimerkki, kuinka matkakorttijärjestelmä lisää joukkoliikenteen kysyntää.

5. EPOMM -jäsenyys

HSL kokoaa tietoa muualla maailmassa tehdyistä liikkumisen ohjauksen palveluista yhteistyössä muiden kotimaisten toimijoiden kanssa. EPOMM-yhteisön jäseneksi liittyminen mahdollistaa tiedon vaihdon alan keskeisten kansainvälisten toimijoiden kanssa.

3.4 Tavoitetilanne 2020

Vuodelle 2020 voidaan asettaa seuraavat liikkumisen ohjausta koskevat tavoitteet:

- liikkumisen ohjaus on kasvanut seudulla omaksi merkittäväksi osa-alueekseen, joka toimii lähellä asiakasrajapintaa useiden kanavien välityksellä tarjoten kuitenkin kustakin kanavasta liikkujan tarvitseman informaation
- HSL on vahva toimija seudullisessa liikkumisen ohjauksessa kaikilla tasoilla:
 - toteuttaa liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita liikkumisen ohjauksen keinoin
 - pitää yhteyttä ja verkottuu seudun yrityksiin ja seudulla liikkujiin sekä muihin sidosryhmiin
 - tuottaa tietoa sekä ylläpitää ja kehittää järjestelmiä.
- liikkumisen ohjaus ei ole erillinen toiminto, vaan liittyy kiinteästi HSL:n tiedotuksen, markkinoinnin, infokeskuksen ja palvelupisteiden toimintoihin
- HSL on verkottunut liikkumisen ohjauksen osalta kansainvälisesti, valtakunnallisesti ja seudullisesti niin julkisten organisaatioiden kuin yksityisten tahojen kanssa
- HSL toteuttaa kappaleen 3.3 mukaisia liikkumisen ohjauksen palveluita eri malleilla (omana työnä, ulkoistettuna palveluna, PPP-mallilla jne.)
- HSL hakee aktiivisesti uusia palveluja ja toimii niiden käynnistäjänä ja pilotoijana.

Suurimmat riskit tavoitetilanteen toteutumiselle ovat seuraavat:

- liikkumisen ohjauksen tehtäviä ja niistä vastaavia henkilöitä ei selkeästi nimetä uudessa organisaatiossa tai organisaatiosta ei löydy sopivia henkilöitä ko. tehtäviin,
- liikkumisen ohjaukselle ei osoiteta riittäviä taloudellisia resursseja, jolloin konkreettisen toiminnan tuottaminen on hyvin hankalaa,
- liikkumisen ohjaus nähdään kilpailevana ja/tai päällekkäisenä toimintona joukkoliikenteen perinteiselle markkinoinnille ja tiedottamiselle,
- liikkumisen ohjaukselta odotetaan liian nopeasti liian hyviä tuloksia.

4 Suositukset

Liikkumisen ohjaus Helsingin seudulla on tämän selvityksen perusteella järkevintä toteuttaa ainakin aluksi kiinteänä osana uuden HSL -kuntayhtymän toimintaa eikä erillisenä liikkumisen palvelukeskussena.

Tavoitetilanteen saavuttamiseksi suositellaan seuraavia toimenpiteitä:

1. Liikkumisen ohjaus otetaan käsiteltäväksi HSL:n toimintaa valmisteleviin työryhmiin.
2. Helsingin seudun liikenteen (HSL) organisaatiota muodostettaessa liikkumisen ohjaus sisällytetään sen tehtäviin omana kokonaisuutenaan.
3. Tehtäviin nimetään 2-3 henkilöä 1.1.2010 alkaen. Henkilöiden valinnan tulee perustua liikkumisen ohjauksen keinojen, vaikutusten ja viestinnän tuntemukseen sekä toisaalta halukkuuteen verkottuneeseen toimintaan niin liikkumisen ohjauksessa toimivien tahojen kuin seudun eri toimijoiden kanssa (yritykset, tapahtumajärjestäjät, liikenteen ja ympäristöalan asiantuntijat ym.).
4. Taloudellisia resursseja varataan 200 000 euroa vuodelle 2010.
5. Liikkumisen ohjaukselle laaditaan vuoden 2010 alussa toimintasuunnitelma, mitattavissa olevat tavoitteet ja seurantamenetelmä, jotta toimintojen vaikutukset pystytään arvioimaan ja tekemään päätökset toiminnan laajentamisesta.
6. Käynnistymisvaiheessa keskitytään edistämään kappaleen 3.3 mukaisia palveluja:
 - Liikkumissuunnitelmat organisaatioille
 - Tutustumispaketit seudulle muuttaville
 - Työnantajien infopakettit
 - Reittioppaat ja niiden mobiilikäyttö
 - Liikenteeseen.fi -portaali
 - Omat lähdöt -aikataulupalvelu
 - Työsuhdejoukkoliikennelippu
 - Poikkeus- ja joukkoliikenneinformaatio
 - Kaupunginosalinjat
 - Kaupunkipyöräkonsepti
 - Auton yhteiskäyttökonsepti – car sharing
 - Multimodaalinen reittiopas
 - Yhdistetyt tapahtuma- ja joukkoliikenneliput
 - Kimppakyytien koordinointi
 - Kehittyneet liityntäpysäköintipalvelut

