

Yhteiskäyttöautot asuntoalueilla

Kyselytutkimus

Loppuraportti

Esipuhe

Tämä selvitys käsittelee yhteiskäyttöautoilun kehittämismahdollisuuksia pääkaupunkiseudun asuntokortteleissa. Eri puolille pääkaupunkiseutua suunnatulla kyselyllä selvitettiin, missä määrin asukkaat ovat kiinnostuneita yhteiskäyttöautoista. Kysely kohdennettiin 680 talouteen Helsingissä ja Espoossa.

Tutkimus on osa valtakunnallista Liikenneviraston ja liikenne- ja viestintäministeriön rahoittamaa ja Motiva Oy:n koordinoimaa liikkumisen ohjauksen ohjelmaa 2010–2011.

Tämä tutkimus jakautui ajallisesti kahteen osaan. Pääosa selvitystyöstä tehtiin vuoden 2010 joulukuussa sekä alkuvuodesta 2011, jolloin tehtiin kyselytutkimus ja laadittiin sen tuloksista väliraportti. Vuoden 2011 lopussa tarkasteltiin yhteiskäyttöautoilun kehitystä kyselytutkimuksen jälkeen. Ensisijaisena tavoitteena oli havainnoida, miten kyselytutkimuksessa mukana olleet yksityiset toimijat olivat kyenneet hyödyntämään kyselytutkimuksen tuloksia. Tämän ohella tarkasteltiin toimialan muutoksia yleensä. Osoittautui, että ala on voimakkaassa kehitysvaiheessa. Uusia toimintatapoja on alalle syntynyt ja myös uusia toimijoita on tulossa markkinoille. Vaikka rakennuttajien ja kaavoittajien suhteen ei ole juurikaan tapahtunut konkreettisia avauksia, tunnetaan yhteiskäyttöautoiluun kasvavaa mielenkiintoa, ja yhteiskäyttöautot ovat mukana niin uudistaloyhtiöiden palvelukonseptien osana kuin kaavoituksen linjauksissa mm. autopaikkamitoituksen suhteen.

Tämän raportin kyselytutkimusta ja sen tuloksia käsittelevät luvut on kirjoitettu alkuvuodesta 2011. Tutkimuksen jälkeisestä kehityksestä on kirjoitettu oma lukunsa (luku 6). Raportin päätävä, päätelmät sisältävä luku 7 on kirjoitettu pääosin kyselytutkimuksen pohjalta, liittäen kuitenkin siihen arviointeja viimeaikaisen kehityksen pohjalta.

Tutkimuksen ohjausryhmään kuuluivat Matti Holopainen Liikennevirastosta, Johanna Taskinen Liikkumisen ohjauksen ohjelmaa koordinoivasta Motiva Oy:stä sekä Leena Silfverberg ja Ifa Kytösaho Helsingin kaupungilta. Ohjausryhmätyöskentelyyn osallistuivat myös yritysyhteistyötahojen edustajat Kimmo Laine ja Satu Salonen City Car Clubista ja Antti Pirhonen NCC Rakennus Oy:stä. Tutkimuksen toteuttivat Jouko Kunnas ja Susanna Harvio Liidea Oy:stä.

Sisällys

1	Taustaa	5
2	Kyselytutkimus	7
2.1	Kohdealueet.....	7
2.2	Kyselylomake.....	8
2.3	Kyselyn postitus ja vastaaminen.....	8
3	Vastaajien taustatiedot.....	9
3.1	Vastausaktiivisuus	9
3.2	Vastaajien ikä.....	11
3.3	Kotitalouksien henkilömäärä ja asumismuoto.....	12
3.4	Kulikutapojen käyttö.....	14
3.5	Auton omistus ja käyttö.....	15
4	Kyselytutkimuksen keskeiset tulokset.....	20
4.1	Kiinnostus yhteiskäyttöautoihin tulevaisuudessa	20
4.2	Miksi yhteiskäyttöauto ei kiinnosta?.....	21
4.3	Syyt yhteiskäyttöautoista kiinnostumiselle.....	23
4.4	Yhteiskäyttöautojen käyttöiheys.....	25
4.5	Yhteiskäyttöautojen käyttötarkoitus	26
4.6	Tarve eri autotyypeille.....	27
4.7	Yhteiskäyttöauto nykyisen oman auton korvaajana.....	28
4.8	Vaikutus ajosuoritteeseen.....	29
4.9	Sähköautoista kiinnostuneen profiili.....	30
5	Tulosten tarkastelu alueittain	32
5.1	Konepaja.....	32
5.2	Haaga	33
5.3	Itäkeskus.....	33
5.4	Matinkylä.....	34
6	Toimintaympäristön muutokset tutkimuksen jälkeen.....	36
6.1	Yhteiskäyttöautopalvelujen tarjoajat	36
6.2	Rakennuttajat.....	38
6.3	Käyttäjät.....	39
6.4	Kaavoitus	39

7	Päätelmiä	40
7.1	Yhteiskäyttöautojen potentiaali	40
7.2	Yhteiskäytön vaikutus autokantaan ja liikennesuoritteeseen.....	41
7.3	Uudet asiakasryhmät	42

1 Taustaa

Liikkumisen ohjaus on liikenteen kysynnän hallinnan keino, jolla pyritään edistämään kestävästä liikkumisesta kokonaisuutena pääasiassa tiedollisen ohjauksen ja markkinoinnin keinoin. Liikkumisen ohjauksen tavoitteena on yksin omalla autolla ajamisen vähentäminen, joukko- ja kevyen liikenteen suosion kasvattaminen sekä oman auton entistä järkevämpi käyttö. Yksi keino tähän ovat yhteiskäyttöautot, joilla olevaa autokantaa kyetään käyttämään tehokkaammin ja vähentämään etenkin pysäköinnin tarvetta.

Yhden yhteiskäyttöauton arvioidaan korvaavan 4–20 tavallista yksityiskäytössä olevaa henkilöautoa. Kaupunkialueilla tämän merkitys on huomattava sen vuoksi, että sen kerrannaisvaikutukset ovat suuret. Vähäisempi autopaikkatarve merkitsee, että kaupunkirakenne samoin kuin väylien mitoitus voi olla huomattavasti tavallista tiiviimpi, jolloin kävely ja pyöräily ovat yhä useammassa tilanteessa käyttökelpoisia kulkumuotoja. Myös joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat.

Yhteiskäyttöjärjestelmää ei ole kuitenkaan toistaiseksi sovellettu laajamittaisesti uusissa rakennuskohteissa. Osasyynä on, että autopaikkavaatimuksista ei ole joustettu, koska edellä kuvattuja perusteita ei ole riittävästi näytetty toteen. Näyttöä toteutetuista kohteista ei ole, koska näitä ei ole rakennettu. Tarve on kuitenkin tiedostettu, sillä Helsingin kaupungin autopaikkatyöryhmä ehdottaa, että *kaupungin tulisi kehittää yhteistyössä yhteiskäyttöautopalvelua tarjoavien yritysten ja asuntorakennuttajien kanssa asuntotonttimalli, joka perustuu osittain autojen yhteiskäyttöön*. Työryhmän näkemyksen mukaan uusissa asemakaavoissa autopaikkannormia voitaisiin jonkin verran lieventää, mikäli alueella on yhteiskäyttöautoja.¹

Tämä tutkimus pyrkii osaltaan avaamaan pättitilannetta selvittämällä yhteiskäyttöjärjestelmän haluttavuutta eri asuntoalueilla selkeästi konkretisoidun malliratkaisun avulla ja antamalla siten tietopohjaa muun muassa mahdolliseen autopaikkavaatimusten tarkistamiseen.

Tutkimuksessa selvitettiin, missä määrin uusien asuntoalueiden asukkaat olisivat valmiita korvaamaan oman henkilöauton yhteiskäyttöautolla. Haluttavuutta testattiin kysymällä asukkaiden mielipiteitä tehostetusta yhteiskäyttöautopalvelusta, jollaista ei vielä ole saatavilla, mutta joka olisi mahdollista järjestää, mikäli kysyntää olisi riittävästi. Tavoitteena oli tutkia nykyistä parempaa palvelua, jonka toteutus mahdollistuisi olettaen, että asukkaista huomattava osa valitsisi yhteiskäyttöjärjestelmän oman auton sijaan.

Kohderymänä olivat erityisesti pienet asutokunnat, joiden osuus on jatkuvasti kasvussa. Yhden hengen asutokuntien osuus on jo ylittänyt 40 prosenttia. Kolmen hengen tai suurem-

¹ Autopaikkatyöryhmä (2009).

pia kotitalouksia on enää noin 27 prosenttia asutokunnista. Pienille kotitalouksille yhteiskäyttöjärjestelmää voidaan perustella sillä, että käyttäjällä on aina mahdollisuus valita käyttöönsä sopiva auto ilman suuria kertainvestointeja ja vailla huolehtimisvelvollisuutta. Auton saisi korttelin pysäköintihallista käyttöönsä yhtä helposti kuin ostoskärryn marketista.

Suomessa yhteiskäyttöautopalveluja tarjoaa toistaiseksi ainoastaan City Car Club. Oman auton vaihtoehtona ovat lisäksi käytettävissä autovuokraamot. Yhteiskäyttöautoilla ja autovuokraamoilla on muutamia keskeisiä eroavaisuuksia:

- yhteiskäyttöautoa käyttääkseen on liityttävä klubiin, vuokraaminen on mahdollista kaikille
- auton käyttöönottilanteessa ei yhteiskäyttöautoista tehdä erillistä sopimusta kuten autoa vuokratessa
- yhteiskäyttöauton minimivarausaika on kaksi tuntia, vuokra-autolla yleensä vähintään yksi vuorokausi
- yhteiskäyttöauton saa käyttöönsä minä vuorokaudenaikana tahansa ja noutopisteitä on useita, kun vuokraamoissa noudot ja palautukset on tehtävä yrityksen toimipisteeseen sen aukioloaikana

Yhteiskäyttöautojen ja autonvuokrauksen välimaastossa toimivat Suomessa O2Media² sekä vuonna 2011 toimintansa aloittava Oliivi Autot³. O2Median autoissa vuokra-aika on rajattu 1–3 vuorokauteen ja auton nouto ja palautus ovat mahdollisia vain vuokraamossa sen aukioloaikoina. O2Median tulonmuodostus perustuu osin autoihin myytäviin mainoksiin ja vuokraajilla on mm. velvoite ajaa 30 km vuorokaudessa mainosten näkyvyyden varmistamiseksi. Oliivi Autot suunnittelee aloittavansa yhteiskäyttöautotoiminnan vuoden 2011 aikana yksinomaan pienikokoisilla Citroen Zero -sähköautoilla. Tarkempia tietoja ehdoista ei ole tätä kirjoitettaessa käytettävissä.

Suurista autovuokraamoista ainakin Hertz tarjoaa yhteiskäyttöautopalveluja useissa suurkaupungeissa⁴. Connect by Hertz ja Hertz on demand -tuotemerkin alla tarjottava palvelu on saatavissa 52 paikkakunnalla Yhdysvalloissa, joista useimmat ovat yliopistokampuksia. Suomea lähin palvelu on Berliinissä, jossa tarjolla on neljää eri autotyyppiä useissa eri noutopisteissä. Kullakin autoyksilöllä on oma kiinteä noutopisteensä. Käyttöaika on tunnista seitsemään vuorokauteen.

² <http://www.o2media.fi/>

³ <http://www.oliivi.org>

⁴ Vuoden 2011 aikana brändi vaihtoi nimeä, tällä hetkellä palvelu on osoitteessa <http://www.hertzondemand.com/>

2 Kyselytutkimus

2.1 Kohdealueet

Tutkimuksen kohteeksi valittiin asuntoyhtiöitä neljältä alueelta pääkaupunkiseudulta. Kohteiksi poimittiin sellaisia asuntoyhtiöitä, joiden asukkaiden arveltiin olevan kiinnostuneita yhteiskäyttöautoista. Tärkeänä edellytyksenä pidettiin hyviä joukkoliikennepalveluja. Koska tavoitteena oli tutkia edellytyksiä yhteiskäyttöautojärjestelmän integroimiseksi uudiskohteiden palveluvälineeseen, pääpaino oli uusissa kohteissa. Otokseen haluttiin kuitenkin poimia hieman erilaisia asuntoyhtiöitä, jotta nähtäisiin, onko niissä eroja asukkaiden kiinnostuksen suhteen. Tietoa voidaan jatkossa hyödyntää suuntaamalla palveluja sellaisille alueille, joissa kiinnostuksen voidaan olettaa olevan keskimääräistä suurempaa.

Helsingin Pasilan Konepajan alue edustaa uutta keskusta-asumista, lähes kantakaupunkimaisia olosuhteita. Palvelurakenne on kaupunkimainen, ja raitiovaunu sekä useat bussilinjat palvelevat asukkaita hyvin. Uudet keskusta-asunnot ovat myös hintavia, ja hyvään varusteluun kuuluu muun muassa maanalainen autohalli. Alue on edelleen rakenteilla, rakentaminen etenee pitkin Aleksis Kiven katu, ja kyselyyn otettiin mukaan tähän mennessä valmistuneet taloyhtiöt. Asuntoja kohdealueella on 205 eli kohde käsittää lähes kolmanneksen koko otoksesta⁵.

Pohjois-Haagan asuntoalue on rakennettu 1950-luvulla ja se muodostaa yhtenäisen metsälähiötyyppisen kokonaisuuden. Kohteeksi valitun Ohjaajantien varrella on neljä kaksikerroksista rivitaloa sekä 11 kerrostaloa. Kerrostaloissa on kussakin useimmiten kaksi porraskäytävää, kolme kerrosta, eikä hissiä. Asuntoja on kerrostaloissa 150 ja rivitaloissa 28.

Helsingin Itäkeskuksen alueelta otettiin mukaan yksi 1980-luvun alussa rakennettu kerrostaloyhtiö ja 1990-luvulla valmistunut rivitalo. Kauppakartanonkatu 20:ssa sijaitseva suuri kerrostaloyhtiö muodostaa viereisen, arkkitehtuuriltaan identtisen Kauppakartanonkatu 22:n kanssa yhtenäisen suurkorttelin. Talot ovat nelikerroksisia eikä niissä ole hissejä. Kadun varren taloissa on alakerrassa liikehuoneistoja. Pysäköinti on sijoitettu korttelin viereiselle pysäköintialueelle. Taloyhtiön asuntomäärä on 130. Maksaruohonpolku 3:ssa sijaitseva Hitas-rahoitteinen rivitaloyhtiö on valmistunut vuonna 2002 kerrostaloalueen laidalle ja sen asuntomäärä on 17.

⁵ Tutkittavien alueiden kotitalouksien määrät on arvioitu kohteiden karttatietojen sekä kerrosluvun perusteella ja tarkennettu maastokäynnin havainnoinnin perusteella. Määrät on oikaistu arvioiden yhteissumman ja osoitteellisen jakelun yhteismäärän suhteessa. Vähäisiä poikkeamia aiheuttavat mm. tapaukset, joissa kaksi asuntoa on yhdistetty sekä tyhjillään olevat asunnot.

Espoon Matinkylän alueelta valittiin tutkittavaksi kolme kohdetta. Sepetlahdentie 12:ssa sijaitsevat 3–4-kerroksiset talot on rakennettu vuonna 1985 ja niissä on 60 huoneistoa. Nuottakuninkaantie 2:n kaksikerroksiset rivitalot on rakennettu vuonna 1984 ja niissä on asuntoja 25. Koukkuniementie 6:ssa sijaitseva vuonna 1986 rakennettu paritaloyhtiö sisältää 22 asuntoa.

2.2 Kyselylomake

Kyselylomake laadittiin siten, että kysymykset muokattiin web-pohjaisella ZEF Arviointi kysely- ja tiedonkeruusovelluksella. Tuloksena syntyi sähköinen lomake, johon vastaamalla tiedot siirtyivät suoraan tietokantaan. Vastaaavat kysymykset muokattiin paperilomakkeeksi (liite).

Kyselyyn liitettiin lyhyt yhteiskäyttöautopalvelun kuvaus. Tavoitteena oli esitellä palvelu, joka ei välttämättä ole vielä saatavilla, mutta joka olisi mahdollista toteuttaa, mikäli kysyntää olisi riittävästi. Lopulta palvelun kuvaus oli hyvin pitkälle nykyisen City Car Clubin toimintamallin mukainen, ja myös palvelun hinnoittelu esitettiin nykytilanteen mukaisena. Ainoana poikkeuksena nykyiseen oli autojen saatavuus omasta korttelista lämmitetystä pysäköintihallista. Tällainen ratkaisu olisi jo nyt mahdollinen Konepajan alueella, muualla ei ole valmista hallitilaa saatavilla. Uudisrakennuskohteissa lämpimän hallipaikan saanti on mahdollista, varsinkin jos siihen varaudutaan jo suunnitteluvaiheessa.

Kyselytutkimuksen teemat käsittelivät vastaajien auton omistusta ja käyttöä, mahdollista kokemusta yhteiskäyttöautopalvelusta ja mahdollista kiinnostusta tulevaisuudessa hyödyntää yhteiskäyttöautopalvelua. Ne vastaajat, jotka olivat tulevaisuudessa kiinnostuneita kokeilemaan yhteiskäyttöautopalvelua, vastasivat useampaan kysymykseen kuin ne, jotka eivät olleet kiinnostuneet palvelusta. Mikäli palvelusta oli kiinnostunut, jatkokysymyksillä selvitettiin mahdollisen tulevan käytön tarkoituksia, useutta sekä sitä, olisiko vastaaja samalla valmis luopumaan omasta autostaan.

2.3 Kyselyn postitus ja vastaaneminen

Osoitetiedot poimittiin Väestörekisterikeskuksesta ja kyselyt lähetettiin osoitteellisina 636 talouteen. Kysely jaettiin kaikkiin huoneistoihin. Pelkkä mainoskieltotarra ovesa ei rajoita osoitteellista kyselyä, joten myös tämä noin 14 prosenttia asukkaista käsittävä ryhmä tavoitettiin. Tämä seikka on merkittävä kyselyn käsitellessä yhteiskäyttöautoja, joihin usein suhtaudutaan myönteisesti ympäristösyiden takia. Mainoskieltotarran takana asuvat ovat usein ympäristötietoisempia kuin mainospostia haluavat asukkaat⁶.

