

LIITE 1: Perustelumuistio - Eräiden hankkeiden rahoitus innovaatorahaston varoilla

Kaupunginhallituksen elinkeinojaosto 27.5.2019 (HEL 2018-012111)

Taulukko 1. Innovaatorahaston uudet hanke-ehdotukset

	Toteuttaja	Hanke	Haettu rahoitus 2019	Myönnettävä rahoitus 2019	Haettu rahoitus 2020	Sidottava rahoitus 2020	Haettu rahoitus 2021	Sidottava rahoitus 2021	Haettu rahoitus yhteensä 2019-2021	Myönnettävä ja sidottava yhteensä 2019-2021
1	Aalto-yliopisto, Insinööritieteiden korkeakoulu, Rakennetun ympäristön laitos	Helsingin älykäs tietomalli 2025	15 608	15 608	122 762	122 762	61 540	61 540	199 910	199 910
2	Helsingin kaupunki, Liikelaitos Stara	Stara eRetrofit	Stara: 226 750	Stara: 226 750	Stara: 64 750	Stara: 64 750	-	-	368 500	368 500
	Forum Virium Helsinki Oy		FVH: 19 750	FVH: 19 750	FVH: 57 250	FVH: 57 250				
YHTEENSÄ			262 108	262 108	244 762	244 762	61 540	61 540	568 410	568 410

Taulukko 2. Innovaatorahaston uusien hanke-ehdotusten sääntöjen ja rahaston käytön periaatteiden mukaisuus

	Toteuttaja	Hanke	Luo tulevaisuuden elinkeino-perustaa	Luo tulevaisuuden osaamis-perustaa	Kaupunki-strategian mukainen	Edistää yrityseko-systeemiä/ luo kokeilu-alustaa	Muut arviointikriteerit
1	Aalto-yliopisto, Insinööritieteiden korkeakoulu, Rakennetun ympäristön laitos	Helsingin älykäs tietomalli 2025	x	x	x	x	
2	Helsingin kaupunki, Liikelaitos Stara & Forum Virium Helsinki	Stara eRetrofit	x	x	x	x	

Taulukko 3. Käynnissä olevien hankkeiden jatkuminen

	Toteuttaja	Hanke	Haettu lisärahoitus 2019	Myönnettävä lisärahoitus 2019
3	Helsingin kaupunki, kaupunginkanslia	Helsinki City Lab	160 000	160 000
YHTEENSÄ			160 000	160 000

1 Aalto-yliopisto, Insinööritieteiden korkeakoulu, Rakennetun ympäristön laitos: Helsingin älykäs tietomalli 2025

Toteutusaika:	10/2019 – 10/2021
Yhteistyötahot kaupungilla:	Kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosaston tietohallinnon ICT-kehitys
Yhteistyötahot muualla:	Forum Virium Helsinki (Fiksu Kalasatama –hanke), HSY (Ilmastoinfo), Whitepoint Oy, Maanmittauslaitos, Metropolia Ammattikorkeakoulu, Tripoint Oy, Pikseli Virtuaalipuisto
Kokonaiskustannukset:	220 758 euroa

Rahoitustarve	Innovaatorahasto, €	Muu rahoitus, €	Rahoitusesitys	Innovaatorahasto, €
2019	15 608	1 734	2019	15 608
2020	122 762	12 276	2020	122 762
2021	61 540	6 838	2021	61 540
Yht.	199 910	20 848	Yht.	199 910

Hankkeen kuvaus

Hankkeessa kehitetään Helsingin elinkeinoelämää ja asukkaita palvelevaa automaattista, uusinta teknologiaa hyödyntävää älykäs tietomallintamista ja seuraavan sukupolven tietomallintamiseen liittyvää osaamisperustaa. Hanke toteutetaan kolmen eri living labin kautta, jotka sijoittuvat Helsingin Kalasataman, Kauppatorin ja merellisen Helsingin alueelle. Uudenlaisia tietomallintamisen hyödyntämistapoja kehitetään tarvelähtöisissä ja moniaineistoisissa kokeiluissa. 3D-tiedon soveltamisessa otetaan huomioon vuorovaikutteisuuden, monikäyttöisyyden, moniaikaisuuden ja yksityiskohtaisuuden näkökulmat, mikä mahdollistaa kaupunkimallien laajamittaisemman käytön ja hyödyn. Hanke tuo konkreettista kokemuspohjaa ja menetelmiä Helsingin tietomallinnusta hyödyntävälle digitalisaatiotyölle.

