

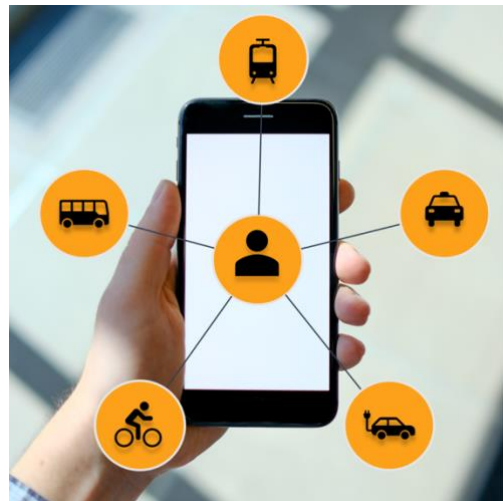
MaaS-palvelut osaksi liikennesektorin kestävyysmurrosta

Policy brief
23.4.2021

Suomen hiilineutraalius vuoteen 2035 mennessä edellyttää liikennesektorilla merkittäviä päästövähennyksiä. Yksi keino vähentää henkilöliikenteen päästöjä on kehittää liikennettä vähäpäästöisinä palveluina. Siirtymällä joustaviin liikennepalveluratkaisuihin voidaan vähentää yksityisautoilun aiheuttamia päästöjä ja luonnonvarojen kulutusta sekä rajoittaa liikenteen vaatimaa tilaa kaupungeissa.

Fossiilittoman liikennejärjestelmän tiekartan [luonnoksessa](#) toimenpiteiksi ehdotetaan liikenteen digitalisaation mahdollistamista ja uusien palveluiden kehittämistä. Myös uusien liikennepalveluiden realistisia päästövähennysvaikutuksia tullaan arvioimaan. MaaS-liikennepalveluilla (Mobility-as-a-Service) viitataan uuteen tapaan ajatella liikkumista, jossa yksityisautoilua korvataan yksityisillä ja julkisilla jaetuilla liikennepalveluilla. Digitalisaation mahdollistama liikenteen palveluistaminen tukee houkuttelevien ja edullisten liikkumismuotojen kehitystä. MaaS-palvelut ovat keskeinen osa tulevaisuuden älykästä, vähäpäästöistä ja oikeudenmukaista liikennejärjestelmää.

Suomi on yksi maailman johtavista maista kansallisen liikenne- ja viestintäpolitiikan uudistamisessa, mikä tukee älykkäiden liikennejärjestelmien ja Maas-palveluiden kehitystä. [Tutkimuksen](#) valossa lainsäädännön muutoksilla sekä kokeiluja ja verkostoja tukemalla julkishallinto on vauhdittanut MaaS-liikennepalveluiden syntyä ja alkuvaiheita Suomessa. Tästä huolimatta MaaS-palvelut eivät ole valtavirtaistuneet osaksi arkista liikkumista. Jaettujen liikennepalvelujen sijaan liikenteen päästövähennyksiä tavoitellaan ensisijaisesti vähähiilisten ajoneuvojen ja polttoaineiden avulla. Tämä ei kuitenkaan vähennä liikenteen vaatimaa tilaa kaupungeissa tai autoihin käytettäviä luonnonvaroja. Muutos voi jopa lisätä tiettyjen kriittisten raaka-aineiden kulutusta.



Kuva: Vera Järvenreuna

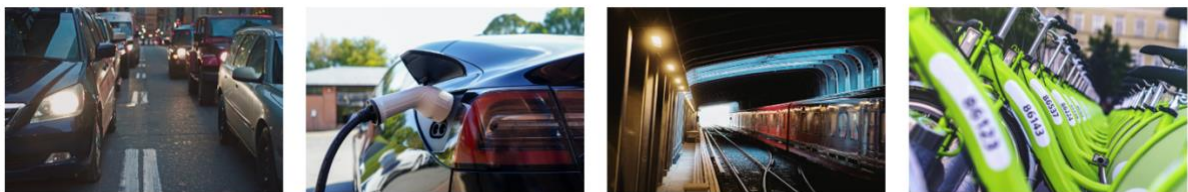
Ratkaisu on integroida liikenteen palveluistaminen nykyistä paremmin osaksi liikennesektorin kestävyysmurrosta. Tämä edellyttää MaaS-palveluiden laajamittaista käyttöönottoa muun muassa palveluiden saatavuutta parantamalla.