7. HSL osallistuu pääkaupunkiseudun liikenteenhallinnan johtoryhmän esittämään kärkihankkeeseen koskien liikkumisen ohjauksen kehittämistä. Työssä selvitetään seudun keskeisten toimijoiden yhteistyönä kuinka laajamittaista ja pysyvää liikkumisen ohjaustoimintaa tarvitaan Helsingin seudulla ja edellyttääkö toiminta erillisen liikkumisen palvelukeskuksen perustamista. Päätös hankkeen toteuttamisesta tullaan tekemään vuoden 2010 aikana.
8. Liikkumisen ohjauksen liittäminen osaksi HSL:n tehtäviä vaatii pitkäjänteistä sitoutumista. Pidemmällä tähtäimellä liikkumisen ohjaus edellyttää, että:
 - henkilöstöä koulutetaan ja ammattitaitoista henkilöstöä rekrytoidaan riittävästi,
 - toiminnalla on konkreettiset tavoitteet, tavoitteiden toteutumista seurataan ja toiminnan vaikutuksia arvioidaan. Tehottomista palveluista on pystyttävä luopumaan ja hyviä vahvistamaan. Uusien kehittämiseen on jatkuvasti panostettava,
 - toimenpidekokonaisuuksia kohdistetaan alueellisesti palvelujen kehittyessä,
 - liikkumisen ohjauksen palvelujen tunnettavuutta kehitetään,
 - liikkumisen ohjaus toimii sidosryhmien kanssa kiinteässä yhteistyössä yhteisien tavoitteiden saavuttamiseksi.
9. Vuonna 2020 liikkumisen ohjauksen tehtäväkenttä on laajentunut. Liikkumisen ohjaus hyödyntää muiden asiakasrajapinnan toimijoiden asiantuntemusta ja resursseja. Liikkumisen ohjauksen resurssimäärä on noin 5-10 henkilötyövuotta ja budjetti 1-2 M€.

LIITE 1: HAASTATTELUTILAISUUDET JA SIDOSRYHMÄSEMINAARI

HAASTATTELUTILAISUUDET (7 kappaletta)

1. Matti Lahdenranta, Ville Lehmuskoski/HKL
2. Birgitta Yli-Rahko, Kimmo Sinisalo/YTV
3. Eeva Linkama, Petri Jalasto, Saara Jääskeläinen/LVM
4. Leena Silfverberg/HKSV, Maija Stenvall/Uudenmaanliitto
5. Leena Rautanen-Saari, Eija Jalo, Tarja Jääskeläinen/HKL
6. Niilo Järviluoma/YTV
7. Suoma Sihto, Johanna Vilkuna, Hanna Strömmer, Mette Granberg/YTV

OSALLISTUJAT SIDOSRYHMÄSEMINAARIIN 5.2.2009

Reijo Teerioja, pj.	YTV
Sinikka Ahtiainen	Espoo
Mette Granberg	YTV
Juha Hietanen	YTV
Mirva Ilmoniemi	HKL
Eija Jalo	HKL
Saara Jääskeläinen	LVM
Tarja Jääskeläinen	HKL
Kimmo Kiuru	Hyvinkään kaupunki/Neloset
Hannu Laakso	Vantaa/Kuntatekniikka/liikennesuunnittelu
Jukka-Matti Laakso	Tuusula/KUUMA-kunnat
Suvi Lahti	HKL/Viestintä
Mikko Lehtonen	HKSV
Leena Silfverberg	HKSV/Liikennesuunnitteluosasto
Kimmo Sinisalo	YTV
Maija Stenvall	Uudenmaan liitto
Johanna Taskinen	MOTIVA
Kimmo Turunen	RHK
Erkki Vähätörmä	Itä-Uudenmaan liitto
Ylva Wahlström	Kirkkonummi
Juhani Bäckström	Trafix Oy
Marja Rosenberg, siht.	VTT

OHJAUSRYHMÄ 4.3.2009

Lisäksi viimeiseen ohjausryhmän kokoukseen osallistuivat Tuija Ruoho YTV:stä ja Leena Rautanen-Saari HKL:stä.

LIITE 2: LIIKKUMISEN OHJAUS POHJOISMAISSA

KÖÖPENHAMINA

Liikkumisen ohjauksen toimet Kööpenhaminassa alkoivat vuonna 2002, kun kaupunkiin perustettiin kaupungin kehittämisneuvoston (Hovedstadens Udviklingsråd, HUR) toimesta liikkumisen ohjauksen keskus Pendlerkontoret. Pendlerkontoret määritteli tavoitteekseen käyttää hyväkseen jo olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria ja motivoida ihmisiä liikkumaan kestäväen kehityksen mukaisesti. Keskuksen toimintatapana oli vähentää liikenteen haittavaikutuksia muokkaamalla asiakasorganisaatioiden ja -yritysten työmatkalaisten kulkumuotovalintoja sekä tiedottamalla liikkumisen tarvetta vähentävistä toimintamahdollisuuksista (esim. videopalaverit, etätyöskentely).