Hankkeen tavoitteena on

- Helsingin liike-elämää ja asukkaita palvelevan kaupungin älykkään tietomallintamisen kehittäminen.
- Uudenlaiset tietomallintamisen hyödyntämistavat ja palvelukonseptit: Hankkeen living labeissa kehitetään älykkään tietomallin monipuolisia ja innovatiivisia teknisiä ratkaisuja, jotka toimivat pohjana tulevaisuuden vuorovaikutteisille ja analyttisille toiminnoille.
- Osaamisen kehittäminen: Helsingin kaupungin ja sidosryhmien kompetenssien kasvattaminen erityisesti virtuaalisiin ja tietomallipohjaisiin palveluihin liittyen.

Arviointi ja perustelut

Elinkeino- ja osaamisperusta:

Hanke käyttää pohjatietona kaupungin 3D-aineistoja. Hankkeen yksi painopiste on entistä tarkempien automaattisten mallinnusmenetelmien kytkentä kaupunkimallinnukseen. Hakemuksen aihe on tärkeä ja hanke voi edistää sitä, että kaupungin tietomalli itsessään tarjoaa lisää työkaluja kehittäjille.

Helsingillä on hyvä mahdollisuus vahvan avoimen datan edistämisellä auttaa myös yrityksiä, jotka tietomallien kautta voivat kehittää uusia palveluita. Yrityksille arvo tulee siitä, että malliin saadaan integroitua lisää tietoa ja kyvykkyyksiä, joka mahdollistaa monipuolisemman kehittämistyön, eli saadaan tietoa ja kokemusta siitä, miten ja millä alustoilla dataa voidaan käyttää. Pienillä ja start-up yrityksillä on erittäin rajallisesti osaamisresursseja selvittää kyseessä olevia kysymyksiä itsenäisesti.

Tärkeää on, että kaupungin tietomallia ja dataa oikeasti hyödynnetään. Datan hyödyntämiselle tarvitaan esimerkkejä ylipäättään kasvavan digitarjonnan ja datamäärän myötä. Hankkeen kohteet tarjoavat esimerkin siitä mihin suuntaan kaupungin 3D-mallia tulisi jatkossa kehittää niin, että se tarjoaa dynaamisen kehittämisalustan yrityksille. Hankkeen kautta voidaan sisällyttää olemassa olevaan 3D-malliin useita erilaisia tietolähteitä ja teknologioita, jotta mallista saadaan nykyistä kuvaavampi ja dynaamisempi kehittämisalusta.

Yritysekosysteemien/ kokeilualustojen/innovaatiotoiminnan kehittäminen:

Hanke tarjoaa esimerkkejä, dokumentaatiota ja avointa dataa ja madaltaa siten yritysten kynnystä ottaa kaupungin tietomallin dataa käyttöön avaamalla työnkulkuja ja teknisiä menetelmiä.

Kehitys kaupunkimallisektorilla tapahtuu tällä hetkellä erittäin laajalla rintamalla ja automaattiset mallinnusteknologiat tuottavat yhä laadukkaampia ja tarkempia malleja. Suurten kaupunkimalliaineistojen käsittely ja hyödyntäminen verkkopalveluissa sekä erilaisissa simulaatio- ja analyysiohjelmistoissa on uusien teknologiainnovaatioiden myötä mahdollista ilman erityislaitteistoja. Tämän laajan kehityksen seuraaminen ja siitä ketterästi käytäntöön sovellettavien komponenttien toimintaketjujen selvitys on kaupunkimallien jatkokehityksen ja tulevaisuuden kannalta erittäin merkittävää. Mikäli Helsinki haluaa säilyttää asemansa alan edelläkävijänä ja yhtenä johtavana mallien hyödyntäjänä on yliopistoyhteistyö yksi avaintekijä. Ilman vankkaa perustietoa eivät helsinkiläiset yritykset ole tasavertaisessa asemassa keskieurooppalaisten kanssa kansainvälisessä kilpailussa kasvavilla markkinoilla.