⁶ Itellan tutkimuksen mukaan mainosjakelun kieltävien kotitalouksien osuus kaikista talouksista oli vuonna 2010 noin 14 prosenttia. Mainosjakelun kieltävistä talouksista 58 prosenttia ilmoitti ympäristösyiden vaikuttaneen mainoskieltoon ainakin jonkin verran. Itella (2010)

Kysely postitettiin siten, että vastaanottajat saivat kyselyn postissa 2.12, jolloin avattiin myös sähköinen vastauslomake Motivan sivuilla.

Vastaajat saattoivat vastata joko internetissä tai paperilomakkeella. Postitse vastauksia palautettiin 98 kappaletta. Sähköisellä lomakkeella vastasi 43 henkeä. Postivastaukset koodattiin konsultin toimesta käyttäen samaa sähköistä lomaketta.

Kyselyyn saattoivat osallistua myös Motivan liikkumisen hallinnan sivulla vierailevat muut kävijät. Heidät tunnistettiin kysymällä vastaajan katuosoitetta. Kohdealueiden ulkopuolisia vastajia oli kyselyssä vain kaksi. Lopullisessa tulostuloksissa näitä ei raportoitu.

Kyselyn avauspäivänä saatiin tieto, että sähköinen vastauslomake ei toimi. Syyksi ilmeni netiosoitteen päivityksessä Motivan sivuille tapahtunut virhe. Virhe korjattiin vielä samana iltana. Koska oli epäiltävissä, että osa vastaajista olisi saattanut luopua pettyneenä vastaamisesta havaittuaan sovelluksen toimimattomuuden, päätettiin alkuperäisestä suunnitelmasta poiketen lähettää muistutusviesti, pahoitella tapahtunutta ja kertoa että lomake on korjattu. Samalla vastausaikaa päätettiin jatkaa suunnitellusta (20.12) aina vuoden loppuun saakka. Postin jouluruuhkien vuoksi muistutusten jako olisi viivästynyt joulun yli, joten muistutukset jaettiin tutkijoiden toimesta suoraan asukkaiden postiluukkuihin. Jatkettuna vastausaikana uusia vastauksia tuli kuitenkin enää viisi.

Juuri kyselyä ennen Yleisradion MOT-ohjelmassa oli esitetty jakso *Autoklubi ohituskaistalla*, jossa esitettiin kriittisiä näkemyksiä yhteiskäyttöautopalveluita tarjoavasta City Car Clubista. CCC on asiantuntijana ja ohjausryhmän jäsenenä tässä hankkeessa, ja klubin nimi mainittiin myös kyselylomakkeessa. Kahdessa vastauksessa olikin nähtävissä ohjelman herättämiä epäluuloja. Yleisesti yhteiskäyttöautoiluun suhtauduttiin kuitenkin myönteisesti, positiivisia kommentteja oli vapaa sana -osastossa huomattavasti enemmän. Julkisen sanan neuvosto antoi Yleisradiolle myöhemmin huomautuksen yhteiskäyttöautoja koskevien tutkimustulosten harhaanjohtavasta siteeraamisesta.⁷

3 Vastaajien taustatiedot

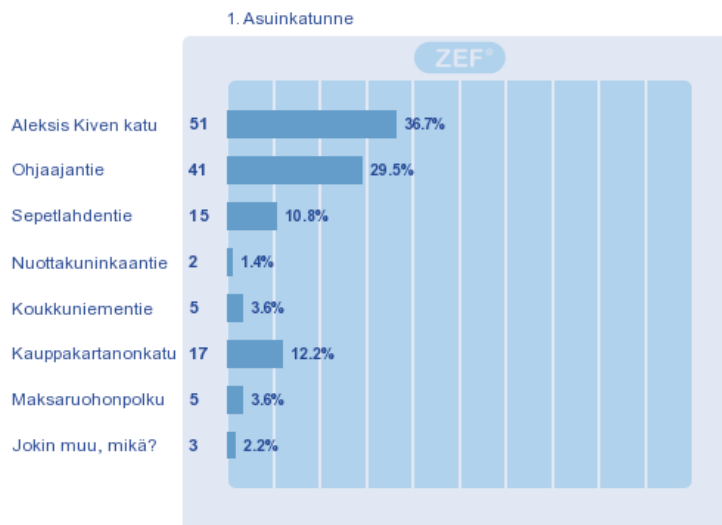
3.1 Vastausaktiivisuus

Kaikkiaan osoitteellisia vastauksia saatiin 139 kappaletta. Vastaamisen aloitti 145 henkilöä, joista siis kuusi jätti vastaamisen kesken. Nämä keskeneräiset vastaukset poistettiin aineistosta, sillä näistä ainakin muutama oli tapauksia, jolloin kyselyn järjestäjät testasivat palvelun toimivuutta vastaajien osoitetta käyttäen.

⁷ Julkisen sanan neuvosto. Päätös 4459/YLE/10.

Loppuun vastatuista ja osoitteellisista vastauksista kolme oli muualta kuin kohdealueelta. Vastauksen pienen määrän vuoksi tätä ryhmää ei raportoitu erikseen eikä heidän vastauksiaan otettu huomion numeerisessa tarkastelussa. Nämä vastaajat ovat jo valmiiksi valikoituneita, koska he ovat muista syistä liikkuneet energiansäästöön liittyvän organisaation, Motivan, verkkosivuilla, ja tämän vuoksi heidän vastauksensa vääristäisivät tilastollista kuvaa "tavallisten" asukkaiden mielipiteistä. Heidän vapaat kommenttinsa ovat laadullisena aineistona kuitenkin mukana tässä raportoinnissa.

Kohdealueelta saatiin siis yhteensä 136 vastausta. Suurin osa vastauksista saatiin Konepajan kerrostaloista ja Haagan Ohjaajantieltä, jotka yhdessä vastasivat yli puolesta vastauksista (Kuva 1). Koko kyselyn vastausprosentiksi tuli 21,4. Alueittain tarkasteltuna vastausaktiivisuus oli korkeimmillaan Pasilassa, Haagassa ja Matinkylän Sepetlahdentiellä (Sepetlahdentie 25 %, Konepaja 25 %, Ohjaajantie 23 %) sekä Maksaruohonpolun rivitaloissa (29 %). Itäkeskuksen Kauppakartanonkadulla vastausaktiivisuus oli puolet edellisistä (13 %). Samalle tasolle jäi Espoon rivitaloyhtiöiden yhteenlaskettu vastausprosentti (15 %). Rivitaloissa vastausprosentti oli 19 % ja kerrostaloissa 22 %.⁸

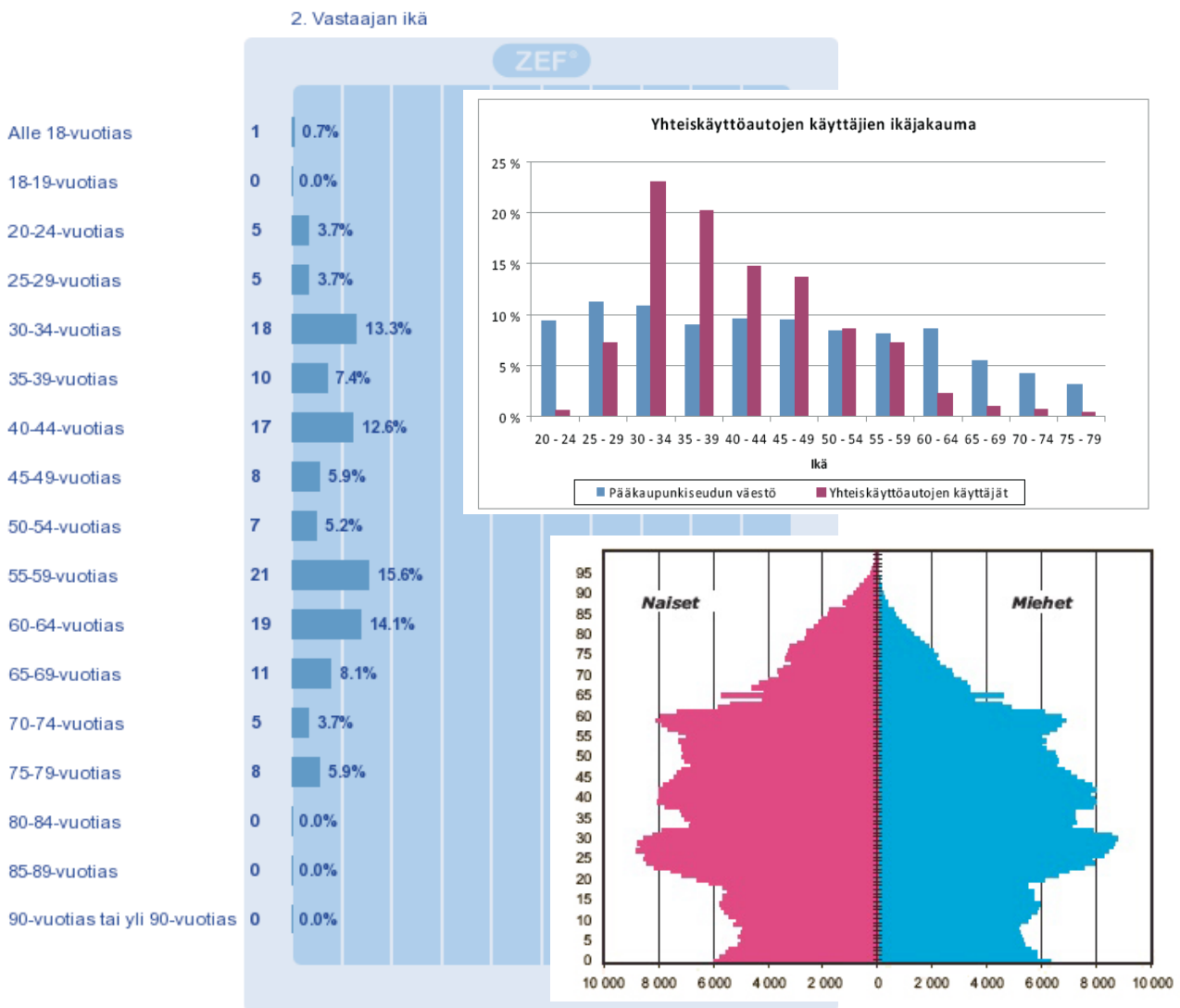


Kuva 1. Vastaajien määrät asuinkaduittain (n = 139).

⁸ Ohjaajantietä ei ole laskettu rivi- eikä kerrostaloihin, sillä kohteessa on molempia asuntotyyppäjä eikä näiden vastauksia pystytty analyysivaiheessa erottamaan toisistaan.

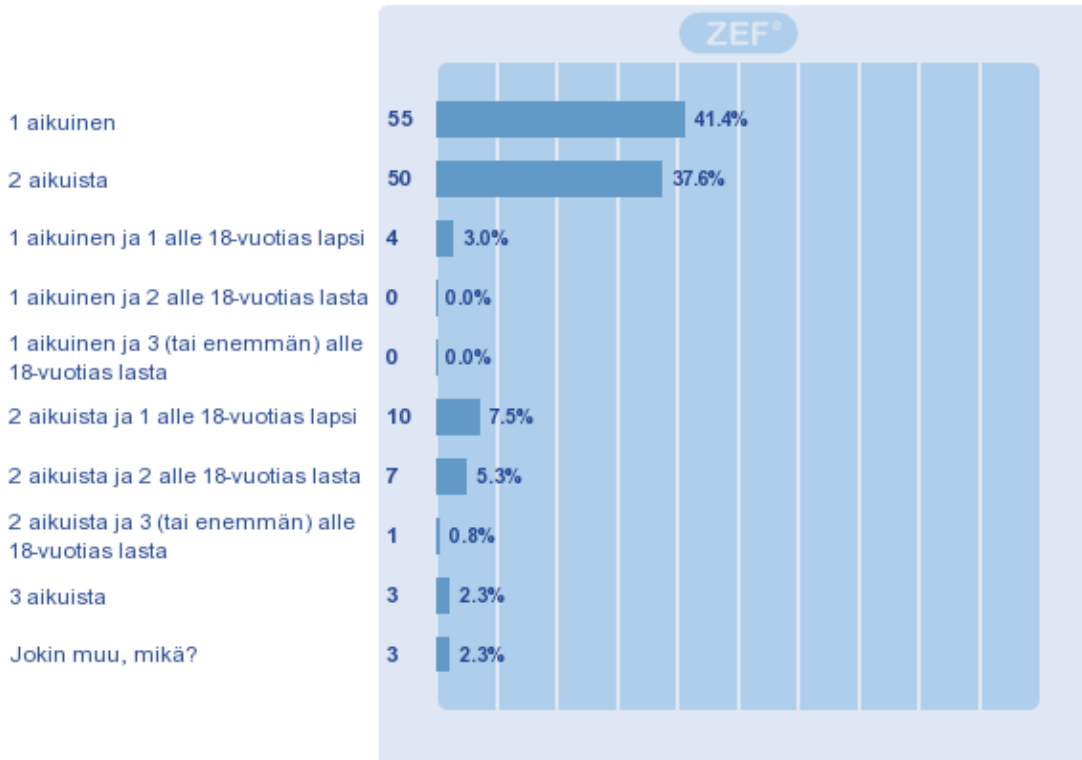
3.2 Vastaajien ikä

Vastaajat jakautuivat varsin tasaisesti eri ikäryhmiin, ja lähes kaikista ikäryhmistä saatiin vähintään yksi vastaus. Poikkeuksen muodostivat yli 80-vuotiaat, joiden osuus pääkaupunkiseudun väestöstä on muutoinkin vähäinen. Kun verrataan vastaajien määrää ikäluokittain pääkaupunkiseudun ikäjakaumaan, voidaan todeta nelikymppisten olevan vastaajien joukossa aliedustettuja ja viisikymppisten yliedustettuja väestön keskiarvoon nähden. Jakauma on kuitenkin tasapainoisempi verrattuna nykyisiin yhteiskäyttöautojen käyttäjiin, joista enemmistö on nuoria aikuisia (Kuva 2).



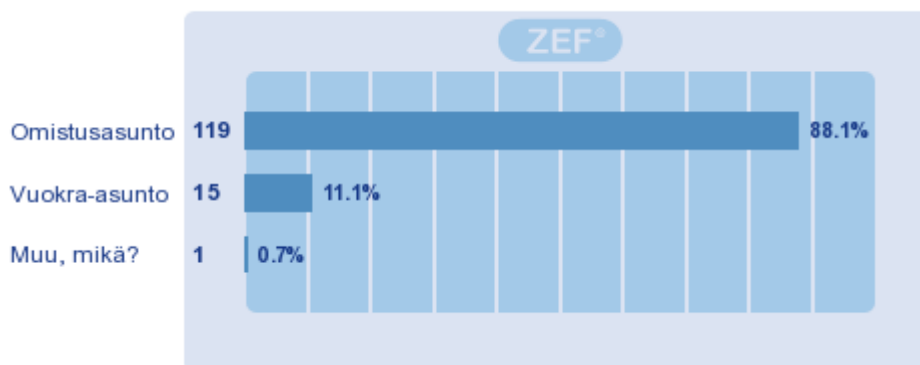
Kuva 2. Vastaajat ikäryhmittäin (n = 136). Alemmassa vertailukuvassa väestön ikärakenne pk-seudulla vuonna 2007 (Pääkaupunkiseudun neuvottelukunta 2007). Ylemmässä vertailussa yhteiskäyttöautojen käyttäjien ikäjakauma (Voltti 2010).

4. Asuntokunnan koko



Kuva 3. Asuntokunnan koko (n = 136).

3. Asumismuotonne



Kuva 4. Vastaajien asumismuoto (n = 136).

3.3 Kotitalouksien henkilömäärä ja asumismuoto

Mainoskuvissa toistuva kahden aikuisen ja kahden lapsen ydinperhe ei tässä otoksessa ollut mikään normi eikä se sitä ole pääkaupunkiseudulla yleisestikään. Kaksi kolmesta vastauksesta tuli kotitalouksista, joissa asuu yksi tai kaksi aikuista. Silti yhden hengen taloudet ovat hienokseltaan otoksessa aliedustettuina, sillä vuonna 2004 pääkaupunkiseudulla yhden hengen

asuntokuntien osuus oli 43 prosenttia ja Helsingissä peräti 49 prosenttia⁹. Kahden hengen talouksien osuus (joko kahden aikuisen tai aikuisen ja lapsen talouksia) oli pääkaupunkiseudulla ja Helsingissä noin 30 prosenttia; vastaajissa kahden hengen talouksia oli noin 38 prosenttia eli selvästi yli keskiarvon. Kolmen ja viiden hengen talouksia otoksessa on pääkaupunkiseudulle tyypillinen määrä. (Kuva 3)

Nykyisistä yhteiskäyttöauton käyttäjistä on lähes puolet (44 %) lapsiperheitä ja yksineläjiä vain neljännes. Belgiassa tilanne on toinen, siellä yksineläjiä on asiakkaina 39 prosenttia, samoin Frankfurtissa yhden ja kahden hengen talouksien osuus on ollut asiakkaista 78 prosenttia, kun se pääkaupunkiseudulla jää 56 prosenttiin.¹⁰

27 vastausta saatiin kotitalouksista, joissa asuu yhden tai kahden aikuisen lisäksi yksi tai useampi alle 18-vuotias lapsi. Kolmessa vastauksessa asuntokunnan kooksi kerrottiin kolme aikuista. Muut omin sanoin kuvaillut asuntokunnan koot koostuivat useamman aikuisen, aikuisten ja lasten tai koko perheen ja lemmikkieläinten muodostamista kotitalouksista.

Vastanneissa kotitalouksissa oli yhteensä 263 henkilöä, eli kotitalouden keskimääräinen henkilöluku oli 1,86. Tämä on täsmälleen sama kuin Helsingin asuntokunnan keskikoko, mutta pienempi kuin pääkaupunkiseudun (2,01) ja koko maan (2,14) asuntokunnan keskikoko.

Melkein 90 prosentilla vastaajista asumismuotona on omistusasunto ja lopuilla hieman yli 11 prosentilla vuokra-asunto. Yksi vastaajista vielä tarkensi asuvansa työsuhdeasunnossa (Kuva 4).

