

TAMPEREEN KAUPUNKI

NÄÄSMAAS - HARRASTUSKYYPALVELUN KEHITTÄMINEN 2020

LOPPURAPORTTI 28.1.2021

MDI

KYTY:

intoit

TUOMI
Logistiikka

wsp



Sisällys

1.	JOHDANTO	3
2.	HANKKEEN TAUSTA JA TAVOITTEET	4
2.1	Tausta ja tavoitteet	4
2.2	Kuvaus NääsMaaS-konseptista	5
2.3	NääsMaaS-harrastuskyytikonseptin kehittämistyön vaiheet	6
3.	NÄÄSMAAS-KYYTIPALVELUMALLIN TOIMINNOT JA NIIDEN KEHITTÄMINEN	9
3.1	Koordinaatiotoiminnot	9
3.2	Kuvaus harrastuskyytikonseptin teknologiasta ja logistiikkatoiminnoista	11
4.	YHTEISKUNNALLISTEN VAIKUTUSTEN TARKASTELU	14
4.1	Laajemmat yhteiskunnalliset vaikutukset	14
4.2	Ympäristövaikutukset	14
4.3	Sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset	15
4.4	Vaikutukset elinkeinoihin ja talouteen	17
5.	NÄÄSMAAS-KONSEPTIN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI	19
5.1	Yksilö- /käyttäjätaso	19
5.2	Liiketoiminta- /organisaatiotaso	21
5.3	Yhteiskunnallinen taso	23
6.	KONSEPTIN TOIMINTAEDELLYTYKSET JA JATKO	26
7.	LÄHTEET	27
8.	LIITTEET	29

1. JOHDANTO

Haaste on tuttu monille perheille tällä hetkellä siitä, että koululaisten koulupäivät päättyvät tunteja ennen vanhempien työpäivää ja iltapäiväkerhotoimintaa on tarjolla lähinnä alakoulun alimmilla vuosiluokilla. Lisäksi harrastukset painottuvat myöhäisiltan, mikä vähentää perheiden yhteistä aikaa. Vastaavasti iltapäivällä harrastuksiin kuljettaminen on monille vanhemmille haasteellista.

Koululaisten koulupäivän jälkeisen harrastustoiminnan pariin siirtyminen on pitkälti sidoksissa lasten vanhempien mahdollisuuksiin olla kuljettamassa lapsiaan. Lähiharrastuksiin lapset pääsevät kävellen tai pyörällä, mutta kasvava määrä koululaisia käy harrastuksissaan oman lähialueensa ulkopuolella. Tämä kasvava kyyditystarve lisää myös yksityisautoilua ja päästöjä, lisää ruuhkia ja vie valtavasti vanhempien aikaa.

Seuroille taas harrastustoiminnan haasteet liittyvät tilojen käyttöön ja saatavuuteen, kun toimivista tiloista on kova kilpailu ja pula iltaisin sekä harrastusvuorojen ja -kalenterien rakentaminen vaativat paljon järjestelyä. Lisäksi ammattivalmentajien päivät venyvät ja pirstoutuvat aamusta myöhäisiltan.

Sanna Marinin [hallitusohjelmassa](#) viitotetaan suuntaa entistä vahvemmin lasten ja nuorten harrastustoiminnan tukemiseen koulupäivän yhteydessä. Hallisohjelman osana strategisessa kokonaisuudessa ”Osaamisen, sivistyksen ja innovaatioiden Suomi” on tavoitteen 2 (Lapset ja nuoret voivat hyvin) alla nostettu esille ns. [Islannin mallin](#) soveltaminen Suomeen. Kyse on tiivistetystä siitä, että koulupäivän yhteydessä tarjotaan aitoja mahdollisuuksia matalan kynnyksen harrastuksiin. Tavoite on tarjota jokaiselle lapselle mahdollisuus harrastukseen. Hallitusohjelmassa halutaan vahvistaa koulujen aamu- ja iltapäivätoimintaa ja sen laatua, kerhotoimintaa sekä yhteistyötä kuntien ja kolmannen sektorin toimijoiden välillä. Opetus- ja kulttuuriministeriö aloitti vuonna 2021 [Suomalaisen Harrastamisen mallin](#) toteuttamisen yhdessä yli sadan kunnan kanssa. [Erityisavustuksen](#) yhdeksi tärkeimmäksi arviointikriteeriksi ja näin ratkaistavaksi asiaksi on nostettu koulukuljetusten yhteensovittaminen paikallisesti harrastusten kanssa.

Lisäksi yksityisautoilun vähentäminen ja siitä aiheutuvien negatiivisten ympäristövaikutusten pienentäminen on yksi keskeinen haaste niin valtakunnallisella kuin paikallisella tasolla. Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (KAISU) tavoitteen mukaisesti vuoteen 2030 mennessä liikenteen päästöjä tulisi vähentää noin puolella vuoteen 2005 verrattuna.

Muun muassa näistä lähtökohdista käsin Tampereella lähdettiin kehittämään kuljetuspalvelua ja kokonaiskonseptia, jolla lapset ja nuoret pystyisivät kulkemaan turvallisesti koulusta harjoituksiin ja takaisin koululle. Laajemmin kehitettävän yhteiskyyditysmallin avulla tarkoitus on siirtää harjoittelun painopistettä illasta iltapäivään sekä vähentää vanhempien tarvetta kuljettaa lapsiaan henkilöautoilla harrastuksiin. Lisäksi tavoitteena on näin olleen lisätä perheiden yhdessäoloa harjoitusten jälkeen.

Harrastuskyytikonseptin kehittäminen on tapahtunut vaiheittain ja kehittämisessä on ollut mukana vuoden 2019 ja 2020 aikana useita tahoja. NääsMaaS-harrastuskyytikonseptia koskevan [esiselvityksen](#) tilaajana on toiminut Tampereen kaupunki ja selvityksen toteuttivat MDI Public Oy, WSP Finland Oy. Selvitystä seurasi joulukuussa 2019 konseptin kevyt pilotointi kahtena päivänä. Pilotoinnissa ja sen suunnittelussa oli mukana myös Tuomi Logistiikka Oy sekä Kyyti Group Oy ja Intoit Oy. Ratkaisevassa roolissa selvityksessä ja myöhemmin pilottitoteutuksessa ovat olleet Tampereen urheiluseuroista Ilves jalkapallo, Pyrinnön yleisurheilu, Classic salibandy, Manse PP pesäpallo sekä Hämeen Liikunta ja Urheilu sekä Varalan Urheiluopisto. Myöhemmässä pilottivaiheessa toiminta on laajentunut useampaan harrastukseen (Ilves jääkiekko, Pyrintö Cheerleading, Dream Team Cheerleaders, Padel Tampere, HDC Finland, Tampereen Sisu ja Tampereen Voimistelijat, Keilailu sekä Tampereen Nuorisotoimi) Esiselvitykseen ja ensimmäiseen kokeiluun Tampereen kaupunki sai pilottirahoituksen myös Kestävä Kaupunki -ohjelmasta.

NääsMaaS-harrastuskyytikonseptin jatkokehittämiseen ja laajempaan pilotointiin Tampereen kaupunki sai vuodelle 2020 Liikenne- ja viestintäministeriöltä liikkumisen ohjauksen hankeavustuksen. Tässä väliraportissa kuvataan esiselvityksen pohjalta tarkemmin kehitettyä konseptia sekä konseptin kehittämisestä ja käytännön kokeiluista saatuja tuloksia. Keskeinen painopiste raportissa on kuvata konseptin alustavia, ennakoituja ja potentiaalisia yhteiskunnallisia vaikutuksia sekä kerätyillä aineistoilla mallinnettuja vaikutuksia ja konseptin toimintaedellytyksiä.

2. HANKKEEN TAUSTA JA TAVOITTEET

2.1 Tausta ja tavoitteet

Suomessa ja maailmalla on useamman vuoden ajan kehitetty liikkumisen palveluja. Silti harrastuskuljetukset nojaavat suurelta osin henkilöautoliikenteeseen. Tampereella lähdettiin vuoden 2019 toukokuussa rakentamaan Tampereen kaupungin, neljän tamperelaisen urheiluseuran sekä kahden konsulttiyhtiön yhteistyönä [NääsMaaS](#) -harrastuskyytipalvelua. NääsMaaS-mallissa järjestetään yhteiskuljetus lapsille koululta harrastusten pariin ja harrastuksista takaisin valittuun jättöpaikkaan. Esiselvitysvaiheessa selvitettiin ensin harrastuskyytipalvelun edellytyksiä ja potentiaalia. Esiselvitysvaiheessa 90 % vanhemmista ilmoitti kiinnostuksesta kyytipalveluja kohtaan. Ensimmäisissä harrastuskyytipalvelun kokeilupäivissä oli mukana toistasataa lasta. Tampereella on yhteensä n. 17 000 peruskouluikäistä lasta ja nuorta, joten markkinalla on kasvattamisen varaa myös konseptikokeilun jälkeen. Tavoitteena on tarjota palvelua usealla sadalle nuorelle vuoden 2020 aikana laajentamalla edelleen syksyllä 2020.

Tampereella (esimerkiksi Reenitaksi-hanke) ja muualla Suomessa (esim. [Helsingissä PPJ:n kokeilu](#) ja [Turussa harrastetaksi](#)) on selvitetty ja pilotoitu samankaltaista konseptia pienimuotoisemmin aiemmin. Tähän mennessä kokeiluja ei ole kuitenkaan tehty vielä riittävän laajalla asiakaspohjalla ja riittävän laajalla kokonaiskonseptilla. Yhteiskyytipalvelun kehitystä ei ole viety kehitetty varsinaiseen tuotantokäyttöön. Ajatuksena on skaalata koululaisten harrastusten pariin suuntautuvan yhteiskuljetuksen volyymiä huomattavasti aiempia kokeiluja suuremmaksi.

NääsMaaS -konseptin kehittämiseksi asetettiin seuraavia tavoitteita:

- Laatia koululaisten harrastustoiminnan ympärille kehitettävän palvelun **kokonaiskonsepti**
- Mahdollistaa kulkeminen harjoituksiin taloudellisesti ja ympäristöystävällisesti siten, että vanhemmilla ei ole kuljetusvastuuta
- Vähentää yksityisautoilua, sekä vähentää kuljetuksesta aiheutuvia kustannuksia
- Vähentää kyyditysten järjestämisestä johtuvia nuorten poissaoloja ja stressitekijöitä
- Mahdollistaa **harjoittelu** omissa joukkue- / valmennusryhmissä klo **14-17** välillä seuravalmentajan johdolla
- Helpottaa suomalaisen urheiluyhteiskunnan perustana toimivien talkoovalmentajien työtaakkaa
- Lisätä nuorille omaehtoisen toiminnan sekä perheiden yhteistä aikaa siirtämällä ohjattuja harjoituksia illasta iltapäivään
- Monipuolistaa nuorten harjoittelua

Koululaisten koulupäivän jälkeisen harrastustoiminnan pariin siirtyminen on pitkälti sidoksissa lasten vanhempien mahdollisuuksiin olla kuljettamassa lapsiaan. Kasvava määrä koululaisia käy harrastuksissaan oman lähialueensa ulkopuolella. Tämä ilmiö lisääntyy, mitä vanhemmaksi lapset tulevat tai mitä enemmän lajissa on harjoitteluun tarvittavia erityisvälineitä/-tiloja. Tämä kasvava kyyditystarve lisää myös yksityisautoilua ja päästöjä, lisää ruuhkia ja vie vanhempien aikaa. Tampereen seutukunnalla useat harrastukset keskittyvät Tampereen kaupunkiin ja harrastuksiin siirryttäen omasta asuinalueesta (Hämeenkyrö, Kangasala, Lempäälä, Pirkkala, Vesilahti, Ylöjärvi). Seuroille taas harrastustoiminnan haasteet liittyvät tilojen käyttöön ja saatavuuteen, kun toimivista tiloista on kova kilpailu ja pula iltaisin sekä harrastusvuorojen ja -kalenterien rakentaminen vaativat paljon järjestelyä. Lisäksi ammattivalmentajien päivät venyvät ja pirstoutuvat aamusta myöhäisiltaan. Yksi keskeinen painopiste NääsMaaS -hankkeessa on yksityisautoilun vähentäminen ja tätä kautta siitä aiheutuvien negatiivisten ympäristövaikutusten pienentäminen.

MaaS-palveluun liittyvän kysyntähaasteen lisäksi on haluttu selvittää, kuinka monipuoliseksi palvelukokonaisuutta voidaan kehittää MaaS-palvelun ympärille. Kokonaiskonseptiajattelun nähdään olevan tässä vahvuus ja rakentavan vakaamman pohjan MaaS-alustan kehittämiseksi ja jatkuvuudelle myös pilotointivaiheen jälkeen. Kokonaiskonseptissa halutaan pohtia lasten ja nuorten koulupäivän jälkeisen liikkumisen lisäksi myös oheistoimintoja, jotka voitaisiin järjestää harrastustoimipisteissä. Kokonaiskonseptiin halutaan mukaan keskeisimmät liikunta- ja muita harrastustoimintatiloja (esim. nuorisotilat, teatteri, musiikki, partio, muut kerhot) tarjoavat toimijat, sekä niiden yhteyteen esim. kahvila- ja ravintolatoimintaa (koululaisten terveellinen ravitsemus), läksynurkkaus, vapaa-aika sekä omaehtoinen treenaaminen omien ohjattujen harjoitusten lisäksi. Tämä liittyy laajemmin ottaen Sanna Marinin [hallitusohjelmaan](#), jossa viitotetaan suuntaa entistä vahvemmin lasten ja nuorten harrastustoiminnan tukemiseen koulupäivän yhteydessä.

2.2 Kuvaus NääsMaaS-konseptista

Alla olevassa kuvassa on kuvattu NääsMaaS-kyttipalvelukonseptin toimijat ja toiminnot pääpiirteissään.



Kuva 1. Kuvaus NääsMaaS -kyttipalvelukonseptista esiselvityksen pohjalta.

Konseptisuunnitelman tuottamisen perusideana on mahdollistaa yhteiskyttipalveluna toteutettavan MaaS-palvelun (Mobility as a Service) kehittäminen ja kannattavaksi liiketoiminnaksi vieminen. Alla olevassa kuvassa (kuva 2) on esitetty vielä tarkemmin konsepti ja sen vaiheet käyttäjän näkökulmasta. Toiminta-alueena konseptin kokeilussa ja selvittämisessä on ollut Tampereen kaupungin alue sekä naapurikunnat (Nokia, Kangasala, Lempäälä, Pirkkala, Ylöjärvi) lähikeskusta-alueiden kouluihin ulottuen.



Kuva 2. NääsMaas-konsepti käyttäjän näkökulmasta.

NääsMaaS-harrastuskyytikonsepti tähtää laajemmin tarkasteltuna muuttamaan harrastavien nuorien ja heidän perheidensä toimintatapoja sekä liikkumisen käytäntöjä. Harrastusrytmin muuttuminen mahdollistaa illalla perheiden yhteisen ajan ja toisaalta lasten omaehtoisen harrastamisen. Lapsella on mahdollisuus osallistua myös muiden

harrastusten ohjattuihin toimintoihin. Tämä on mahdollista, mikäli koulujen päättymisaika saadaan toiminta-alueella täsmättyä, jolloin harjoitukset voivat ajoittua iltapäivään ja yhteiskuljetukset toimimaan osana laajempaa toimintamallia (ks. kuva 3).



Kuva 3. NääsMaaS-konseptin laajempi tavoite harrastustoiminnan toimintamallin ja sitä myöden perheiden arjen muutoksesta.

2.3 NääsMaaS-harrastuskyttikonseptin kehittämistyön vaiheet

NääsMaaS -konseptia on selvitetty ja rakennettu vaiheittain vuosien 2019 ja 2020 aikana. Kuvassa 4 on esitetty karkeasti harrastuskyttikonseptin kehittämistyön vaiheet.



Kuva 4. Harrastuskyttimallin kehittämisen vaiheet karkeasti.

Esiselvitysvaiheessa (toukokuu 2019 - syyskuu 2019) on tuotettu tietopohja konseptille ja rakennettu palvelukonseptia ja mallia käytännön pilotoitua varten.

ESISelvitysvaihe (touko-elokuu 2019) kokonaiskonseptin pohjustaminen:

- Aiemmat kansalliset ja kansainväliset kokemukset (benchmarking), opit ja vinkit
- Keskeisten toimijoiden kartoitus ja haastattelut
- Aineiston kerääminen ja potentiaalilaskelmat (logistiikka- ja kustannuslaskenta)
- Sovelluskehittäjien ja logistiikkatoimijoiden ja heidän kokemusten kartoitus
- Analyysi kokonaiskonseptin vahvuuksista, haasteista, uhista ja mahdollisuuksista

PALVELUKONSEPTOINTI, eli yhteiskyytipalvelun ja palvelukokonaisuuden konseptointi ja mallinnus (elo-syyskuu 2019)

- Työpajat kokonaiskonseptin kehittämisestä
- Koordinointi palvelun kokeilusta seurojen, vanhempien, potentiaalisten palvelutarjoajien sekä harrastustoimipaikkojen kanssa



Esiselvitysvaiheessa tilaajana on ollut Tampereen kaupunki (kaupunkiympäristön palvelualue) ja lisäksi mukana on ollut liikuntapalvelut sekä kasvatus- ja opetuspalvelut. Kyytipalvelua ovat olleet kehittämässä urheiluseurojen lisäksi Tampereen kaupungin toimialat (liikuntapalvelut, sivistystoimi ja kaupunkiympäristö), MDI Public Oy, WSP Finland Oy, ympäristöministeriön Kestävä Kaupunki -ohjelma sekä alueen urheilutoimijat Hämeen Liikunta ja Urheilu sekä Varalan Urheiluopisto. Mallin kehittämisessä ovat olleet mukana myös Tuomi Logistiikka Oy sekä Kyyti Group Oy ja Intoit Oy.

KEVYTKOKEILU (JOULUKUUSSA 2019)

Tuotetun esiselvitysvaiheen pohjalta konseptia kokeiltiin joulukuussa 2019. Ensimmäinen pilotointivaihe (pilotti I) piti sisällään ns. konseptin kevyen testauksen kahtena päivänä joulukuussa. Kevytkokeilu oli osallistujille ilmainen. Ensimmäisen vaiheen kevytpilotti toteutettiin ti 10.12 ja to 12.12.2019. Kahden päivän kevytkokeiluun lähti mukaan yhteensä 4 urheiluseuraa. Mukana oli 2 harjoituspaikkaa (Pirkkahalli ja Jalitsuhalli) ja kaksi liikennöitsijää ja 6 autoa, joista 4 kpl oli 14-16 paikkaista ja 2 kpl 8 paikkaista. Reittejä oli molempina päivinä 22. Toteutuneet kyyditettävien määrät on esitetty taulukossa 1.

Taulukko 1. Joulukuun 2019 kevytpilotin matkustaja- ja matkamäärät.

	Matkustajia	Matkoja
Ti	64	112
To	42	76

LAAJENNETTU KOKEILU (TAMMI-MAALISUU 2020)

Tampereen kaupungin saama liikkumisen ohjauksen valtionavustus LVM:ltä vuodelle 2020 mahdollisti NääsMaaS-konseptin jatkokehittämisen ja pilotoinnin laajentamisen. NääsMaaSin toinen pilotointivaihetta (pilotti II) toteutettiin 27.1.-5.3. Hiihtolomalla viikolla 9 ei ollut kyydityksiä. Kokeilun kyyditykset rahoitettiin osittain Tampereen kaupungin rahoituksella ja hankerahoituksella ja osittain osallistujilta kerättäviltä omavastuuosuuksilla, joilla katettiin käytettävä teknologia. Omavastuuosuudet pyrittiin saamaan mahdollisimman alhaisiksi, jotta osallistuminen kokeiluun olisi mahdollinen mahdollisimman monelle. Harrastuskyydin omavastuuosuus oli kokeilun aikana 30€ niille, joilla oli yhden treenin viikossa ja 60€ niille, joilla oli kahdet treenit viikossa (5 viikkoa). Osallistumismaksut laskettiin siten, että yhden menopaluu hinta on 6 €. Kokeilussa ei ollut mahdollista maksaa matkoja vain yhteen suuntaan. Kokeiluun tuli sitoutua ennakoon, jolloin autojen käyttö voitiin suunnitella mahdollisimman hyvin.