Kaupungin rooli hankkeessa on tarjota laadukasta avointa dataa ja hyödyntää sitä myös omassa palvelutuotannossaan. Dataperusteisissa kehittämissankkeissa haasteena on usein se, miten hankkeet oikeasti mahdollistavat uuden liiketoiminnan ja uusien ratkaisujen syntymisen sekä yritysten mukaan lähtemisen. Yliopiston rooli tutkimus- ja kehittämistoimijana ja osaltaan yrityshautomona on merkittävä kaupungin tietomallin hyödynnettävyyden kehittämisessä tässä vaiheessa.

Strategian mukaisuus:

Hankkeessa on huomioitu kaupunkistrategian ja kaupungin digitalisaatio-ohjelman yhteen toimivuus. Hanke täydentää kaupungin työtä tietomallien kehittämisen osalta, eikä tähän työhön ole kaupungilla omia resursseja.

Hyödyt asukkaille ja palvelujen kehittämisessä:

Kaupunkimalleilla on satoja erilaisia käyttökohteita lukuisilla teknologia-alustoilla joita voidaan

hyödyntää muun muassa kaupungin palveluissa, suunnittelutoiminnassa, kehittämisessä ja viestinnässä. Hankkeen kehittämiskohteisiin liittyvää dataa voidaan hyödyntää myös esimerkiksi kaupunkimallien tarkennuksessa tai muissa kyseisiin alueisiin liittyvissä projekteissa.

Muut arviointikriteerit:

Rahoitushakemuksen mukaisen hankkeen tuoma hyöty suhteessa haettuun rahoitukseen on asiallinen. Hanke on kannatettava ja toteutettava. Se voi parantaa 3D-mallin ominaisuuksia kehittämisalustana uusille palveluille ja liiketoiminnalle.

Hankeella tulisi olla vahvempi kytkentä elinkeinoelämään tarpeen määrittelyssä, osallistumisessa, tulosten hyödyntämisessä ja toiminnan jatkossa. Hankkeen toimintaan kehoitetaan osallistamaan yrityspuolen edustajia.

Hankkeen toteutusalue on laaja ja teknologiapainotteinen. Hankkeen kolme päätavoitetta ovat kovin yleisluontoisia ja vaikeasti mitattavia. Hankkeen ohjausryhmää kehoitetaan konkretisoimaan tavoitteita ja suhteuttamaan ne toteutumisen seurantamittareihin.

Aalto-yliopiston saama tuki ei ole valtion tukea, koska kyseessä on tutkimus- ja kehittämistoiminnan rahoituksesta ja yliopiston tutkimus- ja kehittämistoiminta ei ole toimintaa kilpailluilla markkinoilla.

2 Helsingin kaupunki, Liikelaitos Stara ja Forum Virium Helsinki Oy: Stara eRetrofit

Toteutusaika:	6/2019 – 12/2020
Yhteistyötahot kaupungilla:	Liikelaitos Stara, Helsingin kaupungin liikennelaitos
Yhteistyötahot muualla:	Teknologian Tutkimuskeskus VTT Oy, Tampereen Ammattikorkeakoulu
Kokonaiskustannukset:	368 500 euroa

Rahoitustarve	Innovaatorahasto, €	Muu rahoitus, €	Rahoitusesitys	Innovaatorahasto, €
2019	FVH: 19 750 Stara: 226 750	-	2019	FVH: 19 750 Stara: 226 750
2020	FVH: 57 250 Stara: 64 750	-	2020	FVH: 57 250 Stara: 64 750
Yht.	368 500	-	Yht.	368 500

Hankkeen kuvaus

Hankkeessa selvitetään ajoneuvokaluston sähköistämisen vaikutukset operatiiviselle toiminnalle, todennetaan raskaan ajoneuvon sähköistämisen kokonaiskustannukset elinkaaren aikana ja selvitetään mahdollisuudet nopeuttaa sähköiseen ajoneuvokalustoon siirtymistä.