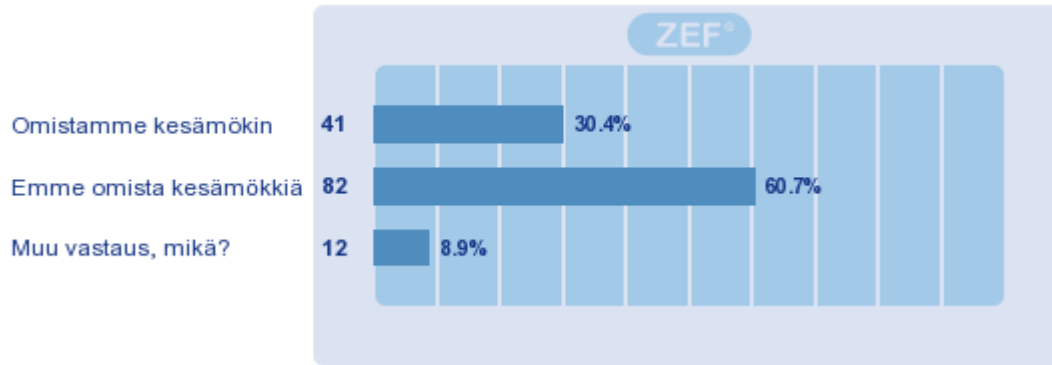
Ennako-oletuksena oli, että kesämökin omistaminen lisää oman auton tarvetta ja vähentää kiinnostusta yhteiskäyttöautoihin ja siksi tämä kysymys otettiin mukaan kyselyyn. Suomessa oli vuonna 2009 yhteensä 485 100 kesämökkiä, ja kesämökin omistaviin asuntokuntiin kuului yhteensä 786 000 henkilöä eli noin joka seitsemäs suomalainen.¹¹ Tästä otoksesta noin 30 prosenttia vastaajatalouksista omisti kesämökin, eli varsin usea. Noin 61 prosenttia vastaajista eivät omista kesämökkiä. Muita omin sanoin kerrottuja vastauksia saatiin noin yhdeksän prosenttia. Näistä vastauksista suuri osa kuvasi tilanteita, joissa vastaajat kertoivat käyttävänsä kesämökkiä aktiivisesti, mutta eivät omista mökkiä. Tällöin kyseessä on yleensä joko sukulaisien omistama tai vuokrattu mökki (Kuva 5.).

⁹ Helsingin kaupungin tietokeskus (2006).

¹⁰ Voltti (2009), 6.

¹¹ Tilastokeskus (2009)

7. Kesämökin omistaminen

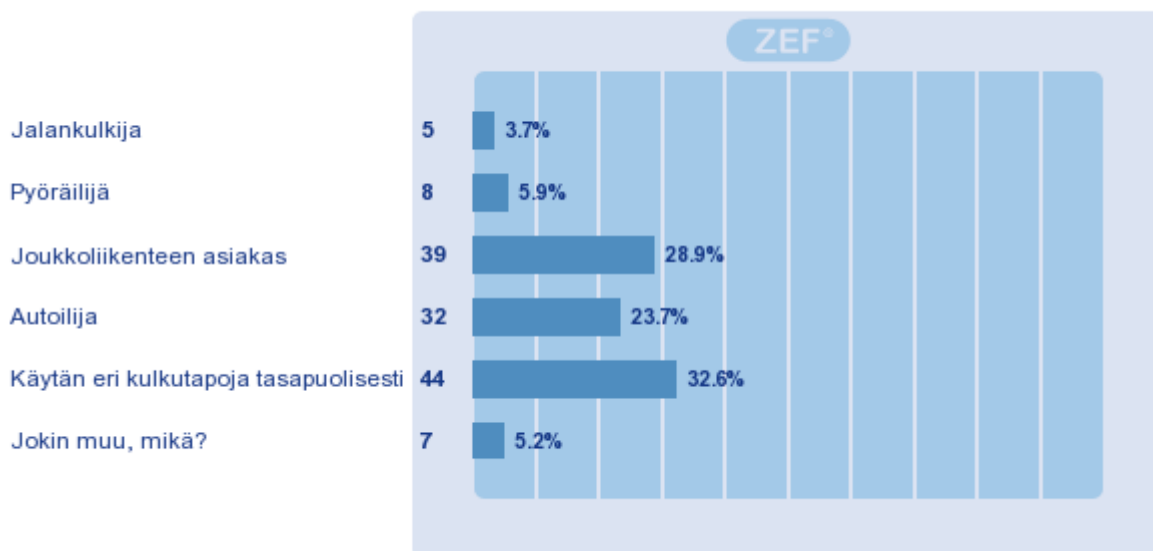


Kuva 5. Kesämökin omistaminen (n = 136).

3.4 Kuljetapojen käyttö

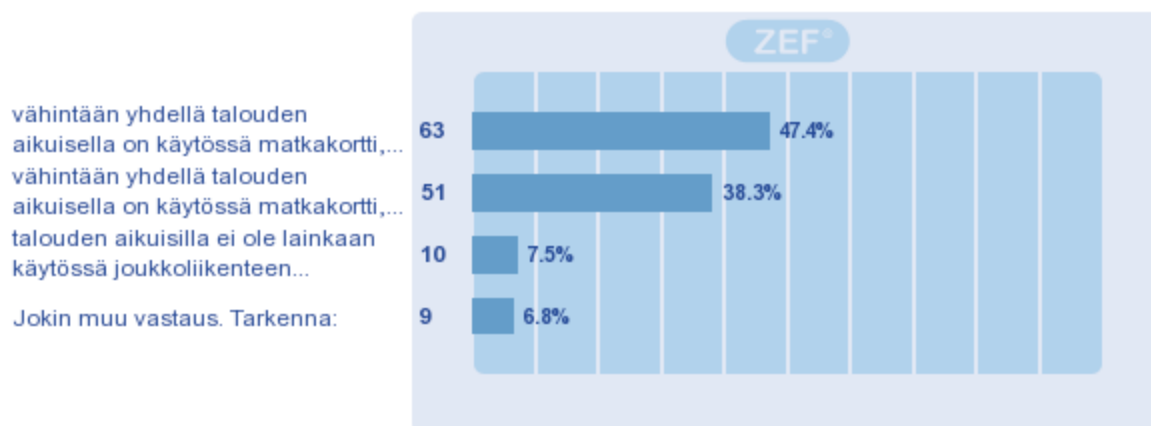
Vastaajista 44 kertoi käyttävänsä eri kulkutapoja monipuolisesti. Yli puolet vastaajista (noin 53 %) kuvaili itsensä liikenteen osapuolena joko joukkoliikenteen asiakkaaksi tai autoilijaksi. Vastaukseen oli myös mahdollista kuvailla itseään omin sanoin liikenteen osapuolena. Suurin osa näistä vastauksista koostui monipuolisesti jo annetuista vaihtoehdoista, kuten pyöräilijä ja autoilija -yhdistelmästä. Muutamat vastaukset liittyvät liikkumisen ajankohtaan ja paikkaan: maalla autoilija ja kaupungissa joukkoliikenteen asiakas tai joukkoliikenteen asiakas ja viikonloppu- sekä loma-autoilija (Kuva 6).

5. Miten kuvailisitte itseänne liikenteen osapuolena?



Kuva 6. Kuvaus, millaisena liikenteen osapuolena vastaaja näkee itsensä (n = 136).

6. Onko taloutenne aikuisilla käytössä joukkoliikenteen matkakortti?



Kuva 7. Joukkoliikenteen matkakortin omistus (n = 136).

Huomattavalla osalla kotitalouksista, joista vastauksia saatiin, vähintään yhdellä aikuisella on käytössä matkakortti, jossa on joko aikaa tai arvoa. Tähän vastaukseen oli mahdollista myös itse kertoa vastaus omin sanoin. Muutamat vastaajat vielä tarkensivat, että taloudesta löytyy molempia matkakortteja tai käytössä oleva matkakortti on työpaikan kustantama (Kuva 7).

3.5 Auton omistus ja käyttö

Yli puolella vastaajista (60 %) on kotitaloudessaan yksi auto. Helsingissä tuhatta asukasta kohden on keskimäärin 386 henkilöautoa¹², eli tämännäköisellä väestöllä on keskimäärin 102 henkilöautoa. Vastaajien joukossa autoja oli 98 (olettaen että "kaksi tai enemmän" vastanneilla oli kaksi autoa) eli autonomistuksen suhteen otos on varsin keskimääräinen. Autottomia kotitalouksia on vastaajista kolmasosa (Kuva 8). Ajokortteja talouksissa on kuitenkin yleensä yksi tai enemmän. Noin 43 prosentilla vastaajista on yksi ajokortti talouksissa ja noin 44 prosentilla kaksi tai useampi ajokortti. Ajokortittomia kotitalouksia vastaajien keskuudessa oli 18 kappaletta eli 13 prosenttia. (Kuva 9)

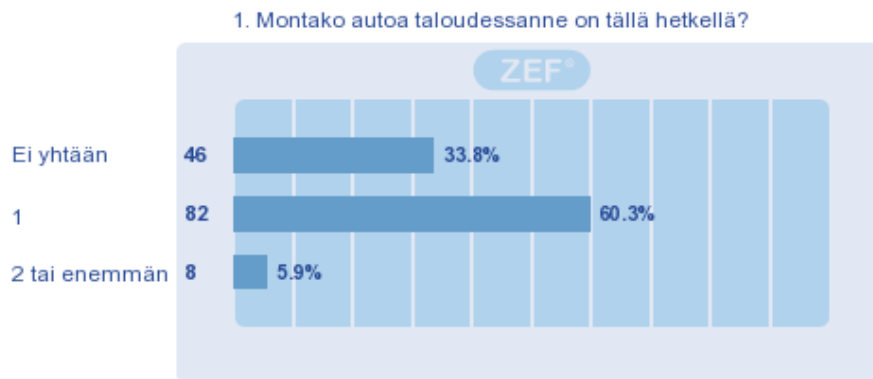
Vastaajat jakautuvat ajomäärän suhteen kahteen selvästi toisistaan eroavaan pääryhmään, hyvin vähän ja toisaalta valtakunnallista keskiarvoa¹³ vastaavan määrän ajaviin. Alle 2500 kilometriä vuodessa ajaa noin 22 prosenttia vastaajista, joista pääosa on autottomia. Autonomistajat ajavat tavallisesti noin 10 000–20 000 kilometriä; heitä on noin 31 prosenttia vastaa-

¹² Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta (2010).

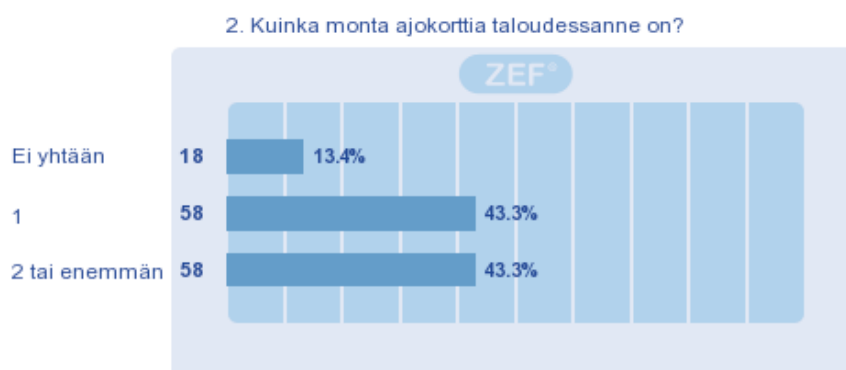
¹³ Henkilöautolla ajettiin 2004–2005 Uudenmaan alueella 17 000 km vuodessa. HLT (2005) Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 04–05, <http://www.hlt.fi/index.htm>. Viitattu 21.1.2011.

jista (kuva 10). Kilometrit ovat koko talouden yhteismääriä, jotka koostuvat joko omalla, lainatulla tai vuokra-autolla, taksilla tai muulla ajoneuvolla suoritetuista matkoista.

Vastaajista noin 60 prosenttia käyttää henkilöautoa yleensä joko päivittäin tai muutamia kertoja viikossa (Kuva 11). Henkilöauton käyttö on laskettu koko taloudesta yhteensä. Auto on voinut olla oma, lainattu tai vuokra-auto, taksi tai muu.

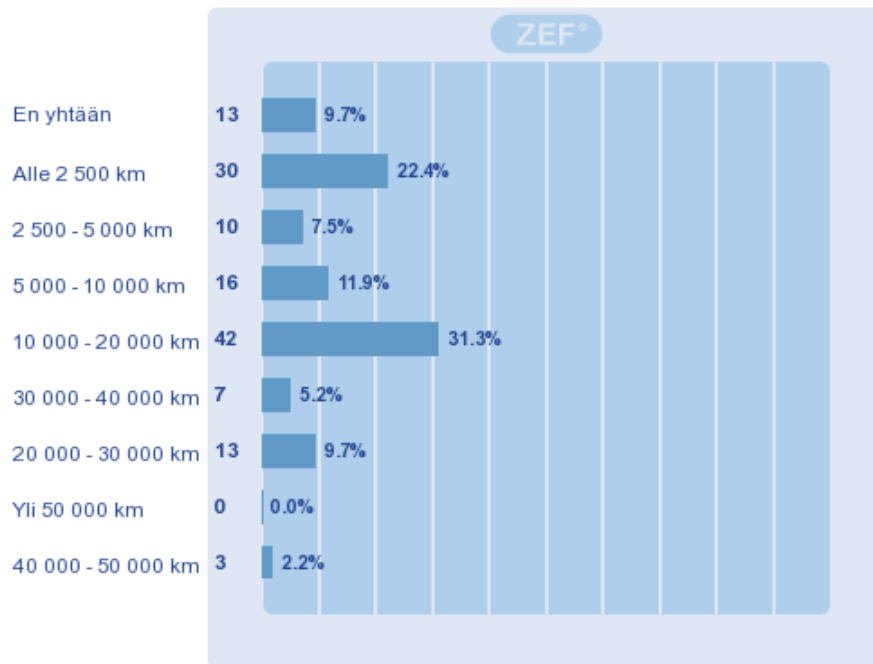


Kuva 8. Autojen lukumäärä talouksissa (n = 136).



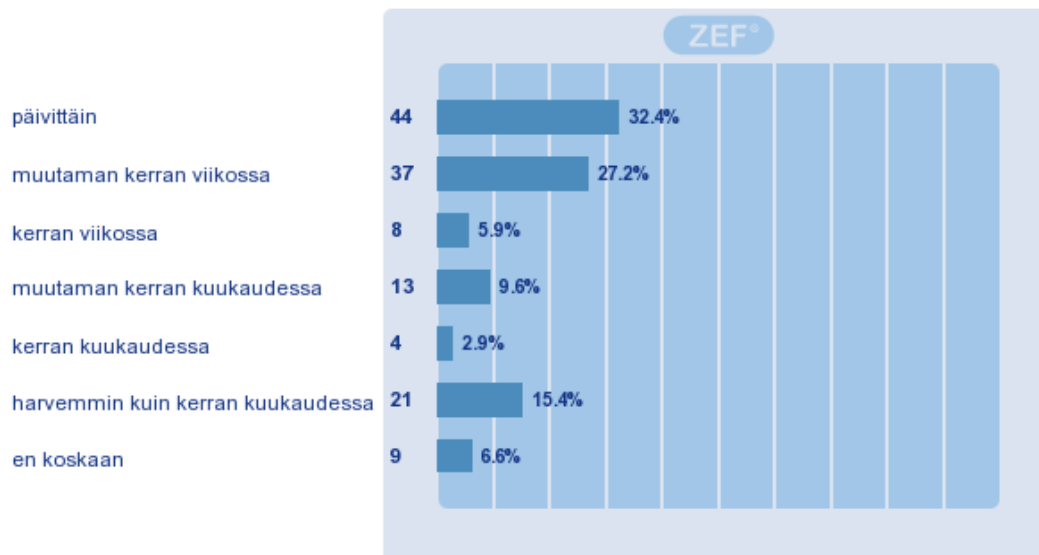
Kuva 9. Ajokorttien lukumäärä talouksissa (n = 136).

3. Kuinka paljon ajatte vuosittain (taloudessa yhteensä; omalla, lainatulla tai vuokra-autolla, taksilla tai muulla)?



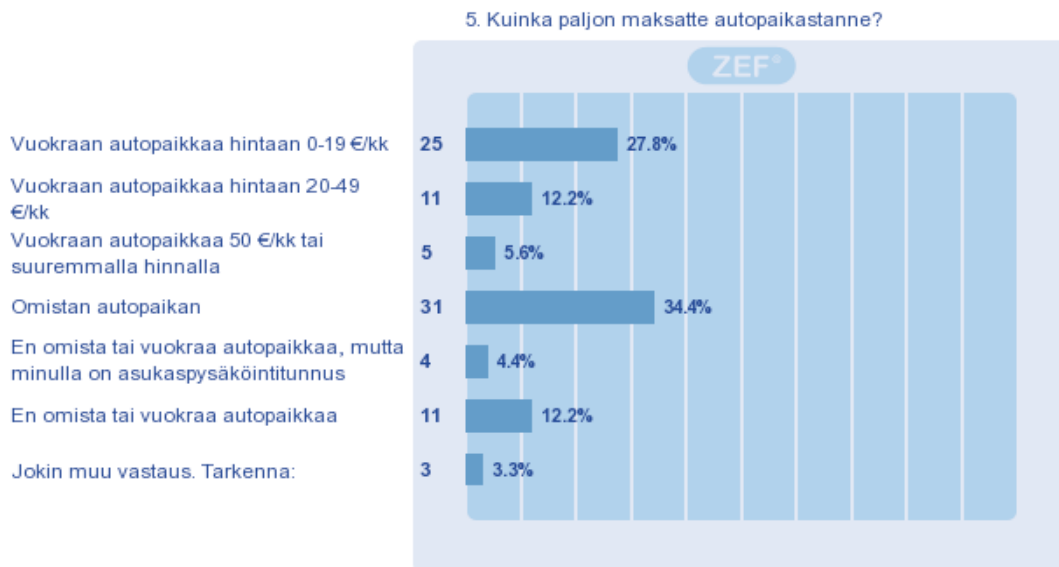
Kuva 10. Vuosittain ajettu kilometrimäärä (n = 139).