Kevään pilottivaiheeseen lähti mukaan yhteensä 4 urheiluseuraa, jotka olivat mukana jo joulukuun kevytpilotissa. Mukana oli samalla tavalla 2 harjoituspaikkaa (Pirkkahalli ja Jalitsuhalli) ja kaksi liikennöitsijää ja 6 autoa, joista 4 kpl oli 14-16 paikkaista ja 2 kpl 8 paikkaista. Toteutuneet kyyditettävien määrät on esitetty taulukossa 2.

Taulukko 2. Tammi-maaliskuun 2020 pilotin matkustaja- ja matkamäärät.

	Matkustajia	Matkoja
Ma	62	122
Ti	31	60
To	44	85
Yhteensä	123	267

Kokeilujakson päätteeksi kokeiluun ilmoittautuneiden ja osallistuneiden lasten vanhemmille toteutettiin palautekysely, jossa kerättiin palautetta palvelusta ja selvitettiin koko konseptin toimivuutta. Palautekyselyn tulokset on koottu liitteeseen 1. Palautetta käydään tarkemmin läpi myös luvussa 5.

SYKSYN 2020 KOKEILU

Loppukeväältä 2020 koronaviruksen takia laajennettua palvelukokeilua (**pilotti III**) siirrettiin syksylle 2020, jolloin oli tarkoitus pohjustaa laajemmin palvelun siirtämistä markkinaehtoiseen palvelutuotantoon sekä mahdolliseen laajentamiseen keväälle 2021. Pilotoinnin kolmannessa vaiheessa tarkoituksena oli mukana olevien harrastusseurojen ja paikkojen laajentaminen ja palvelua oli tarkoitus kokeilla yli eri toimintojen sekä useamman sadan matkustajan laajana kokeiluna. Koronapandemian aiheuttamat haasteet harrastustoiminnalle, yleinen epävarmuus harjoituksista ja tilanteen kehittymisestä kuitenkin esti laajamittaisen kokeilun syksylle 2020. Mukaan kokeiluun saatiin kuitenkin 15 harrastusseuraa ja 13 harrastuspaikkaa. Syksyn kokeilu toteutettiin kahdessa jaksossa. Ensimmäinen jakso oli koulujen alkamisesta syyslomaan 14.9. - 9.10. Toisen jakson oli tarkoitus alkaa heti syysloman jälkeen, mutta viivästyi koronatilanteen pahennuttua ja pääsi alkamaan 10.11. supistetussa muodossa ja lopulta harrastuskyydit jouduttiin perumaan joulukuulta osittain.

Matkustajamäärä jäi reilusti tavoitellusta ja kokeiluun osallistui 128 harrastajaa. Kokeiluissa toimintaperiaate oli sama kuin kevään 2020 kokeilussa, jolloin kyyditykset rahoitettiin osittain Tampereen kaupungin rahoituksella ja hankerahoituksella ja osittain osallistujilta kerättäviltä omavastuuosuuksilla, joilla katettiin käytettävä teknologia. Osallistumismaksuissa yhden menopaluun hinta oli edelleen 6 €. Ainoastaan tiistain kyydityksiin saatiin hieman laajempaa volyymia ja kokeilua useamman harjoituspaikan kyyditystoiminnasta. Maanantain, keskiviikon ja torstain matkustaja ja liikennöintimäärät jäivät koronan takia hyvin alhaisiksi. Samalla harjoituspaikkojen ja seurojen suuri määrä aiheutti sen, että kyydityksiä ei saatu optimoitua kovin hyvin ja autojen käyttöaste jäi alhaiseksi. Kyyditykset hoidettiin henkilöautoilla sekä pikkubusseilla. Matkustajamäärät vaihtelivat näin ollen yhdestä kahdeksaan matkustajaan per auto. Keskimäärin tiistaina autojen kyydissä oli 2,9 matkustajaa. Kokeilun opit liittyivät ennen kaikkea useamman seuran ja harjoituspaikan mukaan saamiseen ja harrastuskyytitoiminnan reittien optimoinnin testaamiseen tällaisessa monitoimijamallissa.

Taulukko 3. Syys-lokakuun 2020 pilotin matkustaja- ja matkamäärät.

	Matkustajia	Matkoja
Ma	12	18
Ti	110	182
Ke	16	28
To	4	5
Yhteensä	128	233

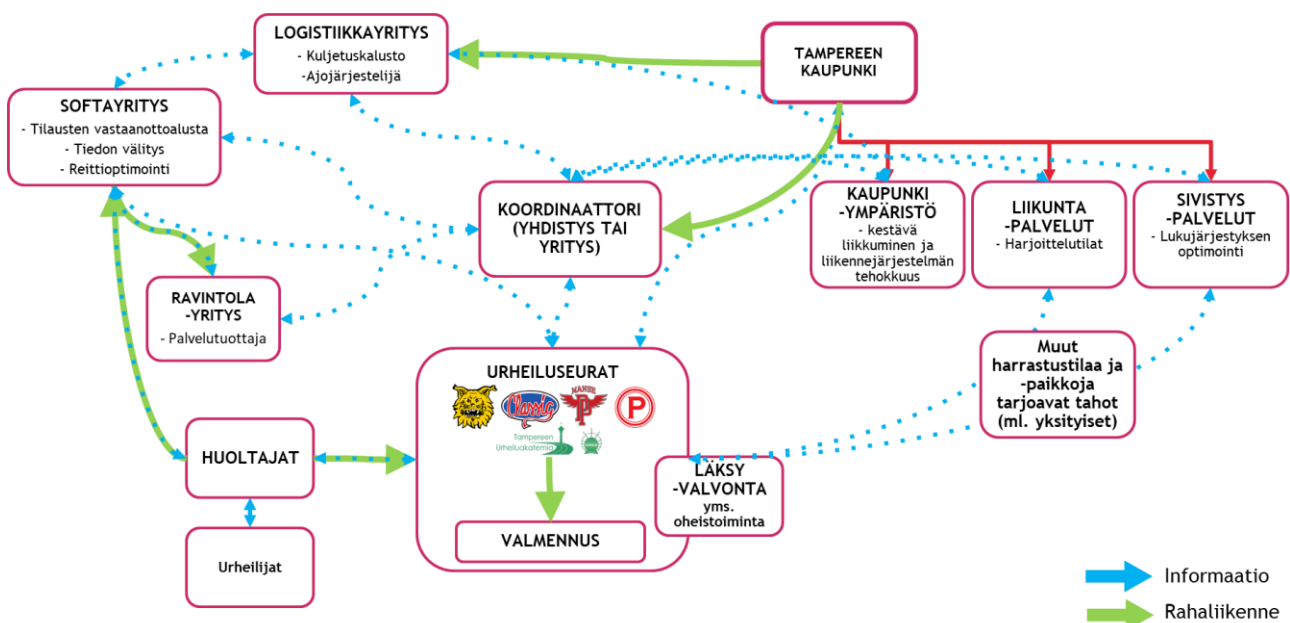
3. NÄÄSMAAS-KYYTIPALVELUMALLIN TOIMINNOT JA NIIDEN KEHITTÄMINEN

3.1 Koordinaatiotoiminnot

Toimiakseen NääSMAAS tarvitsee toimivan koordinaation, eli tahon, joka kokoaa palveluekosysteemin kannalta olennaiset tahot. Esiselvitysvaiheessa oli kartoitettu erilaisia vaihtoehtoja koordinaatiotoimintojen kotipesäksi, joista kokeiluvaiheeseen parhaimmaksi malliksi hahmottui erillisen koordinaattoritoiminnon kehittäminen. Koordinaatiotoiminnoista on vastannut kokeiluvaiheessa MDI Public Oy. Kuvassa 5 on esitetty koordinaatiotahon rooli osana harrastuskyytikonseptia. Muita vaihtoehtoja esiselvitysvaiheessa tunnistettiin isäntäseuramalli, jossa yksi yhdistys olisi ottanut harrastuskyytikonseptin koordinaation, jota on toteutettu PPJ:n ja HJK:n toteuttamissa malleissa. Toinen vaihtoehto olisi ollut koordinaation hoitaminen teknologian tarjoajan tai logistiikkayrityksen taholta. Tällaiseen laajempaan koordinaatioon ei kuitenkaan ollut valmiuksia ja halukkuutta vielä osallistuneissa seuroissa, eikä toisaalta ollut vielä edellytyksiä ja mahdollisuuksia viedä koordinaatiota markkinaehtoisesti eteenpäin yritysten toimesta.

Koordinaatiotoiminnot pitävät ovat pitäneet sisällään kokonaisvaltaisen kokeiluvaiheessa projektihallinnan sekä yhteydenpidon kaikkiin yhteistyötahoihin (kaupunkien ja kuntien liikennöinnistä vastaavat tahot, liikuntapalvelut ja sivistyspalvelut, seurat, logistiikkayritys, ohjelmistoyritys, muut palvelutuottajat sekä vanhemmat ja lapset) sekä palvelujen kehittämisessä että ylläpidossa. Olennainen osa työtä on palvelun jatkosuunnittelu ja kehittäminen osallistavasti kaikkien osapuolten ja erityisesti palvelua käyttävien urheilijien nuorten ja heidän vanhempiensa kanssa. Lisäksi tehtäviin kuuluu palvelusta ja hankkeesta viestittäminen ja sen markkinointi. Olennaista mallin kehittämisen kannalta on se, että toiminta yhdistää kaupunkiseudulla kuntien useita hallinnonaloja ja myös organisaatioita, mikä vaatii toimintakäytäntöjen hiomista yhteistyössä.

Koordinaatiopalvelujen kehittämisessä hankkeessa on selvitetty koordinaatiotoimintojen siirtämistä pilotti II-vaiheen aikana MDI Public Oy:ltä HLU:lle siten, että HLU voisi mahdollisesti vastata koordinaatiotoiminnoista 2021 alkaen. Samalla valmistellaan toimintaohjeet koordinaatiotoimintojen organisoimiseksi. Vuoden 2020 aikana kartoitetaan mahdollisuuksia laajentaa toimintoja muihin harrasteisiin sekä mahdollisesti myös muille kaupunkiseuduille. HLU ja MDI ovat tehneet tätä kartoitustyötä yhdessä loppukeväästä 2020 alkaen.



Kuva 5. Koordinaatiotahon rooli osana NääSMAAS-harrastuskyytikokonaisuutta kokeiluvaiheessa. Kokeiluvaiheessa rahaliikenne on toiminut siten, että asiakasmaksuilla on katettu teknologia ja Tampereen kaupunki on rahoittanut kokeiluluontoisesti koordinaatiotoimintoja sekä kokeilun logistiikkakustannuksia.

Seuraavassa on kuvattu tarkemmin vielä koordinaatiotoiminnan roolia ja kokemuksia osana NääsMaaS-harrastuskyttipalvelun kokonaisuutta.

ERI TAHOJEN YHTEISTYÖN KOORDINAATIO

Harrastuskyttikonseptin toimivuuden kannalta on hyvin kriittistä se, että kaupungin sisällä yhteistyö saadaan varmistettua. Olennaisia toimia iltapäiväharjoittelun mahdollistamiseksi ovat mm. koulujen lukujärjestysten synkronointi (koulut loppuvat samaan aikaan aikaisin iltapäivällä vähintään tiettyinä päivinä tietyillä vuosiluokilla), tilojen käyttö ja mahdollinen kompensatio iltapäiväharjoittelusta seuroille. Lisäksi kaupunkiympäristön toimialueella on merkittävä rooli edistää liikennejärjestelmän tehokkuutta ja liikennepalveluiden kehittymistä. Ilman yhteistyötä kaupungin sisällä ja kaupungin sitoutumista, mallilla on hyvin heikot edellytykset toimia. Harrastuskyttimallin tulisi yhdistyä paikallisliikenteeseen ja täydentää sitä. Erityisesti alkuvaiheessa on elintärkeää saada toimimaan yhteydenpito kaikkiin yhteistyötahoihin (kaupunkien ja kuntien liikennöinnistä vastaavat tahot, liikuntapalvelut ja sivistyspalvelut, seurakunnat, logistiikkayritys, ohjelmistoyritys, muut palvelutuottajat sekä vanhemmat ja lapset) sekä palvelujen kehittämisessä että ylläpidossa. Sivistyspalveluilla on lisäksi useita harrastuksiin linkittyviä kehitystoimia, joita voidaan edistää toimivalla harrastuskytityksellä.

PALVELUSTA VIESTIMINEN, MARKKINOINTI JA TIEDONKERÄÄMINEN

Alkuvaiheessa konsepti on tärkeä kuvata ja avata malli kokonaisuutena eri tahoille, jotta saadaan mahdollisimman laaja ja tarvittava joukko seuroja mukaan työhön. Palvelusta ja toimintamallista viestittäminen ja sen markkinointi on sekä yksittäisten tahojen tehtävä että erityisesti koordinaattorin toimenkuva. Lisäksi koordinaattorin tehtävänä on rakentaa mahdollisimman automatisoitu ilmoittautumis- ja tiedonkeräysjärjestelmä toimintaan osallistuville lapsille ja heidän huoltajilleen. Tämä tieto välitetään reititysohjelmaan, joten tiedon tarkkuudella on erittäin olennainen merkitys toiminnan onnistumiselle.

SEUROJEN JA HUOLTAJIEN OHJEISTUS

Koordinaattorin tehtävänä on myös koota kaikki olennainen ohjeistus palvelusta ja toiminnasta sekä seuroille että vanhemmille. NääsMaaS-kokeilussa informointi tapahtui aluksi seurojen kautta, mutta ohjeistukset tulivat suoraan koordinaattorin toimesta.

HARRASTUSKYTTIPALVELUN PÄIVYSTYS

NääsMaaS-palvelua varten tulee resursoida myös jatkuvaan päivystykseen ja koordinaatioon. Jatkuvaan yhteydenpitoon vanhempien suuntaan erityisesti kyydityspäivinä tuli varata aikaa. Päivystys ongelmatilanteissa hoidettiin kokeilussa kyyditysten osalta logistiikkayrityksen toimesta ja käytettävän sovelluksen osalta tarvittaessa sovellusyrityksen toimesta. Jatkossa kaikki tämä tieto ja ongelmatilanteiden ratkominen olisi tärkeä hoitaa kuitenkin yhdestä paikasta ja tämän tahon tulisi koordinoita liikennöiviä autoja, jotta voi ongelmatilanteessa lähettää tarvittaessa korvaavat kuljetukset.

VÄLIPALAPALVELU

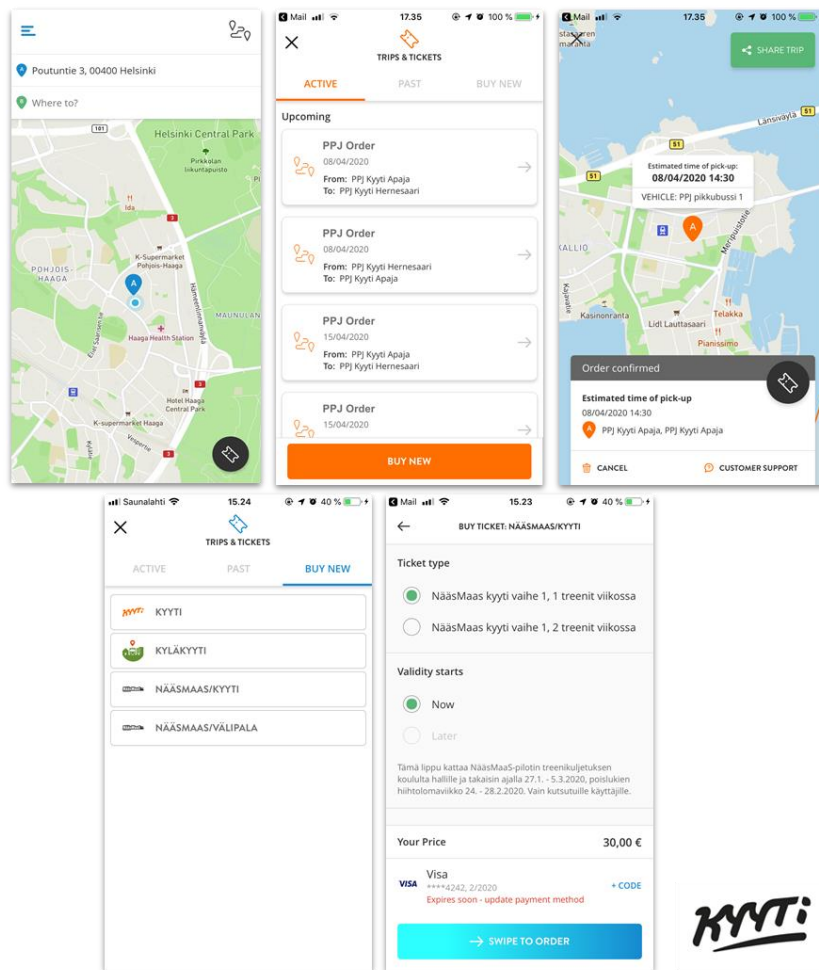
Kyytipalvelussa pyritään siihen, että lapsi pystyisi koulun jälkeen siirtymään harjoituspaikalle, syömään eväät, tekemään läksyt ja mahdollisesti omatoimisesti harjoittelemaan ennen ohjattujen harjoitusten alkamista, mikäli aikataulut sen mahdollistavat. Kevään kokeilussa Pirkkahallissa tarjottiin mahdollisuus kokeilla tämän toimivuutta ja huoltajilla oli etukäteen mahdollisuus tilata ja maksaa välipalat, jotka ovat valmiina Pirkkahallin pääaulan kahviossa urheilijoiden sinne saapuessa. Välipalapalvelu tilattiin maksamalla välipalamaksu sovelluksella koko kokeilun ajalta. Kokeilun aikana koordinaattori hoiti välipalapalvelun koordinaation, mutta jatkossa toteutus voisi olla suoraan kaupallisten toimijoiden kautta niin, että välipala on mahdollisuus ostaa suoraan sovelluksen kautta ilman välittäjää.

3.2 Kuvaus harrastuskyytikonseptin teknologiasta ja logistiikkatoiminnoista

PALVELUN TUOTTAMISEN VAIHEET JA TEKNOLOGIA

NääsMaaS-harrastuskyytikonseptissa käyttäjäsovelluksen ja reitityksen toteutti Kyyti Group Oy yhteistyössä Intoit Oy:n kanssa. Käyttäjäsovellus toteutettiin Kyyti Groupin Mobility Designerilla ja reittien optimointi ja autoilijasovellus Intoit Oy:n Movit-ympäristöllä. Alla on kuvattu tiiviisti prosessin kulkua ja sovelluksen käyttöä sekä vaiheita. Kuvaus palvelun tuottamisen vaiheista on laadittu ensimmäisen kokeilujen perusteella ja sellaisena, kuin palvelun on ajateltu toimivan seuraavassa syksyn 2020 laajemmassa kokeilussa.