Hankkeen aikana analysoidaan kuorma-auton tyypillinen käyttö työlaitteineen ja sen pohjalta määritellään tarvittava akkukapasiteetti, jotta sähkökäyttöiseksi muutettu kuorma-auto kykenee toimimaan normaalissa työssä niin, että välilataukset eivät ylitä kuljettajan tavanomaisia taukoja. Määrittelyn perusteella laaditaan tekninen suunnitelma voimalinjan muutoksesta sekä sähköteknisen että mekaanisen toteutuksen osalta. Suunnitelma toteutetaan hyödyntämällä Staran hankkeelle osoittamaa, noin 7 vuotta käytössä ollutta kuorma-autoa tavanomaisin työlaittein varusteltuna. Ajoneuvon voimalinja vaihdetaan sähköiseksi ja sen ohjausta varten tehdään tarvittava ohjelmointityö. Muunnettu ajoneuvo otetaan normaaliin päivittäiseen käyttöön ja telemetrian avulla seurataan ajoneuvon teknistä suoriutumista työstä. Seurantajakson jälkeen kokemukset dokumentoidaan ja julkaistaan.

Raskaan liikenteen sähköistäminen tulee kestämään pidempään kuin henkilöautojen johtuen mm. ajoneuvokannan ja työkoneiden pitkästä käyttöiästä, uuden sähköisen kaluston kalleudesta ja kaluston huonosta saatavuudesta. Esimerkiksi sähkökuorma-autoja ja pakettiautoja on tulossa markkinoille vuoden 2020 aikana, mutta valmistusmäärät ovat vielä silloinkin rajallisia. Kaluston luonnollisen uusiutumisen kautta muutos tulee tapahtumaan hitaasti. Tämä on ongelma erityisesti Hiilineutraali Helsinki 2035 -ohjelman näkökulmasta, sillä liikenteen sähköistymisellä on iso rooli kaupungin tavoitteiden täyttymisessä. Muutosta voitaisiin nopeuttaa muuntamalla nykyisiä ajoneuvoja sähkökäyttöisiksi.

Tekniikka on olemassa ja kokeiluja on Suomessa jo tehty, mutta esitetyssä hankkeessa uutta on ajoneuvon muunnostyön lisäksi sen operatiivisen toiminnan seuraaminen, jotta jatkossa investointilaskelmat voivat perustua realistisiin elinkaarilaskelmiin. Hanke nojaa teknisesti mySMARTLife -hankkeen tuloksiin. Tässä hankkeessa Niinivirta-yhtymän sähköisiin kuorma-autoihin toteutettiin latausjärjestelmän muutoksia, joiden avulla niistä saatiin pikaladattavia Hakaniemeen tulevilla bussien ja ammattiajoneuvojen yhteiskäyttölaturilla.

Arviointi ja perustelut

Elinkeino- ja osaamisperusta:

Hanke pyrkii lisäämään tietoa ja osaamista sekä avoimesti jakamaan sitä sähköisen liikennealan huolto- ja kunnossapito-toimijoiden kesken, näin synnyttäen uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Käytännössä tämä tulee näkymään ehtoina Staran seuraavissa kilpailutuksissa, mutta hankkeen kaltainen toiminta on edellytys sille, että tilaajalla on parempi ymmärrys mille tasolle vaatimukset voidaan asettaa ja miten esimerkiksi innovatiivinen hankinta voisi instrumenttina tätä tahtotilaa tukea. Hankkeen odotetaan myös tuottavan lisätietoa siitä, millaisia uusia asiantuntijapalveluja sähköinen logistiikka edellyttää ja miten markkinoille saadaan välitettyä viesti tällaisista uusista tarpeista. Tästä näkökulmasta aktiivinen viestintä Helsingin tahtotilasta hiilineutraalin logistiikan suhteen on tärkeää, samoin sen viestin painottaminen, että kaupunki on valmis konkreettisiin toimiin palvelujen kehittämiseksi silloin, kun palveluita ei vielä markkinaehtoisesti ole syntynyt.