4. Kuinka usein käytätte henkilöautoa (taloudessa yhteensä; omaa, lainattua tai vuokrattua, taksia tai muuta)?



Kuva 11. Henkilöauton käytön yleisyys (n = 136)

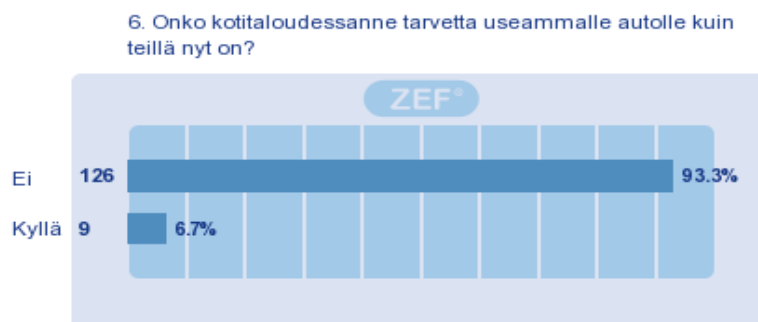
Auton omistavista kotitalouksista noin kolmannes omisti autopaikan. Lähes puolet autoilijoista vuokrasi autopaikkaansa, yleisimmin hinta oli alle 19 euroa kuukaudessa. Asukaspysäköintipaikkaa käytti vastaajista vain neljä. Yksitoista auton omistavaa vastaajaa (12 %) ei omistanut tai vuokrannut autopaikkaa lainkaan. (Kuva 12).



Kuva 12. Autopaikan omistus ja vuokraus, autolliset vastaajat (n = 90).

Kommenteissa toivottiin kadunvarsipaikkojen lisäämistä. Eräs vastaaja kertoi käyttävänsä taloyhtiön autohallia hintaan 43 euroa kuukaudessa. Yksi vastaaja kertoi omistavansa sekä autopaikan että asukaspysäköintitunnuksen. Yksi autoton kertoi omistavansa autopaikan ja toinen omistavansa asukaspysäköintitunnuksen, muut 42 autotonta vastaajaa eivät omistaneet tai vuokranneet autopaikkaa.

Lähes kaikki vastaajat, hieman yli 93 prosenttia, ovat tyytyväisiä nykyiseen autojen määrään kotitalouksissaan, eivätkä he koe tarvitsevansa useampaa autoa, mitä heillä jo on. Vain yhdeksän vastaajista näki tarpeen useammalle autolle (Kuva 13).

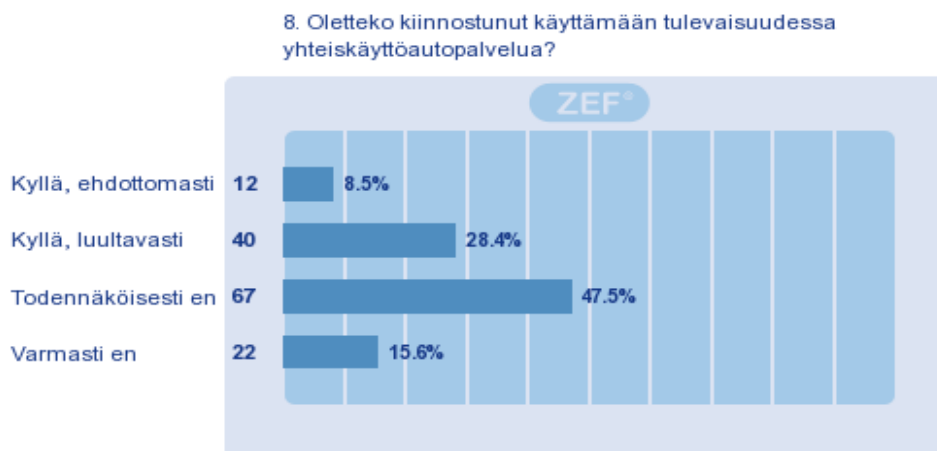


Kuva 13. Talouksien mahdollinen tarve useammalle autolle (n = 135).

Vain harva vastaaja käyttää tai on aiemmin kokeillut yhteiskäyttöautopalvelua. Viidellä vastaajalla palvelu on käytössä, viisi vastaaja on kokeillut palvelua ja 125 vastaajaa ei käytä tai ole kokeillut yhteiskäyttöautopalvelua (Kuva 14).



Kuva 14. Yhteiskäyttöpalvelun käyttäminen tai kokeilu (n = 135).



Kuva 15. Kiinnostus tulevaisuudessa yhteiskäyttöautopalvelulle (n = 141).

4 Kyselytutkimuksen keskeiset tulokset

4.1 Kiinnostus yhteiskäyttöautoihin tulevaisuudessa

Noin kolmannes vastaajista on kiinnostunut tulevaisuudessa käyttämään yhteiskäyttöautopalvelua joko ehdottomasti tai luultavasti. Todennäköisesti tai varmasti palvelu ei kiinnosta suurinta osaa eli kahta kolmasosaa vastaajista.

Tämän kysymyksen vastauksen perusteella vastaajat jatkoivat joko suoraan taustatietoja käsitteleviin kysymyksiin tai jatkokysymyksiin yhteiskäyttöautoista. Mikäli yhteiskäyttöautopalvelu kiinnosti tulevaisuudessa vastaajaa, siirtyi hän vastaamaan jatkokysymyksiin. Niissä pyydettiin kertomaan, miksi yhteiskäyttöauto kiinnostaa, kuinka usein ja millaisille matkoille vastaaja tarvitsisi yhteiskäyttöautoa, minkä tyyppinen yhteiskäyttöauto olisi vastaajalle mieluinen sekä olisiko mahdollista, että yhteiskäyttöautopalvelu antaisi tilaisuuden luopua ainakin yhdestä kotitalouden nykyisestä autosta. Mikäli palvelu ei vastaajaa kiinnostanut, pyydettiin häntä tarkentamaan syitä, miksi palvelu ei kiinnosta ja sitten siirtymään taustatietokysymyksiin.

Kiinnostuneita on noin viisinkertainen määrä (51) yhteiskäyttöautoa käytävien tai sitä kokeilleiden määrään (10) nähden.

Kiinnostuneista puolet on autollisia, puolet autottomia. Autottomista vastaajista 24 (52 %) oli kiinnostunut yhteiskäyttöautoista, autollisista sen sijaan 23 (26 %). Joka toinen kiinnostunut on siis autoton, joka haluaa lisävaihtoehtoja liikkumiseensa, joka toinen on autoilija, joka harkitsee omasta autosta luopumista. Autollisten ja autottomien kotitalouksien vastaajien perustelut kiinnostukselleen erosivat myös hieman toisistaan. Autolliset vastaajat kertoivat olevansa kiinnostuneita yhteiskäyttöautopalvelusta erityisesti ympäristösyistä (55 %) ja haluttomuudesta huolehtia auton ylläpidosta (50 %). Autottomat vastaajat olivat kiinnostuneet yhteiskäyttöautopalvelusta erityisesti siitä syystä, ettei heidän taloudestaan ole autoa, mutta tarvitsevat sitä toisinaan (100 %). Myös palvelun edullisuus (58 %) ja haluttomuus huolehtia auton ylläpidosta (58 %) keräsivät heiltä ääniä.

Kahden tai useamman auton omistajista vain yksi oli kiinnostunut yhteiskäyttöautoista, ja tämäkin vastaaja ilmoitti kiinnostuksen syyksi auton puutteen. Kyse lienee virheestä vastauslomakkeen täytössä, sillä kyse on muiden vastausten perusteella vähän ajavasta kahden joukkoliikennettä käyttävän aikuisen taloudesta Konepajalla.

Autollisten ja autottomien kiinnostuksessa eri alueilla ei havaittu olennaisia eroja. Konepajalla, jossa autottomia oli paljon, oli lievä määrällinenkin enemmistö kiinnostuneista autottomia. Autollisia kiinnostuneita löytyi alueen 205 kotitalouden joukosta yhdeksästä taloudesta eli noin neljässä prosentissa talouksista. Alueen kotitalouksista oli vastaavasti vajaa kuusi prosenttia sellaisia, jotka olivat sekä autottomia että yhteiskäyttöautopalvelusta kiinnostuneita. Rivitalo-

kohteissa autottomuus oli harvinaista, ja siellä suhteellisen matala kiinnostus (25 % vastanneista) koostui pääasiassa auton omistajista.

Kiinnostus oli suurinta keskustan kerrostaloissa. Eniten kiinnostuneita oli vastanneiden joukossa Konepajalla (41 %). Muissa Helsingin kerrostalokohteissa noin kolmannes vastaajista oli kiinnostunut. Espoon kohteissa kiinnostuneita oli noin yksi neljästä vastanneesta. Kun otetaan vastausprosentti huomioon ja lasketaan kiinnostuneiden osuus koko asuntomäärästä, erottuu Konepajan alue tässäkin vertailussa kiinnostuneimpana (11 %). Ohjaajantie (7,7 %) ja Matinkylän kerrostalokohde (6,8 %) edustavat keskikastia, ja vähiten kiinnostusta tunnettiin Itäkeskuksen kerrostaloissa (4,5 %) ja rivitalokohteissa Itäkeskuksessa ja Matinkylässä (4,8 %).

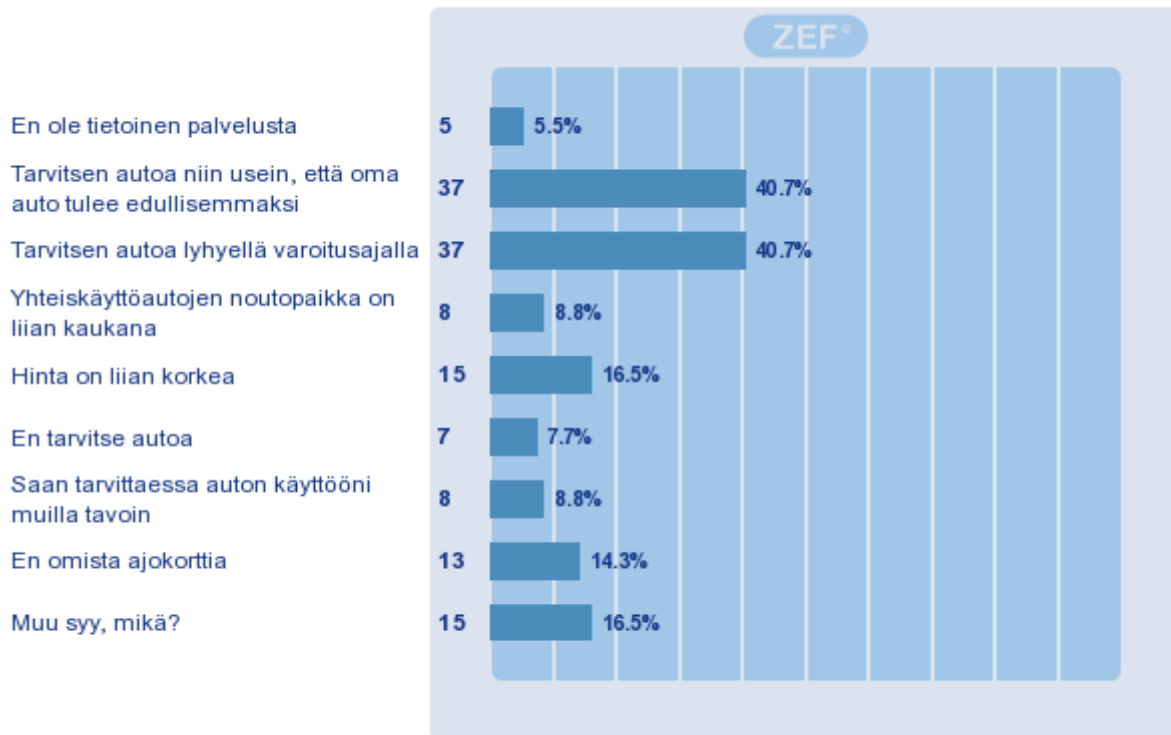
4.2 Miksi yhteiskäyttöauto ei kiinnosta?

Vastaajia, jotka tulevaisuudessa eivät olleet kiinnostuneita käyttämään yhteiskäyttöautopalvelua, pyydettiin kertomaan syitä, miksi yhteiskäyttöautopalvelu ei sovellu heille. Vaihtoehtoja pystyi valitsemaan useampia sekä lisäksi kertomaan omin sanoin muita syitä. Kaksi yleisintä syytä liittyivät vastaajien taloudellisiin ja ajallisiin resursseihin. Vastaajista noin 41 prosenttia kertoi tarvitsevänsä autoa niin usein, että oma auto tulee heille edullisemmaksi. Myös 41 prosenttia vastaajista haluaa auton käyttöön lyhyellä varoitusaajalla, jonka takia he mieluummin suosivat omaa autoa (kuva 16). Nämä vastaukset olivat erityisesti autollisen enemmistön perusteita. Autottomia vastaajia, joita palvelu ei kiinnostanut, oli otoksessa 22. Yleisin syy tähän oli ajokortin puuttuminen (59 %). Muita syitä olivat korkea hinta, auton saatavuus muilla keinoin tai se ettei tarvitse autoa lainkaan. (Kuva 16)

Osa vastaajista mainitsi myös pitkän matkan noutopaikkaan. Tämä kysymys oli hieman kyseenalainen, sillä kyselyn instruktiossa pyydettiin vastaamaan sillä perusteella, että auto olisi saatavilla omassa korttelissa ja vieläpä lämpimässä parkkihallissa. Esimerkiksi Itäkeskuksessa, jossa lähimmät noutopisteet ovat naapurikaupunginosissa Puotilassa ja Roihuvuoressa, tämä mainittiin tavallista useammin perusteena.

Palvelusta tietämättömyys mainittiin perusteena vain harvoin.

1. Jos ette koe yhteiskäyttöautopalvelun soveltuvan itsellenne, kertoisitteko miksi näin on?



Kuva 16. Syitä, miksi yhteiskäyttöautopalvelu ei sovi vastaajalle (n = 94).

Omin sanoin annettiin monipuolisia vastauksia:

Pääasiallinen autonkäyttö tapahtuu mökkikunnassa Ylitorniolla.

Työn takia (myyntimies).

Olen kesät maalla mökillä, jossa ei pärjää ilman omaa autoa. Talvella en oikeastaan tarvitsisi koko autoa. 5 kk täysaikakäyttö sopisi minulle erinomaisesti, jos hinta olisi kohtuullinen.

Matkustan junalla töihin, vain vapaa-ajalla tarvitsen autoa.

Olen kesät maalla (4kk) ja tarvitsen autoa siellä jatkuvasti.

Auto käytössä vielä ainakin viisi vuotta vain huolto ja bensa kulut.

Ikääntyminen. Kun en enää aja, siirryn taksiin.

Suurin osa kilometreistä tulee kesämökkireissuista (180km suuntaan), yhteiskäyttöauto ei sovellu tähän.

Puoliso tarvitsee autoa niin usein, että oma auto tulee edullisemmaksi.

Tarvitsen usein pakua/ tila-autoa jolla voi hinata myös traileria (min. veto 1500kg).

Olen kuuro, yhteydet eivät onnistu, tarvitsen autoa lyhyellä varoitusaajalla ja käytän taksiä.

Omistan ajokortin, mutta en aja.

Taksi riittää julkisten lisänä.

Olen eläkkeellä, ei ole tarvetta.

Yhteiskäyttöautopalvelu on erittäin kannatettava, hyvä ja järkevä idea. Elämäntilanteemme ei valitettavasti mahdollista sen järkevää hyödyntämistä.

Olen periaatteessa kiinnostunut vähentämään autoilua ja tulen luultavasti käyttämään palvelua, kun nykyinen auto on liian vanha käytettäväksi.

Olisin ilman muuta kiinnostunut, jos saatavilla olisi nykyisen käytön lisäksi järkevä osa-vuosikäyttömahdollisuus (itselle kesä). Voisiko tätä kehitellä eteenpäin?

Kyselytutkimukseenne on erittäin kannatettava, hyvä ja järkevä. Elämäntilanteemme ei valitettavasti mahdollista sen järkevää hyödyntämistä johtuen alle kaksi vuotiaista kak-sosista, joiden kera matkaamme päivittäin muun muassa päiväkotiin ja takaisin. Tarvit-sen autoa myös työolosuhteissa.

Olen liikunta-rajoitteinen. tarv. avustajaa

Mökin vuoksi auto. Kaupunkiliikkumiseen yleiset kulkuvälineet. Veneen tarvikkeiden siir-rossa auto välttämätön. Käytin clubin autoja ennen mökkiä ja omaa autoa.

En todennäköisesti käyttäisi tätä palvelua, vaikka minulla olisi ajokortti. Tarvitsisin autoa niin usein, että oma olisi käytännöllisempi mm. hankalien työaikojen vuoksi.