Pendlerkontoretissa työskenteli neljä henkilöä, jotka pyrkivät toimimaan yhteistyössä joukkoliikennepalveluja tarjoavien yritysten kanssa. Keskuksen toimintaa rahoittivat sektoriministeriöt.

Vuonna 2007 kuntauudistuksen myötä HUR:n joukkoliikenneosasto muodosti muiden Själlandin hallintoalueella vaikuttavien joukkoliikenneorganisaatioiden (STS, VT) kanssa liikennekonsortion, Movian, joka on alueen kuntien liikelaitos ja vastaa alueen joukkoliikenteen järjestämisestä.

Movian liikkumisen ohjauksen toimet keskittyvät joukkoliikennepalvelujen ja matkakettujen käyttäjälähtöiseen kehittämiseen kustannustehokkaasti, koska Movia vastaa liikelaitoksena omasta budjetistaan. Liikkumisen ohjauksen tehtävät ovat siten sellaisia, jotka aidosti tuottavat voittoa lähinnä lippumyynnin kasvun kautta. Movian tarjoamia palveluita asukkaille ovat muun muassa:

- Internetissä toimivat aikataulu- ja reittioppaat
- henkilökohtainen MitMovia -palvelu, johon käyttäjä voi tallentaa usein käyttämiensä reittien aikataulutietoja. Palvelu on internet -pohjainen ja se lähettää käyttäjilleen oleellisia tietoja esimerkiksi reitti- tai aikataulumuutoksista sähköpostiin
- matkapuhelimella tavoitettava linja- ja pysäkkikohtainen Seuraava bussi -palvelu (Næste bus).

Lisäksi Movian internet -sivuilla on saatavilla ajankohtaista joukkoliikennetiedotusta sekä turisti-infoa eri kielillä.

Organisaatiotasolla Movia kehittää palvelujaan tiiviissä yhteistyössä suurten työnantajien kanssa. Toiminnan kehittäminen on kesken, mutta esimerkiksi työsuhdematkalippujen käyttöönottoon on pannaostettu lähestymällä yrityksiä suorilla yhteydenotoilla ja tarjoamalla heille sekä lipputuotetta että tarvittaessa joukkoliikennepalvelujen räätälöityä kehittämistä. Tarjoukseen on tarttunut noin 1000 yritystä hankkimalla henkilöstölleen työsuhdeliput. Työsuhdelippu on verovapaa työsuhde-etu työntekijöille. Työsuhdelipun markkinointia pidetään tehokkaimpina, ellei jopa tehokkaimpana liikkumisen ohjauksen toimenpiteenä.

Lähteet:

Liikennekonsortio Movian Internet-sivusto <http://www.moviatrafik.dk>
 Haastattelu ja esitysmateriaalia Tonny Nielseniltä (Movia)
 LVM (2008). Liikkumisen palvelukeskus – liikkumisen ohjauksen organisointi Suomessa
 LVM (2008). Liikkumisen palvelukeskukset – esiselvitys – Ulkomaiset toimintamallit

OSLO

Norjan ympäristöministeriön määritelmän mukaan liikkumisen ohjaus on lisänä perinteisiin keinoihin (kaavoitus, joukkoliikennepalvelut, verotus sekä rajoitukset), joilla kestävämpää liikkumista tavoitellaan. Toimenpiteet keskitetään lähinnä työnantajaorganisaatioiden tuottamaan liikkumisen tarpeeseen. Määritelmässä korostetaan erilaisten toimenpiteiden välisen vuorovaikutuksen sekä toimijoiden yhteistyön tärkeyttä.

Norja on suosittu matkakohde erilaisine tapahtumineen, joten potentiaalia liikkumisen ohjaukseen löytyy mm. matkan- ja tapahtumienjärjestäjien osalta. Kiinnostus onkin kasvamassa ja monia projekteja on käynnistymässä tai suunnitteluvaiheessa. Projekteista puuttuvat kuitenkin systemaattinen työskentely sekä pitkäaikainen sitoutuminen, mitkä ovat tärkeitä liikkumisen ohjauksen periaatteita. Norjassa liikkumisen ohjauksen tietoisuus ja toimenpiteet tulevat lisääntymään, kun kansallinen kestävä liikkumisen keskus Transnova avataan vuonna 2009. Transnovan odotetaan lisäävän liikkumisen ohjauksen systemaattista edistämistä kaikilla hallinnollisilla tasoilla.