Pitkän käyttöiän vuoksi markkinoilla voidaan arvioida olevan hyvin paljon vanhaa kalustoa ja siten markkinoita sähköistämiseksi ja jälkikäteisasennukselle. Tehtailta tulevat uudet ajoneuvot toki ovat vähäpäästöisiä, eikä siis niitä tulevaisuudessa todennäköisesti tulla sähköistämään tai muuntamaan. Eli sähköistämisen ja jälkikäteisasennusten tarve tulee vähenemään ajan myötä, mutta on ajankohtainen vielä pitkään. Vastaavan kaltaista retrofit-liiketoimintaa on Suomessa harjoitettu yrityspuolella esimerkiksi vanhoja henkilöautoja etanolikäyttöiseksi muuntavalla järjestelmällä. Toki kyseessä on ollut henkilöautot ja melko suoraviivainen polttoaineensyöttölogiikan säätöjärjestelmä eli ei suoraan verrattavissa raskaan polttomootoriauton sähköistämiseen. Myös kaasukäyttöiseksi retrofittaamiselle on omat markkinansa ja toimijansa.

Yritysekosysteemien/ kokeilualustojen/innovaatiotoiminnan kehittäminen:

Maailmanlaajuisesti liikenne on kulkemassa vahvasti sähköistymisen suuntaan. Erityisen voimakasta tämä kehitys on henkilöautomarkkinoilla, kun raskaan tavaraliikenteen osalta fokus vaikuttaisi olevan hieman enemmän sähkön lisäksi biopolttoaine-, polttokenno- ja erilaisten hybridiratkaisuiden suunnalla. Haasteena raskaan kaluston sähköistymiskehitykselle erityisesti pitkän matkan tavarakuljetuksissa on pidetty akkujen energiatiheyttä eli akkujen kokoa ja painoa suhteessa ajoneuvon toimintasäteeseen yhdellä latauksella sekä akkujen latausaikaa. Kuitenkin kaupunkiympäristössä jakelu- ja kunnossapitoliikenteen osalta raskaan kaluston sähköistämisen edellytykset saattavat olla lähempänä kannattavaa, kun latausinfra on helpommin saavutettavissa ja kalustolla tehdään lyhyempiä matkoja. Tätä on hyvä hankkeen kautta selvittää.

Akkujen kierrätettävyys ja ympäristövaikutukset ovat usein sähköautokeskustelussa esiin tuleva tema. Litium-ioniakkujen kierrättäminen takaisin raaka-aineiksi on perinteisesti ollut melko haastavaa, mutta juuri liikenteen sähköistymiskehityksen myötä myös kierrätystekniikan kehittämiseen on viime vuosina panostettu paljon. Esimerkiksi Fortum kertoi vastikään pääsevänsä jo 80 % kierrätysasteeseen metallien

talteenotossa. Akkuteknologiaa myös kehitetään kovaa vauhtia, ja litium-ioniakku tultaneen tulevaisuudessa korvaamaan uusilla tekniikoilla, kuten nanohiili- tai piipohjaisilla ratkaisuilla.

Vaikka sähköisiä huoltoajoneuvoja maailmalla jo on, niin kyseisessä olevassa tapauksessa innovatiivisuuteen liittyy juuri pilotoinnissa olevan älykkään pikalaturin toiminnallisuus yhteiskäyttöön. Tätä mallia on potentiaalista levittää huolto-, ammatti-, keräys- ja viimeisen kilometrin kuljetuspalvelujen ajoneuvoihin ja vastaavasti muualla kaupallisesti. Elinkaarivertailu konvertoinnin ja myöhemmin uuden kaluston hankinnan välillä olisi mielenkiintoinen. Monistettavuudeltaan konsepti tarvitsee vielä kehittämistä ensimmäisen pilotin tueksi.