1. **Ohjeistus ilmoittautumisesta palveluun ja sovelluksen käyttöön** otosta lähetetään vanhemmille koordinaattorin ja harrastuseurojen välityksellä. Lapsille on mahdollista tilata kuljetuspalvelu suoraan koululta iltapäivällä alkaviin harrastuksiin siten. Yhden matkan hinnaksi tuli kokeilussa 3 €/suunta.
2. **Alustava ilmoittautuminen.** Vanhempi ilmoittaa koordinaattorin laatimalla lomakkeella lapsensa alustavasti harrastuskuljetukseen ja valitsee lapselle noutokoulun, mahdollisen palautuskoulun sekä kertoo koulun päättymisajan sekä harrastuksen alkamisajan sekä minä päivinä lapsi osallistuu kuljetukseen. Palautuskoulu voi olla eri kuin noutokoulu.
3. **Kyytiakatauluehdotus.** Logistiikkayritys aikatauluttaa ja reitittää ilmoittautuneiden matkat alustavasti ensimmäiselle viikolle Movitin automaattisen optimoinnin avulla. Osa ilmoittautuneista voidaan joutua jättämään pois liian kaukaisen sijainnin vuoksi, jotta keskimääräinen kuljetuskustannus on 3-4 €/matka. Jatkossa palveluun ja reititykseen olisi integroituna myös joukkoliikenteen reittiopas, joka ilmoittaa kenelle joukkoliikenne tarjoaa toimivan yhteyden. Näille lapsille voidaan suositella joukkoliikenteen käyttöä osittain tai kokonaan harrastuskuljetuspalvelun sijaan. Koordinaattori ilmoittaa vanhemmille, että kyytiakatauluehdotus on katsottavissa käyttäjäsovelluksessa ja pyytää vahvistamaan tai perumaan osallistumisen.
4. **Ilmoittautumisen vahvistaminen.** Vanhemmat kirjautuvat sovellukseen ilmoittamallaan sähköpostilla ja katsovat lapsensa kyytiakataulun sovellukseen tulneiden ohjeiden mukaisesti (ks. kuva 5). Jos aikataulu on sopiva, he maksavat osallistumismaksun ensimmäisen harjoitusjakson osalta sovelluksessa. Hintaluokkia voisi olla jatkossa useampia sen mukaan osallistuuko lapsi pelkästään meno- tai meno-paluu-kuljetuksiin ja onko matka alle tai yli 10 km.
5. **Lopullinen aikataulu.** Logistiikkayritys poistaa osallistumisensa peruuttaneet tai maksamatta jätetyt lapset reitityksestä ja päivittää kyytiakataulun ja toistaa viikkoaikataulun koko jaksolle poislukien loma-ajat. Päivitetyt aikataulut näkyvät vanhemmille suoraan sovelluksessa ja koordinaattori lähettää sovelluksen kautta vanhemmille viestin, kun aikataulu on valmis.
6. **Autojen varaaminen.** Logistiikkayritys varaa tai hankkii autot ja kuljettajat harjoitusjakson harrastuskuljetuksiin. Tavoitteena palvelussa on jatkossa se, että asiakasmaksut kattavat kuljetuskustannukset. Mahdollinen alijäämä laskutetaan koordinaattorilta tai palvelua subventoivalta taholta (esim. kaupunki, sponsori).
7. **Ohjeiden läpikäynti lapsen kanssa.** Vanhemmat käyvät lastensa kanssa huolellisesti läpi harrastuskuljetuksen ohjeet ja käytännöt.

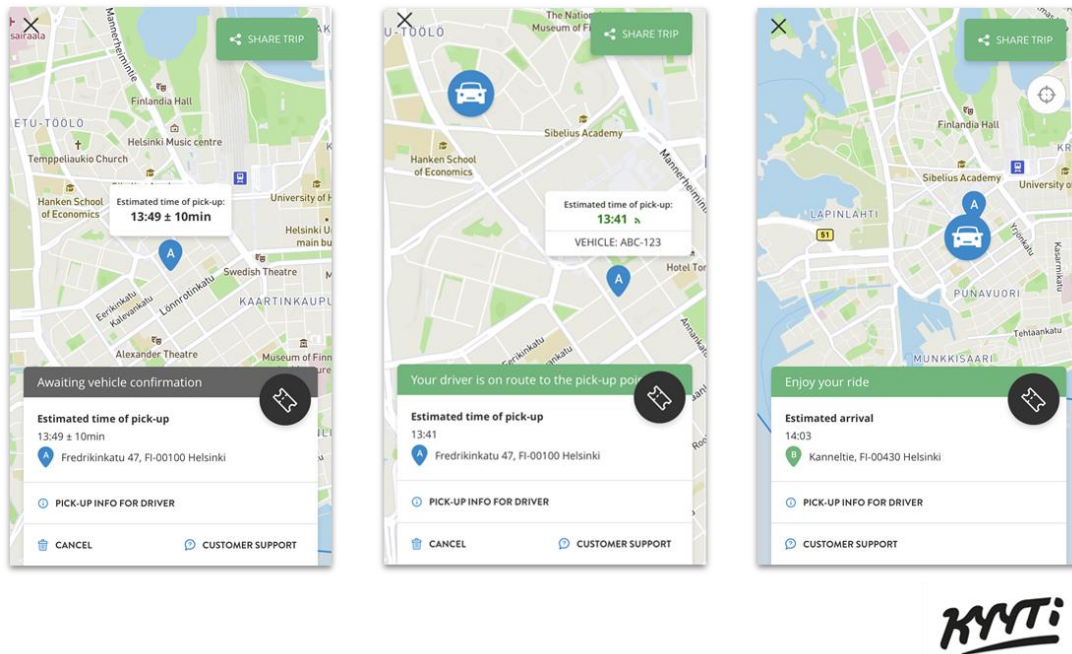


Kuva 5. Kyyti Group Oy:n havainnekuva käyttäjäsovelluksesta (HUOM! kuva on malliesimerkki).

Seuraavassa on esitetty vielä olennaisia vaiheita NääsMaaS-palvelun käytössä.

1. **Aikataulun tarkistus.** Kyytiaikataulu on mahdollista tarkistaa sovelluksesta lapsen kanssa kyytiä ennen. Muutoksista tulee myös ilmoitus puhelimeen. Sovellusta voi käyttää sekä vanhemmat että lapset. Vanhempien käyttäessä sovellusta, he voivat jakaa kyydin seurantanäkymän lapselle verkkolinkkinä, jotta lapsi voi tarkistaa aikataulun ja noutopaikan puhelimellaan itse (ks. kuva 6).
2. **Kyydin seuranta alkaa.** Vanhempi saa notifiaktion 5 minuuttia ennen lapsen kyydin noutoaikaa. Tässä vaiheessa vanhempi voi seurata auton sijaintiin perustuvaa reaaliaikaista noutoaikaa sovelluksessa, ja lapsi voi seurata samaa näkymää web-näkymässä.
3. **Lapsi menee noutopisteeseen.** Noutopisteen osoite ja sijainti kartalla näkyy kyydin seurantanäkymässä. Kouluille saattaa myös palvelun alkuvaiheessa olla opastus noutopisteisiin.
4. **Auton tunnistus.** Auton tunnistus ilmoitetaan kyydin seurantanäkymässä. Lapsi tunnistaa auton palvelun tunnuksella ja auton tunnuksella (rek.no. tai muu yksilöivä tunnistus tai nimi). On tärkeää, että lapsi menee oikeaan autoon ja auton tunnistaminen pitää käydä huolellisesti läpi lapsen kanssa.
5. **Kyytiin nousu.** Nousemallaan kyytiin lapset ilmoittavat nimensä ja kuljettaja kuittaa heidät kyytiin nimilistan mukaisesti. Kun lapsi on kuitattu kyytiin, tieto päivittyy kyydin seurantanäkymään. Tästä tulee myös notifiatio vanhemmalle.
6. **Saapuminen perille.** Kun lapset saapuvat perille, kuljettaja kuittaa heidän kyydistä poistuneiksi ja tieto päivittyy kyydin seurantanäkymään sovelluksessa. Tästä tulee notifiatio vanhemmalle.
7. **Peruutukset ja poissaolot.** Vanhemman tulee perua lapsen kyyti sovelluksessa, mikäli lapsi ei jonain päivänä osallistu varattuun kuljetukseen esim. sairauden tai muun poissaolon takia. Tieto päivittyy automaattisesti kuljettajille. Peruuttuja kyytejä ei hyvitetä, koska yksittäisten matkojen perumisella ei ole vaikutusta palvelun tuottamisen kustannuksiin. Mikäli lasta ei näy, eikä kyytiä ole peruttu, kuljettaja merkitsee, että lapsi ei saapunut, ja tieto päivittyy sovellukseen ja siitä tulee notifiatio vanhemmalle. Huoltaja voi tällöin olla lapsen yhteydessä ja selvittää tilanteen. Kuljettaja ei odota eikä soita perään.

8. **Ongelmatilanteet.** Koordinaattori järjestää päivystyspuhelinnumeron ongelmatilanteita varten. Vanhemmat voivat kysyä myös sovelluksen kautta asioista. Kuljettajilla on tiedossa vanhempien puhelinnumerot ja voivat tarvittaessa soittaa heille suoraan.



Kuva 6. Kyyti Group Oy:n havainnekuva käyttäjäsovelluksesta käytössä (HUOM! kuva on malliesimerkki).

4. YHTEISKUNNALLISTEN VAIKUTUSTEN TARKASTELU

4.1 Laajemmat yhteiskunnalliset vaikutukset

Seuraavassa tarkastellaan NääsMaaS-kyytipalvelukonseptin laajempia yhteiskunnallisia vaikutuksia. Suuressa kuvassa NääsMaaS-konseptin vaikuttavuuden perusta on kahdessa yhteiskuntaa merkittäväällä tavalla muokkaavassa kehityskulussa: liikenteen toimintaympäristön murroksessa ja hyvinvointiyhteiskunnan uudelleen ajattelussa.

Liikennesektorilla ollaan NääsMaaSin viitoittamalla tavalla siirtymässä kohti systeemistä mullistusta, jonka lähtökohtana on vastata muuttuviin kuluttaja- ja liikkumistarpeisiin käyttäjälähtöisesti tuotetuilla palveluilla, jotka ytimeltään perustuvat useamman kulkumuodon yhdistämiseen ja tehokkaisiin matkaketjuihin perustuvaan liikkumiseen (esim. Jittrapirom et al. 2017). Liikennepalvelumarkkinoiden kehitys peilaa yhteiskunnassa tapahtuvia suuria muutoksia (ks. esim. Pöllänen et al. 2015), kuten digitalisaatiota ja muuta teknologista kehitystä, kaupungistumista, väestön ikääntymistä, ja ilmastomuutoksen vastaista taistelua.

Samat suuret muutosvoimat ovat tuoneet uudistuspaineita myös hyvinvointisektorille, jossa on NääsMaaSin toinen ydin. Kasvanut ymmärrys ihmisten hyvinvointitarpeiden kokonaisvaltaisuudesta ja uudenlaiset monimutkaiset ongelmat, kuten eriarvoisuuden kasvu, työntävät julkisen sektorin tarkastelemaan uudelleen järjestelmiä ja toimintamallejaan (Saikkonen et al. 2019). Reformiajattelun jäävuoren huippu on useamman hallituksen ajama kansallinen sote-uudistus, mutta paikallisella tasolla tehdään jatkuvasti paljon ja konkreettisesti uudenlaisten palvelumallien toteuttamiseksi. NääsMaaSin vaikutusten tarkastelu on jaoteltu kolmeen teemaan: ympäristövaikutukset, sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset, sekä taloudelliset ja elinkeinopolittiset vaikutukset.

4.2 Ympäristövaikutukset

NääsMaaS-kyytipalvelulla on potentiaalia edesauttaa ilmastomuutoksen hillitsemistä ja parantaa ilmanlaatua paikallisesti korvaamalla henkilöautoilua yhteiskäyttökydeillä.

Liikenne aiheuttaa noin neljäsosan Euroopan kasvihuonekaasupäästöistä (Euroopan komissio 2018). Sen lisäksi liikenne aiheuttaa monia muita luonnolle haitallisia päästöjä. Näitä ovat mm. tieliikenteen typenoksidipäästöt, rikkidioksidi, hiilimonoksidi eli häkä, hiilivedyt ja hiukkaset. Liikenteen päästöjen vähentäminen konkretisoituu monella kysymykseen henkilöautoliikenteen vähentämisestä. Lähes puolet (44,5%, 2015) tieliikenteen ilmastopäästöistä aiheutuu henkilöautoilusta (EEA 2018) ja laajemmin autopainotteinen liikkumisen kulttuuri heijastuu yhdyskuntarakenteeseen hajautuvana kaupungistumisen mallina, joka edelleen vähentää liikkumisen energiatehokkuutta lisäämällä liikkumistarvetta.

NääsMaaSin kaltaisista uusista digitalisaatiovetoisista liikkumisen palveluista odotetaan ratkaisua synnyttää saumattomia matkaketjuja ja muuttaa painopistettä kulkuneuvojen omistamisesta kulkuneuvojen käyttämiseen. Henkilöautojen käyttöaste on nykyisin alle 5 prosenttia ja keskikuorma vain 1,3 henkilöä. Kimppakyytipalvelujen yleistymisen ja yhteiskäyttöautot voivat kasvattaa näitä lukuja merkittävästi. Tehokkaammalla autojen käytöllä on haitallisten päästöjen hillitsemisen lisäksi potentiaalia vapauttaa pysäköintialueita ja tieverkkoa tehokkaampaan käyttöön.

Uusien liikkumisen palveluiden myönteiset ympäristövaikutukset ovat kuitenkin kytköksissä kaupungeissa tapahtuvaan muuhunkin liikkumispoliittikkaan. Palvelujen on toimittava osana seudullista joukkoliikennejärjestelmää, jottei pääse tapahtumaan tilannetta, jossa liikkumisen helppous tarjoaa edullisen vaihtoehtoon joukkoliikenteelle. Tämä saattaakin lopulta lisätä liikennettä ja heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä. Esimerkiksi New Yorkissa Uberin ja Lyftin tapaiset kyytipalvelut ovat vähentäneet joukkoliikenteen matkustajamääriä (New York Times 2018).

Aiemmissa vastaavissa hankkeissa on saatu rohkaisevia tuloksia. Helsingissä vuosina 2012-2015 toteutettu Kutsuplus-pilotti toi kantakaupungin alueella kysyntäohjautuvat minibussit (15 kpl) osaksi joukkoliikennejärjestelmää. Palvelun matkustajamäärät kasvoivat pilotin aikana voimakkaasti pienestä ajoneuvokapasiteetista huolimatta ja Kutsuplussin käyttäjiksi rekisteröityi lopulta yli 32 000 kaupunkilaista. Kutsuplussin vaikutusten arvioinnin osana matkustajille tehdyn



kyselyn tulokset indikoivat, että palvelu osoittautui kilpailukykyiseksi vaihtoehdoksi henkilöautolle ja leasing-autolle. Ainoastaan 1,4% vastaajista oli sitä mieltä, että he eivät tule käyttämään Kutsuplussia, vaan pysyttelevät muiden liikennevälineiden käyttäjinä (HSL 2016).

Vastaavasti Alpio-hankkeessa osana eri puolilla Suomea tehdyissä palvelupiloteissa saatiin tulokseksi kulkumuotosiirtymää henkilöautoiluista resurssitehokkaampiin matkoja yhdistelevien ja kutsuohjautuvien palveluiden käyttöön. Reittien optimointi ja kuljetusten yhdistely vähensivät kokonaisajoneuvokilometrejä ja sen seurauksena myös päästöjä. Laskennalliseksi päästövähennyspotentiaaliksi arvioitiin matalimmallakin yhdistelyasteella (5% matkoista) 2% 10km matkoilla ja 9% 25km matkoilla (Eckhardt & Lauhkonen 2019).

4.3 Sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset

OSALLISUUDEN JA FYYSISEN HYVINVOINNIN EDISTÄMINEN

NääsMaaS-kyytipalvelu auttaa järjestämään koululaisten päivää niin, että oppilaat pääsevät yhtäältä helpommin ja omatoimisesti osallistumaan harrastuspalveluihin, ja toisaalta heille jää enemmän aikaa iltoihin, esimerkiksi perheiden yhdessäololle. Kehitetyllä mallilla on potentiaalia muokata hyvinvointiyhteiskunnan toimintamalleja nuorten ja perheiden eduksi. Kyytipalvelu mahdollistaa osallistumisen sellaisiin harrastuksiin, joita ei järjestetä omalla koululla tai sen läheisyydessä. Toisaalta tämä mahdollistaa harrastustoiminnan järjestämisen myös pienimuotoisemmissa harrastuksissa, joissa harrastajien määrä on pieni kaupunkialueella ja osallistujat ovat hajaantuneet isolle alueelle.

Asetelmalla on tietyin osin yhtäläisyyksiä Islannissa yli 20 vuotta sovellettuun laaja-alaiseen nuorten päihde-ehkäisyyn strategiamalliin, jossa kunnan, valtion, kolmannen sektorin ja vanhempien yhteistyönä vahvistetaan nuorten ohjatuissa harrastuksissa (liikunta, kulttuuri, virkistystoiminta) ja vanhempien kanssa vietettyä aikaa. Kaikille taloudellisesti mahdollistetun toiminnan tavoitteena on myös lisätä tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden lisääntymistä (Kiilakoski, Pekkarinen & Salasuo 2020).

Islannin mallin tukipilareita ovat kouluun saumattomasti kytketty tila- ja palvelutarjonta (harrastukset joko koululla tai kuljetus koululta harrastukseen) sekä harrastuspassin muodossa saatava rahallinen tuki harrastamiseen. Ratkaisuyhdistelmän tavoitteena on yhtäältä jättää illat perheiden yhteiseksi ajaksi ja toisaalta mahdollistaa nuorten osallistuminen rakentaviin vapaa-ajantoimintoihin huolimatta perheen taloudellisesta ja sosiaalisesta tilanteesta. Islannin malliin sisältyviä elementtejä ovat myös yhteinen tietojärjestelmä harrastuksiin ilmoittautumiselle ja yhteiskunnan määräämät nuorten kotiintuloajat.

Islannin malli on osoittanut, että toimintamallien muutoksella voidaan saada tuloksia. Tutkimusten mukaan vuonna 2016 reykjavikilaisista 6-18-vuotiaista hieman yli 80% osallistui järjestettyyn vapaa-ajan toimintaan, ja heistä selvästi yli puolet (61%) osallistui harrastustoimintaan liikunnan ja urheilun parissa (Kalmari 2020). Valtakunnallisella tasolla sellaisten 9-luokkalaisten, jotka osallistuvat urheiluseuran järjestämään toimintaan vähintään neljä kertaa viikossa kasvoi 23 prosentista vuonna 2000 42 prosenttiin vuonna 2014 (Kristjansson et al. 2016).

Vaikutukset nuorten ja perheiden elämään ovat olleet lähentäviä. Valtakunnallisesti niiden 9- ja 10-luokkalaisten osuus, jotka ilmoittivat viettävänsä aikaa arkisin vanhempiensa kanssa (usein tai melkein aina) nousi 23 prosentista vuonna 1997 50 prosenttiin vuonna 2014. Sen lisäksi niiden 9- ja 10-luokkalaisten osuus, jotka raportoivat olleensa ulkona klo 22 jälkeen kolme kertaa tai useammin kuluneen viikon aikana laski 53 prosentista vuonna 2000 23 prosenttiin vuonna 2014 (Kristjansson et al. 2016).

Toteamuksen "vanhempani tietävät missä olen iltaisin" koki melko tai hyvin osuvaksi myös suurempi määrä 9- ja 10-luokkalaisista. Vuonna 2000 heidän osuutensa oli 52% kun vuonna 2016 osuus oli kasvanut 80 prosenttiin (Sigfusson 2019).

Kaikkineen eriarvoistumisen problematiikka on hyvin olennainen osa harrastustoiminnan kehittämistä. Kansallisesti on käynnistetty niin kutsutun Suomen mallin valmistelu, jossa tavoitteena on edistää maksuttomia harrastusmahdollisuuksia koulupäivän yhteydessä. Tampereella vastaavasti Tampere junior -ohjelma pyrkii tarttumaan siihen, että kaikilla lapsilla mahdollisuus harrastamiseen. Harrastuskyytipalvelulla voitaisiin edistää harrastamisen tasa-arvoisuutta ja mallilla olisi mahdollista kohdentua jatkossa myös syrjäytymiskehityksen kipupisteisiin. Tämä edellyttäisi

sitä, että koululaiset lähtisivät koulusta yhtä aikaa harrastuksiin ja ilta-aikaa olisi mahdollista viettää yhä enemmän yhdessä perheiden ja kavereiden kanssa. Harrastuskyytimallilla voidaan koota junioreita yhdessä harrastamaan.

LIKKUMISEN VAPAAUS JA SAAVUTETTAVUUDEN PARANTAMINEN

NääsMaaS-konsepti tuo henkilöautopalvelut selkeämmin myös sinne tai heille, joille itsenäinen liikkuminen on haasteellista. Tällä on vaikuttavuutta paitsi kyytipalvelukaupungin pitovoimaan, myös potentiaalia muodostaa pohja sovellutukselle, jolla ratkotaan muidenkin ryhmien ja paikkojen liikkumisen haasteita. Harrastuskyytipalvelussa yksi tärkeä ulottuvuus on myös kuljetusten turvallisuus. Yhteiskyydityksillä on mahdollista lisätä harrastuskyytien turvallisuutta ammattikuljettajien hoitaessa kyyditykset ja vähentää yksityisautoilun tuomia riskejä liikenteessä ja noutopaikoilla.