Oslo kaupungissa liikkumisen ohjauksen toimijoita on neljä. Lisäksi kaupungissa toimii car-sharing -organisaatio Oslo Bilkollektivet, joka yli tuhannella jäsenellään on pohjoismaiden suurin alan toimija.

- 1) Oslo kaupunki perusti vuonna 2006 liikkumisen ohjauksen toimiston. Toimiston tarkoituksena on toimia neuvonantajana julkisille ja yksityisille organisaatioille, jotka haluavat liikkumisen ohjaukseen toimintatapoihinsa.
- 2) Mobility Oslo on Oslo kaupungin liikkumisen ohjauksen palvelu, joka on työskennellyt työnantajaorganisaatioiden parissa 3 - 4 työntekijän voimin (vain osa ajasta käytetty liikkumisen ohjauksen toimintaan). Tavoitteena on ollut tuottaa organisaatioiden työntekijöille, asiakkaille ja vierailijoille liikkumissuunnitelmia. Toiminta oli rahoitettu vuoden 2008 loppuun asti, ja jatkunee vuonna 2009 ainoastaan koulujen liikkumissuunnitelmien parissa. Työpaikkojen liikkumissuunnitelmilla ei saavutettu toivottuja tuloksia.
- 3) Trafikanten on liikkumisen keskus (mobility center) Oslolla. Se on yksityinen yritys, jonka omistavat paikallis- ja seutuliikenteen liikennöitsijät. Tarkoituksena on edistää joukkoliikennettä Oslolla ja sen lähiseuduilla. Keinoina ovat asiakaspalvelu, tiedottaminen, markkinointi, lipunmyynti, tapahtumapaikkojen vuokraus sekä yhteistyö muiden toimijoiden kanssa. Trafikantenilla on Oslo päärautatieaseman vieressä yleinen palvelupiste.
- 4) Oslo joukkoliikenteen järjestämisestä vastaava Ruter AS edistää joukkoliikenteen suosiota tietoisuuskampanjoilla ja mainostamalla joukkoliikennettä. Mainospaikkoina Ruter käyttää omaa liikennöintikalustoaan. Ruter aloittaa työskentelyn liikkumisen ohjaus -konsulttien ja muiden yhteistyötahojen kanssa. Ruterin eräs toimintatapa liikkumisen ohjauksessa on alueellinen markkinointi, jossa keskitytään työpaikka- ja liiketoiminta-alueille, kuten Lysakeriin ja Nydaleniin. Näille alueille tuotetaan opastavia karttoja, joista saadaan tietoa liikkumismuodoista, sekä mahdollisesti myös räätälöidään liikennöinti- ja aikatauluja. Lisäksi Ruter toimittaa yrityksille yksilöityä markkinointimateriaalia.

Lähteet:

EPOMM (2008) Mobility Management in Norway – State of Art Report for ECOMM 2008
<http://www.epomm.org/ecomm2008/State%20of%20the%20Art%20MM%202008%20Norway.pdf>

Haastattelu: Anders Arild ja Eva Jensen/Oslo kaupungin liikennesuunnitteluosasto

TUKHOLMA

Tukholman seudun suuret liikennemäärät yhdistettynä liikennejärjestelmän kapasiteettipuutteisiin ovat korostaneet liikenteen haittavaikutuksia. Tämän seurauksena Tukholman alueelle perustettiin vuosina 2005 – 2007 vaikuttanut projekti kestävästä liikkumisesta. Projektin tavoitteena oli tukea toimenpiteitä, jotka vaikuttivat liikkumisen tarpeeseen ja muuttivat liikkumisvalintoja sekä johtivat olemassa olevan infrastruktuurin tehokkaampaan käyttöön. Projekti oli osin Interreg III C:n (EU-rahoitteinen yhteistyöohjelma) rahoittama, ja sitä johti Ruotsin tiehallinto (Vägverket), Tukholman kaupungin liikennevirasto (Trafikkontoret), Ruotsin ratahallinto (Banverket), Tukholman maakunnan hallinto (Länsstyrelsen i Stockholms län) sekä Tukholman läänin kuntaliitto (Kommunförbundet Stockholms län).

Eräs projektin tuloksista oli ResSmart.se, Internet-sivusto Tukholman seudun liikkumisen ohjauksesta. Sivuston tarkoitus on toimia informaatiofoorumina kaikille tahoille, jotka haluavat olla mukana Tukholman liikennejärjestelmän kestävässä kehittämisessä. Keinoiksi on määritelty kokemusten vaihtaminen (sivusto mm. alkaa ylläpitää projektitietokantaa), toimenpiteiden koordinointi ja liikkumisen ohjauksen lisääminen. Vuonna 2008 ResSmart nimettiin EPOMMille Ruotsin kansalliseksi kärkihankkeeksi.

Stockholm Mobility on Tukholman kaupungin projekti joka analysoi ja pyrkii muuttamaan Tukholman alueen asukkaiden matkustustottumuksia. Eräs panostuksista on car pooling -käytäntöjen esittely. Stockholm Mobility työskentelee myös koulujen, työpaikkojen sekä kaupallisten palvelujen kanssa matkasuunnitelmien parissa, joilla pyritään vähentämään yksin tehtyjen henkilöautomatkojen määrää.