Strategian mukaisuus:

Kaupungin ympäristötavoitteiden ja Hiilineutraali Helsinki 2035 -ohjelman toimenpiteiden näkökulmasta hanke on kannatettava. Helsingin hiilineutraalisuustavoitteen saavuttaminen liikenteen päästöjen osalta nojaa vahvasti sähköistymiseen, ja raskaan liikenteen osalta teknologian kehittymiseen on ladattu varsin paljon odotuksia, mutta Helsingin omia toimenpiteitä on tunnustettu vähän. Kuten hakemuksessakin mainitaan, kaluston käyttöiät ovat pitkiä, jolloin kalusto uusiutuu hitaasti suhteessa kaupungin päästövähennystavoitteisiin. Tällöin sähköistämällä voidaan vähentää jo kierrossa olevan kaluston päästöjä.

Hyödyt asukkaille ja palvelujen kehittämisessä:

Ympäristö- ja kestävyysystistä on hyvä, että Stara mahdollisimman nopeasti siirtyy käyttämään sähkökalustoa. Hakemuksessa on lisäksi mainittu sähköistämisen ympäristömeluvaikutukset, jotka kaupunkiliikenteessä ja kaupunkinopeuksissa raskaan kaluston osalta voivat olla hyvinkin merkittäviä moottorimelun jäädessä käytännössä pois (kiihdytys-, työkäyttö- ja tyhjäkäyntimelu). Hakemuksessa sen sijaan ei ole mainittu ilmanlaatuvaikutuksia, jotka myös voivat olla merkittäviä vanhaan polttomoottorikalustoon verrattuna. Typenoksidi- ja hiukkaspäästöt pakoputken päästä poistuisivat ovat erittäin suuret vanhalla raskaalla kalustolla, jonka sähköistämiseen hankkeessa tähdätään.

Muut arviointikriteerit:

Hankkeen kustannukset ovat melko korkeat. Vaikka hankkeen budjetissa ei näy Staran omaa rahoitusta Staran oma tuki hankkeelle on ajoneuvon luovuttaminen, varikkoresurssit sekä omana työnä tehtävät toimenpiteet kuten oman varikkohenkilökunnan kouluttaminen. Hankkeen viestinnässä hyödynnetään sekä Staran että Forum Viriumin viestintäresursseja. Ajoneuvon tasearvo 7-8 vuoden ikäisenä on 0€, mutta sillä on käyttöarvoa ja tyypillisesti vastaavat ajoneuvot ovat myynnissä noin 30-40% hankintahinnastaan. Laskennallisesti ajoneuvon arvo voi siis olla noin 70.000€. Mainitut panostukset huomioiden Staran omarahoitus on siis noin 20-25% koko hankkeen arvosta.

Hankkeeseen tulee lisätä markkinakartoitus, jossa verrataan vastaavan uuden kaluston hankintakustannuksia vanhan kaluston sähköistämisestä syntyviin kustannuksiin.

Hankkeen puitteissa tulee selvittää yhteistyömahdollisuuksia Helsingin Seudun Liikenteen kanssa.

Liikelaitos Staran ja Forum Virium Helsinki Oy:n saama tuki ei ole valtion tukea, koska rahoituksen saajat eivät harjoita taloudellista toimintaa kilpailluilla markkinoilla.

3 Helsingin kaupunki, kaupunginkanslia: Helsinki City Lab

Toteutusaika:	1/2016 – 12/2019	PRR 3599732
Yhteistyötahot kaupungilla:	kaikki hallintokunnat	
Yhteistyötahot muualla:	Aalto-yliopisto ja Helsingin yliopisto	
Kokonaiskustannukset:	1 925 000 euroa	

Rahoitustarve 2019	Innovaatorahasto, €
Siirretty vuodelta 2018 (eja 10.12.2019 §57)	100 000
Haettu lisärahoitus vuodelle 2019	160 000
Yht.	260 000

Rahoitusesitys vuodelle 2019	Innovaatorahasto, €
Myönnetty	100 000
Myönnetään	160 000
Yht.	260 000

Hankkeen tavoitteet

Helsinki City Lab on sekä kehittäjäyhteisö että avoin kaupunkilaboratorio, joka on yhteinen kohtaamispaikka kaikille kaupungin kehittämishankkeille. Laboratorio vastaa siitä, että muotoilua hyödynnetään kaupungin kehitys- ja innovaatiotoiminnassa ja että kehittäminen on käyttäjälähtöistä. Laboratorio on näyteikkuna kaupungin kehittämistyöhön ja mahdollistaa myös ulkopuolisten tahojen mukaan tulon. Samalla avoin kehittäminen tulee kaikille näkyväksi ja koettavaksi reaaliaikaisesti. Tavoitteena on lisätä kokeiluja osana kehittämistä, varmistaa uusien teknologioiden hyödyntäminen sekä vahvistaa osallisuutta ja yhteissuunnittelua.