Miksi?

1. MaaS-palveluilla voidaan tukea siirtymää kohti vähähiilistä liikennejärjestelmää. Liikenteen päästövähennysten vaikeutta ja hitautta perustellaan usein sillä, että Suomi on pitkien välimatkojen maa. Yksityisautoja käytetään kuitenkin yleisesti lyhyillä, alle kolmen kilometrin pituisilla matkoilla. Etenkin kaupungeissa nämä lyhyet matkat tulisi voida korvata MaaS-palveluilla ja kevyellä liikenteellä. Liikenteen palveluistaminen tukee siirtymää kohti fossiilivapaata liikennejärjestelmää ainoastaan, jos jaettujen vähäpäästöisten palveluiden käyttö korvaa yksityisautoilua monen suomalaisen arjessa. Liikkumisen palveluilla voitaisiin tehostaa liikkumista ja vähentää päästöjä etenkin lyhyillä siirtymillä sekä suurilla kaupunkiseuduilla. MaaS:n avulla voidaan myös parantaa julkisen liikenteen saavutettavuutta alueilla, joilla tavanomainen joukkoliikenne ei ole kannattavaa. MaaS tukee näin esimerkiksi niin sanotun poikittaisliikenteen järjestämistä.

2. MaaS-palvelut voivat tukea oikeudenmukaista siirtymää. MaaS-palveluilla on helppo korvata yksityisautoilua ennen kaikkea kaupungeissa ja niiden ympäristöissä, mutta MaaS-ratkaisut voivat myös palvella maaseutua joustavuutensa ansiosta. Automatisaatioon perustuvan MaaS:n avulla voidaan tehostaa kuntien liikennepalveluita esimerkiksi kutsuohjautuvia liikennepalveluita hyödyntäen. MaaS-palveluiden kehitys maaseudulla ja haja-asutusalueilla tukee liikennemurroksen alueellista tasa-arvoa. Kuluttajille MaaS-palvelut voivat tarjota yksityisautoilua edullisemman ja julkista liikennettä monipuolisemman vaihtoehdon liikkumiselle. Etenkin jos MaaS-palvelut yleistyvät ja niiden hinnat laskevat innovaatioiden, kilpailun tai yhteisöllisten ratkaisujen myötä, palvelut voivat vastata yhä useamman tuloluokan vaihteleviin liikkumisen tarpeisiin.

3. MaaS-palveluita kehittämällä voidaan edistää Suomen asemaa kansainvälisenä älykkäiden ja kestävien liikennepalveluiden edelläkävijänä ja vientimaana. Suomalaista liikennepolitiikkaa on viime vuosina laadittu virasto- ja ministeriö rakenteiden myötä viestintäpolitiikan rinnalla. Edistyksellisen liikenne- ja viestintäpolitiikan sekä tätä tukevan innovaatiopolitiikan ansiosta suomalaisyritykset ovat hyvässä asemassa MaaS-palveluiden innovoinnin ja testaamisen suhteen. Toimintaa eteenpäin kehittämällä luodaan lisää vientimahdollisuuksia suomalaisille yritysille kansainvälisillä markkinoilla



Kuvat: Nabeel Syed, Charlotte Stowe, Tapio Haaja, Viktori Keri

Miten?