Kaupungeissa palvelujen, kuten terveydenhuollon, koulujen, päivähoiton ja kulttuuri- ja harrastetarjonnan saavutettavuus on oleellinen asumiseen ja elinvoimaan liittyvä elementti. Tutkimuksissa on todettu, että näiden lähipalvelujen puuttumisella on muuttoalttiutta lisäävä vaikutus, erityisesti lapsiperheiden kohdalla (Kytö et al. 2011). Kääntäen dynamiikka uhkaa edistää alueellista sosiaalista segregaatiota, sillä heikkotuloisimpien kyky toteuttaa haluamiansa asuinvalintoja on rajallinen.

Myös maaseudulla NääsMaaSin kaltaisille liikkumisen uusille palveluille on kysyntää, kun keskustelullaan palvelujen saatavuudesta, ja siten myös alueiden elinvoimasta (esim. Lukkari & Åström 2019). Maaseudun taajamakeskusten lähipalvelutarjonnan supistuminen kasvattaa ihmisten liikkumistarpeita (esim. Antikainen et al. 2017), mikä johtaa kierteeseen, jossa alueiden väestöpohja vähenee ja harvenee, julkisilla varoilla järjestetyistä yhteyksistä ja kyydeistä tulee yhteiskuntataloudellinen haaste, ja lopulta heikkenevistä yhteyksistä alueiden houkuttelevuudelle rasite. Uusien digitalisaatiovetoisten liikkumisen palveluiden tehokkuuspotentiaalin varaan on siirretty paljon odotuksia saavutettavuusyhtälön ratkomisessa.

Kautta maan nopeasti kasvava ikääntyvien ryhmä tarvitsevat hekin moninaisiin tarpeisiinsa räätälöityjä liikkumisen erityispalveluita, joilla parannetaan jokaisen vapautta liikkua mahdollisimman itsenäisesti. Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan yli 65-vuotiaita on vuoteen 2030 mennessä noin puoli miljoonaa enemmän kuin tänään (Salermo et al. 2016).

Saksalainen vuoden 2012 E-Bike Award -palkinnon lopulta voittanut InMod-hanke on yksi esimerkki siitä, miten joukkoliikennepalveluiden uudelleen ajattelu voi mullistaa ihmisten kyvyn liikkua itsenäisesti. Harvaan asutuilla alueilla toteutetussa kokeilussa tavanomaiset kylästä kylään kiertelevät bussipalvelut lopetettiin ja liikennöinti keskitettiin kulkemaan ainoastaan pääteillä. Syöttöliikenne kylien ja pääteiden varrella sijaitsevien bussipysäkkien välillä toteutettiin sähköavusteisilla pyörillä. Osassa pilottikohteista konsepti osoittautui erityisen vaikuttavaksi, sillä kokeilu lisäsi ihmisten liikkumisen vapautta. Palvelun käyttäjät kokivat, että InModin myötä heidän tyytyväisyytensä joukkoliikennepalveluihin lisääntyi ja riippuvuus esimerkiksi sukulaisten tarjoamista autokyydeistä väheni. InMod-pyörät ovatkin sittemmin jääneet toimintaan joissakin kylissä (Salermo et al. 2016).

4.4 Vaikutukset elinkeinoihin ja talouteen

ELINKEINOULOTTUVUUS

NääsMaaS-kyttipalvelulla on hyvät edellytykset luoda skaalautuvaa liiketoimintaa ja työllisyyttä liikenteen muuttuvaan kuluttajamarkkinaan.

Muun muassa kiihtyvän kaupungistumisen ja globaalien kestävyyskriisien eteenpäin työntävä maailmanlaajuinen kulttuurinen ja sosiaalinen muutos heijastuu kuluttajien arvoihin ja kulutusvalintoihin kaikkialla. Liikenteessä arvomaailman muutos näkyy ennen kaikkea multimodaalisuuden kasvuna sekä yhteiskäyttöautojen ja -pyörien yleistymisenä. Käytännönläheisemmäksi koettu joukkoliikenteen käyttö, pyöräily ja kävely yleistyvät ja auton omistamisen harvinaistuu. Tukholmassa enää alle 10 prosenttia 18-vuotiaista hankkii ajokortin (Salerno et al. 2016). Julkisilla liikennevälineillä liikkuen voi olla helpommin samaan aikaan ”läsnä”, eli päivittää virtuaaliverkostoja tai tehdä töitä. Lisäksi yksi merkittävä markkinoita mullistava suuntaus on yhteisöllisen kuluttamisen eli jakamistalousilmiön yleistyminen. Jakamistaloudessa kuluttajat jakavat toisille kuluttajille informaatiota, palvelukokemuksia, ideoita, asiantuntemusta, energiaa, aikaa, tavaroita, palveluita, ja rahaa.

Muuttuvat kuluttajavalinnat näkyvät MaaS-markkinan kasvupotentiaalissa. Arvioiden mukaan tulevaisuuden globaali MaaS-markkina vaihtelee laskutavasta ja lähestymiskulmasta riippuen n. 500 miljardista yli triljoonaan euroon vuoteen 2030 mennessä (BusinessFinland 2020, MaaS Alliance 2017). NääsMaaSin tapaan MaaS-visiota toteuttavat aloitteet ovat monesti edelleen kehitysvaiheessa, mutta ala kasvaa jatkuvasti myös konkreettisesti. Esimerkiksi yhteiskäyttöautojen markkinaosuus on kasvanut globaalisti vuosien 2011 ja 2016 välillä yhdestä miljoonasta käyttäjästä 15 miljoonaan. Vuonna 2025 käyttäjien lukumäärän on arvioitu kasvavan 36 miljoonaan (Movmi 2018).

Myös Suomesta löytyy jo esimerkkejä uudesta lupaavasta liiketoiminnasta liikkumisen uusilla markkinoilla. Vuonna 2015 perustettu MaaS Global on Whim-sovelluksellaan ollut esillä ympäri maailmaa. Whim yhdistää julkiset ja yksityiset liikennepalvelut raitiovainuista sähköpotkulautoihin yhden käyttöliittymän alle sekä tarjoaa reittioppaan. Palvelua käytetään nykyään Helsingin lisäksi myös Birminghamissa, Antwerpenissä ja Wienissä. MaaS Global on kerännyt kokonaisuudessaan 53,7 miljoonan euron rahoituksen ja Whimin avulla on tehty yhteensä jo yli 10 miljoonaa matkaa. Selvitysten mukaan ainakin pääkaupunkiseudulla palvelun käyttäjät ovat luonteeltaan kestävästä ja multimodaalia liikkumista arvostavia kaupunkilaisia. Vuonna 2020 luvassa uusi pilottikaupunkeja ja samalla myös Whimiin kytköksissä olevien palvelujen määrä kasvaa (BusinessFinland 2020, Ramboll 2019).

NääsMaaS-kyttipalvelun toiminnalla on potentiaalia myös lisätä harrastustoiminnan ja erityisesti urheiluseurojen elinvoimaisuutta. Urheiluseuroille iltapäiväharjoittelun lisääminen luo edellytykset lisätä lasten harrastusmahdollisuuksia lisääntyvien harrastusaikojen ja -paikkojen avulla. Toisaalta iltapäivätoiminta tiivistää ammattivalmentajien nykyisellään rikkonaista työpäivää, mikä lisää seurojen kilpailukykyä työnantajina ja lopulta myös näkyy valmennustoiminnan laadussa. Lisäksi iltapäiväharjoittelu luo seuroille ja muille toimijoille, kuten nuorisotoimelle, edellytykset toteuttaa keskitettyjä harjoituksia niissä harrastuksissa, missä toimintaa ei pystytä järjestämään kaikilla alueen kouluilla. Kustannustehokas toiminta säästää resursseja ja seurayhteistyö avaa mahdollisuuden laajien cross-over-toiminnalle, josta parhaimmillaan voi syntyä uusia liikuntaharrastusmuotoja ja ne ovat kaikkien tavoitettavissa. Kyttipalvelun aikana kerätystä palautteesta todettiin myös lasten olevan energisempiä ja osallistuvampia iltapäiväharjoituksissa verrattuna iltaharjoituksiin.

Kokemukset Islannin mallista osoittavat, että koululaisten ja nuorten harrastustoiminnan järjestämisen uudelleen ajattelu voi pidemmällä aikavälillä myös luoda symbioosin urheiluseurojen ja muiden järjestöjen sekä kaupungin välille, jonka seurauksena järjestö- ja seuratoiminta ammattimaistuu ja niiden tarjoamien palveluiden laadun taso nousee. Reykjavikissa tämä näkyy niin, että kaupungissa lanseerattiin vuonna 2007 kaikille 6-18-vuotiaille osoitettu ja kaupungin rahoittama vapaa-aikakortti, jonka arvo on tällä hetkellä 375 euroa / vuosi. Kortin tarjoamalla tuella lapset ja nuoret voivat valita itselleen mieluisan harrastuksen. Harrastustoiminnan järjestäjien kanssa kaupunki tekee 3-vuotiset sopimukset palveluista, joiden harrastusmaksun pitäisi kortilla pystyä kattamaan mahdollisimman hyvin. Kaupunki lisäksi tukee kaikkien yhdeksän kaupunginosan liikuntakeskuksia, jotta keskuksat pysyvät vetovoimaisina omissa kaupunginosissaan sekä ostaa keskuksista käyttötunnit harrastetoiminnalle (Kalmari 2020).



Korttiekosysteemiin mukaan pääsy edellyttää palveluiden tuottajaorganisaatioilta toiminnan laatuksikriteerien täyttämistä, joita ovat mm. ohjaajien ja valmentajien asianmukainen pätevyys, kunnolliset fasilitetit sekä riittävän kattava toimintatarjonta (vähintään 10 kertaa / kausi). Käytännössä vapaa-aikakortin tarjoama tuki ohjautuu pääsääntöisesti harrastustoimintaa tarjoavissa organisaatioissa ohjaajien ja valmentajien palkkoihin, joka takaa korkeatasoisen osaamisen (Kalmari 2020).

JULKISTALOUDELLINEN ULOTTUVUUS

NääsMaaS-kyttipalvelulla on potentiaalia lisätä kustannustehokkuutta julkisen sektorin toiminnassa.

Suora vaikutuspolku liittyy harrastuspaikkojen käytön tehostumiseen. NääsMaaS-toimintamallin myötä käyttäjäryhmät jakautuvat tasaisemmin läpi päivän tiloihin, joka laajentaa tilojen aktiivista käyttöaikaa sekä vähentää kysyntäpiikkejä illoista.

Kaupungin toiminnan näkökulmasta NääsMaaS:n tilojen käyttöä monipuolistava malli on uudenlainen avaus kuntien pitkään vireillä olleessa strategisessa tavoitteessa parantaa niille kuuluvien tilojen käyttöastetta. Kaikkia kuntia koskevaksi haasteeksi on muodostunut yhtälö saada hitaasti muuttuva rakennuskanta ja nopeasti mm. digitalisaation myötä muuttuvat asukkaiden palveluntarpeet kohtaamaan (Staffans & Teräväinen 2011, Hernberg 2014).

Kunnat ovat tilanteessa alkaneet etsimään ja soveltamaan malleja, joissa tiloja tarjotaan aiempaa useammalle toimijalle tai tehdään monitoimitiloja, tilojen käyttöastetta nostetaan, sekä tilatehokkuutta kehitetään lisäämällä tilojen muunneltavuutta (Staffans & Teräväinen 2011, Hernberg 2014).

Esimerkiksi Helsingin kaupungin kiinteistöpoliittisessa ohjelmassa on linjattu tavoitteeksi lisätä tilatehokkuutta ja tilojen käyttöastetta sekä muuntojoustavuutta ja monikäyttöisyyttä. Yhtenä keinona päämäärään on kehittää tilankäytön hallintaa tukevia tietojärjestelmiä (Helsingin kaupunki 2019). Helsingillä on tavoitteena saada digitalisaation avustamana myös kulttuuri- ja vapaa-aikatoimialan liikuntatilaressurssi (noin 180 000 m²) asukkaiden ja urheiluseurojen vapaampaan käyttöön osana kaupungin tarjoamaa liikuntapalvelukokonaisuutta (Kuntalehti 2018).

Välillinen NääsMaaS:n vaikutuspolku liittyy liikenteen ja liikenteen toimintaympäristön kustannustehokkuuden parantamiseen nykyisessä tilanteessa, jossa pitkään jatkunut julkisen sektorin resurssien ja rahoituksen niukkuus työntää tehostamaan liikennejärjestelmää ja etsimään uudenlaisia ratkaisuja palveluiden ylläpitämiseksi. Yksittäinen kunta on osoittautumassa liian pieneksi yksiköksi järjestämään asukkaiden moninaiset tarpeet kattavia liikennepalveluja. On syntynyt suuri paine lisätä yhteistyötä liikenteen peruspalveluiden suunnitteluun, kehittämiseen ja hankintaan yli sektori-, kunta- ja toimialarajojen.

Tilanne ruokkii NääsMaaS:n osoittamalla tavalla ennakkoluulotonta otetta kehittämiseen kuntien päätöksentekijöiltä ja virkamiehiltä sekä yksityisiltä ja julkisilta palveluntuottajilta, mikä edesauttaa uudenlaisten ajattelutapojen omaksumista ja siten rakenteiden ja toimintatapojen muutosta pidemmällä aikavälillä. Liikkumisen uudelleen ajattelu vaatii koordinaatiota sekä kuntien eri hallinnonalojen yhteistyön vahvistamista ja tehostamista. Päällekkäisen työn tekemistä toisista tietämättä on vältettävä ja resurssit on saatava järkevään käyttöön.

NääsMaaS:n tapausten uusien palveluiden potentiaalia lisätä julkisen sektorin kustannustehokkuutta tuo esiin Alpio-hankkeessa saadut tulokset. Hankkeessa toteutettu reittien optimointi ja kuljetusten yhdistely vähensivät kokonaisajoneuvokilometrejä, minkä arvioitiin pidemmällä aikavälillä johtavan kustannussäästöihin. Laskennalliseksi kustannusvähennyspotentiaaliksi arvioitiin 3% sekä 10km että 25km matkoilla matalimmallakin yhdistelyasteella (5% matkoista). Kokeilun myös todettiin edistäneen kutsuohjautuvan liikenteen suunnittelua, lisänneen kehittäjien kokemusta kuljetusten yhdistelemisestä sekä edistäneen yleisesti liikkumispalvelujen kehittämistä ja laajempaa henkilökuljetusten tarkastelua. Palvelu toteutettiin julkisen ja yksityisen sektorin välisenä yhteistyönä, jonka koettiin haastattelujen ja työpajojen perusteella toimineen hyvin eri osapuolten välillä hankkeen aikana (Eckhardt & Lauhkonen 2019).

5. NääsMaaS-konseptin vaikutusten arviointi

Tulosten esitystavassa on hyödynnetty alla olevassa taulukossa esitettyä MAASiFiE-projektin tuottamaa liikumispalveluiden vaikutusarvioinnin viitekehystä (Karlsson et al. 2017). Vaikutusten tarkastelussa on hyödynnetty sekä palvelun käyttäjille suunnatun kyselyn tuloksia (liite 1) sekä kokeiluista kerätyn datan avulla tehtyjä laskelmia.

Taulukko 3. Vaikutusarvioinnin viitekehys (Karlsson et al. 2017)

Vaikutusten tarkastelutaso	Mittari (KPI)
Yksilö- /käyttäjätaso	Matkojen kokonaismäärä
	Kulkumuodon muutos (henkilöauto à joukkoliikenne, jakamistalous...)
	Eri kulkumuotoja sisältävien matkojen määrä
	Asenteet joukkoliikennettä, jakamispalveluja ym. kohtaan
	Koettu kuljetusten saavutettavuus
	Kokonaiskustannukset yksilölle/ kotitaloudelle
Liiketoiminta- /organisaatiotaso	Asiakasmäärät
	Asiakassegmentit (naiset/miehet, nuoret/vanhat jne.)
	Yhteistyö arvoketjussa
	Tuotot/ liikevaihto
	Tiedon jakaminen
	Organisatoriset muutokset/ muutokset vastuissa
Yhteiskunnallinen taso	Päästöt
	Resurssitehokkuus (tiet, ajoneuvot, maankäyttö...)
	Liikennepalveluiden saavutettavuus (asukkaat)
	Muutokset ajoneuvokantaan (sähkö, automaatio)
	Lainsäädäntö- ja politiikkamuutokset

5.1 Yksilö- /käyttäjätaso

MATKOJEN KOKONAISMÄÄRÄ:

Alla on tiivistettynä ensin aineisto toteutuneen pilottijakson ajalta 27.1.-5.3. matkojen kokonaismäärästä. Keskimäärin reiteillä oli kyydissä toteutuneessa pilottijaksossa 3,2 henkilöä. Alhainen toteuma johtui siitä, että autokapasiteetti lukittiin pilottiin osallistumisesta kiinnostuneiden määrän perusteella ja näin ollen autokapasiteetti oli lopulliseen toteumaan nähden ylimitoitettu, eikä toteutuneen reitityksen ja autojen käyttöasteen perusteella laskettu optimointi anna oikeaa kuvaa todellisesta yhteiskyydityksen potentiaalista.

Taulukko 4. Toteumatiedot matkoista ja matkustajamääristä toteutuneen pilottijakson ajalta 27.1.-5.3.2020.

PVM	Matkustajia	Matkoja	Matkojen pituus viikkotasolla yhteensä ilman yhteiskyytiä (km)	Matkojen pituus viikkotasolla yhteensä NääsMaaS-autoilla (km)
Ma	62	122	1525	225
Ti	31	60	648	67
To	44	85	939	106
Yhteensä	123	267	3113	398

Laskennallinen vaikutusten tarkastelu on tehty seuraavassa NääsMaaS-hankkeen aikana kerätyllä 590 kyyditettävän oppilaan kokonaisaineistolla, jotta saataisiin paremmin eitettyä laskelmat suunnitellun osallistujamäärän perusteella. Tammi-maaliskuun 2020 kokeilulla 123 oppilaan aineistolla tehty tarkastelu ei anna riittävän tarkkaa kokonaiskuvaa. Harjoituspäiviä oli kolme ja skenaariolaskelmat tehty neljällä harjoituspaikalla. Suurin osa kyyditettävistä on laskelmassa mukana vain yhtenä päivänä.

Taulukko 5. Skenaariolaskelman (590 oppilasta) harjoituspaikat ja esimerkkiviikko.

PVM	Harjoituspaikkoja	Harjoituspaikat
Ma	3	Autocenter, Jalitsu, Pirkkahalli
Ti	4	Autocenter, Jalitsu, Kauppi, Pirkkahalli
To	3	Jalitsu, Kauppi, Pirkkahalli
Yhteensä	4	

Taulukko 6. Skenaariolaskelma (590 oppilasta) ilman yhteiskyydityksiä:

PVM	Matkustajia	Matkojen määrä	Matkan pituus km	Matka-aika (Keskiarvo)
Ma	182	356	3950,77	0.25.19
Ti	260	529	4997,19	0.24.31
To	180	361	3819,65	0.25.27
Kaikki yhteensä	590	1246	12767,61	0.25.01

Taulukko 7. Skenaariolaskelma (590 oppilasta) matkojen määrästä, pituudesta ja matka-ajoista NääsMaaS-yhteiskyydityksillä.