Tukholman kaupunki on perustanut useita julkisia hankintamenetelmiä, joilla pyritään kasvattamaan clean car -autojen osuutta kaupungissa. Kaupunki tekee myös yhteistyötä Göteborgin ja Malmön kaupunkien kanssa opettajille suunnatussa internet -hankkeessa. Internet-sivuston tarkoituksena on toimia työkaluna, jolla liikenteeseen liittyviä asioita saadaan sisällytettyä oppilaiden jokapäiväiseen koulutyöhön. Lisäksi kouluissa Tukholman alueella (Hässelby-Vällingby) on tehty kokeiluja turvallisista kouluteistä, joita pienetkin lapset voivat käyttää. Näin autoilla tehtävien koulukyytien määrä vähentyy.

Lähteet:

ResSmart-projektin Internet-sivusto
www.ressmart.se

GÖTEBORG

Göteborgin kaupunki on ollut Euroopassa ensimmäisten kaupunkien joukossa kehittämässä liikkumisen ohjausta. Kaupungin liikenneviraston yhteydessä toimii liikkumisen ohjauksesta vastaava Trafikkontoret, jonka tavoitteena on vaikuttaa ihmisten arvostuksiin ja asenteisiin, lisätä tietoa kestävästä liikkumisesta ja siten vaikuttaa kulkutapavalintoihin. Toimintaa johtaa Göteborgin kaupungin teknisen toimen johtaja. Kaupunki rahoittaa toiminnan (70 %) yhteistyössä joukkoliikennepalveluja tarjoavien yritysten ja tiehallinnon kanssa.

Liikennekomitea ohjaa toimintaa päätöksillään. Trafikkontoret valmistelee komiteassa päätettävät asiat. Tämä toimintamalli on poikkeuksellista sekä Ruotsissa että maailmalla. Synergiahyödyt tuovat sekä taloudellista hyötyä että tehokkuutta toimintaan. Tulokset näkyvät tehokkaasti toimivassa joukkoliikenneverkossa ja ruuhkien vähentymisenä pääväylillä. Toimenpiteet vähentävät keskustan melu- ja päästötasoa koko ajan.

Yhteensä Göteborgin kaupungin liikkumisen ohjauksessa työskentelee 8 henkilöä. Markkinointi- ja kampanjabudjetti on noin 400 000 euroa vuodessa. Kokemusten mukaan tehtävässä onnistuminen edellyttää markkinoinnin ammattilaisten osallistumista, mutta yleistietoa myös liikenteestä ja ympäristöstä tarvitaan. Tärkeintä on kyky verkostoitua mm. edelläkävijäyritysten johdon, viranomaisten ja mm. median kanssa. Olennaista on alkuvaiheessa riittävän kriittisen massan, kuten keskeisten julkisten organisaatioiden, saaminen mukaan toimintaan. Toimijan tulee nähdä itsensä ennen kaikkea ”myynti-organisaationa”. Kaikille Trafikkontoretin palvelutuotteille ja niiden eri kohderyhmille rakennetaan tuotemerkit. Näitä ovat mm. *Trafik för livet*, joka suuntautuu kouluihin, nuorten *Young Rider* sekä *Nya vägranor*, jossa nostetaan esille liikkumisvaihtoehtoja ja korostetaan liikkumisen terveysvaikutuksia. Markkinoinnissa on kokemusten mukaan pystyttävä vastaamaan kysymykseen ”mitä hyötyä tämä minulle tuo?”. Myyviä vastauksia ovat kokemusten perusteella terveys ja taloudellinen hyöty.

Trafikkontoretin eräs huomattavimmista projekteista on Vision Lundby, jossa tavoitteena on nostaa tietämyksen tasoa koskien kestävämpää liikkumista. Lundbyn eloisaan kaupunginosaan (36 000 asukasta, 3000 yritystä) keskittyvä projekti käyttää kaupunginosaa ikään kuin testialueena, jossa toimenpiteitä kehitetään sekä arvioidaan. Alueelle perustettiin jopa oma keskus, Lundby Mobility Centre (2003 – 2007). Keskus antoi informaatiota ja neuvontaa paikallisille asukkaille sekä yrityksille ja työpaikoille, tavoitteenaan kasvattaa mahdollisimman laaja yhteistyöverkosto. Lundbyn pilottiprojekti jatkuu edelleen ja Lundbyn positiivisia kokemuksia ollaan levittämässä koko kaupunkiin, minkä vuoksi Lundbyn paikallisen toimiston voimavarat keskitettiin Trafikkontoretiin.