1. MaaS-palvelut on integroitava liikennejärjestelmään yhdessä vähäpäästöisten ajoneuvojen kanssa. MaaS:n avulla voidaan tehostaa liikennejärjestelmää pienentämällä yksityisautoilun tarvetta ja vähentämällä liikenteessä olevien ajoneuvojen määrää, mutta optimointi ei yksin riitä liikenteen päästövähennysten saavuttamiseen. Liikenteen kestävyysmurros edellyttää monia samanaikaisia toimia, joista MaaS-palveluiden edistäminen on yksi. Samanaikaisesti on kehitettävä sähköautojen ja muiden vähäpäästöisten liikkumismuotojen toimintaedellytyksiä. On varmistettava, että MaaS-palveluilla tuotetut matkat toteutetaan vähäpäästöisillä ajoneuvoilla.

2. Kuntien ja maakuntien tulee luoda edellytyksiä MaaS-palveluiden leviämiseksi.

Julkisen sektori on ollut aktiivisesti edistämässä MaaS-palveluiden syntyä moninaisilla toimilla, mm. kokeiluilla, innovaatorahoituksella ja uudistamalla liikennesektorin lainsäädäntöä. Lupaavasta alusta huolimatta MaaS-palvelut eivät ole vielä kilpailukykyisiä eivätkä ne ole skaalautuneet osaksi arkista liikkumista. Alan toimijat ovat avainasemassa palveluiden kehittämisessä, mutta ne tarvitsevat tuekseen kuntien ja maakuntien apua uusien MaaS-markkinoiden synnyttämisessä. MaaS:n leviämistä voidaan edistää osana kunnallisia ja alueellisia matkaketjuja sekä yhdistämällä rohkeasti erilaisia liikkumispalveluita. Julkisen liikenteen ja MaaS:n yhteensovittaminen on tärkeää, sillä esimerkiksi juna- ja linja-autoasemien ja kodin välisten kilometrien yksityisautoilua voidaan vähentää MaaS-palveluilla.

3. Innovaatorahoitusta tulee suunnata liikenteen palveluistamista edistävälle ratkaisuille sekä niiden kasvuun, kehitykseen ja vientiin.

Tekesin ja Business Finlandin ohjelmat ja rahoitus ovat olleet tärkeitä MaaS-palveluiden alkuvaiheen edistämässä. Liikennesektorin innovaatorahoitusta tulee jatkossakin kohdentaa vaihtoehtoisten polttovoimien kehityksen rinnalla älykkäisiin liikenteen palveluistamisen ratkaisuihin. Innovaatorahoitusta kohdentaessa tulee huomioida myös sosiaaliset tekijät ja käytäntöjen muutoksen edistäminen osana kestävyysmurrosta.

4. Julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä tulee syventää.

Sektoreiden rajapintaan sijoittuva yhteistyö on tärkeää, sillä alan verkostot ja toimijaekosysteemit auttavat tunnistamaan murroksen esteitä ja ajureita. Lisäksi ne toimivat merkittävänä alustana uusien innovaatioiden ja palvelumallien syntymiselle. Koska MaaS perustuu julkisten ja yksityisten palveluntuottajien yhteistyöhön, on näiden toimijoiden välistä yhteistyötä ylläpidettävä ja kehitettävä uusien kokeilujen ja verkostojen avulla.

Tekijät:

Tutkimusprofessori **Paula Kivimaa**, Suomen ympäristökeskus SYKE
Tutkija **Vera Järvenreuna**, Aalto-yliopisto
Professori **Mikael Hildén**, Suomen ympäristökeskus SYKE
Senior Fellow **Armi Temmes**, Aalto-yliopisto

Lisätietoa: paula.kivimaa@syke.fi

Lähteet:

Kivimaa, P., Rogge, K. (2020). *Interplay of Policy Experimentation and Institutional Change in Transformative Policy Mixes: The Case of Mobility as a Service in Finland*. SPRU Working Paper Series SWPS 202-17. Available: <https://www.sussex.ac.uk/webteam/gateway/file.php?name=2020-17-swps-kimivaa-and-rogge.pdf&site=25>

Kivimaa, P. & Temmes, A. 2016. Low-carbon transition in Finnish mobility: The clash of experimental transport governance and established practices? In Hopkins, D. & Higham, J. (eds.): *Low Carbon Mobility Transitions*. 2016. Goodfellow Publishers.