4.3 Syyt yhteiskäyttöautoista kiinnostumiselle

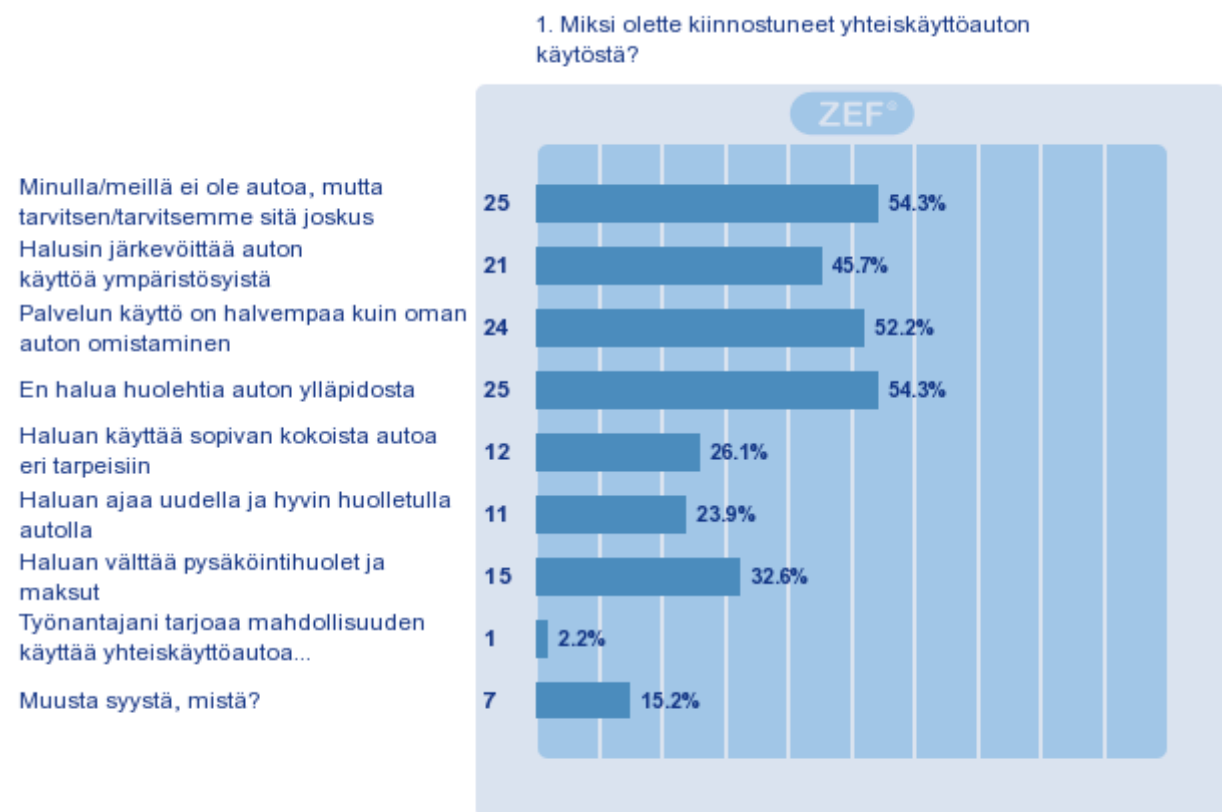
Yhteiskäyttöautopalvelu herätti vastaajissa kiinnostusta moninaisista syistä. Merkittävimpiä tekijöitä olivat autottomien vastaajien tarve autolle, ympäristösyöt, hintatekijät sekä haluttomuus huolehtia oman auton vaatimasta ylläpidosta. Jokainen näistä vastausvaihtoehdoista keräsi 45–54 prosenttia äänistä (Kuva 17). Jakauma poikkeaa jonkin verran nykyisten käyttäji-en vastaavasta¹⁴: tärkein peruste nykyisille käyttäjille niin pääkaupunkiseudulla (79 %) kuin Belgiassakin (69 %) on oman auton puute. Toinen tässä kyselyssä kiinnostuneiden ja nykyis-ten käyttäjien ero on ympäristöasenteissa; kiinnostuneille ympäristö oli merkittävämpi (46 %) kuin pääkaupunkiseudun (37 %) ja Belgian (35 %) nykyisillä käyttäjillä. Kiinnostuneille ei myöskään ollut yhtä tärkeää käyttää sopivan kokoista autoa eri tarpeisiin, mikä oli tärkeää eri-tisesti pääkaupunkiseudun nykyisille käyttäjille. Tällä voi olla tekemistä sen kanssa, että pää-kaupunkiseudun nykyisistä asiakkaista suurempi osa on lapsiperheitä.

¹⁴ Voltti (2010), 9.

Kysymykseen oli mahdollista kertoa myös omin sanoin syitä kiinnostukselle. Useimmin mainittu syy oli kotitalouden tilapäinen tarve toiselle autolle.

Alueittaiset erot siinä, miksi yhteiskäyttöautopalvelu kiinnostaa olivat aika vähäisiä. Konepajan alueella, jossa kiinnostus oli suurinta, korostui halu välttää pysäköintihuolet ja maksut (50 %). Itäkeskuksen kaikki kuusi kiinnostunutta vastaajaa mainitsi perusteeksi palvelun edullisuuden omaan autoon verrattuna; muita korostuvia syitä olivat Itäkeskuksessa ympäristösytyt (67 %) sekä halu ajaa uudella ja hyvin huolletulla autolla (50 %).

Aikuistalouksien ja lapsiperheiden perusteluissa ei myöskään ollut suuria eroja. Lapsiperheiden kohdalla ympäristösytyt korostuivat (58 %) aikuistalouksiin (44 %) verrattuna.



Kuva 17. Syitä, miksi yhteiskäyttöautot kiinnostavat (n = 47).

Hinnoittelu jakoi mielipiteitä. Palvelua pidettiin sekä edullisena että kalliina, ja hinnalla saatettiin sekä perustella kiinnostusta yhteiskäyttöautoon että omassa autossa pitäytymistä. Omaan autoon vertailtaessa vaikuttaa myös se, onko auto jo hankittu ja sen kustannuksiin jo sitouduttu. Auton voi myydä, mutta autopaikan kustannukset voivat olla jo asunnon hinnassa, eikä autopaikan vapauttaminen hyödytä autosta luopuvaa taloudellisesti..

Tällä hetkellä oman auton käyttö ylivoimaisinta taloudellisesti.

Jos palvelu olisi edullisempi, olisi sitä houkuttelevampi käyttää.

Raha ratkaisee onko edullisempaa club vai auton vuokraus. luovuimme autosta takaisin kaupunkiin muuttaessa, keskustassa asuessa auto on omistettuna turha rahareikä.

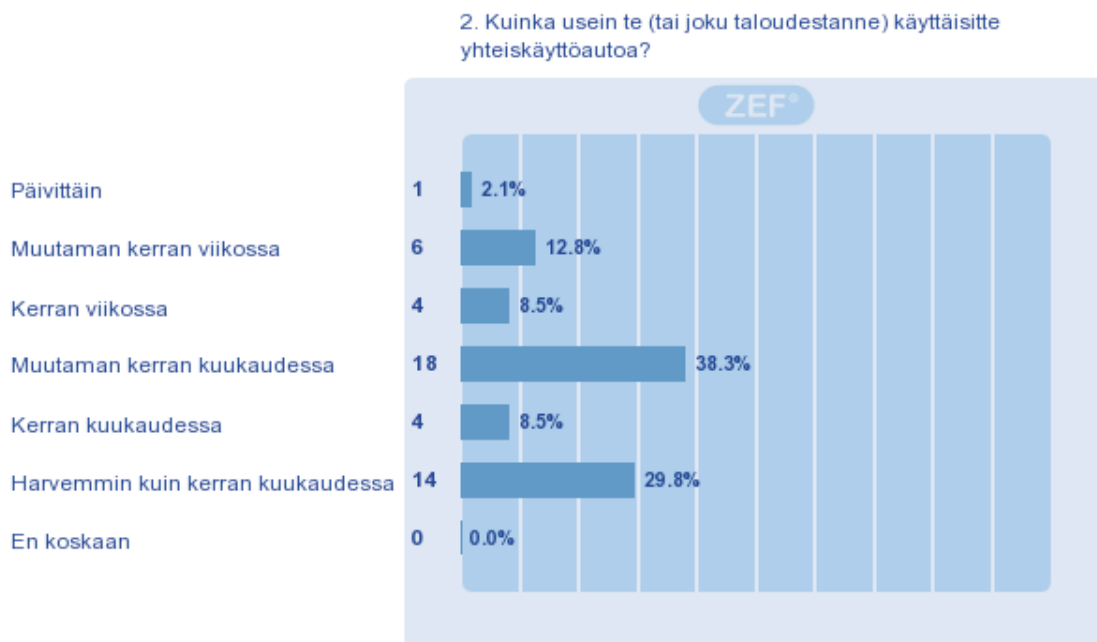
Saattaisin käyttää mökkiviikonloppuina, mutta tulee kalliiksi edestakainen matka n. 50 km, mutta aikaveloitus tekee käytöstä kalliin.

Koska autoni ja autohallipaikkani on maksettu, oma auto tulee halvemmaksi. Alle 9000 km vuodessa kesämökillä käyntiin ja raitiovaunu kulkee vieressä kaupungilla käyntiin.

Jos hinta ja saatavuus kohdallaan, niin tämä on hyvä homma!

4.4 Yhteiskäyttöautojen käyttötiheys

Noin kolmannes yhteiskäyttöautoista kiinnostuneista vastaajista käyttäisi yhteiskäyttöautoa kerran tai muutaman kerran viikossa. Kolmannes arveli käyttävänsä yhteiskäyttöautoa muutamana kerran kuukaudessa. Kolmas kolmannes käyttäisi autoa kerran kuussa tai harvemmin. Päivittäin yhteiskäyttöautoa käyttäisi vain yksi vastaajista. (Kuva 18).



Kuva 18. Yhteiskäyttöautopalvelusta kiinnostuneiden arvio palvelun käytön yleisyydestä (n = 47).

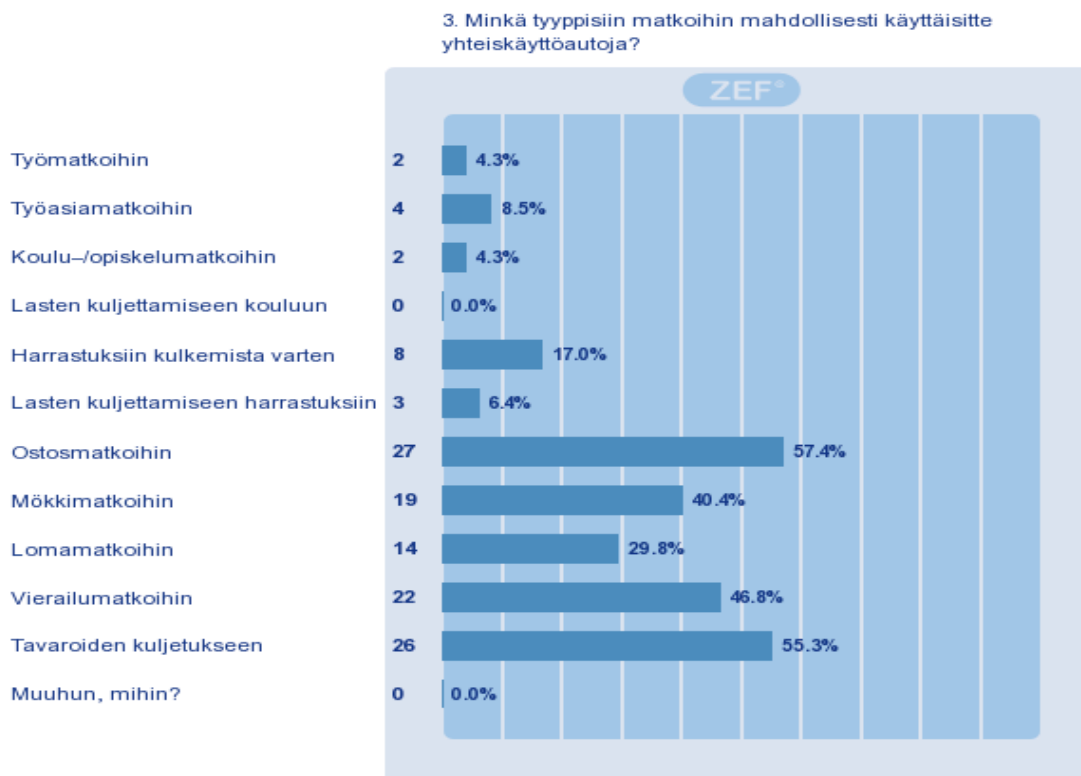
Alueiden kesken käytön tiheydessä paljastui eroja. Itäkeskuksessa vastaajien jakauma oli selvästi kaksihuippuinen. Enemmistö eli kaksi kolmannesta vastaajista arvioi käyttävänsä yhteiskäyttöautoa harvemmin kuin kerran kuukaudessa. Vähemmistö eli kolmannes käyttäisi yhteiskäyttöautoa ainakin kerran viikossa. Matinkylän vastaajien tarpeet olivat kuin peilikuva Itäkeskuksesta, yli puolet vastaajista arvioi käyttävänsä yhteiskäyttöautoa muutaman kerran kuu-

kaudessa. Konepajalla muutaman kerran viikossa käyttäviä on hieman enemmän kuin muualla (19 %).

Autollisten vastaajien joukossa korostui muutaman kerran viikossa autoa käyttävien ryhmä (26 %) ja vastaavasti harvoin käyttävien osuus oli keskimääräistä pienempi. Autottomat vastaajat puolestaan käyttäisivät yhteiskäyttöautoa selvästi harvemmin, kukaan ei käyttäisi yhteiskäyttöautoa useammin kuin muutaman kerran kuukaudessa. Aikuistalouksien ja lapsitalouksien välillä ei ollut merkittäviä eroja.

4.5 Yhteiskäyttöautojen käyttötarkoitus

Yhteiskäyttöautoja käytettäisiin mieluiten ostosmatkoihin ja tavarankuljetukseen. Toinen merkittävä käyttötarkoitus ovat epäsäännöllisesti toistuvat ja usein pitemmät vapaa-ajan matkat, kuten matkat mökille, lomamatkat ja vierailumatkat. Sen sijaan säännöllisiin harrastuksiin, koulu- ja opiskelumatkoihin sekä työ- ja työasiamatkoihin ei yhteiskäyttöautoja juurikaan ajateltu käyttää. (Kuva 19). Tulokset ovat hyvin samansuuntaisia kuin nykyisilläkin asiakkaila¹⁵. Kiinnostuneilla tavarankuljetus nousee voimakkaammin esille kuin nykyisillä asiakkaila, mutta tämä selittynee sillä, että asiakkaiden kyselyssä tavarankuljetus ei ollut alkujaan vaihtoehtoisissa, vaan sen osuus koottiin vapaamuotoisista vastauksista.



Kuva 19. Matkatyypit, joihin yhteiskäyttöautoja käytettäisiin (n = 47).

¹⁵ Voltti (2010), 10.

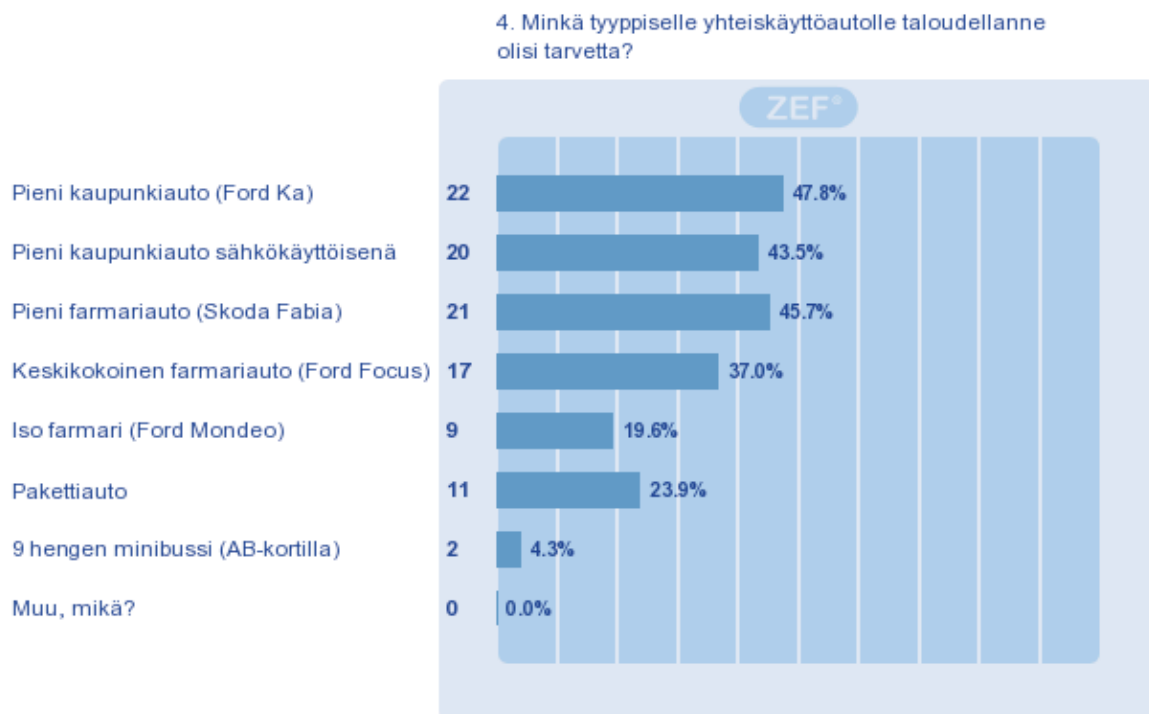
Autolliset vastaajat kertoivat hyödyntävänsä yhteiskäyttöautoa erityisesti tavaroiden kuljetukseen (65 %) ja ostosmatkoihin (52 %). Autottomat vastaajat käyttäisivät yhteiskäyttöautoa monipuolisemmin: ostosmatkoihin (63 %) sekä vierailumatkoihin (54 %).

Lapsitalouksissa yhteiskäyttöautoa käytettäisiin erityisesti ostosmatkoihin (67 %).

4.6 Tarve eri autotyypeille

Vastaajia pyydettiin kertomaan, mitä nykyisin saatavilla olevista autotyypeistä he pitäisivät itselleen tarpeellisimpina. Vastaaja sai rastiuttaa enintään kolme vaihtoehtoa.

Kaikkia nykyisin tarjolla olevia yhteiskäyttöautotyyppejä katsottiin tarvittavan. Selvästi suosituimpia olivat kuitenkin pienemmät autot. Mielenkiintoista oli, että myös sähkökäyttöinen ajoneuvo oli suosittu. 9 hengen minibussia arveli vain harva tarvitsevänsä. (Kuva 20)



Kuva 20. Toivottu yhteiskäyttöautotyyppi (n = 47).

Pieni kaupunkiauto ja pieni kaupunkiauto sähkökäyttöisenä söivät hieman toistensa ääniä. Toisen vaihtoehdon valitseminen ei kuitenkaan juurikaan vähentänyt halukkuutta rastiuttaa myös toista vaihtoehtoa. Pienen sähköauton kannatus oli muutaman prosenttiyksikön alhaisempi pienen kaupunkiauton valinneiden keskuudessa kuin otoksessa keskimäärin, ja samoin toisinpäin.

Haagalaiset toivoivat keskimääräistä useammin isoa farmaria (46 %) ja vastaavasti hieman harvemmin tätä pienempiä autoluokkia. Konepajan vastaajat pitivät muita enemmän pienestä kaupunkiautosta sähkökäyttöisenä (52 %) tai keskikokoisesta farmariautosta (52 %). Matinky-

lässä pieni kaupunkiauto (83 %) ja pieni farmari (67 %) erottuivat suosituimpana. Itäkeskuk- sessa ja Matinkylässä ei kukaan arvellut tarvitsevansa isoa farmariautoa.