Kaupungin strategisten tavoitteiden mukaisesti hanke yhdistää designin, digitaalisuuden ja dialogin keinoja vaikuttavamman ja paremman asiakas- ja käyttökokemuksen edistämiseksi.

Hankkeen vaihe

Hankkeen toimintakausi on vuoden 2019 loppuun saakka. Alkuperäisen budjetin mukaisesti arvioitiin, että toimintaa saadaan ulotettua kesään 2019 saakka. Hankkeessa on työskennelty kokoaikaisesti kaksi henkilöä. Hankkeen ohjausryhmän mukaan Lab-toiminnalle asetetut tavoitteet ovat toteutuneet hyvin ja Helsinki Labin brändi ja toiminta kanslian ja toimialojen rajapinnassa nähdään hyvänä. Ohjausryhmä näkee Lab:n osana kaupungin toimintakulttuurin muutosta ja kannattaa ajatusta, että Labista muodostuisi kaupungilla pysyvä toiminto (ohjausryhmäkokoukset 2.10.2018, 30.1.2019, 17.4.2019 kaupungin rahoitusjohtaja, tietohallintojohtaja, elinkeinojohtaja ja strategiapäällikkö).

Hankkeen alkuvuoden työpanoksesta on kulunut ennakoitua enemmän ”Apu ja neuvonta” -palvelun tuottamiseen, sillä sen kysyntä on ylittänyt odotukset. Neuvontatoimeksiannot ovat myös olleet ennakoitua laajempia ja vieneet siten enemmän Lab:n henkilöstön työpanosta.

Hankkeen vakiinnuttamisen kannalta yhteys Helsingin digitaaliseen kehittämiseen on nähty keskeisenä. Alkuvuoden osalta työpanoksesta on käytetty ennakoitua suurempi osa Helsingin digitaalisen ohjelman valmisteluun. Kaupungin johtoryhmälle 4.3. esitetystä ja sen hyväksymässä Helsingin kaupungin digitalisaatio-ohjelmassa Helsinki Lab:n jatko nivoutuu ”asiakaslähtöinen ja ketterä kulttuuri” – kehittämisalueen kärkihankkeeseen: B1. Digitaalisen palvelumuotoilun tuki ja työkalut. Vakiinnuttamisen valmistelun myötä selvisi, että digitaalisen palvelumuotoilun tuen tarve kaupungin palvelukehityksessä on ennakoitua laajempi. Tämä aiheuttaa tarpeen laajentaa Lab:n toiminta-aluetta tavalla, jota ei osattu ennakoida alkuperäisessä Lab –hankehakemuksessa- ja budjetissa. Kärkihanketta B1 koskeva tarkempi toteutus tarkentuu kesän/ syksyn 2019 aikana.

Hanke on suunnitellusti saattanut alkuvuoden (tammikuu-huhtikuu) aikana loppuun kärkihankkeensa. Osa kärkihankkeista ja niiden tulosten jalkautuksesta on vienyt Lab:n henkilöstön resursseja ennakoitua enemmän. Lab:in ohjausryhmä linjasi alkuvuodesta, että vasta kärkihankkeiden arvioinnin jälkeen on edellytyksiä aloittaa vakiintuneen toiminnan konseptointi. Kärkihankkeet saatettiin loppuun alkuvuoden aikana ja sen jälkeen niistä tehtiin laaja haastattelukierros maalisi- ja huhtikuun aikana. Arviointi muutti ymmärrystä siitä, miten Lab –palvelua tulisi suunnata tulevaisuudessa. Apu- ja neuvontapalvelun rinnalle on tarpeen synnyttää kokonaan uusia työkaluja ja palveluita. Näiden uusien palvelujen vaatimaa kehitystyötä ei osattu ennakoida ja mitoitaa alkuperäisessä Lab –hankehakemuksessa ja budjetissa.