Trafikkontoret – toimintakonseptissa poliittinen ja taloudellinen ohjaus ovat voimakkaassa roolissa. Poliittisen ja taloudellisen ohjauksen esimerkkejä on esimerkiksi The Clean Vehicles in Göteborg -projekti, jossa mm. tarjotaan ympäristöautoksi luokitelluille ajoneuvoille pysäköintietuja sekä on säädetty raskaille ajoneuvoille päästörajoituksia keskustan ympäristöalueella (Environmental Zone). Kansallisella tasolla kannustetaan hankkimaan ympäristöystävällinen auto noin tuhannen euron suuruisella tukiaisella. Göteborgin alueella on lähes 14 000 Cleancar -statuksen omaavaa ajoneuvoa, ja kaupunki toimii edelläkävijänä hankinnoissaan. Trafikkontoretissa korostetaan sitä, että on tärkeää tehdä poliittiset linjaukset pitkälle ajanjaksolle ja täydentää näitä taloudellisella ohjauksella. Esimerkiksi joukkoliikenteen asteittain tiukkenevat kriteerit on tehtävä pitkälle jaksolle, jotta yritykset ehtivät mukaan ja voivat suunnitella investointipäätöksensä.

Trafikkontoret toimii myös car sharing -palveluiden (ruots. bilpool) parissa. Toimisto ottaa yhteyttä suuriin työnantajaorganisaatioihin markkinoidakseen car sharing -konseptia osaksi organisaatioiden työsuhdeautopolitiikkaa. Esimerkiksi Göteborgin kaupungin virka-ajoihin on yhteinen car sharing -palvelu, jolla vuonna 2007 oli yli 600 käyttäjää.

Lähteet:

Göteborgin kaupungin Trafikkontoretin esitykset:

http://www.bustrip-project.net/documents/Clean_vehicles_Sofie_Vennersten.pdf

http://www.malmo.se/download/18.4b4584d210f778465c480003530/fredrik_hogberg_goteborg.pdf

Vision Lundby – projektin Internet-sivusto

<http://www.visionlundby.goteborg.se/>

Tiehallinto (2008). Liikkuminen ja liikenne hallinnassa – visio pääkaupunkiseudulle 2015 – raportti

LVM (2008). Liikkumisen palvelukeskukset – esiselvitys – Ulkomaiset toimintamallit

LIITE 3: LIIKKUMISEN OHJAUKSEN VAIKUTUKSIA

LVM:n JULKAISU 27/2008 "LIIKKUMISEN PALVELUKESKUS"

Liikkumisen ohjauksella pyritään lisäämään kestäväää liikkumista ja vähentämään auton käyttöä, erityisesti yksin autolla ajamista. Liikkumisen ohjauksen vaikuttavuuden keskeisimmät mittarit ovat siis eri kulkutapojen määrien ja osuuksien muutokset. Lisäksi voidaan arvioida näiden muutosten vaikutuksia liikenteen hiilidioksidipäästöihin, ruuhkiin, terveysvaikutuksiin jne.

Liikkumisen ohjauksen vaikuttavuuden ja vaikutusten määrittäminen ei ole aivan yksinkertaista. Liikkumisen ohjauksen vaikuttavuutta on usein vaikea erottaa muiden samaan aikaan toteutettujen toimenpiteiden kuten hinnoittelun vaikuttavuudesta. Lisäksi on erittäin vaikea erottaa kestävään liikkumisen eri osa-alueiden palveluiden ja tiedon koordinoinnin vaikutuksia yksittäisten palveluiden kehittämisen vaikutuksista. Yksittäisten ulkomaisten liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden vaikutukset antavat kuitenkin jonkinlaista kuvaa siitä, minkä suuntaisia ja mitä suuruusluokkaa liikkumisen ohjauksen ja siten myös liikkumisen palvelukeskuksen vaikutukset ovat. Seuraavassa vaikutuksia on kuvattu tiivistysti:

- Työpaikkojen liikkumissuunnitelmien vaikuttavuutta on tutkittu melko paljon. Autoliikenteen kulkutapaosuuden vähentyminen työpaikkaa kohti on ollut välillä 10 - 30 % -yksikköä. Vastavasti pyöräilijöiden, kimpapakyytiläisten ja joukkoliikenteen käyttäjien osuudet ovat kasvaneet esimerkiksi riippuen kymmeniä prosentteja.
- Suurtahtumien liikkumisen ohjauksella on saavutettu samansuuruisia autoliikenteen osuuden vähentymiä.
- Suoramarkkinoinnilla (ovelta ovelle kotitalouskäynnit, henkilökohtaiset valmennusohjelmat) on saavutettu 6 - 15 % vähenemiä autolla tehtyihin matkoihin – eräässä yksittäistapauksessa jopa 50 % vähenemä.
- Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen yhteiskuntataloudellisissa arvioissa on saatu kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämisen hyöty-kustannussuhteiksi 2,94 - 32,5.
- Kävelyn ja pyöräilyn lisäämisen keskeinen vaikutus on kansanterveyden parantuminen, ja siitä koituvien yhteiskuntataloudellisten hyötyjen on arvioitu olevan 500–4000 €/v säännöllisesti kävelemään tai pyöräilemään ryhtynyttä henkilöä kohden riippuen muun muassa henkilön liikunnallisesta lähtötasosta.

