Liikenne- ja viestintävaliokunta, 21.11.2019

ITS ja MaaS kaupunkien näkökulmasta

Reetta Putkonen, Liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö, Helsingin kaupunki

Kaupungit luovat älykkäille liikkumispalveluille parhaat markkinat. Kaupungeissa on ihmisiä, jotka ovat palveluiden potentiaalisia käyttäjiä. Kysyntä mahdollistaa markkinat ja on olennainen osa myös uusien palveluiden skaalautumisessa. Kaupunkien maankäyttö on tiivistä, mikä luo kysyntää palveluille. Tiiviissä kaupungissa myös matkat ovat lyhyitä, jolloin palvelutarjontaa erilaisin ratkaisuin on helpompi järjestää.

Helsingissä asuu ihmisiä lähes kymmenen kertaa tiiviimmin kuin Helsingin seudulla, joka on yli kaksikymmentä kertaa tiiviimpi kuin Suomen asukastiheys. Siten jo tämän tilaston valossa voidaan todeta, että kaupungit ovat houkutteleva alusta kokeiluille, toimivien ratkaisujen skaalautumiseen ja liikkumispalveluiden ja älykkäiden ratkaisujen tarjonnalle.

Maankäytön tiiveys vaikuttaa myös kulkumuotojakaumaan. Kun luodaan autoriippumattomuutta, luodaan uusille liikkumispalveluille mahdollisuudet menestyä. Autoriippumattomuus syntyy liikennejärjestelmän tarjonnalla ja ympäristöllä. Tarvitaan investointeja, jotka mahdollistavat elämän ilman oman auton käyttöä. Samalla tarjotaan myös ratkaisuja, joissa kaupunkilaiset voivat halutessaan käyttää myös autoa. Tämä on mahdollista, kun toiminnot ovat sekoittuneet. Kulkumuotojakauma Helsingin sisäisillä matkoilla painottuu kestäviin kulkumuotoihin eli kävelyyn, pyöräliikenteeseen ja joukkoliikenteeseen. 80 % matkoista tehdään näillä kulkumuodoilla. Kotitalouksien autonomistus on myös säilynyt samana Helsingissä. Sen sijaan Helsingin seudulla ja koko Suomessa kotitalouksien autonomistus on kasvanut viimeisten vuosikymmenten aikana. Se kertoo hajaantuvasta maankäytöstä, mikä haastaa myös palveluiden järjestämistä tehokkaasti. Jos aamuisin on lähdettävä omalla autolla töihin, vähenee muiden liikkumispalveluiden käyttö päivän aikana merkittävästi. Maankäytön hajaantuminen näkyy myös Helsingin seudun kulkumuotojakaumassa, jossa autoliikenne on suurin kulkumuoto.

On tärkeää, että myös jatkossa pidetään huolta siitä, että kaupungin kasvavat kestävästi. Tähän liittyy täydennysrakentamisen mahdollistaminen ja panostaminen raiteisiin. Raideliikenne ei sinällään ole itseisarvo vaan on huolehdittava, että investoinnit ovat kannattavia ja niitä myös käytetään. On kuitenkin huomattava, että tarjonta myös vaikuttaa kysyntään. Kannattavuuden varmistamiseksi maankäyttö ja liikenneratkaisut tulee suunnitella yhdessä. Vaikka kaavoitus on kuntien vastuulla, valtiolla on rooli raideliikenteen merkittävien investointien rahoittajana ja maanomistajana. Yhteistyöllä voidaan vaikuttaa tiiviin maankäytön ja uusien liikkumispalveluiden syntymiseen.

Kun tiivis kaupunki perustuu palvelutasoltaan laadukkaaseen joukkoliikenteeseen, jota on perusteltua tukea myös julkisin varoin, mahdollistaa se uudenlaiset palvelut toteutettuna markkinaehtoisesti. Liikkumisen hyvä palvelutaso edellyttää älykkäitä ratkaisuja hyödyntäen dataa ja tietoliikennettä. Kehitettävien sovellusten rajapintojen on oltava avoimia ja datan muoto yhtenäinen. Siksi tarvitsemme älyliikenteen kehittymiselle yhteisen kirjaston, joka luo edellytykset modulaarisesti kehitettäville tietoalustoille. Tämä edellyttää julkisen vallan ohjausta, jotta yhtenäiset tavat saadaan sovittua. Avoin data luo mahdollisuudet palveluille ja älykkäille ratkaisuille.

Helsingissä on älyliikenteen kehittämisohjelma, jossa yksi keskeinen tavoite on luoda tietoalusta kaikkien hyödyksi, myös markkinoiden tarpeisiin. Helsingillä on vahva strateginen tavoite olla edelläkävijänä liikkumisratkaisujen osalta. Tämä edellyttää yhteistyötä kaupungin ja valtion välille, jotta lainsäädännön muutoksilla turvataan edelleen kestävä kasvu, mutta samalla mahdollistetaan liikkumismarkkinat.