Kun tarkastellaan erikokoisten autojen tarvisijoiden taustatietoja, on niissä joitakin eroavai- suuksia. Pienempiä autoja tarvitsevat yleensä lähes kaikenlaiset käyttäjät. Pienen kaupunkiau- ton kysyntä on keskimääräistä suurempaa rivitaloissa sekä yhtäältä sinkkotalouksissa ja toi- saalta suuremmissa lapsiperheissä, mikä viittaisi siihen että tätä autoa käytettäisiin myös kak- kosauton roolissa. Sähköautosta kiinnostuneet käyttivät muutenkin monipuolisesti eri liikkumis- tapoja, ja heitä oli suhteellisesti vähemmän Haagassa. Pieni farmariauto oli erityisesti yhden hengen talouksien suosiossa. Keskkikokoista farmariautoa suosittiin etenkin pienissä talouksis- sa, joissa asui kolmekymppisiä joukkoliikenteen suosijoita, jotka eivät harrastaneet kesämök- keilyä. Heitä oli etenkin Konepajalla. Ison farmariauton tarvisijoita oli suhteellisen paljon Haa- gassa, ja heistä monet olivat pariskuntia tai lapsiperheitä, ja heissä oli tavallista enemmän pyöräilijöitä. Pakettiautoa tarvitsivat eniten kolmekymppiset kahden aikuisen tai kahden aikui- sen ja yhden lapsen taloudet.

Auton omistavat vastaajat toivoivat autotyypin olevan keskimääräistä useammin pieni kaupun- kiauto sähkökäyttöisenä (56 %). Keskkikokoista farmariautoa toivottiin keskimääräistä harvem- min. Autottomien toivomuksissa painottuivat pieni kaupunkiauto (61 %) tai keskkikokoinen far- mariauto (57 %), mutta sähköauton suosio oli keskimääräistä alhaisempi. Kenties kokeneem- mat autoilijat ovat valmiimpia kokeilemaan uudentyyppistä ajoneuvoa kuin harvoin ajavat.

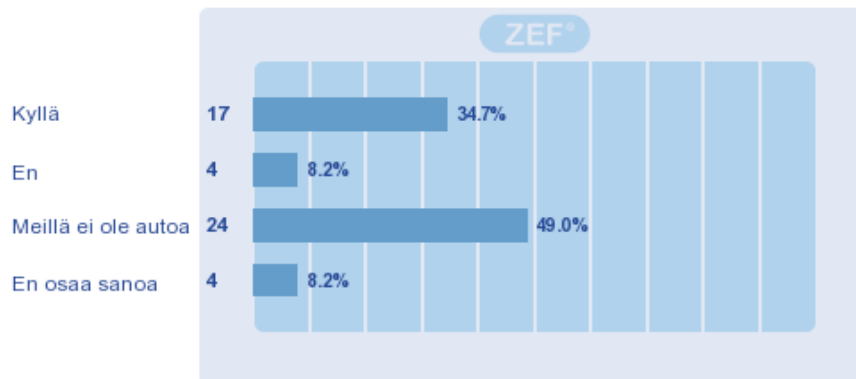
Aikuistalouksissa toivotuin autotyyppi on pieni farmariauto (51 %). Lapsitalouksissa autotyypin toivotaan olevan pieni kaupunkiauto (64 %) tai sama sähkökäyttöisenä (64 %); farmariautojen suosio on kokonaisuutena keskimääräinen mutta auton kokotoive painottuu suurempiin luok- kiin.

Kerrostalojen asukkaat suosivat pienimpiä autoluokkia. Rivitalojen asukkaiden toivomukset yhteiskäyttöauton tyyppille jakautuivat tasaisesti, kuitenkin siten, että pieni kaupunkiauto on suosituin (100 %) ja isoa farmaria ei tarvinnut yksikään.

4.7 Yhteiskäyttöauto nykyisen oman auton korvaajana

Kiinnostuneista vastaajista kolmannes piti mahdollisena, että he voivat luopua ainakin yhdestä autosta yhteiskäyttöauton ansiosta. Käytännössä kyse on talouden ainoasta autosta, sillä ku- ten edellä todettiin, yhteiskäyttöautoista kiinnostuneita ei ollut kahden tai useamman auton omistajissa. Puolet yhteiskäyttöautopalvelusta kiinnostuneista on autottomia, joten mahdolli- suutta autosta luopumiseen ei luonnollisesti ole (Kuva 21). Tosin yksi autotonkin vastaaja il- moitti, että voisi luopua autostaan.

5. Voisitko ajatella, että yhteiskäyttöauto antaisi kotitaloudellenne mahdollisuuden luopua ainakin yhdestä autosta?



Kuva 21. Mahdollisuus, että yhteiskäyttöauto korvaisi ainakin yhden talouden nykyisistä autoista (n = 50).

Yhden auton omistajat, jotka olivat kiinnostuneita yhteiskäyttöautoista ja arvioivat voivansa luopua omasta autosta ajoivat yleensä 10 000–20 000 km vuodessa, käyttivät autoa useampia kertoja viikossa ja omistivat autopaikan. He asuivat todennäköisimmin Konepajalla, Haagassa tai Itäkeskuksen kerrostalossa, mutta yksittäisiä luopujia oli lähes kaikissa kohteissa. Valtaosa heistä asui yksin, lapsiperheitä tässä joukossa oli vain yksi. Kaikilla oli omistusasunto ja kesämökin omistaminen oli tässä ryhmässä keskimääräistä yleisempää. Yhteiskäyttöautoon siirtyneiden kiinnostus perustui ensisijaisesti kahteen tekijään: ympäristösyihin (71 %) sekä haluttomuuteen huolehtia auton ylläpidosta (71 %). He suosisivat etenkin pientä sähköautoa (69 %) tai muita pieniä ajoneuvoja. He ilmoittivat käyttävänsä autoa vähintään muutaman kerran kuu-kaudessa, mutta yleisesti vastaukset olivat yhden vastausvaihtoehdon verran harvemman käytön suunnassa kuin mitä he olivat ilmoittaneet nykyisin ajavansa. Yhteiskäyttöautoon siirtymisen he siis arvelivat vähentävän hieman myös ajamisen määrää, mikä onkin hyvin linjassa ilmoitetun ympäristöllisen perustelun kanssa.

4.8 Vaikutus ajosuoritteeseen

Yhteiskäyttöautoilu vaikuttaa ajosuoritteeseen eniten, mikäli runsaasti autoilevat siirtyvät yhteiskäyttöautoon ja samalla lisäävät kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikenteen käyttöä. Tämän ryhmän tutkimiseksi vastaajista poimittiin erikseen ne henkilöt, jotka omistivat auton ja ajoivat sillä yli 10 000 km vuodessa, ilmoittivat olevansa kiinnostuneita yhteiskäyttöautoista ja myös pitävänsä mahdollisena luopua autostaan yhteiskäyttöautoilijaksi ryhtyessään. Tällaisia vastaajia oli kaikkiaan yhdeksän. He käyttivät autoa tyypillisesti päivittäin tai muutaman kerran viikossa.

Tärkein peruste autosta luopumiseen olivat ympäristösyyt. Palvelun edullisuus ja vapautuminen oman auton ylläpidosta olivat seuraavaksi tärkeimpiä syitä. Yhteiskäyttöautoa ei käytettäisi päivittäin, vaan muutaman kerran viikossa tai harvemmin. Vastaukset olivat samansuunta-

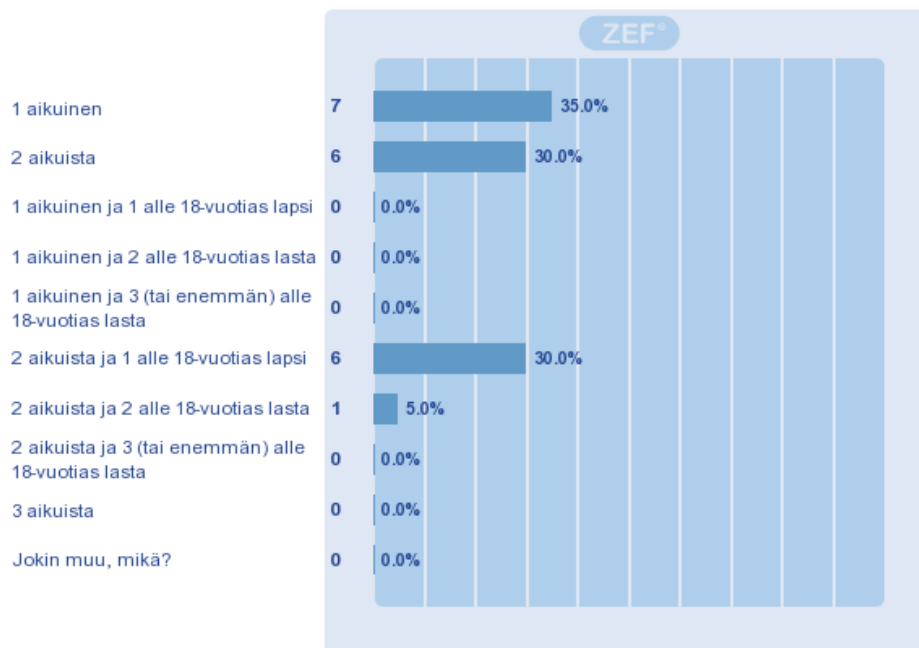
set kuin edellisessä luvussa käsiteltyjen kaikkien omasta autosta luopujien kohdalla eli vastaukset olivat yhden vastausvaihtoehdon verran harvemman käytön suunnassa kuin mitä he olivat ilmoittaneet nykyisin ajavansa. Ajokkina olisi sähköauto tai pieni farmariauto. Iältään nämä paljon ajavat mutta luopumista harkitsevat olivat 40–65-vuotiaita; huippu näyttäisi muodostuvan 60 ikävuoden alapuolelle. Otos on näillä ehdoilla poimittuna kuitenkin jo sen verran pieni, että tämä arvio on vain suuntaa-antava.

4.9 Sähköautoista kiinnostuneen profiili

Sähköautot osoittautuivat suosituiksi, vaikka niistä ei ole monellakaan omakohtaista kokemusta. Vastaajia, jotka olivat kiinnostuneita yhteiskäyttöautoista ja olivat rastittaneet sähköauton yhtenä haluamistaan autotyypeistä, oli otoksessa 20. Määrä on pieni, joten tulosten tulkinnassa on oltava pidättyväinen. Alueittain tarkasteltuna sekä Konepajan että Haagan alueilla kiinnostus oli suurinta (Konepaja 5,4 % kaikista talouksista, Haaga 6,4 %). Haagan osalta on huomattava, että siellä oltiin kiinnostuneita myös muista autoista ja itse asiassa sähköautoja kohtaan tunnettu kiinnostus oli suhteessa hieman vähäisempää kuin muilla alueilla. Espoossa ja Itäkeskuksessa sähköautosta kiinnostuneiden osuudet olivat 1,9 ja 1,4 prosenttia talouksista.

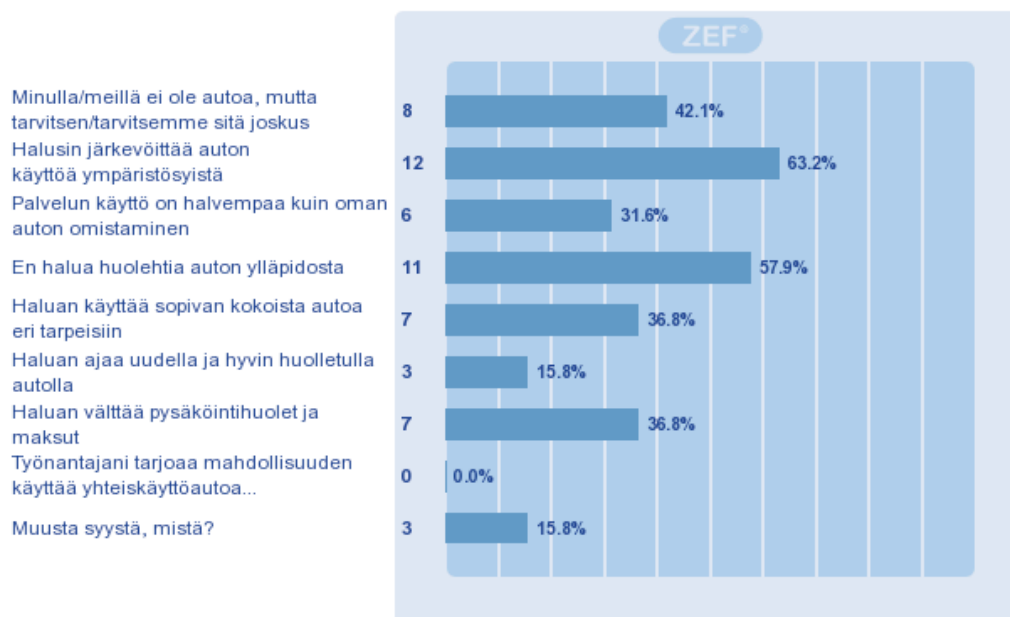
Sähköautoista kiinnostuneiden profiili oli hyvin samantyyppinen kuin yhteiskäyttöautoista kiinnostuneiden muutenkin. 30–40-vuotiaita oli keskimääräistä enemmän ja he olivat pääosin yhden tai kahden aikuisen talouksia; näiden ohella korostuivat kahden aikuisen ja yhden lapsen taloudet. Pyöräilijöitä oli hieman keskimääräistä enemmän. Sähköautoista kiinnostuneilla ei ollut autopaikkaa tai he omistivat sellaisen; vuokraajia ei juurikaan ollut. Sähköautoa käytettiin hieman useammin kuin muita yhteiskäyttöautoja, 85 prosenttia käyttäisi muutaman kerran kuussa tai useammin. Synä mainittiin erityisesti ympäristö sekä vapautuminen auton ylläpidosta huolehtimisesta. Hinta ei ollut yhtä merkittävä peruste kuin muille yhteiskäyttöautosta kiinnostuneille.

4. Asuntokunnan koko



Kuva 22. Sähköautosta kiinnostuneiden joukossa oli suhteellisesti enemmän yhden lapsen talouksia (n=20)

1. Miksi olette kiinnostuneet yhteiskäyttöauton käytöstä?



Kuva 23. Sähköautosta kiinnostuneiden syyt kiinnostukselle (n=20).

5 Tulosten tarkastelu alueittain

Alueittaisessa tarkastelussa on keskitytty kunkin alueen niihin piirteisiin, joissa alueen vastausten on havaittu poikkeavan keskimääräisestä. Kuvauksia on syytä tarkastella yhdessä edellä kerrotun yleisen linjan kanssa. Kokonaisuutena erot eri alueiden välillä osoittautuivat vähäisiksi.

5.1 Konepaja

Konepajan asukkaat olivat aktiivisimpia kyselyyn vastaajia. Vastausprosentti oli korkea ja myös kiinnostus yhteiskäyttöautoja kohtaan suurinta. Iältään asukkaat ovat melko nuoria ja aikuiset pariskunnat ovat vastaajien joukossa yleisempiä kuin muualla. Asunnot ovat myös keskeisen sijaintinsa ja uutuutensa vuoksi melko hintavia, joten pikainen luonnehdinta asukkaista voisikin olla *dink* (double income, no kids) eli nuorehkot työssäkäyvät pariskunnat, joiden kulutustottumuksia lapsiperheen velvoitteet eivät rajoita.

Keskeinen sijainti ei näy auton omistuksessa ja käytössä, mikä on hyvin samanlaista kuin tutkimusalueilla keskimäärin. Päivittäinen käyttö on hieman vähäisempää ja muutaman kerran viikossa tapahtuva käyttö hieman yleisempää kuin keskimäärin. Joukkoliikennettä alueella suositaan ja matkakortteja on talouksissa runsaasti.

Autopaikan vuokraajia ei Konepajalla juuri ole, näiden harvojen maksama vuokra on yli 50 euroa kuussa. Auton omistajat omistavat myös autohallipaikan ja autottomilla ei ole minkäänlaista autopaikkaa.

Yhteiskäyttöauton suurimpana esteenä pidetään auton tarvetta lyhyellä varoitusajalla. "Muita syitä" esitettiin Konepajalla runsaasti, monet liittyivät mökkimatkoihin ja muuhun vapaa-ajan käyttöön.

Kiinnostuneista oli Konepajalla suuri osa autottomia. Vastaajat näkivät satunnaisen auton tarpeen tärkeimmäksi perusteeksi yhteiskäyttöauton harkintaan. Ympäristöasiat ja palvelun edullisuus olivat keskimääräistä vähemmän perusteena. Pysäköintihuolien välttäminen oli Konepajalla tärkeämpi peruste kuin muualla.

Konepajan asukkaat käyttäisivät yhteiskäyttöautoja lähes kaikkiin tarkoituksiin enemmän kuin muut vastaajat. He siis rastittivat vastatessaan luettelosta useamman kohdan, eli heidän käyttötarpeensa ovat moninaisempia kuin muilla. Suhteessa suurin tarve kohdistui ostosmatkoihin; lähistön palveluvarustus on monipuolinen, mutta ostosmahdollisuudet lähikauppatasoa.

Autovalikoiman suhteen Konepajalla toiveet ovat samansuuntaisia kuin muuallakin, sähköauto ja keskikokoinen farmari nousevat hienokseltaan muiden edelle.

5.2 Haaga

Haagassa vastaajien ikäjakauma painottui hienokseltaan varttuneempiin ikäluokkiin. Liikkumistavoiltaan haagalaisissa on hieman enemmän pyöräilijöitä ja vähemmän autoilijaksi itsensä tunnistavia kuin muualla. Ajokortittomia talouksia on hieman enemmän kuin otoksessa keskimäärin (20 % vs 13 %). Autopaikkojen omistus tai vuokraus on vähäisempää kuin muualla, kadunvarsipaikoitusta käytetään sen sijaan tai asukkaat vuokraavat autopaikkaa 20–49 euron kuukausihintaan, mikä on korkeampi kuin muilla alueilla.

Yhteiskäyttöauton soveltumattomuuden syyksi mainittiin muita useammin ajokortin puute ja muita harvemmin auton tarve lyhyellä varoitusajalla. Yhteiskäyttöauton perusteista nousi Haagassa tärkeimmäksi vapautuminen auton ylläpidosta huolehtimisesta. Vapaissa kommenteissa mainittiin myös pysäköintipaikkojen vähäisyys, vaikka pysäköintimaksut ja -huolet eivät vastauksissa muuten korostuneet. Kakkosauton ajoittainen tarve tuotiin sen sijaan useammassakin vastauksessa esiin. Haagalaisten tyypillinen tarve olisikin ajallisesti muutaman kerran kuukaudessa tai harvemmin. Muista poiketen haagalaiset toivoivat keskimääräistä useammin isoa farmaria ja vastaavasti hieman harvemmin tätä pienempiä autoluokkia. Vaikka sähköautosta kiinnostuneita oli Haagassa runsaasti, oli muista autotyypeistä kiinnostuneita vielä enemmän eli kaikenlaisille autoille on kysyntää.