	Matkojen määrä (matkustaja meno + paluu)	Pituus (km)	Matka-aika (ka)	
Maanantai	356	1533,8	2.25.48	4 x 14 paikkainen bussi 3 x 8 paikkainen bussi
14 paikkainen pikkubussi	228	896,1	2.20.20	
8 paikkainen pikkubussi	128	637,7	2.34.00	
Tiistai	529	1418,8	2.19.37	6 x 14 paikkainen bussi 4 x 8 paikkainen bussi
14 paikkainen pikkubussi	376	842	2.15.33	
8 paikkainen pikkubussi	153	576,8	2.26.00	
Torstai	361	1530,1	2.27.22	6 x 14 paikkainen bussi 2 x 8 paikkainen bussi
14 paikkainen pikkubussi	285	1084,5	2.24.20	
8 paikkainen pikkubussi	76	445,6	2.36.30	
Kaikki yhteensä	1246	4 482,7	2.24.02	

NääsMaaS-yhteiskyytien avulla matkustettuja ajokilometrejä voitaisiin vähentää 65% perusskenaarioon verrattuna. Perusskenaariossa kolmen päivän aikana yhteensä 590 kyyditettävän osalta autojen määrä liikenteessä keskimäärin päivässä olisi ollut n. 110 - 160 henkilöautoa ja NääsMaaS-yhteiskuljetuksissa 8-10 bussia. Joten **autojen määrä liikenteessä olisi vähentynyt n. 93% perusskenaarioon verrattuna.**

Vanhemmilta kulunut aika per päivä keskimäärin kyydityksiin olisi ollut n. 2h (2 x 25 min (matka-aika ka) + 1 h treenit). Osallistuneille juniorien vanhemmille tehdyn palautekyselyn vastauksista nousee esiin, että joissain tapauksissa kyytipalvelu lisäsi jalan- tai pyörällä tehtyjen matkojen määrää. Jos lapsi asui lähellä koulua, hän saattoi ehtiä käydä kotona koulun päättymisen ja kyydin lähdön välillä.

KULKUMUODON MUUTOS (HENKILÖAUTO, JOUKKOLIIKENNE, JAKAMISTALOUS...):

Palvelua käyttäneistä perheistä 95% oli vähintään yksi henkilöauto käytössään. 28% perheistä lapsi olisi kuljetettu omalla autolla harrasteisiin, mikäli palvelua ei olisi ollut tarjolla. 32 % olisi käyttänyt kimpakyytiä. Ja toisaalta ainoastaan 9% vastaajista kertoi, että kyytipalvelu korvasi joukkoliikennematkoja.

70% vastaajista koki, että kyytipalvelu tarjoaa erittäin (51%) tai jokseenkin toimivan (19%) vaihtoehdon oman auton käytölle harrastuksiin kulkemiseen. (negatiivisesti samalla 68% koki myös, että se tuo vaihtoehdon joukkoliikenteelle) 21% käytti palvelua vähentääkseen oman auton käyttöä, ja siten myös planeetan kuormittamista ilmastopäästöillä.

ERI KULKUMUOTOJA SISÄLTÄVIEN MATKOJEN MÄÄRÄ:

Kerätty aineisto ei anna eri kulkumuotojen toteutuneesta jakaumasta riittävän tarkkaa kuvaa. Moni olisi kuitenkin kaivannut mahdollisuutta käyttää palvelua vain yhteen suuntaan, mikä paremmin mahdollistaisi erilaisia tarpeita palvelevat matkaketjut. Lisäksi jatkossa korostuu erityisesti palvelun yhdistäminen joukkoliikenteen reittioppaaseen, jolloin palvelu ilmoittaa kenelle joukkoliikenne tarjoaa toimivan yhteyden. Näille lapsille voidaan suositella joukkoliikenteen käyttöä harrastuskuljetuspalvelun sijaan.

ASENTEET JOUKKOLIIKENNETÄ, JAKAMISPALVELUJA YM. KOHTAAN:

Palautekyselyn mukaan 8 % vanhemmista koki, että "lapseni pääsi treeneihin nopeammin ja/tai turvallisemmin kuin aiemmin". Lisäksi 35 % vastaajista suosittelisi asteikolla 0-10 erittäin todennäköisesti (10) palvelua eteenpäin tuttaville ja perheille, ja 27 % (9) ja 25 % (8). Vain 2% vastaajista kallistui hieman kannalle, etteivät välttämättä suosittelisi. Tämä sekä palvelun aikainen palaute kertoo erittäin vahvasta kiinnostuksesta palvelua ja ylipäättään liikenteen palveluja kohtaan.

KOETTU KULJETUSTEN SAAVUTETTAVUUS:

Palautekyselyn perusteella osallistuneiden junioreiden vanhemmista 13 % koki, että palvelu auttoi heidän lastansa kulkemaan itsenäisesti ja 7 % vastaajista kertoi, että nyt toteutuneet matkat olisivat jääneet tekemättä, jos kyytipalvelua ei olisi ollut tarjolla. Tämä kertoo myös siitä, että palvelu tavoittaisi paremmin sellaiset perheet, joiden olisi muuten hankala löytää ratkaisua harrastuksiin pääsemiseksi. Lisäksi palvelu auttaa nuoria itsenäisemmiksi liikkumaan ja hyödyntämään liikkumispalveluja.

KOKONAISKUSTANNUKSET YKSILÖLLE/ KOTITALOUDELLE:

Vanhemmat kokivat palvelun ajankäytölleen myönteiseksi. 53 % käytti palvelua, sillä se vähensi tarvetta kiirehtiä töistä kuljettamaan lapsia sekä 33% kertoi palvelun käytön syyksi helppouden/ajan säästön verrattuna omaan autoon. Avovastauksissa korostettiin, että erityisesti yhden vanhemman perheissä palvelu säästi aikaa. Lisäksi 22 % käytti palvelua saadakseen yhteistä aikaa perheelle iltaisin ja 9% saadakseen aikaa vanhemmille ja omille harrastuksille. Vanhemmista 67 % oli täysin (42 %) tai jokseenkin (25 %) samaa mieltä siitä, että heistä on "hyvä, että kuljetuspalvelun avulla lapseni treenit alkoivat arkisin jo iltapäivällä (klo 14-17)". Avovastauksissa nousi esiin, että joissakin tapauksissa lasten matkoihin käyttämät ajat kasvoivat sekä/tai he joutuivat odottelemaan joko koululla tai harrastuspaikalla. Eli ajankäytön tehokkuus saattoi toki jossain tapauksissa heiketä.

5.2 Liiketoiminta- /organisaatiotaso

ASIAKSMÄÄRÄT:

Palvelun asiakasmäärät jäivät vielä pilottivaiheessa harrastuskyypalvelun liiketoiminnan kannattavuuden näkökulmasta aivan liian alhaisiksi. Tämä johtuu siitä, että kyyditettävät ja harjoituspaikat sijaitsivat maantieteellisesti hyvin laajalla Tampereen kaupunkiseudun alueella ja bussien täyttöaste jäi kokeilun suppean käyttäjämäärän takia alhaiseksi. Keskimäärin reiteillä oli 8-14 -paikkaisissa busseissa kyydissä toteutuneessa pilottijaksossa 3,2 henkilöä. Alhainen toteuma johtui siitä, että autokapasiteetti lukittiin pilottiin osallistumisesta kiinnostuneiden määrän perusteella ja näin ollen autokapasiteetti oli lopulliseen toteumaan nähden ylimitoitettu. Vaikuttavaan ja liiketoiminnan kannattavuuden näkökulmasta toimivaan liikennepalveluun vaaditaan riittävän suuri harrastajapooli niin seuroja kuin kiinnostuneita käyttäjiä. Tarkemmin edellytyksiä tarkastellaan luvussa 6. Asiakasvolyyymi ei toki ole välttämätön, jos reitit ovat hyvin tehokkaita ja sitoutuneita käyttäjiä löytyy liikennöinnin kannalta riittävä määrä. Tällöin harrastuskyypalvelu toimii vain pienemmällä mittakaavalla esim. yhden tai muutaman seuran käytössä.

ASIAKASSEGMENTIT (NAISET/MIEHET, NUORET/VANHAT JNE.):

Tässä kokeilussa asiakaskohderyhmänä oli harrastaville lapsille suunnattu uusi liikkumispalvelu, jollaista ei aiemmin tarjolla. Kohderyhmä oli kokeilussa n. 10 - 16 -vuotiaat lapset. Erityisesti nuoremmille lapsille korostui palvelun turvallisuus ja vanhempien jatkuva tieto siitä, että lapsi päässyt turvallisesti kyytiin, matkalla tai päässyt perille.

Palautekyselyyn vastanneista vanhemmista 27 % kertoi tärkeimmän syyn palvelun käyttöön olevan halu kokeilla uutta palvelua, mikä kertoo huomattavasta mielenkiinnosta myös uusia liikkumispalveluita kohtaan.

YHTEISTYÖ ARVOKETJUSSA:

Kaikkineen harrastuskyytipalvelu vaatii erittäin vahvaa yhteistyötä julkisten, yksityisten ja yhdistystoimijoiden välillä. Julkisen vallan merkitys on palvelun kannalta täysin olennainen ja esimerkiksi kaupunki voi omilla päätöksillään joko mahdollistaa ja edistää palvelun olemassaoloa ja käyttöönottoa tai vastaavasti halvaannuttaa sen kokonaan. Esimerkiksi koulujen lukujärjestysten, iltapäivätoiminnan sekä tilojen käytön ja tukemisen osalta kaupungin rooli ja päätökset ovat ratkaisevia.

Palautekyselyssä kyytipalvelulta toivottiinkin vielä parempaa yhteistyötä koulun, joukkoliikennepalvelun ja harrastetoiminnan kanssa. Jossain tapauksessa esim. koululla ei voinut odottaa kyydin saapumista. Samoin saattoi käydä niin, että harrastuspaikkaan päästessä piti odottaa ulkopuolella ovien avautumista. Avovastauksissa huomautettiin myös, että harjoitusten alkamisen ja koulun päättymisen aikataulut jossain tapauksessa estivät lasten osallistumisen harjoituksiin.

Jossain tapauksissa matkojen toteuttaminen yhdistelemällä siihen mahdollisuuden korvata NääsMaas-matka joukkoliikennematkalla koettiin kustannustehokkaaksi vaihtoehdoksi. Joukkoliikenteen kanssa yhteistyötä toivottiin myös mahdollisuudessa käyttää bussipysäkkejä kyytipalvelun jättöpaikkoina.

Vain 10 % palvelun käyttäjistä käytti kokeilun aikana NääsMaasiin kytköksissä ollutta välipalapalvelua. Palautteen perusteella käyttäjät suosivat omia eväitä, koska ne ovat edullisempia ja joustavampia.

Yhteistyö logistiikkayrityksen, teknologian tarjoajan (käyttäjäsovellus sekä logistiikkayrityksen ajosovellus) ja koordinaatitahon välillä on myös ratkaisevassa roolissa. Käyttäjäsovelluksen on kommunikoitava ja integroiduttava logistiikkayrityksen autoissa käyttämään ajosovellukseen ja vastaavasti reittien optimointi ja tarvittava ajojärjestelyn on toimittava yhteen.

TUOTOT/ LIIKEVAIHTO:

Kokeilussa harrastuskyydin omavastuuosuus oli kokeilun aikana 30€ niille, joilla oli yhdet treenit viikossa ja 60€ niille, joilla oli kahdet treenit viikossa (5 viikkoa). Osallistumismaksut laskettiin siten, että yhden menopalun hinta on 6 €. Kokeilussa ei ollut mahdollista maksaa matkoja vain yhteen suuntaan. Kokeiluun tuli sitoutua ennakoon, jolloin autojen käyttö voitiin suunnitella mahdollisimman hyvin.

39 % vastaajista koki, että palvelun hinta 3€/suunta on ollut sopiva kyytipalvelulle jatkoa ajatellen. 40 % olisi tulevaisuudessa valmis maksamaan enemmänkin (3,5 - 5 €). Käyttäjät peilaavat hinnan muodostuksessa yhtäältä joukkoliikenteen kustannusta, toisaalta henkilöautolla tehtävien kimpapakyytien kustannusta.

TIEDON JAKAMINEN:

Tiedon jakamisen osalta harrastuskyytikonseptissa on monta huomioitavaa asiaa. Ensinnäkin henkilötietojen käsittely on yksi hyvin tärkeä osa kokonaisuutta. Tämä tulee esiin tietoja kerätessä seurojen kautta ja suoraan vanhemmilta sekä sovelluksen osalta ja mahdollisuudessa eri tahojen olla yhteydessä tarvittaessa vanhempiin ja erityisesti lapsiin. Myös kuljetuksen seurannassa tämä tietojen käsittely on huomioitava. Kokeilussa tiedon jakaminen tapahtui erikseen laaditulla tietosuojaselosteen mukaisesti. Kerättävien henkilötietojen rekisterin ylläpitäjänä toimi tässä tapauksessa Tampereen kaupunki. Henkilötietojen käsittelijänä toimii MDI Public Oy, Tuomi Logistiikka Oy, Intoit Oy ja Kyyti Group Oy. Kokeilun aikana käsiteltäviä tietoja ylläpidettiin Intoit Oy:n Movit -tietojärjestelmässä sekä Kyyti Group Oy:n Mobility Designer -sovelluksen tietojärjestelmässä.

Kokeilun ja palvelun toteutuksessa korostui jatkuva tiedonvaihto ja koordinaatio eri tahojen välillä. Aiemmin kuvassa 4 on kuvattu hyvin olennaisia informaatiovirtoja eri tahojen välillä, jotta palvelu toimii.

ORGANISATORISET MUUTOKSET/ MUUTOKSET VASTUISSA:



Palvelulla on kaikkineen toimiessaan muutoksia organisaatioihin ja vastuihin. Kokeiluvaiheessa palvelun tilaaja on Tampereen kaupunki, mutta jatkossa tilaaja voi olla myös jokin muu taho (esim. kansallisessa yhteistyössä). Vastaavasti palvelutuottajien osalta logistiikkayrityksen, teknologian tarjoajan (käyttäjäsovellus sekä logistiikkayrityksen ajosovellus) ja koordinaatitahon välinen työnjako on ratkaisevassa roolissa. Tämä kokonaisuus on mahdollista olla joko yksi toimija tai sitten arvoketjussa eri tahojen välisen yhteistyön sekä tuottojen ja kustannusten jaon on muodostettava symbioottinen kokonaisuus eri toimijoiden välillä. Lisäksi palvelun osalta on tärkeää, että vastuut ovat selvät myös käyttäjien (vanhempien ja lasten) suuntaan.

Vaikutuksia tilojen käyttöön

Yhtenä tavoitteena on lisätä niin julkisten kuin yksityisten harrastustilojen käyttöastetta. Koulujen päiväaikaan sijoittuvan ja seurojen normaalin iltatoiminnan väliin iltapäivään jää useassa harrastuspaikassa vähällä käytöllä oleva aikaikkuna. NääsMaaS-mallin kevään 2020 kokeilussa toimittiin yhdessä julkisessa tilassa (Tampereen Messu- ja Urheilukeskus, TESC)) ja yhdessä yksityisessä tilassa (Jalitsuhalli). TESC:n käyttöaste oli ilman NääsMaaS toimintaa 38-85% ja NääsMaaS toiminnan kanssa 47-94%. Käyttöasteen lisäys oli 4,7-9,5% jo tällä varsin pienimuotoisella kokeilulla. Jalitsuhallissa käyttöaste ei lisääntynyt. Tämä johtui toiminnan sijoittumisesta seuran normaaleille harjoitusvuoroille. Jalitsuhallin käyttöaste oli 47%. Käyttämätön aika sijoittui lähes kokonaan päiväaikaan eli toiminnan laajentaminen NääsMaaS palvelun avulla olisi erittäin järkevää sekä seurojen että halliyrittäjän kannalta.

5.3 Yhteiskunnallinen taso

PÄÄSTÖT:

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan Tampereen seudulla arkena ulkoilu ja liikunnan sekä kyyditsemisen matkasuorite on yhteensä 5,1 km/hlö/vrk. Keskimäärin henkilöautolla saattamis- ja kyyditsemistarkoituksissa ajetaan 769 km/henkilö/vuosi, mikä on n. 10% kokonaismatkoista. NääsMaaS-toimintamallilla pyritään vähentämään erityisesti tätä merkittävää osuutta henkilöautoliikenteestä.

Laskennallinen päästövaikutusten tarkastelu suoritettu NääsMaaS-hankkeen aikana kerätyllä 590 kyyditettävän oppilaan kokonaisaineistolla, sillä tammi-maaliskuun 2020 kokeilulla 127 oppilaan aineistolla tehty tarkastelu ei anna riittävän tarkkaa kokonaiskuvaa (toteutunut autojen käyttöaste ja mitoitus anna oikeaa kuvaa potentiaalista). Harjoituspäiviä oli kolme ja skenaariolaskelmat tehty neljällä harjoituspaikalla. Suurin osa kyyditettävistä on laskelmassa mukana vain yhtenä päivänä. NääsMaaS-pilotin päästövaikutusten arvioinnissa on huomioitu lasten liikkumisesta / kuljettamisesta aiheutuvat päästöt, ei kuljettajien, eli päästöt on jyvitetty vain matkustajille. Palvelun käyttäjäkyselyn perusteella harrastuksiin olisi ilman palvelua liikuttu seuraavasti.

- Kimppakyyti 42% (46%)
- Yksin omalla autolla 37% (40%)
- Treenit olisivat jääneet väliin 9%
- Joukkoliikenne 12% (14%)

Meno- ja paluukyytiä käytti 91%, vain jompaa kumpaa 9%. Laskelmassa ei huomioitu väliin jääneitä treenejä, vaan näiden osuus jyvitettiin muille kulkumuodoille (osuudet suluissa). Arviolta 50% saattajista jää odottamaan harjoituspaikalle, toiset 50% tekee edestakaisia matkoja. Laskelmassa oletettiin karkeasti, että puolet edestakaisia matkoja tekevästä saattajista ei palaa takaisin lähtöpisteeseen (tässä - koti), vaan asioi välillä muualla. Muualla tehtyjä asiointeja ei ole tässä laskettu mukaan harrastuskyyditsemisen päästöihin.

Henkilöautojen ominaispäästöt ovat VTT:n Lipasto-palvelun ja Traficomin ajaneuvotietojen perusteella käyttövoimien keskiarvona 130 gCO₂e /km, mikä vastaa pitkälti 2010-luvulla rekisteröityjen autojen NEDC -ominaispäästöjä. Tarkempia WLTP -ominaispäästötietoja ei ole vielä kattavasti saatavilla. WLTP-päästöjä olisi mahdollista arvioida muuntokertoimilla.

Ammattikäytössä autot vaihdetaan usein, joten auton enimmäisiäksi oletettiin viisi vuotta. Autojen päästöt laskettiin keskiarvona vastaavista autoista, autoverotustiedoista 2015-2018 sekä Motivan hankintaohjeiden kevyiden ja raskaiden pakettiautojen päästörajoista. 8-paikkaisten autojen päästöt ovat 170 ja 14-paikkaisten 185 gCO₂e /km. Paikallisliikenteen bussien keskipäästöt ovat n. 894 gCO₂e /km ja keskimääräinen kuormaus 21 henkilöä.



Laskennassa käytetyssä kolmen päivän testiaineistossa matkat ilman palvelua olisivat olleet 12768 km, huomioiden kimpakyydit ja ylimääräiset yksittäisiä lapsia tai kimpakyytiläisiä kuljettaneiden aikuisten edestakaiset matkat myös noin 13 000 km. CO₂-päästöt olisivat olleet noin 1,4 tonnia, josta henkilöautoliikenteen osuus 94% ja linja-autoliikenteen noin 6%.

NääMaas-palvelun autot ajoivat testissä 4483 km huomioiden siirtymät reittien välillä, mistä muodostui päästöjä 804 kgCO₂e. Kun huomioidaan, että 9% tapauksissa toiseen suuntaan käytetään muuta kulkumuotoa, NääMaas-skenaariota päästöiksi saadaan 866 kgCO₂e. Kolmen päivän tasolla palvelun myötä päästöt olisivat 37% perusskenaariota pienemmät.

Taulukko 5. Skenaariolaskelman (590 oppilasta) perusteella lasketut CO₂-päästöt.

	Kolmen päivän matkat (km) yhteensä	Päästöt
Ilman palvelua	12 768 km (huomioiden kimpakyydit ja aikuisten edestakaiset matkat edelleen noin 13 000 km)	1 400 kgCO ₂ e Henkilöautoliikenteen osuus 94% ja linja-autoliikenteen noin 6%.
NääMaas-yhteiskuljetukset	4 483 km	866 kgCO ₂ e

Yhden kevätlukukauden aikana vastaavalla käyttöasteella palvelun avulla olisi mahdollista vähentää noin 10,3 tonnia CO₂e päästöjä. Määrä vastaa noin viiden keskivertosuomalaisen vuotuisia henkilöautoilun päästöjä (Sitra). Vertailun vuoksi Tampereella teiden henkilöliikenteen päästöt ilman läpiajoliikennettä ovat noin 112 ktCO₂e/v.