Näiden esimerkkien perusteella voidaan sanoa, että liikkumisen ohjauksella voidaan saavuttaa merkittäviä muutoksia autoliikenteen ja kestävien kulkutapojen määrissä ja/tai osuuksissa. Nämä muutokset puolestaan johtavat useisiin myönteisiin vaikutuksiin kuten kansanterveyden parantumiseen ja joukkoliikenteen lipputulojen lisääntymiseen.

POHJOISMAISIA TULOKSIA

Tanskassa on kokeiltu useita liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä. Kööpenhaminan alueella toiminta aloitettiin perustamalla vuosien 2002 – 2004 ajaksi kokeilumielessä liikkumisen ohjauksen toimisto, joka vastasi hankkeiden vetämisestä. Tavoitteena oli tehostaa nykyisen liikenneverkon toimintaa, vähentää ruuhkaa, parantaa ympäristön tilaa sekä edistää yleistä terveyttä yritysten toimintaedellytyksiä. Kokeilussa lähdettiin toimimaan yritystasolla siten, että toimenpiteet kohdistettiin valittuihin yrityksiin. Tonny Nielseniltä Greater Copenhagen Authoritysta saatiin materiaalia ja häntä haastateltiin puhelimitse. Kokeilusta on tehty seuraavanlaisia johtopäätöksiä:

1. Työpaikkapyörät asemien ja työpaikan väliseen liikenteeseen oli menestys. 20 kokeilupyörän käyttöaste oli 78 %. Käyttäjistä 38 % oli entisiä autoilijoita. Pyörien saatavuuden pieni epävarmuus oli ainoa negatiivinen palaute.
2. Henkilökohtaiset suunnitelmat liikkumismahdollisuuksista olivat jokseenkin menestys. Kokeilun opetuksena oli se, että kannattaa keskittyä sellaisiin liikkujiin, jotka eivät käytä joukkoliikennettä säännöllisesti. Heille suunnitelmalla on enemmän annettavaa. Suunnitelma sisälsi myös pyöräilymahdollisuuksien kartoittamisen. Tämä vetosi erityisesti sellaisiin liikkujiin, jotka eivät muutenkaan autoile vakituisesti.
3. Kimppakyytien organisointikokeilu osoittautui pettymykseksi. Lähes kaikki saatu palaute oli negatiivista. Kokeilun perusteella kimppakyytien pitäisi antaa muodostua käyttäjien kautta siten, että palvelussa olisi riittävästi käyttäjiä (vähintään 3000 käyttäjää).
4. Liikkumisen ohjauksella voidaan vaikuttaa liikkumiseen ja autoiluun. Tärkeintä on työntekijöiden tietoisuus ja toimenpiteiden näkyvyys ja konkreettisuus, joita saadaan edistettyä esimerkiksi työmatkapyörien avulla.
5. Pysyvästi autoiluun vähensi 8 % työntekijöistä. Vähennys näiden 8 % keskuudessa oli keskimäärin 3 päivänä viikossa.
6. Vakiintuneiden autoilijoiden keskuudessa on tärkeää mainostaa joukkoliikennettä täydentävänä kulkumuotona eikä ainoana vaihtoehtona yksityisautoilulle.
7. Yrityksille kannattaa puhua yritysvastuusta – ei ympäristöasioista.

Kööpenhaminan seudun liikkumisen ohjauksen keinoista ehkä tehokkaimpana pidetään Movian tekemää joukkoliikenteen työsuhdelipun yrityskohtaista markkinointia. Työsuhdelippu on veroton etu työntekijöille. Työsuhdelipun haltijoita oli Kööpenhaminan seudulla 5400 vuonna 2007, jolloin kasvua edellisvuodesta oli 87 %. Heistä 45 % ei ollut joukkoliikenteen vakituisia käyttäjiä. Kaikista työsuhdelippua kokeilleista vain 6 % on lopettanut kokeiltuaan.

EPOMM VUODEN 2008 CASE STUDYT (4 ESIMERKKIÄ)

Case 1: Tukholman työpaikkapyöräilykokeilu (Test-Cyclist-Project in Stockholm, Sweden)

Projektissa selvitettiin mahdollisuuksia vaikuttaa yritysten kautta työntekijöiden liikkumistottumuksiin. Kokeilu tehtiin vuonna 2006 ja siihen osallistui 600 henkilöä, jotka raportoivat liikkumisestaan viikoittain. Projektin lopputuloksena keskimääräisen osallistujan viikoittainen pyöräily korvasi 15 - 30 km autoilua. Kampanjaan osallistuneet kertoivat motivaation taustalla olleen pääsääntöisesti taloudellinen näkökulma, terveyden kohentuminen ja kuntotestit, jotka järjestettiin ennen ja jälkeen kampanjaa.