Haagalaiset käyttäisivät yhteiskäyttöautoja muita harvemmin vierailumatkoilla (31 %) mutta hieman useammin lomamatkoilla (39 %). Vain kaksi vastaajaa koko kyselyssä arveli käyttävänsä yhteiskäyttöautoa koulu- ja opiskelumatkoihin, ja he molemmat olivat Haagasta.

5.3 Itäkeskus

Itäkeskuksessa kiinnostus yhteiskäyttöautoihin oli tutkimuksen laimeinta, molemmissa koh-teissa jäätin alle viiden prosentin koko asuntomäärästä laskettuna. Itäkeskuksen kiinnostuneiden perustelut erosivat jonkin verran keskimääräisestä, alueella painottuivat muita enemmän palvelun edullisuus omaan autoon verrattuna (100 %); muita korostuvia syitä olivat ympäris-tösyys ja vapaus auton ylläpidosta (67 %) sekä halu ajaa uudella ja hyvin huolletulla autolla (50 %). Pysäköintihuolet ja maksut eivät sen sijaan Itäkeskuksessa olleet kenellekään perusteena.

Vastaajat olivat etupäässä yhden tai kahden aikuisen talouksia. Ajomäärät ovat maltillisia, 60 prosenttia ajaa alle 10 000 km vuodessa. Autoilevat ajavat joko päivittäin tai useamman kerran viikossa, tai sitten eivät juuri ollenkaan. Pysäköintiratkaisuista tavallisinta on vuokrata auto-paikkaa alle 19 euron kuukausihintaan tai sitten paikkaa ei ole lainkaan; kukaan ei Itäkeskuk-sessa omista autopaikkaansa. Kukaan vastanneista ei nähnyt tarvetta useammalle autolle kuin mitä heillä jo on; tämä selittää myös vähäistä kiinnostusta yhteiskäyttöautoihin. Ilmoitet-tuina syinä korostuivat etenkin auton tarve niin usein, että oma auto tulee edullisemmaksi,

sekä auton tarve lyhyellä varoitusajalla. Myös pitkä matka noutopaikkaan mainittiin muita useammin, samoin ajokortin puute.

CCC:n autojen käyttö on äärimmäisen vähäistä lähinnä siksi, ettei itäkeskuksessa ole ccc:n parkkipaikkaa josta auton voisi noutaa. jos auton saisi käyttöönsä ilman metromatkaa, käyttäisimme autoa oleellisesti useammin. parkkipaikka voisi olla vaikka puotinharjun tai marjaniemen puolella, kunhan autoa ei tarvitsisi metrolla hakea.

Itäkeskuksen kiinnostuneet jakautuivat selvästi kahteen erilaiseen ryhmään. Enemmistö eli kaksi kolmannelta vastaajista arvioi käyttävänsä yhteiskäyttöautoa harvemmin kuin kerran kuukaudessa. Vähemmistö eli kolmannes käyttäisi yhteiskäyttöautoa ainakin kerran viikossa.

Käyttötarkoituksista kysyttäessä Itäkeskuksessa korostui erityisesti tavaroiden kuljetustarve. Suomen suurimman kauppakeskuksen kupeessa ostosmatkoihin autoa ei sen sijaan juuri katsottu tarvittavan. Pieni farmariauto katsottiin sopivimmaksi, tärkeää oli myös saada sopiva auto eri käyttötarkoituksiin. Kannatusta saivat myös muut autotyypit, painottuen skaalan pie-nempiin ajoneuvoihin.

Autoton elämäntapa tuntuisi Itäkeskuksessa onnistuvan hyvin, sillä kaikki autolliset kiinnostuneet arvelivat voivansa luopua autostaan yhteiskäyttöauton avulla.

5.4 Matinkylä

Matinkylän vastaajat ovat keski-ikäisiä ja heistä poikkeuksellisen moni asuu yksin. Yleensä he ovat autoilijoita tai käyttävät useampia kulkutapoja. He myös omistavat auton ja kesämökin keskimääräistä useammin. Ajokortittomuus on harvinaista.

Ajomäärät eivät poikkea keskimääräisestä, mutta päivittäin autoilevia on enemmän kuin muilla alueilla. Matinkylässä auto pysäköidään tyypillisimmin halvalla vuokrapaikalle.

Kiinnostusta yhteiskäyttöautopalveluihin voisi luonnehtia niin, että kiinnostumattomat ovat varovaisen kielteisiä, sen sijaan selvään vähemmistöön jäävät kiinnostuneet ovat muita alueita yleisemmin ehdottomasti kiinnostuneita. Yleisesti kiinnostus on keskivertoa laimeampaa.

Kiinnostumattomilla syyt olivat hyvin selvästi kahtaalla: autoa tarvitaan niin usein, että oma tulee edullisemmaksi, ja tarve tulee lyhyellä varoitusajalla. Muita syitä ei juurikaan esitetty, esimerkiksi palvelun hinta tai oma ajokortittomuus eivät estäisi matinkyläläisiä. Kiinnostuneiden perusteet olivat jokseenkin samanlaiset kuin muuallakin, ainoastaan mahdollisuus käyttää sopivan kokoista autoa eri tarpeisiin ei ollut Espoossa merkityksellinen.

Kiinnostuneiden selkeä enemmistö käyttäisi yhteiskäyttöautoa muutaman kerran kuukaudessa ja eniten vierailumatkoihin ja muihin vapaa-ajan matkoihin. Espolaiset näkevät muita useammin yhteiskäyttöauton soveltuvan myös harrastuksiin kulkemiseen. Auton käyttö etenkin

autottomilla vastaajilla ostosmatkoihin ja tavarankuljetukseen olisi vähemmän merkityksellistä kuin muualla.

Vastaajat olivat yksineläjiä ja siten ei ole yllättävää, että tässä ryhmässä pieni kaupunkiauto on autotyypeistä selvästi suosituin. Suurta farmaria ei kukaan tarvitsisi.

Yhteiskäyttöautoista kiinnostuneet vastaajat olivat keskimääräistä valmiimpia harkitsemaan omasta autosta luopumista.

6 Toimintaympäristön muutokset tutkimuksen jälkeen

6.1 Yhteiskäyttöautopalvelujen tarjoajat

City Car Club muutti hinnoitteluaan vuoden 2011 aikana. Kyselyn ajankohtana vallinneen aikaisemman hinnaston mukaan jäsenet maksoivat valitsemansa kuukausimaksun (9,90–34,90 euroa). Lisäksi tarjolla oli myös kuukausimaksuton jäsenyys. Lisäksi käytöstä peritään sekä aika- että kilometriperusteista taksaa, joka on alempi korkean kuukausimaksun jäsenille. Erikoisten autojen veloitukset ovat myös erisuuruisia. Lisäksi käyttäjälle annetaan kuukausilaskutuksen yhteydessä alennusta, joka on sitä suurempi mitä enemmän palvelua on käyttänyt. Järjestelmä oli melko monimutkainen, minkä vuoksi esimerkkihintojen laskeminen kyselyinkin tarpeisiin osoittautui työlääksi. Auton käytön kokonaiskustannukset paljastuvat vasta laskun saapuessa.¹⁶

Uudessa hinnoittelujärjestelmässä autoluokkia on kolme, kaupunkiautot, perheautot ja luksusautot, joihin sisältyvät myös pakettiautot ja pienoisbussit. Kaikkien autojen käyttö maksaa 10 eur/h, mihin sisältyy 20 km tuntia kohden. Lisäkilometreistä laskutetaan 0,35 eur. Pitkissä yli vuorokauden vuokrauksissa tuntihinta alenee portaittain. Kuukausimaksut vaihtelevat siten, että alimmalla 10 eur kuukausihinnalla käytettävissä ovat vain kaupunkiautot, ja ne on palautettava samaan lähtöpaikkaan. 30 eur kuukausimaksulla käytettävissä ovat myös perheautot. 50 euron kuukausihinnalla on oikeus varata kaikkia autoja.

Toukokuussa 2011 City Car Clubia ylläpitävä Suomen Kaupunkiautot Oy osti o2 media Oy:n. o2 median verkkosivuille on linkki City Car Clubin verkkosivuilta maininnasta "mainostajille City Car Club tarjoaa loistavan liikkuvan median". Syksyllä myös City Car Clubin autovalikoimassa oli luksusautoluokassa sponsoroitu Alfa Romeo.

Oliivi-autot ei ollut vielä syyskuussa 2011 käynnistänyt yhteiskäyttöautopalveluaan.

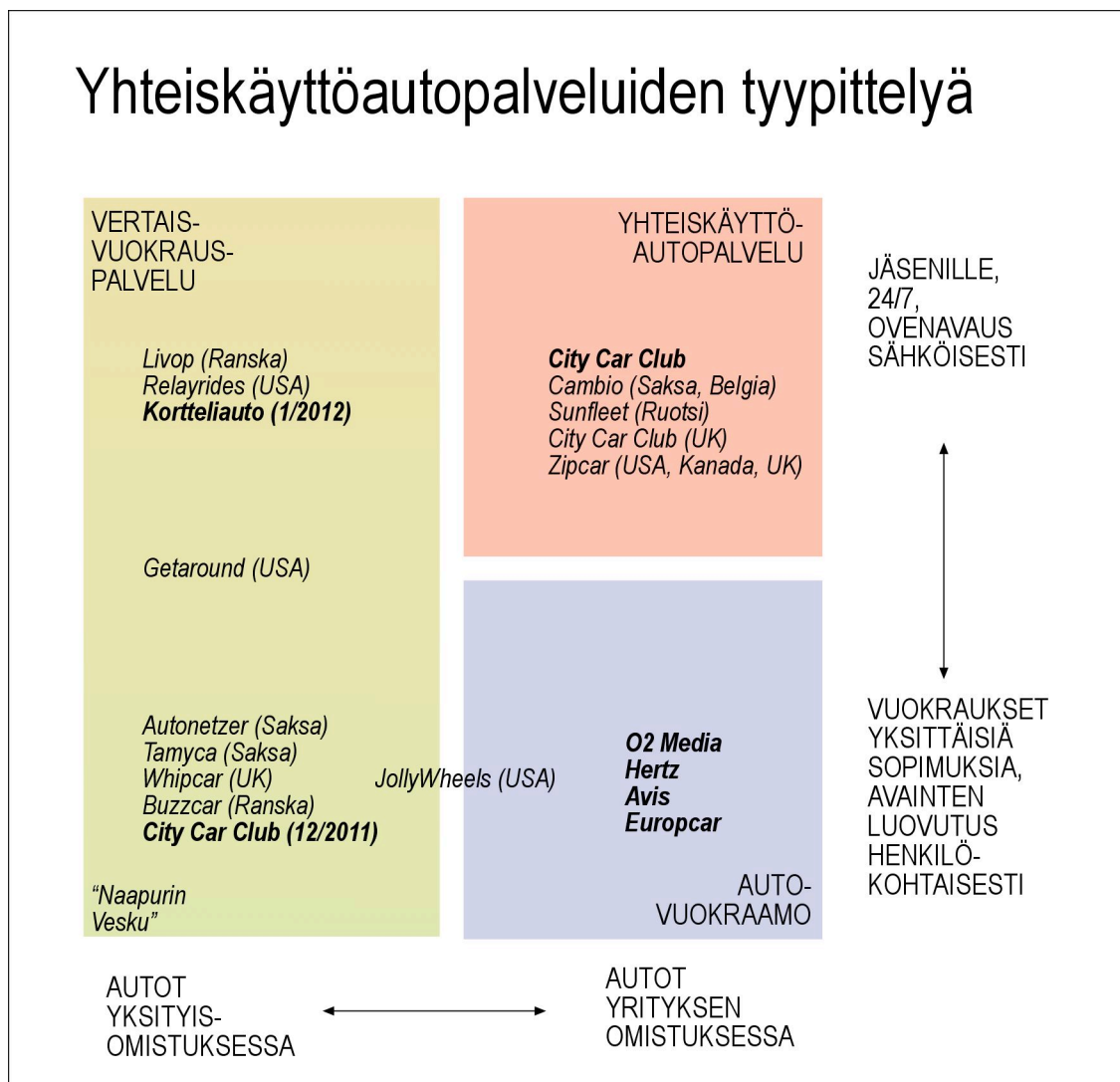
Vuoden 2011 aikana vertaisvuokraus (peer to peer car sharing) nousi yhteiskäyttöautoilun alalla voimakkaasti esiin. Järjestelmässä operaattori ei itse omista autoja, vaan välittää yksityisten omistamia autoja. Operaattorin pääomaa ei siis sitoudu autoihin. Vuonna 2011 toimivissa palveluissa autot voi vuokrata lyhimmillään tunniksi, jolloin on kyse älykortilla toimivasta varausjärjestelmästä. Maksu tapahtuu lähes aina yrityksen varausjärjestelmän kautta. Osa palveluista edellyttää vuokraajan ja omistajan tapaamista vuokrauksen alussa ja lopussa, tällöin vuokrauksen minimiaika on yleensä neljä tuntia ja tämänkin hinta on lähes sama kuin vuorokauden. Autojen merkit ja mallit vaihtelevat, mutta yleisesti sopimusehdoissa asetetaan joi-

¹⁶ <http://citycarclub.name/index.php>, viitattu 2.9.2011

takin rajoituksia iän (esim alle 10 v), ajomäärän (esim alle 100 000 km) tai arvon (esim alle 20 000 €) suhteen. Autot tulee palauttaa lähtöpaikkaan tai sen lähistölle.

Päivähinnat vaihtelevat vuokraajasta riippuen 25–40 euron välillä, erikoisautot voivat olla selvästi kalliimpia. Hintaan sisältyy yleensä vakuutus, jonka vuorokausihinta on tavallisesti 7–10 euron välillä. Polttoaineen suhteen eri operaattoreilla on erilaisia käytäntöjä. Polttoaine voi sisältyä hintaan, tai auto palautetaan sama määrä tankissa kuin mitä oli vuokrausta aloitettaessa.

Tämäntyyppisen yhteiskäyttöautoilun etuna on, että se ei lainkaan lisää liikenteessä olevia autoja, vaan kaikki suorite tapahtuu autoilla, jotka ovat joka tapauksessa olemassa. Samoin autoille on usein jo pysäköintipaikka olemassa.



Kuva 24. Yhteiskäyttöautojen tyypittelyä vuokraustapahtuman ja autonomistuksen perusteella. Suomalaiset palveluntarjoajat on lihavoitu.

Suomessa vertaisvuokrausta on valmistelemassa Kortteliauto Oy ja se aikoo käynnistää pilotin tammikuussa 2012. Myös City Car Club on ilmoittanut pilotoivansa vertaisvuokrausta vuoden 2012 alussa.

Vakuutukset ovat yksi vertaisvuokrauksen ratkaistavista ongelmista. Suomessa pakollinen liikennevakuutus on kytketty ajoneuvoon ja toisen osapuolen vahingot vakuutusyhtiö korvaa joka tapauksessa. Auton lainaaminen katsotaan normaaliksi auton käytöksi, sen sijaan vuokraamisen katsotaan lisäävän riskiä ja tällöin vakuutusmaksut ovat korkeammat. Vertaisvuokrauksessa yksi ratkaistavista asioista liittyy vakuutuksen bonuksiin, jotka auton omistaja menettää, vaikka vahingon olisi aiheuttanut auton vuokraaja.

Kortteliauto on avannut verkkosivunsa ja ottaa vastaan ilmoituksia palveluun tarjottavista autoista sekä kiinnostuneista käyttäjistä. Yritys selvittää tarjottavien automallien soveltuvuuden käytettävään varausjärjestelmään. Kortteliauto ei ole toistaiseksi ilmoittanut auton ikää tai ajo-kilometrejä koskevia rajoituksia.

6.2 Rakennuttajat

NCC Rakennus Oy on neuvotellut City Car Clubin ja O2Median kanssa mahdollisesta yhteistyöstä uudiskohteissa. Ajatuksena on varata tontilta paikka yhteiskäyttöautolle, millä perusteella kaupungilta haettaisiin autopaikkavelvoitteen alentamista. Lisäksi rakennettaisiin tavanomaista paremmat polkupyörien säilytystilat, jotka osaltaan houkuttelisivat vähentämään oman auton käyttöä tai luopumaan siitä kokonaan. Tavanomaisen 2,5 m² asuntovaraston koko voisi olla 5–10 m², jota asukkaat voisivat käyttää jopa harrastustilana. Säästettyjen autopaikkojen kustannuksilla (Helsingissä tyypillisesti noin 40 000 euroa/autopaikka) voitaisiin merkittävästi parantaa asumisen laatua.

Kehityspäällikkö Antti Pirhosen mukaan NCC:llä on valmius käynnistää yhteiskäyttöautoja hyödyntävä rakennushanke heti kun sopiva tontti on saatavilla. Tämän ajattelun mukainen tarjous tehtiin Helsingin "Kehittyvä kerrostalo" -ohjelmaan, mutta sitä ei valittu toteutettavaksi.

Pirhosen mukaan yhteiskäyttöautot liittyvät palveluna trendiin, jossa asumisessa hyödynnetään taloyhtiön nykyisiä tiloja nykyistä enemmän. Pienten asunosaunojen sijaan rakennettaisiin kattokerrokseen laadukkaita saunatiloja, joita asukkaat voivat vuokrata halutessaan. Saatavilla voisi olla myös tiloja perhe- ja muiden juhlien järjestämiseen. Yhteiskäyttöautot voisivat olla myös yksi olennainen osa taloyhtiön oman sisäverkon avulla välitettävästä ja tarjottavasta, valmiiksi kilpailutetusta palvelukokonaisuudesta.

Suuren rakennusliikkeen näkökulmasta yhteiskäyttöautopalveluja tarjoavan yhteistyökumppanin tulee olla riittävän suuri ja vakavarainen, jotta toiminnalla on uskottavuutta myös asun-

nonostajan näkökulmasta. Tämän vuoksi Pirhonen ei usko vertaisvuokrauksen olevan varteenotettava vaihtoehto uudiskohteiden taloyhtiöille.