28% vanhemmista olisi kuljettanut lapsensa omalla autolla harrasteisiin, mikäli palvelua ei olisi ollut tarjolla. 32 % olisi käyttänyt kimpakyytiä. Ja toisaalta ainoastaan 9% vastaajista kertoi, että kyytipalvelu korvasi joukkoliikennematkoja. 70% vastaajista koki, että kyytipalvelu tarjoaa erittäin (51%) tai jokseenkin toimivan (19%) vaihtoehdon oman auton käytölle harrastuksiin kulkemiseen

RESURSSITEHOKKUUS (TIET, AJONEUVOT, MAANKÄYTTÖ...):

Resurssitehokkuus tulee NääMaas-kokeilussa erityisesti kolmella tavalla esille. Ensinnäkin tämä näkyy kulkumuotosiirtymä henkilöautoiluista resurssitehokkaampiin matkoja yhdistelevän palvelun käyttöön, mikä todettiin jo edellä. Reittien optimointi ja kuljetusten yhdistely vähentävät huomattavasti kokonaisajoneuvokilometrejä ja sen seurauksena myös päästöjä. Lisäksi palvelu voi ohjata myös tehostamaan liikennejärjestelmää ja etsimään uudenlaisia ratkaisuja palveluiden ylläpitämiseksi. Toiseksi resurssitehokkuus tulee esille liikuntatilaressurssien käytön tehokkuuden parantumisena, jolloin palvelu ohjaa tehokkaampaan tilojen käyttöön osana kaupungin tarjoamaa liikuntapalvelukokonaisuutta.

Kolmanneksi tehokkuus tulee esille vanhempien ja perheiden ajankäytössä. Palvelu säästää vanhempien työ- ja vapaa-aikaa ja vastaavasti potentiaalisesti lisää perheiden yhteistä aikaa illoissa.

Potentiaalisesti palvelulla voi olla myös negatiivisia vaikutuksia, jos palvelu ohjaa vanhempia hakemaan ja viemään lapsia henkilöautoilla koululle. Pieni osa käyttäjistä koki palvelun olevan ajankäytöllisesti hyödyllinen ainoastaan koululta harrastepaikalle kulkevan matkan osalta, jolloin lapsi haettiin autolla erikseen harrastuksesta.

LIIKKENEPALVELUIDEN SAAVUTETTAVUUS:

Liikennepalvelun saavutettavuutta käsiteltiin jo yksilövaikutusten osalta. Kokeilusta ei saatu vielä riittävän laajaa näkemystä laajemmasta saavutettavuudesta, mutta todettakoon vielä tässä, että palvelu tavoittaa palautteen perusteella paremmin myös sellaiset perheet, joiden olisi muuten hankala löytää ratkaisua harrastuksiin pääsemiseksi. Kaikkineen palvelulle on kysyntää ja maksuhalukkuutta myös pitkien matkojen päästä tuleville harrastajille, joiden kohdalla korostuu palvelun yhdistyminen muuhun joukkoliikenteeseen (ml. lähijuna).

MUUTOKSET AJONEUVOKANTAAN:

Palvelun vaikutuksia ajoneuvokantaa ei voida kokeilun perusteella tarkemmin arvioida.



LAINSÄÄDÄNTÖ- JA POLITIIKKAMUUTOKSET:

NääsMaaS-konseptista tehdyn selvityksen ja kokeilujen perusteella toimiva malli vaatii muutoksia vallitsevaan politiikkaan ja toimintatapoihin, mikä ohjaa erityisesti kuljettamaan lapsia harrastuksiin yksityisautoilla ja harrastuksiin illoissa. Islannin malli on erinomainen benchmarking-kohde erityisesti siinä mielessä, miten laaja malli tarvitaan myös laajempien vaikutusten ja toimivan harrastuskyytimallin perustaksi.

MUUT VAIKUTUKSET SEUROILLE

Seurojen on mahdollista hyötyä toiminnan siirtymisestä iltapäiviin myös taloudellisesti. Yksityisten hallien (Jalitsuhalli) hinnoittelu on huomattavasti halvempaa ennen klo 16.00 päättyvillä vuoroilla (60€/h) kuin sen jälkeen (158€/h). Mikäli kevätpilotissa ollut toiminta olisi tässä mittakaavassa saatu siirrettyä aikaisempaan harjoitusikkunaan olisi Ilves seurana säästänyt 48% harjoitusvuoromaksuissa. Mikäli kaupungin osalta siirryttäisiin samanlaiseen hinnoitteluun, olisi seuroilla mahdollisuus vähentää harjoitusvuoromaksuja näiden harjoitusten osalta 50-55%. Tällä hetkellä kaupungin hinnoittelu on kellonajasta riippumatonta eli taloudellista hyötyä on mahdollisuus saavuttaa vain päivähinnoittelun omaavissa yksityisissä harjoituspaikoissa.

Toiminnalla pystytään edesauttamaan seuratoimijoiden työssäjaksamista. Urheiluharrastuksissa pääosa valmentajista on talkoovalmentajia. Ryhmillä on harjoituksia harrastustasosta riippuen 3 - 6 kertaa viikossa. Harrastustoiminnan mahdollinen siirto iltapäivään edellyttää todennäköisesti seuran ammattivalmentajien vastuunottoa näistä harjoituksista. Tämä voi vapauttaa talkoovalmentajalta illan omaan toimintaan. Toisaalta tämä mahdollistaa ammattivalmentajien työpäivän työajan sijoittumisen päiväaikaan. Useimmiten ammattivalmentajat juniori-ikäluokissa toimivat akatemiavalmentajina, joiden työaika painottuu akatemian aamuharjoituksiin ja toisaalta illalla tapahtuvaan ikäluokkien valmennukseen tai talkoovalmentajien auttamiseen. Lisäämällä työmahdollisuuksia päiväaikaan voidaan myös ammattivalmentajille muodostaa työpäiviä, joissa illat jäävät vapaaksi.

VAIKUTUKSET MUILLE TOIMIJOILLE

Harrastamisen strategiassa (OKM 2019) on asetettu tavoite, jossa pyritään lisäämään koulupäivän yhteydessä olevia harrastuksia. Osa harrastuksista on kuitenkin paikkasidonnaisia tai niitä ei pystytä järjestämään kaikkien halukkaiden kouluilla ja tämän vuoksi harrastajat tuleekin siirtää harrastuspaikkaan. NääsMaaS palvelun avulla tämä harrastusten tavoitettavuus mahdollistaa harrastukset tasavertaisesti kaikille toiminta-alueen lapsille. Tämä mahdollistaa näiden harrastusten kehittämisen myös harrastusten järjestäjien toimesta, jotka muuten joutuisivat järjestämään toiminnan ilta-aikaan.

6. Konseptin toimintaedellytykset ja jatko

Tähän lukuun on alle koottu hyvin tiiviisti NääsMaaS-harrastuskyytikokeilujen kokemusten pohjalta huomioita mallin edellytyksistä jatkoon. Harrastuskyytimallista on tehty erilaisia esimerkkilaskelmia laajemmalla kartoitetulla potentiaalisella harrastajamäärällä. Otetaan esimerkkinä malli, jossa kyytipalvelua käyttäisi 1 000 lasta ja jokainen näistä käyttäisi palvelua 2 matkan verran viikossa 8 kuukauden ajan vuodesta. Palvelu tuotettaisiin esimerkiksi 4 päivänä viikossa, mikä tarkoittaa noin 500 matkaa/päivä ja tällöin tarvittaisiin noin 8-10 autoa (6 minibussia ja loput 8-paikkaisia) suorittamaan kuljetukset ja liikennöintiä n. 5 h/päivä. Mahdollisesti autot voisivat ottaa myös muita kuljetuksia tyhjiä väleissä. Tällöin asiakasmaksut olisivat Tampereen seudun esimerkillä ja kokemuksilla keskimäärin n. 3,76 €/matka.

Hinnoittelu on hyvin riippuvainen käyttäjämäärästä ja palvelu tulisi olla hyvin tarkasti määritelty, rajattu ja määrämuotoinen. Hinnoittelussa voitaisiin huomioida myös esim. kaksi pituusvyöhykettä (alle ja yli 10 km). Palveluun olisi tärkeää sitoutua esimerkiksi kahden kuukauden jaksoissa. Yksittäiset noudot pitkän matkan päästä (n. > 25 km) pitäisi jättää pois, jotta yksikköhinta saadaan pidettyä alhaisena ja näissä tapauksissa reitityksen tulisi tukea muuta julkista liikennettä. Kuljetuskustannukset voitaisiin kattaa asiakasmaksuilla tai ainakin pääosin. Kokonaisten harrastusryhmien tulisi pystyä osallistumaan kuljetuksiin, jotta ne voidaan ajoittaa iltapäivään. Osa voi olla pienituloisia, joten asiakasmaksu ei voi olla liian suuri. Mikäli hinta halutaan pitää alhaisena, eikä se kata kuljetuskustannuksia, tarvitaan lisärahoitusta kaupungilta / sponsoreilta / seuroilta.

Palvelun kehittäminen, koordinointi ja myynti seuroille ja perheille tarkoittaisi palvelusuunnittelijan töinä arviolta 0,5 henkilötyövuotta. Alustavan kartoituksen perusteella toimiva malli voisi olla esim. Hämeen Liikunta ja Urheilun kaltainen koordinoiva taho tai laajemmin kansallinen taho. Rahoitus tähän työhön voisi tulla esim. kaupungilta (kansallisessa mallissa myös valtiolta), sponsoreilta ja seuroilta (esim. myös alennettujen tilavuokrien kautta).

Teknologia sekä reititys ja ajojärjestely (ml. reititys, kuljettajan sovellus sekä käyttäjäsovellus vanhemmille ja lapsille) voitaisiin hoitaa niin, että teknologia olisi koordinaatiotaholla, logistiikkayrityksellä tai kaupungilla/kaupunkien yhteinen. Jos kaupunki / kaupungit omistavat sovelluksen ja ostavat ajojärjestelyn, ajojärjestelyä olisi tällöin mahdollista yhdistää myös muihin tarkoituksiin, kuten koulukyyteihin, kutsuliikenteeseen, sote-kuljetuksiin, reittioppaaseen, lipunmyyntiin ynnä muuhun. Reititys ja ajojärjestely työllistää erityisesti 4 kertaa vuodessa, kun laaditaan pidemmän aikavälin optimoinnit ja järjestelyt. Reititys ja kaluston ohjaus olisi logistiikkayrityksen vastuulla, joka käyttää reititykseen integroituvaa ajosovellusta ja järjestelmää. Tähän on tärkeä huomioida myös optimointi ja rajapinta käyttäjäsovellukselle. Jos teknologia on koordinaatiotaholla, kuten Hämeen Liikunnan ja Urheilun kaltaisella taholla, kustannus voidaan sisällyttää koordinointityön hintaa ja hakea sponsoreilta tai seuroilta. Jos taas teknologiasta vastaa logistiikkayritys, se voi hyödyntää teknologiaa myös muihin tarkoituksiin kuten koulukyyteihin ja yritysasiakkaille.

Toiminnan kehittyminen tietyllä alueella vaatii harrastustoimintaa järjestäviltä seuroilta ja muilta tahoilta uudenlaista ajattelua, jossa harrastustoiminta mahdollistetaan iltapäivään joko harjoitusryhmänä tai esimerkiksi taitoryhmätoimintana. Seurojen tulisi olla tiiviisti mukana toiminnan kehitysvaiheessa sekä sitoutua sekä oman joukkue toiminnan että Suomalaisen harrastamisen mallin mukaisen toiminnan järjestämiseen iltapäivissä.

Toimintamalli vaatii koulutoimijoiden yhteistyötä yli kuntarajojen. Vierekkäisten kuntien sivistystoimien tulisi tähdätä yhteiseen tuntikiertoon tai ainakin täsmäytettyihin koulunloppumisaikoihin ikäluokittain. Näiden viranomaisten tulisi pystyä luomaan harjoitusikkunoita iltapäiviin ja harrastekyytipalvelulla mahdollistetaan harrastusten saavuttaminen tässä ikkunassa.

Kaikkineen mallin kehittäminen vaatii vielä erityisesti koordinaation kotipesän ja kustannustehokkuuden osalta erilaisten vaihtoehtojen jatkokeilua ja arviointia.

7. Lähteet

Antikainen, J., Honkaniemi, T., Jolkkonen A., Kahila P., Kotilainen, A., Kurvinen A., Lemponen V., Lundström N., Luoto I., Niemi T., Pyykkönen S., Rehunen A., Saukkonen P., Viinamäki O., ja Viinikka A. (2017) Smart Countryside Maaseudun palveluiden kehittäminen ja monipuolistaminen digitalisaatiota ja kokeiluja hyödyntämällä. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 9/2017.

Business Finland (2020). MaaS Global mullistaa liikennettä matka kerrallaan.

<<https://www.businessfinland.fi/ajankohtaista/caset/2020/maas-global-mullistaa-liikennetta-matka-kerrallaan/>>

Eckhardt, J. & Lauhkonen, A. (2019). Alueellisten liikkumiskokeilujen vaikutusarviointi. VTT:n tutkimusraportti VTT-R-01152-19.

EEA (2018). Greenhouse gas emissions from transport. European Environment Agency.

<<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>>

Euroopan komissio (2018). Transport in the European Union. Current Trends and Issues. European Commission, Directorate-General Mobility and Transport. 140 s.

Harrastamisen strategia (2019), Opetus- ja kulttuuriministeriö,

http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161382/okm_7_2019_Harrastamisen%20strategia.pdf

Helsingin kaupunki (2019). Terveelliset ja turvalliset tilat tehokkaasti kaikille kaupungin palveluille. Helsingin kaupungin kiinteistöpoliittinen ohjelma.

<<https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/a2/a2b1cb81cc8c724b3cc3322e36798e746f849dd4.pdf>>

Hernberg, H. (2014). Tyhjät tilat. Näkökulmia ja keinoja olemassa olevan rakennuskannan uusiokäyttöön. Ympäristöministeriö.

HSL (2016). Kutsuplus - loppuraportti. HSL:n julkaisuja 8/2016.

Jittrapirom, P., Caiati, V., Feneri, A.-M., Ebrahimigharehbaghi, S., Alonso-González, M., & Narayan, J. (2017).

Mobility as a Service: A Critical Review of Definitions, Assessments of Schemes and Key Challenges. Urban Planning, 2(2), 13-25.

Kalmari, M. (2020). Islannin malli. Turun kaupungin liikuntapalvelujohtajan kalvoesitys.

<https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/islannin_malli.pdf>

Karlsson, M., Sochor, J., Aapaoja, A., Eckhardt, J., & König, D. (2017). Impact Assessment - Deliverable Nr 4: MAASiFiE project funded by CEDR. Conference of European Directors of Roads (CEDR).

http://publications.lib.chalmers.se/records/fulltext/248829/local_248829.pdf

Kiilakoski, T., Pekkarinen, E., & Salasuo, M. (2020). Jääkaappimagneetteja tulen ja jään maassa - Islannin mallia etsimässä. <<https://www.nuorisotutkimusseura.fi/nakokulma53>>

Kristjansson, AL., Sigfusdóttir, ID., Thorlindsson, T., Mann, MJ., Sigfusson, J., Allegrante, JP. (2016). Population trends in smoking, alcohol use, and primary prevention variables among adolescents in Iceland, 1997-2014. Addiction, 111, 645-652.

Kuntalehti (2018). Helsinki helpottaa tilojensa asukaskäyttöä - maksuttomuus laajenee. Ville Miettinen.

<<https://kuntalehti.fi/uutiset/opetus-ja-kulttuuri/helsinki-helpottaa-tilojensa-asukaskaytto-maksuttomuus-laajenee/>>



Kytö, H., Väliniemi-Laurson, J. & Tuorila, H. (2011). Hyvillä palveluilla laadukkaaseen lähiöasumiseen. Kuluttajatutkimuskeskuksen julkaisuja 2/2011.

Lukkari, T. & Åström, C. (2019). Harvaan asuttujen alueiden parlamentaarisen työryhmän loppuraportti. Maa- ja metsätalousministeriön julkaisuja 2019:22.

MaaS Alliance (2017). White Paper. Guidelines & Recommendations to create the foundations for a thriving MaaS Ecosystem.

Movmi (2018). Carsharing Market Analysis: Growth and Industry Analysis. <<http://movmi.net/carsharing-market-growth/>>

New York Times (2018). Subway Ridership Dropped Again in New York as Passengers Flee to Uber. <<https://www.nytimes.com/2018/08/01/nyregion/subway-ridership-nyc-metro.html>>

Pöllänen, M., Mäkelä, T., Nykänen, L., Liimatainen, H., Mäntynen, J., (2015). Liikenteen markkinat Suomessa. Trafín tutkimuksia 16/2015. <http://www.trafi.fi/filebank/a/1452675021/34e771ac250db32ab331b2d71ae92ffc/19497-Liikennemarkkinat_raportti_2015-12-10.pdf>

Ramboll (2019). Whimpack. Insights from the world's first Mobility-as-a-Service (MaaS) system. rev. 1: 2019.05.21.

Saikkonen, P., Karvonen, S., ja Kestilä, L. (2019). Katse kohti hyvinvointipolitiikan tulevaisuutta. Teoksessa (toim.) Kestilä, L. & Karvonen, S. Suomalaisten hyvinvointi 2018. THL. <http://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/137701/SH%202018_21%20Yhteenveto%20_%20Katse%20kohti%20hyvinvointipolitiikan%20tulevaisuutta%20_%20P%20Saikkonen%20et%20al.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Salermo, M., Hublin, P., Aalto-Setälä, N., Suomela, H., Hämäläinen, T. & Antikainen, J. (2016). Pyöräily palveluistuvassa liikennejärjestelmässä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 29/2016.

Sigfusson, J. (2019). Evidence Based Primary Prevention. The Icelandic Model. ICSRA:n (Icelandic Center for Social Research and Analysis) esitys Kuntaliitolle. <https://www.kuntaliitto.fi/sites/default/files/media/file/02_Planet%20Youth%20Helsinki%20Ma%C3%AD%202019%20FIN.pdf>

Staffans, A. & Teräväinen, H. (2011). Tulevaisuuden oppimisympäristöt kannustavat osallistumaan. Käyttäjälähtöiset tilat, uutta ajattelua tilojen suunnitteluun.

8. Liitteet

Liite 1. NääsMaaS-palvelun käyttäjille suunnatun kyselyjen tulokset keväältä sekä syksyiltä 2020

Kyselyllä kerättiin palautetta

- a) **kevään 2020** kokeiluun osallistuneiden ja ilmoittautuneiden lapsien vanhemmilta. Vastausaikaa oli 20.2.2020 - 3.3.2020. Kysely lähetettiin yhteensä 199 kokeiluun ilmoittautuneelle lapsen vanhemmille. Vastauksia saatiin 87 vanhemmalta, joten vastausprosentti oli 44 %.
- b) **syksyn 2020** kokeiluun osallistuneiden ja ilmoittautuneiden lapsien vanhemmilta. Vastausaikaa oli 13.10.2020 - 20.10.2020. Kysely lähetettiin yhteensä 150 kokeiluun ilmoittautuneelle lapsen vanhemmille. Vastauksia saatiin 81 vanhemmalta, joten vastausprosentti oli 54 %.