(lähde: http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=2075&lang1=en)

Case 2: TravelSmart - kestävä liikunnan henkilökohtainen markkinointi (Englanti)

Markkinointia toteutetaan kohdealueittain projektiluontoisesti siten, että selvitetään alueen saavutettavuus joukkoliikenteellä ja henkilöautolla. Selvityksen jälkeen otetaan yhteyttä kotitalouksiin, minkä tarkoituksena on selvittää tarpeita päivittäiselle liikkumiselle. Kotitaloudet segmentoidaan kolmeen ryhmään vastausten perusteella: vakituisiin kestävien liikkumismuotojen käyttäjiin, autoilijoihin, joita kiinnostaa kuulla liikkumisen muista vaihtoehtoista ja niihin, jotka eivät ole kiinnostuneita kuulemaan vaihtoehtoista. Kampanja keskitetään pääosin kiinnostuneisiin autoilijoihin, joille tarjotaan henkilökohtaista opastusta liikkumismuodoista ja toimitetaan tietopaketti vaihtoehtoista. Paketin mukana tarjotaan pieni kokeilulahja kuten askelmittari, pyöräilymatkamittari tai joukkoliikennelippu. Projekteilla on saavutettu keskimäärin 6 – 14 % vähennys autoiluun projektista kiinnostuneiden autoilijoiden keskuudessa.

(lähde: http://www.epomm.org/study_sheet.phtml?sprache=en&study_id=2068)

Case 3: Henkilökohtaiset liikkumissuunnitelmat (Englanti)

Ohjelma tähtää kestävien liikkumismuotojen edistämiseen tiedon tarjoamisen ja kannustamisen keinoin. Markkinointi kohdennettiin kotitalouksien profiloinnin avulla lupaavimpiin alueisiin, missä liikkumisen opastajat liikkuvat jakamassa tietoa kestävästä liikkumisesta ovelta ovelle -periaatteella. Kiinnostuneille lähetettiin lisää tutustumismateriaalia ja annettiin konkreettisia etuja. Edut olivat muun muassa 20 % alennus uuden polkupyörän hinnasta ja ilmaisia joukkoliikennelippuja. Ohjelmaa on lisäksi markkinoitu näkyvästi erilaisissa medioissa. Projektin yhteydessä perustettiin reittiopas, joka kattaa kevyen liikenteen, joukkoliikenteen ja autoilun.

Ohjelman tavoittaneille kotitalouksille tehtiin kysely liikkumistottumuksista ennen ja jälkeen yhteydenottoa. Autoilla tehdyt matkat olivat vähentyneet 6 %, pyörällä tehdyt matkat olivat lisääntyneet 122 % ja kävelymatkat vastaavasti 39 %.

(lähde: http://www.epomm.org/study_sheet.phtml?sprache=en&study_id=2042)

Case 4: Autoton dieetti (Yhdysvallat)

Autoton dieetti on kampanja, joka kannustaa ihmisiä liikkumaan autotta silloin kun mahdollista. Se on toteutettu humoristisesti mukaillen kuluttajille suunnattuja laihdutusohjelmia. Kampanjan ohessa on perustettu internet-sivusto, jossa otetaan henkilökohtaisia haasteita ja lasketaan kalorimääriä sekä vähennettyjä hiilidioksidipäästöjä. Kampanjaa on lisäksi markkinoitu monissa yhteyksissä ja erilaisia

ilmaistuotteita on lanseerattu tukemaan sen näkyvyyttä. Monet yritykset ovat innostuneet tukemaan autotonta dieettiä.

Autoton dieetti on onnistunut saavuttamaan suuren yleisön tietoisuuden ja se on nostanut kestävien kulkumuotojen arvostusta. Kampanjan internet-sivusto toimii suuren suosion ansiosta myös tehokkaina viestintäkanavana (vertaa esim. liikenteeseen.fi). Varsinaisia tuloksia ei kampanjasta ole vielä numeroina tarjolla, mutta niitä on luvattu esittää ECOMM 2009:ssä.

(lähteet: http://www.epomm.org/study_sheet.phtml?sprache=en&study_id=1981,

<http://www.youtube.com/watch?v=Wpe6bQHJ41E> ja <http://www.carfreediet.com/>)

www.ytv.fi

**YTV Pääkaupunkiseudun
yhteistyövaltuuskunta**

Liikenne

PL 521 (Opastinsilta 6 A), 00521 Helsinki
Puhelin (09) 156 11, faksi (09) 156 1369
etunimi.sukunimi@ytv.fi

**Huvudstadsregionens
samarbetsdelegation**

Trafik

PB 521 (Semaforbron 6 A), 00521 Helsingfors
Telefon (09) 156 11, telefax (09) 156 1369
fornamn.efternamn@ytv.fi

YTV:n julkaisuja 11/2009

ISSN 1796-6965

ISBN 978-951-798-740-0 (nid.)

ISBN 978-951-798-741-7 (pdf)