Vakiinnuttamisen taustalle tarvitaan myös laajempaa asiakasymmärrystä sekä analyysia kaupungin muotoilutoiminnan vaikuttavuudesta. Tähän löydettiin keväällä 2019 käytyjen neuvottelujen kautta Aalto-yliopiston muotoilun huippuasiantuntijoiden ryhmä. Tavoitteena on aikaansaada arviointityökalu, jonka kautta ymmärretään paremmin, miten muotoilua on paras hyödyntää kaupungin toimintakulttuurin uudistamiseksi ja vaikuttavien tulosten saavuttamiseksi sekä luoda teoriaan/viitekehikseen pohjautuva systemaattinen tapa arvioida muotoilulla saavutettavia tuloksia sekä organisaation kyvykkyyttä ja kypsyyttä hyödyntää muotoilua.

Edellä kuvatuista syistä johtuen hankkeen Helsinki City Lab –konseptin ja vakiintuneen toiminnan suunnittelu voidaan tehdä vasta syksyn 2019 aikana. Tehty työ on tuonut mukaan täysin uusia vaatimuksia Lab -toiminnalle. Konseptoinnin ja vakiinnuttamisen toteuttamiseen tarvitaan hankkeen henkilöstön työpanosta vuoden loppuun saakka sekä ulkopuolista asiantuntijaosaamista. Osana konseptointia on tärkeää suunnitella myös Lab:in viestintä- ja markkinointisuunnitelma.

Arviointi ja perustelut

Hanke on osaltaan toteuttanut kaupungin strategiaa kehittämällä yhä toimivaa kaupunkia ja parempaa kaupungin käyttökokemusta designin, digitaalisuuden ja dialogin keinoin. Toiminta on vahvistanut Helsingin toimintakulttuurin uudistumista ja kaupungin profiilia muotoilun suurkaupunkina. Myös yritysysteistyöhön on panostettu aiempaa vahvemmin.

Hankkeessa elinkinoperustan luominen on välillistä. Lab tukee jatkossa myös kaupungin palvelujen uudistamista tukevaa kokeilutoimintaa, jossa uusilla digitaalisilla ratkaisuilla haetaan entistä

toimivampia palveluita kaupunkilaisille ja muille sidosryhmille. Tässä kokeilutoiminnassa haetaan yhteistyötä myös yritysten kanssa esimerkiksi kokeilemalla yritysten tarjoamia uusia teknologiaratkaisuja. Tämä lisää näiden yritysten liiketoimintamahdollisuuksia.

Hanketta kehoitetaan edistämään aiempaa enemmän esimerkiksi innovatiivisiin hankintoihin liittyvien prosessien ja uusien, yrityslähtöisten palveluiden testaamista ja yritysvuoropuhelun tukemista. Kokeilukulttuurin opettamisen kaupunkiorganisaatiossa ja pilottien kautta kehittäminen tulisi olla keskeinen osa Labin toimintaa.

Hankkeen kokonaisrahoitus innovaatorahastosta on ollut noin 1,7 miljoonaa euroa. 100.000 euroa käyttämättä jäänyttä rahoitusta siirrettiin vuodelta 2018 vuodelle 2019. Siirron perusteluna oli, että hankeen toteutusajan pidentäminen on tarpeellinen, jotta varmistetaan toiminnan vakiinnuttaminen osaksi kaupungin perustoimintaa.

Kevään 2019 aikana tehtyjen arviointien yhteydessä on ilmennyt tarve laajemmalle kehittämistyölle Lab toiminnan vakiinnuttamiseksi, kuin mitä edellisen väliraportin yhteydessä osattiin ennakoida. Jotta toiminta saadaan suunniteltua tarpeeksi laajaksi ja vaikuttavaksi ja siirrettyä osaksi kaupungin perustoimintaa, lisärahoituksen myöntäminen loppuvuodelle 2019 on perusteltua. Vuodesta 2020 lähtien hankkeen toimintaa on tarkoitus vakiinnuttaa, eikä innovaatorahaston rahoitusta sen jälkeen tarvita.