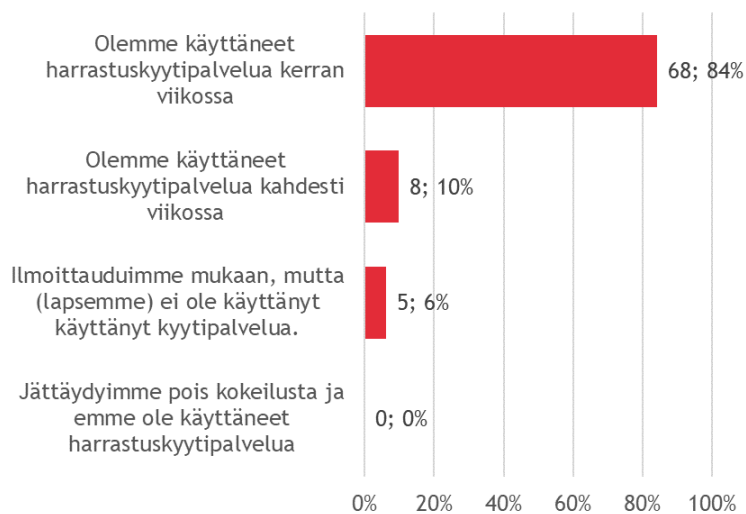
a) kevät 2020

Palvelun käyttö tammi-helmikuussa 2020



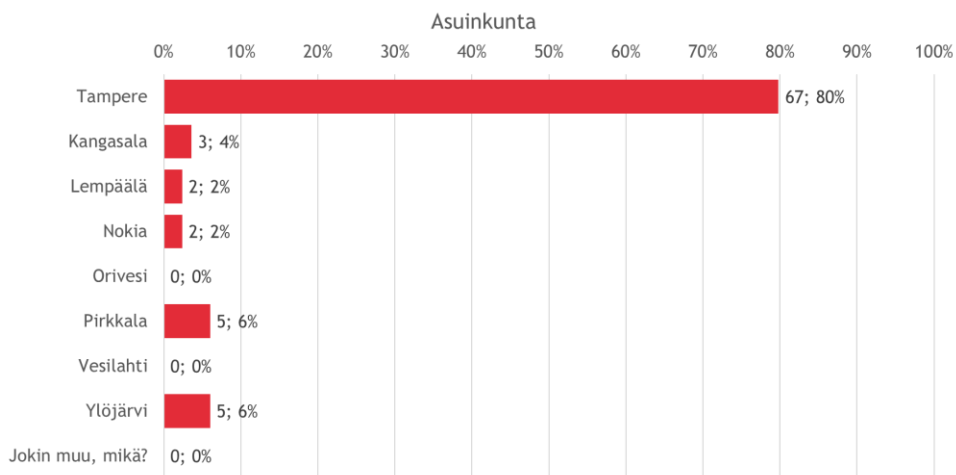
b) syksy 2020

Palvelun käyttö syys-lokakuussa 2020

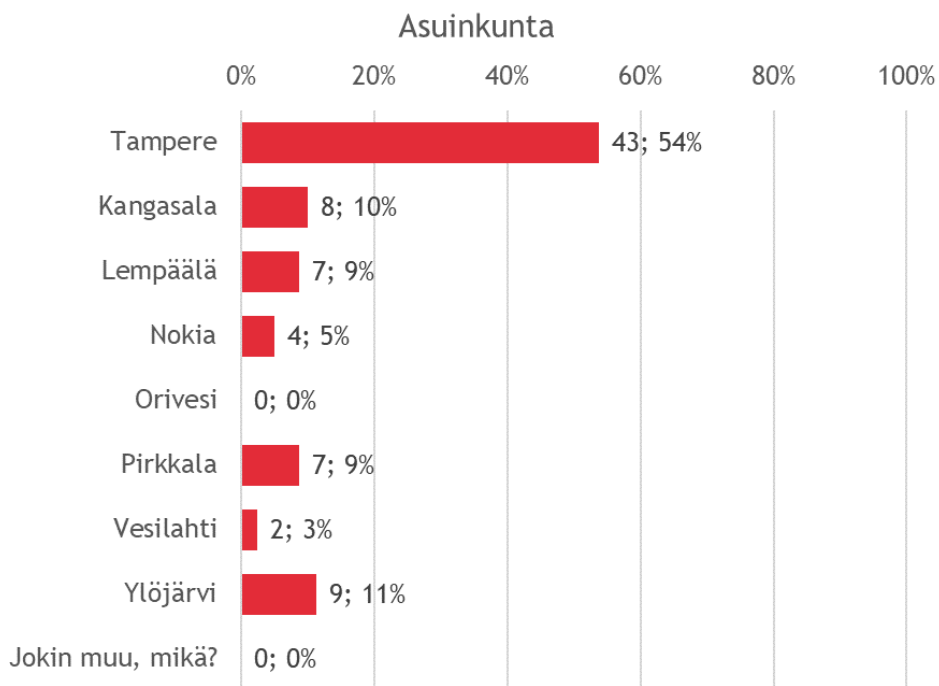




a) kevät 2020

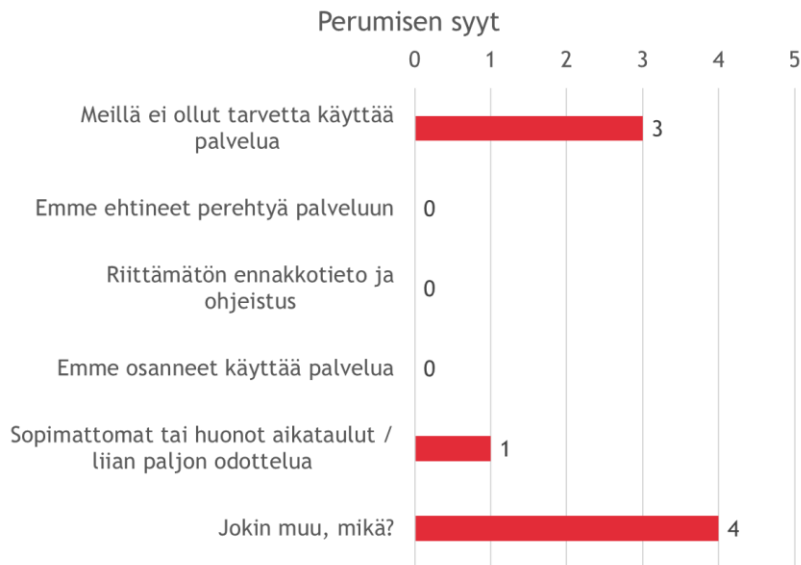


b) syksy 2020





a) kevät 2020

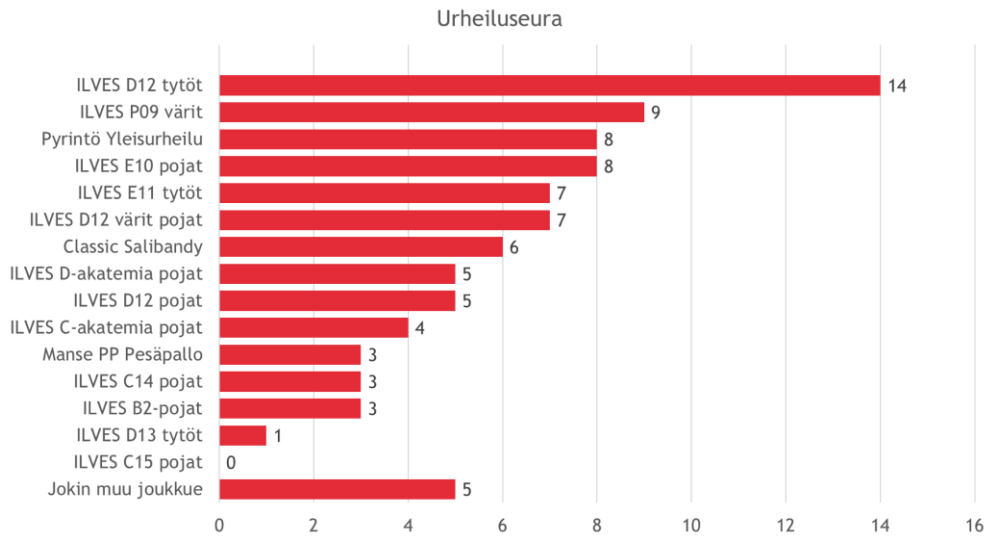


a) kevät 2020

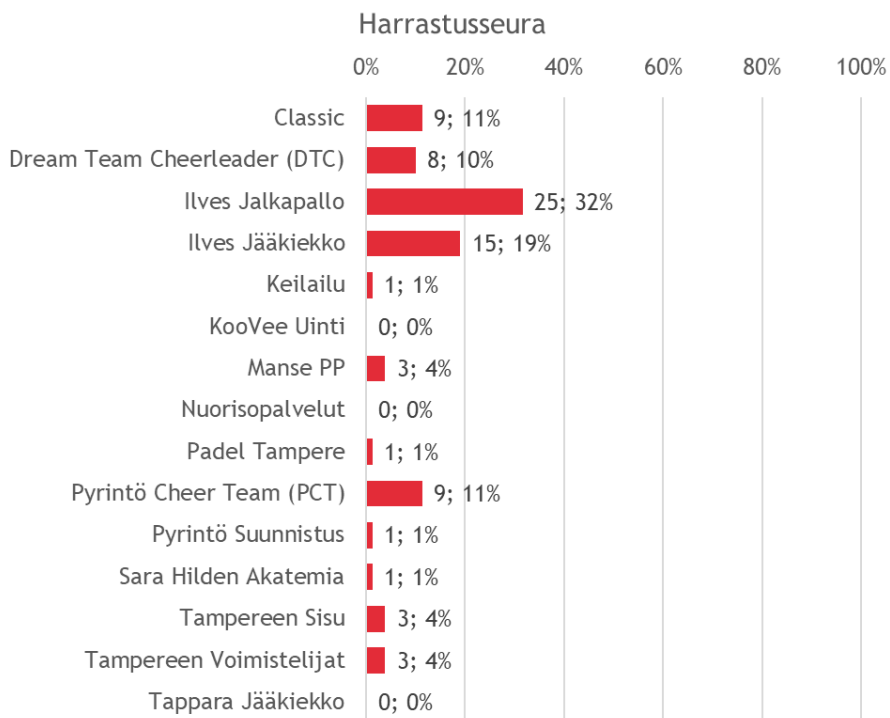
- Sopimattomat tai huonot aikataulut / liian paljon odottelua
- Lapsen loukkaantuminen
- Sain järjestymään niin hyvän kimppekyydin, joten en tarvinnut.
- Kyytiä ei järjestetty Vesilahdesta, vaikka juuri kauempana asuvilla on harrastuskyydin kanssa ongelmia, kun ei pääse kohtuudella edes julkisilla kulkuneuvoilla.



a) kevät 2020

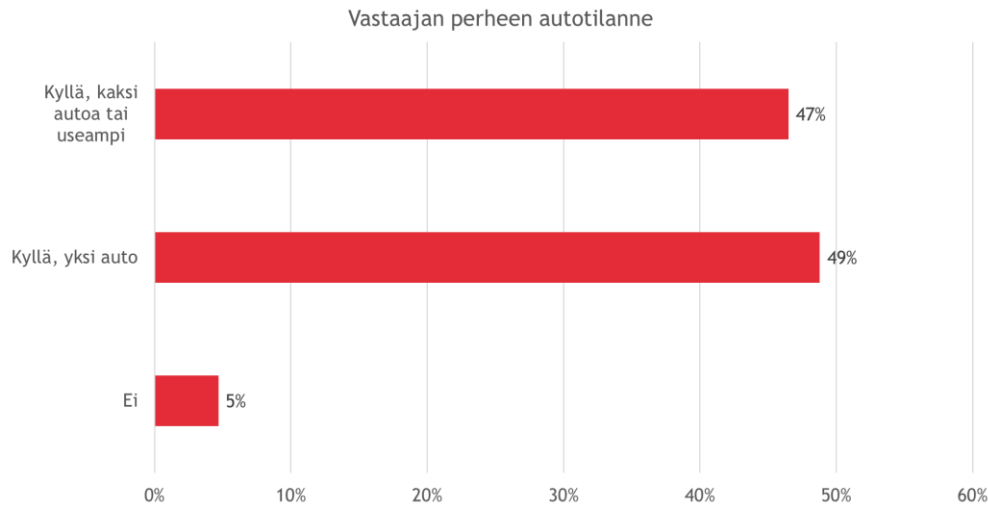


b) syksy 2020

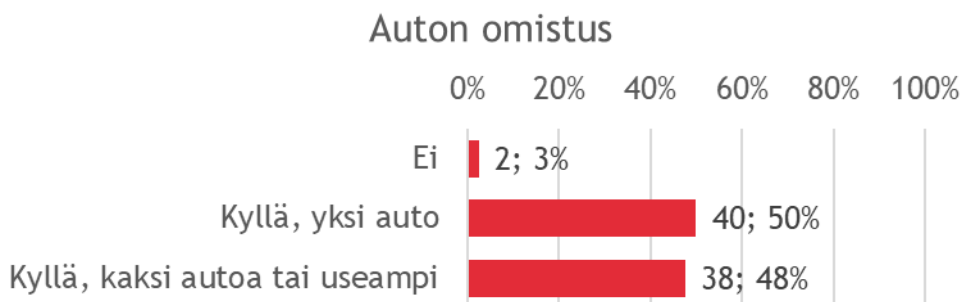




a) kevät 2020

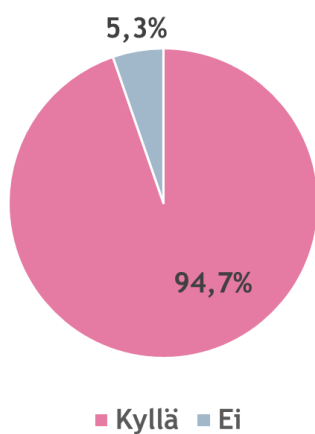


b) syksy 2020



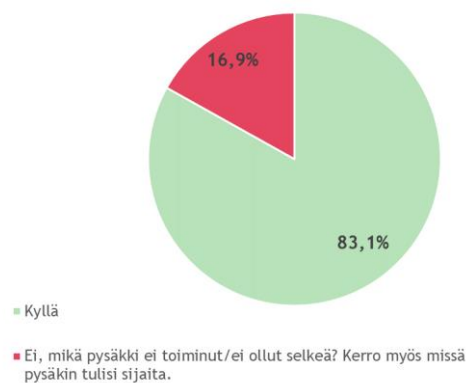
a) kevät 2020

Oliko nouto-/paluupaikka selkeä?



b) syksy 2020

Oliko nouto-/paluupaikka selkeä?



a) kevät 2020



b) syksy 2020





a) kevät 2020

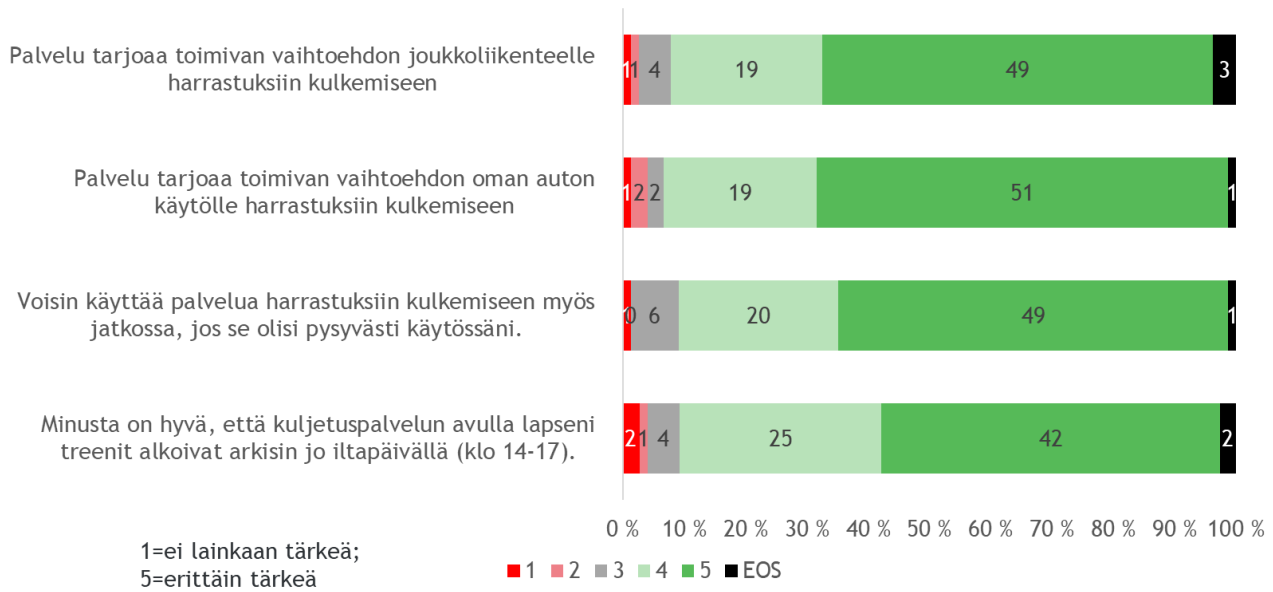


b) syksy 2020



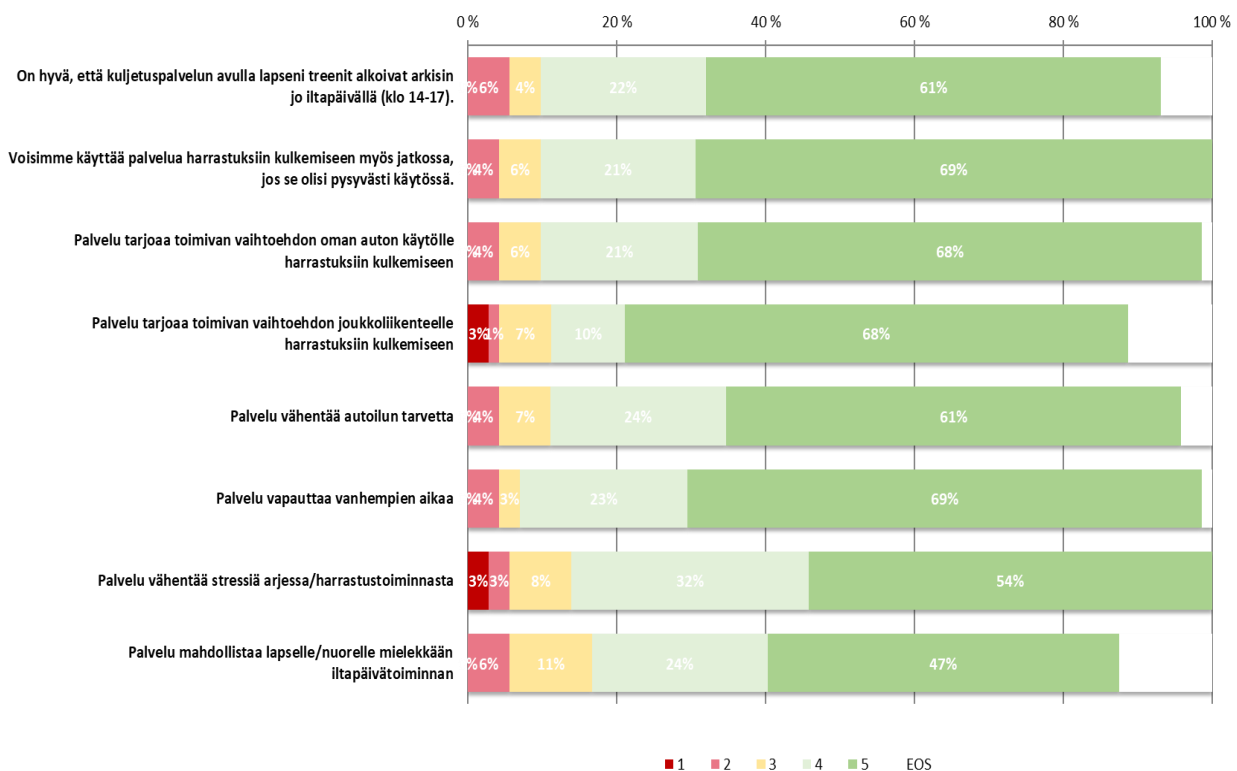
a) kevät 2020

Arvioi alla olevia näkökulmia kyytipalvelukokeilusta



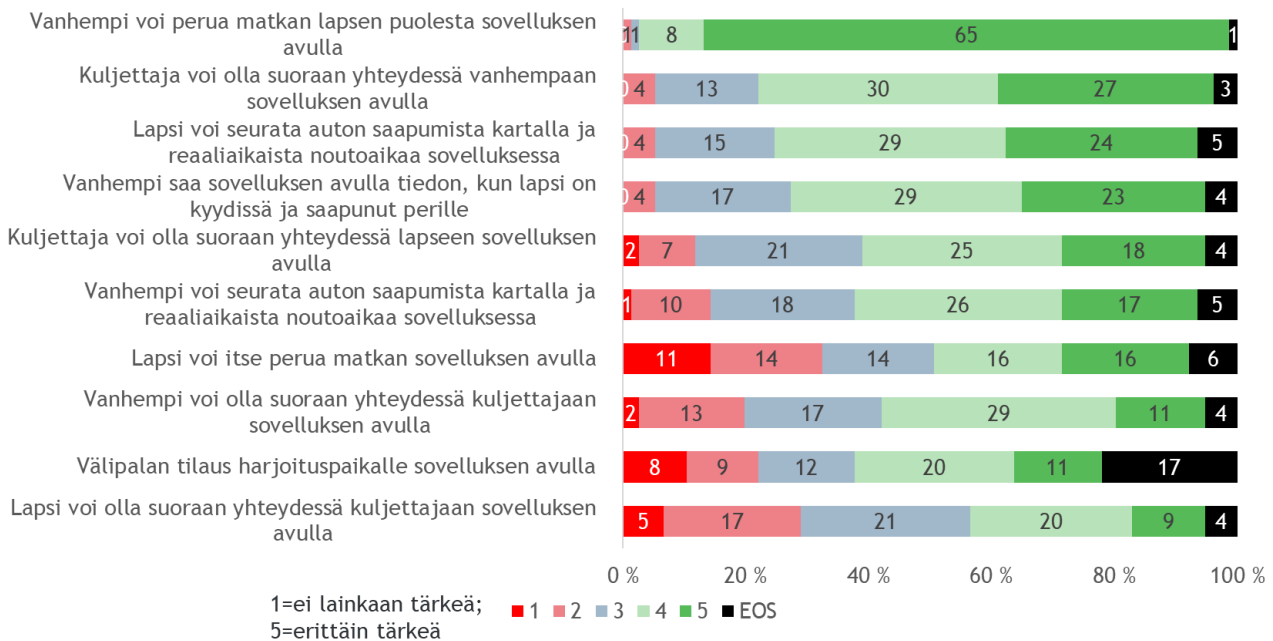
b) syksy 2020

Harrastuskyytipalvelun jatko. Arvioi seuraavia väittämiä. (1=täysin eri mieltä; 5=täysin samaa mieltä; EOS)

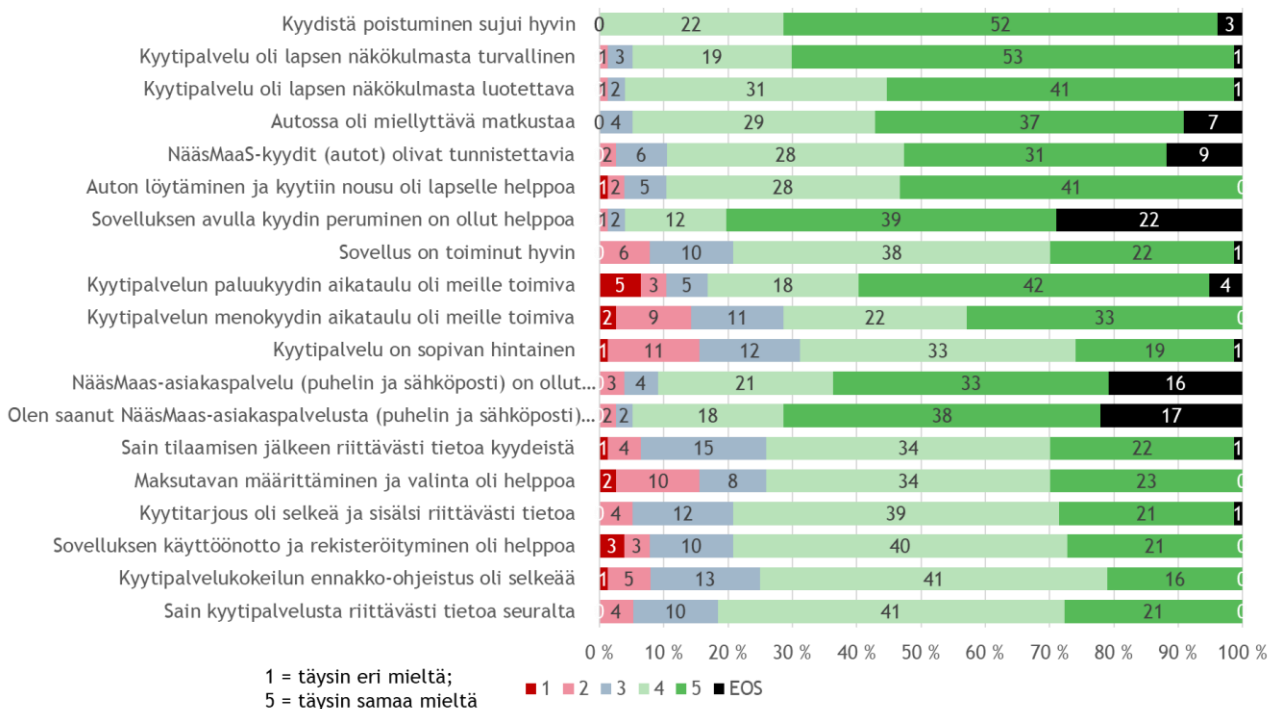


a) kevät 2020

Kuinka tärkeitä seuraavat mobiilisovelluksen toiminnot ovat palvelun sujuvan ja turvallisen käytön kannalta?



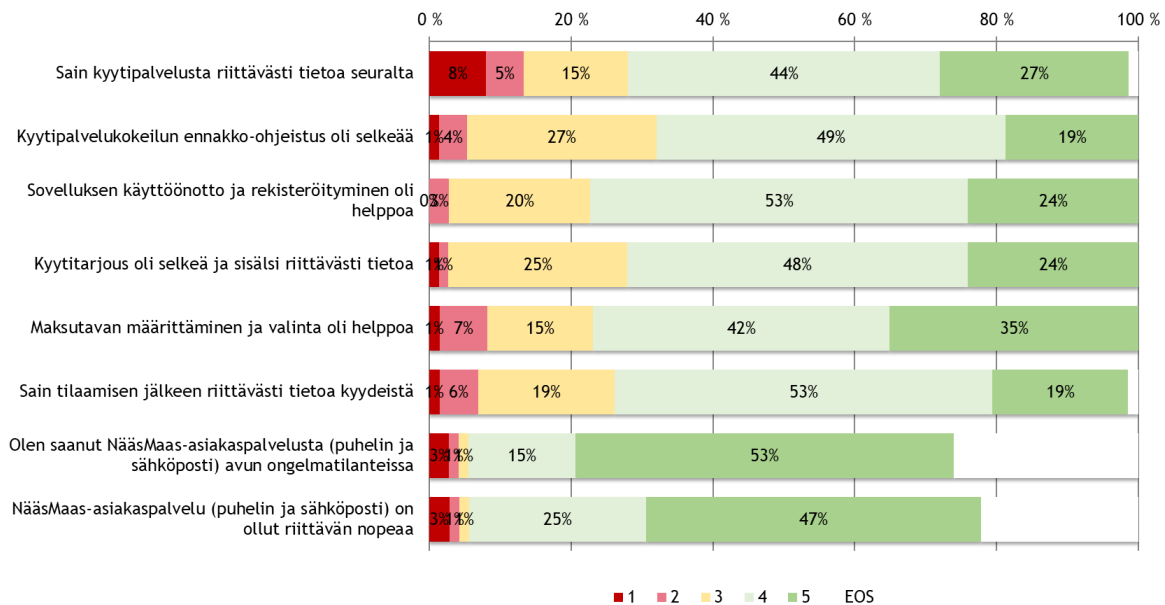
Arvioi alla olevia näkökulmia kyytipalvelukokeilusta



b) syysy 2020

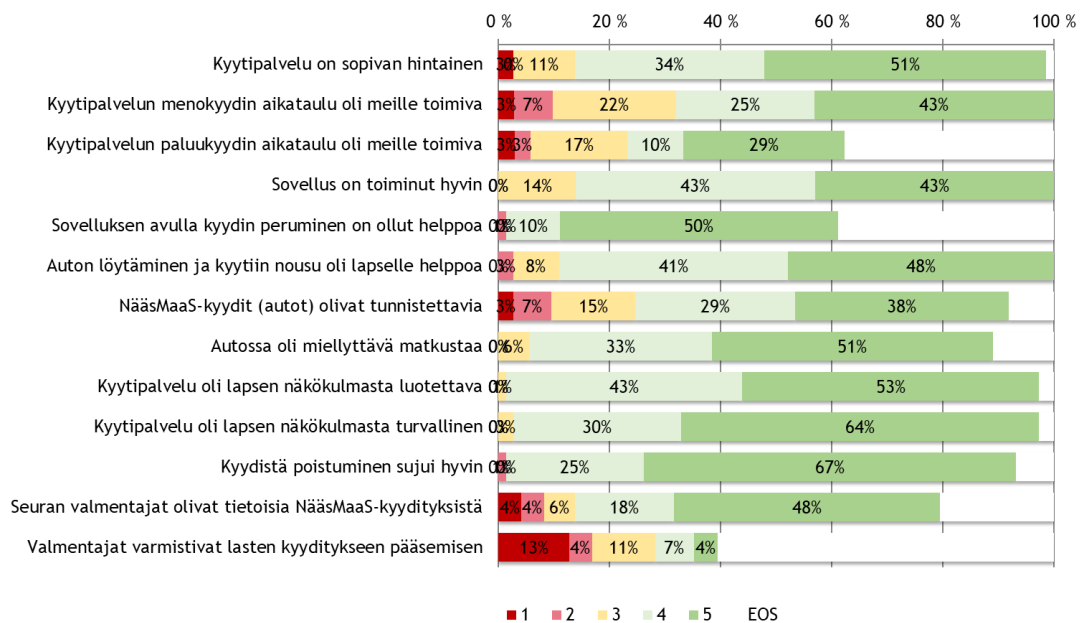
Arvioi alla olevia näkökulmia kyytipalvelukokeilusta

Ohjeistus, palvelun käyttöönotto ja asiakaspalvelu (1 = täysin eri mieltä; 5 = täysin samaa mieltä; EOS)



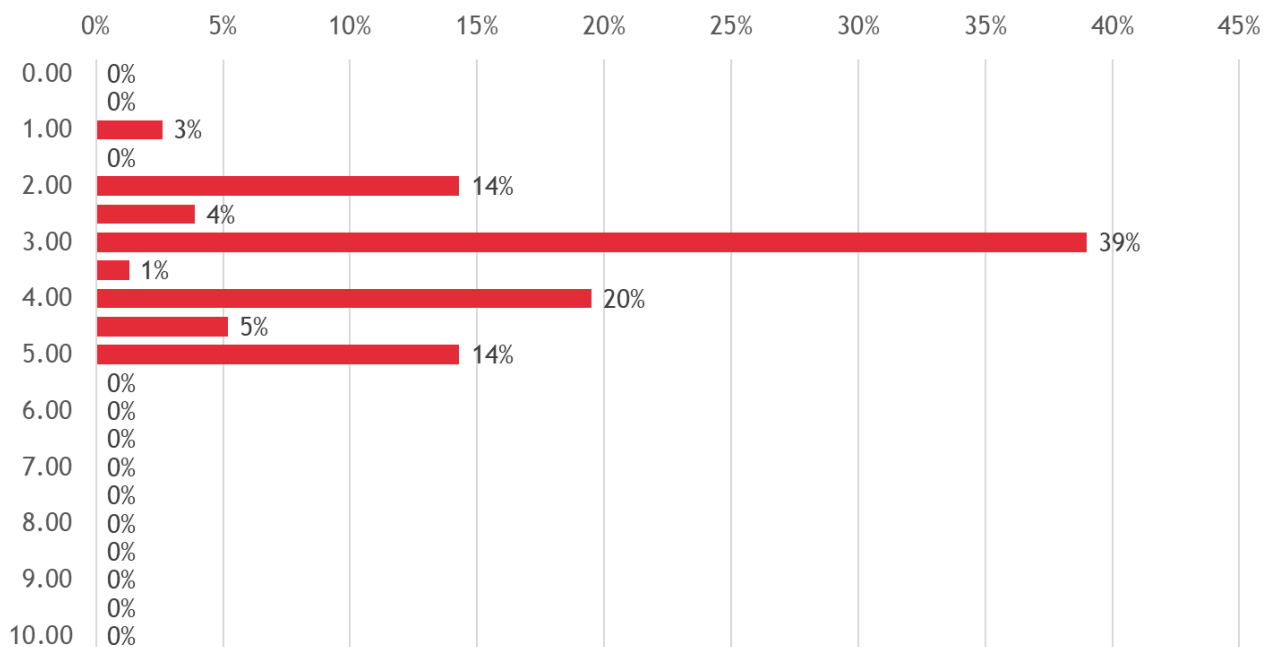
Arvioi alla olevia näkökulmia kyytipalvelukokeilusta

Kyytipalvelun käyttö ja toimivuus (1 = täysin eri mieltä; 5 = täysin samaa mieltä; EOS)



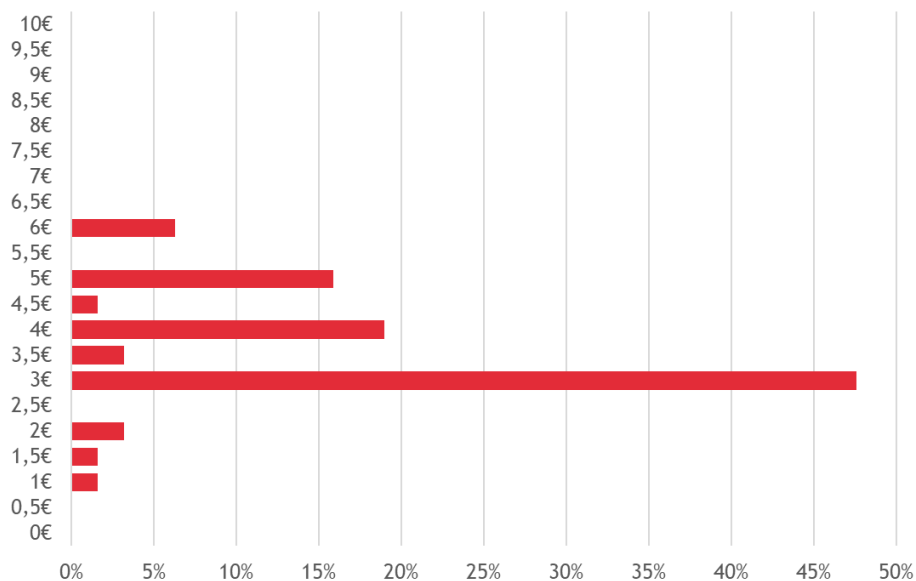
a) kevät 2020

Kokeilujaksolla kyytipalvelun hinta on ollut kaikille sama 3e/suunta.
Kuinka paljon olisit tulevaisuudessa enintään valmis maksamaan
nykyisenlaisesta harrastuskyytipalvelusta (per suunta €)?



b) syksy 2020

Kokeilujaksolla kyytipalvelun hinta on ollut kaikille sama
3e/suunta. Kuinka paljon olisit
tulevaisuudessa enintään valmis maksamaan nykyisenlaisesta
harrastuskyytipalvelusta (per suunta €)?

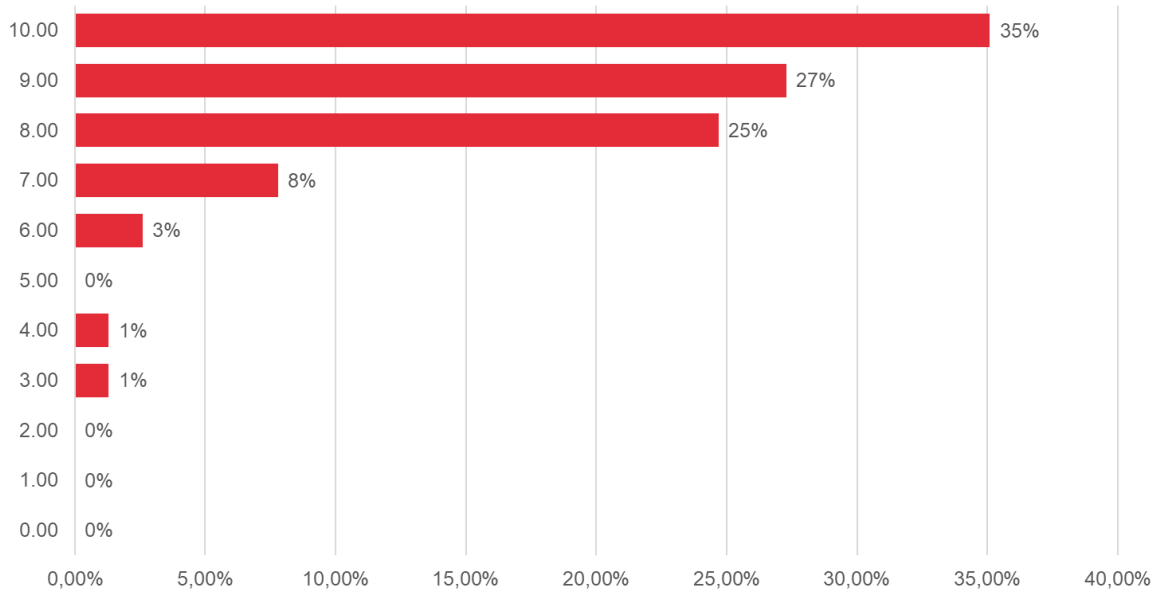




a) kevät 2020

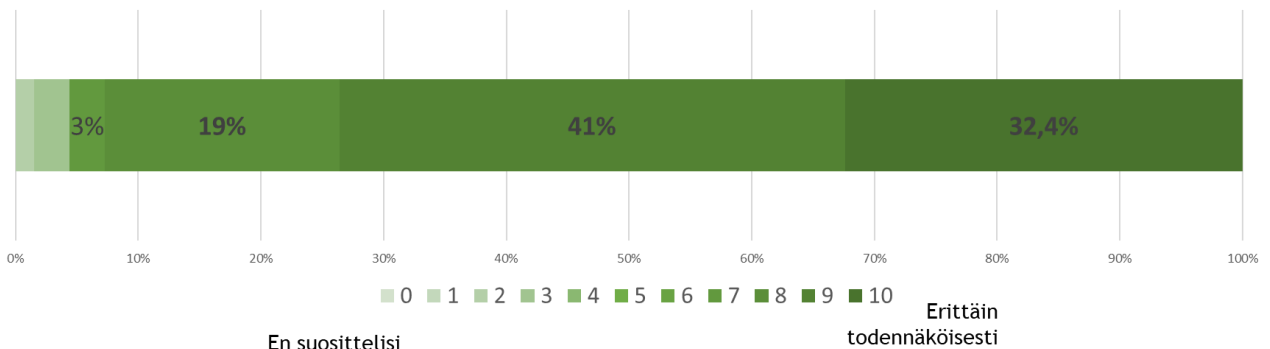
Kuinka todennäköisesti suosittelisit kokeilun perusteella
kyytipalvelua eteenpäin muille tuttaville ja perheille?

Erittäin
todennäköisesti



En suosittelisi

b) syksy 2020

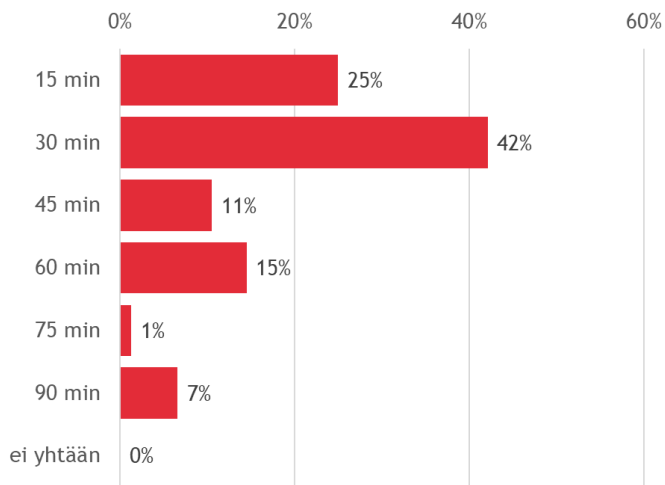


En suosittelisi

Erittäin
todennäköisesti

92,7 % kyytipalvelua kokeilleista suosittelee palvelua muille

Kuinka kauan lapsesi voi enintään
odottaa koululla treenikuljetusta koulun
päättymisen jälkeen?



Kuinka kauan ennen treenien alkamista
lapsesi voi enintään
saapua treenipaikalle?