Yhteiskäyttöautoilua pyritään liittämään myös toimitilakohteisiin. Esimerkiksi Tampereen rautatieaseman tuntumaan ratapihan kattavalle kannelle suunniteltavassa suurkohteessa olisi sekä sijainnin että toimintojen – sekä yrityksiä että asumista – puolesta mahdollista tarjota yhteiskäyttöautoja ja tällä perusteella vähentää pysäköinnin tilantarvetta.

6.3 Käyttäjät

Koska kyselytutkimus paljasti, että asukkaat ovat varsin harvoin tietoisia yhteiskäyttöautopalveluista, selvitettiin, missä määrin kysely olisi aikaansaanut asukkaiden liittymistä yhteiskäyttöautopalveluiden käyttäjiksi. City Car Club selvitti omasta asiakasrekisteristään, onko tutkimuksen kohdeosoitteista liittynyt City Car Clubin jäseneksi kyselyn postitusta seuraavien kolmen kuukauden aikana. Kyselyvastausten mukaan liittymisestä ehdottomasti kiinnostuneita oli 12 ja luultavasti kiinnostuneita 40. Yhtään uutta asiakasta ei kuitenkaan näistä ollut liittynyt.

Vaikka kysely ei ollutkaan luonteeltaan markkinoiva, on tämän havainnon perusteella paikallaan suhtautua tietyllä varauksellisuudella tässäkin tutkimuksessa esitettyihin käyttäjäpotentiaaleihin.

Yksityiskäyttäjien ohella viime aikoina on noussut voimakkaasti esiin yrityskäyttäjien osuus¹⁷. Yksityiset tarvitsevat yhteiskäyttöautoja usein iltaisin ja viikonloppuisin, yritykset ja julkiset organisaatiot taas virka-aikaan. Mikäli autoilla on molempia käyttäjiä, on käyttöaste korkeampi ja toiminta taloudellisesti vakaammalla pohjalla. Kuten edellä mainittiin, pysäköintilaitosten yhteiskäytön näkökulmasta on myös rakennuttajien intressissä sekoittaa asumista ja muita toimintoja kaupunkirakenteessa, ja tämä tarjoaa otollisen maaperän yhteiskäyttöautoille niiden omalla mukavuusalueella.

6.4 Kaavoitus

Syksyllä 2011 valmisteltavana olleessa Helsingin asukaspysäköinnin mitoitusohjeessa esitetään, että autopaikkoja voitaisiin vähentää kolme prosenttia, mikäli yhteiskäyttöautojen noutopiste on alle 500 m etäisyydellä. Lyhyellä aikavälillä merkittävämpi rooli yhteiskäyttöautoilla voi olla laitos- ja aluepysäköinnissä, joissa jo nykymääräysten pohjalta on mahdollisuus sovitella paikkatarvetta paikkojen vuoroittaiskäyttöön perustuen. Mitoitus monen toimijan käyttämissä laitoksissa voi olla suuruusluokkaa 20 prosenttia alhaisempi kuin erillisinä toteutetuissa ratkaisuissa. Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla jo pelkkä autopaikkojen nimeämättömyys oikeuttaa noin joka kymmenennen autopaikan vähentämiseen.

¹⁷ Taskinen ja Voltti (2011)

7 Päätelmiä

7.1 Yhteiskäyttöautojen potentiaali

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, missä määrin kaupunkiasukkaat olisivat valmiita luopumaan omasta autostaan ja siirtymään yhteiskäyttöauton käyttäjäksi. Tavoitteena oli myös tutkia, mitkä taustatekijät ennakoisivat halukkuutta palvelun käyttöön, jotta palvelujen markkinointia voidaan suunnata oikeille henkilöille. Lisäksi, mikäli voitaisiin riittävässä määrin osoittaa, että tietty osa uuden asuntokohteen asukkaista siirtyisi käyttämään yhteiskäyttöautoa, voitaisiin talon pysäköintimitoitusta ja autopaikkojen järjestelyä tarkistaa.

Käyttäjäpotentiaalın suhteen tutkimus osoitti, että kiinnostusta on, mutta se ei ole kovin suurta ja kiinnostus vaihtelee myös kohteesta ja alueesta toiseen.

Kyselyyn vastanneiden joukosta 47 vastaajaa (35 %) ilmoitti olevansa kiinnostunut yhteiskäyttöautoista ehdottomasti (9) tai (38) luultavasti. Nämä ovat selvästi suuremmat kuin nykyisten käyttäjien (5) tai palveluita kokeilleiden (5) määrät. Tällä perusteella yhteiskäyttöautojen suosion voi olettaa lisääntyvän jopa merkittävästi.

Kun kiinnostuneiden määrä suhteutetaan koko kyselyn jakeluun, voidaan esittää arvioita, kuinka paljon kiinnostuneita asukkaita vastaavilla kaupunkialueilla on ja kuinka suuri potentiaali yhteiskäyttöautoilla kokonaisuutena olisi. Jakelun piirissä oli kaikkiaan 636 kotitaloutta, joista valtaosa osoitti kiinnostuksen puutteensa olemalla vastaamatta kyselyyn. Toki on mahdollista, että tässäkin osuudessa on henkilöitä, joita yhteiskäyttöauto saattaisi kiinnostaa, mutta he syystä tai toisesta jättivät vastaamatta kyselyyn. Heidän määränsä tuskin kuitenkaan on kovin suuri. **Kiinnostuksensa kyselyn kautta ilmaisseita vastaajia oli noin seitsemän prosenttia kaikista kotitalouksista.** Konepajan alueella kiinnostuneita oli eniten, yksitoista prosenttia, matalamman kiinnostuksen alueilla jäätin alle viiteen prosenttiin. Erikseen tarkasteltiin vielä kiinnostusta sähköautoihin. Yhteiskäyttöautoista kiinnostuneista vajaa puolet (3,3 % kaikista talouksista) oli valinnut sähköauton yhdeksi heitä kiinnostavaksi autotyyppiä. Konepajan alueella, jossa kiinnostus yhteiskäyttöautoihin oli suurinta, oli kiinnostus sähköautoihin suhteessa vielä voimakkaampaa; alueilla, joissa kiinnostus oli laimeaa, oli sähköauton suosio suhteellisesti vielä vähäisempää. Tulokset tuntuivat viittaavan siihen, että "entry-level"-yhteiskäyttöauto olisi mieluiten perinteinen ajoneuvo, sen sijaan vahvimman kysynnän alueilla yhteiskäyttöautoista merkittävä osa voisi olla sähköautoja.

Ehdottomasti kiinnostuneita koko otoksessa oli yhdeksän eli puolitoista prosenttia kotitalouksista. Aiemmin on esitetty, että pääkaupunkiseudulla avainpotentiaali vastaa 3,3 pro-

senttia väestöstä, mikä on 11-kertainen City Car Clubin asiakasmäärään nähden¹⁸. Arvio vaikuttaa tämän tutkimuksen tulosten valossa realistiselta.

Jälkitarkistus osoitti kuitenkin, että ainakaan vielä kyselyssä osoitettu kiinnostus ei ennustanut toimintaa, sillä kohdealueilta ei kyselyä seuranneen kolmen kuukauden aikana ollut kukaan liittynyt City Car Clubiin.

7.2 Yhteiskäytön vaikutus autokantaan ja liikennesuoritteeseen

Tulosten mukaan joka toinen kiinnostunut on autoton, joka haluaa lisävaihtoehtoja liikkumiseensa, joka toinen on autoilija, joka harkitsee omasta autosta luopumista. Yhteiskäyttöautojen yleistyminen yhtäältä vähentää omistusautojen synnyttämää liikennettä ja tilantarvetta, toisaalta luo uutta kysyntää yksityisautoilulle ja kasvattaa henkilöautoliikennettä.

Kun tarkastellaan tämän kyselyn kohdealueita, vastausten ja aikaisemman tutkimustiedon perusteella arvioitiin, että omasta autosta luopujat aiheuttaisivat **noin prosentin vähenemän autokantaan**. Kohdealueiden noin kuusisataa taloutta tarvitsisi siis kuusi autoa vähemmän. Omasta autosta luopujien ja toisaalta ennen autottomien liittyjien tarpeisiin tarvittaisiin noin yksi yhteiskäyttöauto, joten nettovähennys olisi noin viisi autoa.¹⁹ Konepajan alueella, jossa kiinnostus oli suurinta, olisi nettovähennelmä 1,3 prosenttia.²⁰ Mutta kuten edellä mainittiin,

¹⁸ Voltti (2010), 23.

¹⁹ Koko kyselyn kohdepopulaation 636 taloudessa asuu noin 1270 asukasta ja heillä on noin 490 henkilöautoa käytössään. Mikäli puolet yhteiskäyttöautoista kiinnostuneista autonomistajista (n=23) toteuttaisi ajatuksensa ja siirtyisi yhteiskäyttöautoon, ja näistä liittyjätalouksista noin puolet luopuisi omasta autostaan, vähentäisi se omistusautokantaa 5,75 autolla. (Vollin (2010, 26) arvio luopujien määrästä on belgialaisiin lähteisiin nojautuen kolmannes liittyjistä. Tässä tutkimuksessa esitettyyn kysymykseen vastattiin kuitenkin siten, että enemmistö, jopa 80 prosenttia liittyjistä olisi valmis luopumaan autostaan (Kuva 21). Tässä sovellettu arvio on tämän haarukan keskivaiheilta.) 11,5 autoilijaperäisen yhteiskäyttöautoilijan lisäksi oletetaan, että niinkään puolet 24 autottomasta yhteiskäyttöauton ystävistä liittyisi palvelun käyttäjiksi, olisi yhteiskäyttöautoilijoita 11,5 + 12 =23,5 taloutta. Tällä hetkellä City Car Clubilla on pääkaupunkiseudulla on 48 asiakasta autoa kohden. Edellä kuvatut 23,5 uutta jäsentaloutta tarvitsisivat tällöin noin puolikkaan auton lisäyksen yhteiskäyttöautokantaan. Nettovähennykseksi jäisi siis 5,25 autoa eli 1,07 prosenttia autokannasta.

²⁰ Konepajan alueella kiinnostuneiden määrä oli 11 prosenttia kotitalouksista. Alueen 205 kotitaloudessa asuu tilastollisesti 410 asukasta ja heillä on autoja käytössään 158 kappaletta. Vastaajien joukossa oli yhteiskäyttöautoista kiinnostuneita autonomistajia yhdeksän ja heistä viisi ilmoitti olevansa valmis harkitsemaan autosta luopumista. Edellä olevaa mallia soveltaen voidaan laskea, että 4,5 kiinnostunutta toteuttaisi ajatuksensa ja heistä 2,25 luopuisi omasta autostaan. Autottomia liittyjiä olisi konepajan osalta puolet kiinnostuneista (12) eli kuusi taloutta, jotka tarvitsisivat 0,12 autoa. Nettovähennykseksi jäisi Konepajalla 2,13 autoa eli 1,3 prosenttia autokannasta.

pelkkä kiinnostuksen ilmaus ei näillä alueilla konkretisoitunut uusina käyttäjinä. Tiedon jakaminen ei yksin riitä, tarvittaneen myös tarjonnan parantamista – tosin Konepajan alueella yhteiskäyttöauton noutopiste on aivan vieressä jo nyt. Joka tapauksessa potentiaalista esitettyihin arvioihin on paikallaan suhtautua kriittisesti.

Edellä mainituista kiinnostuneista yhdeksän ilmoitti ajavansa yli 10 000 km vuodessa. Heidän kohdallaan päivittäinen tai lähes päivittäinen käyttö muuttuisi satunnaisemmaksi ja myös suorite todennäköisesti vähenisi selvästi. Luopujien suoritteen vähenemä olisi suurempi kuin liittyjien suorite, joten kokonaissuoritteen määrä vähenisi enemmän kuin autojen kappalemääräinen tarve.

7.3 Uudet asiakasryhmät

Koska väestö on ikääntymässä, kommentit, joissa todettiin palvelun soveltuvan hyvin eläkeläiselle, ovat kiinnostavia. Monelle vastaajalle auto on työn takia välttämätön, ja eläkkeelle siirtyminen antaa mahdollisuuden harkita asiaa uudelleen. Seniorien huomioiminen potentiaalisena käyttäjäryhmänä ja markkinoinnissa on ehdottomasti perusteltua. Tätä ajatusta tukee havainto pääkaupunkiseudun nykyisten yhteiskäyttöautoasiakkaiden painottumisesta lapsiperheisiin, vertailtiinpa sitä sitten kansainvälisiin lukuihin tai väestötilastoihin (ks. luku 0). Lisäksi merkittävä osa paljon ajavista, mutta luopumaan halukkaista kuuluivat tähän eläkeikää lähestyvien ikäryhmään (ks. luku 4.3). Eläkkeelle siirtyminen todennäköisesti vähentäisi ajosuoritetta ilman yhteiskäyttöautoon siirtymistäkin, mutta tuohon elämäntilanteeseen yhteiskäyttöautoilu tuntuisi monen kohdalla sopivan hyvin.

Kokonaisuutena enemmistö vastaajista suhtautui yhteiskäyttöautoihin positiivisesti, vaikka ei olisikaan nähnyt sitä omalla kohdallaan soveliaaksi. Useampikin henkilö totesi palvelun kiinnostavan, mutta tietyt, usein työhön tai perhetilanteeseen liittyvät tekijät estävät palvelun hyödyntämisen.

Siinä vaiheessa kun luovun omasta autosta. esim. eläkkeelle jäädessäni, kun en tarvitse autoa enää työssäni.

Erittäin kiinnostava ratkaisu esim eläkeläiselle. Olen periaatteessa kiinnostunut vähentämään autoilua, ja tulen luultavasti käyttämään palvelua kun nykyinen auto on liian vanha käytettäväksi.

Ajatukseenne/suunnitelmanne yhteisauton käyttö ok. Tällä hetkellä taloudessa 18 v. nuori, jolla oma auto on ihan must, joten minulla ja hänellä yhteiskäyttö ja -omistus toimii vielä muutaman vuoden. Myöhemmin voin itse käyttää tarvittaessa yhteisautopalvelua mikäli ystävien ym. kokemukset positiivisia.

Aikoinaan on "joutunut" hankkimaan auton, kun joukkoliikenneyhteydet kodin ja työpaikan välillä olivat niin hankalat. Ei enää osaa olla ilman omaa autoa. Hyvä idea tämä yhteiskäyttöauto, mutta ei ehkä sovi meille, koska lapsenlapsen kuljettamista on aika paljon.

Palvelun käyttökynnys olisi monelle vastaajalle olennaisesti alhaisempi, mikäli autot olisivat lähellä kotia. Nykyisistä käyttäjistä 44 prosentilla noutomatka on alle 300 metriä; tämän jälkeen käyttäjämäärät laskevat noutomatkan pidentyessä, mutta toisaalta yli kilometrinkin päästä auton noutaa vielä lähes joka neljäs käyttäjä²¹. Mikäli käytetään vähittäiskaupan saavutettavuudessa usein tarkasteltua 500 metrin etäisyyttä, sijaitsee noutopaikka tällä säteellä 61 prosentilla nykyisistä käyttäjistä. Auto ollaan valmiita hakemaan siis tarvittaessa hieman kauempaakin, mutta laajempia käyttäjäpiirejä tavoiteltaessa 300 metrin maksimietäisyys lienee turvallinen lähtökohta.

Mitä lähempänä kotiovea pysäkki olisi, sitä todennäköisemmin autoa tulisi käytettyä. Mahdollisuus hakea auto lämpimästä autotallista on erittäin kiinnostava.

Selvityksessä olisi voitu kysellä kuinka kaukaa ihmiset ovat valmiita noutamaan autonsa.

Espooseen lisää City Car Clubin pisteitä.

Autojen saatavuus läheltä kotoa koettiin tärkeäksi. Asia nousi esille, vaikka kyselyn lähtökohdiana oli omassa korttelissa saatavilla oleva palvelu. Suurin kysyntä kohdistuu pieniin autoihin ja melko yllättävää oli sähköautojen suuri suosio. Pieni osa vastaajista piti tärkeänä esimerkiksenä pakettiauton saatavuutta, mutta todennäköisesti käyttäjät olisivat valmiita hyväksymään heikomman saatavuuden harvemmin käytettävissä autoluokissa, jos pieni perushenkilöauto olisi helposti ja vaivattomasti saatavissa.

Myös saatavuus ruuhka-aikoina arvelutti. Yksi vastaaja epäili, että yhteiskäyttöautot eivät pysy kunnossa.

Asuintalomme edessä on CitycarClubin parkkiruutu, joka on lähes aina laittomasti muiden käytössä, kuten iso kuorma-auto (SantaMaria-maustefirma) tai henkilöautoja. Mikä taho voisi esim. maalata pysäköintialueen keltaiseksi, että kieltomerkki saisi hieman enemmän tehoa?

Suurin este on se, että pelkäämme (ei ole tietoa), että autoja ei riitä kaikille halukkaille esim. juhannuksena tai jouluna tai muina juhlapäivinä. Tai pitäisi olla todella järjestelmällinen, että muistaisi varata ajoissa. Sitä me emme taida valitettavasti olla.

²¹ Voltti (2010), 8.

Ihmisillä ei ole tapana kunnioittaa yhteiskäytössä olevia asioita. Niihin suhtaudutaan halveksivasti ja niitä käytetään säälimättömästi. Yhteiskäyttöiset polkupyörät eivät menesty. Miten käy autojen. Niissä tupakoidaan, ne ovat epäsiistejä yms. Idea on hyvä, mutta käyttäjät eivät mahdollisesti ole vielä kypsiä siihen tällä vuosituhannella jos seuraavallaan.

Tutkimustulosten perusteella parhaimmat edellytykset yhteiskäyttöautoille on lähellä keskustaa sijaitsevassa kerrostaloyhtiössä, jossa on hyvät joukkoliikennepalvelut. Keskusta-alueella myös pysäköintiongelmat alkavat nousta käyttäjien silmissä merkityksellisiksi, ja juuri näillä alueilla pysäköintirakenteiden korkeat kustannukset luovat yhteiskunnan taholta tarpeita yhteiskäyttöautojen suosimiseen. Tyyppiesimerkki tässä otoksessa oli Pasilan Konepajan alue.

Oma auto on monelle tiettyyn elämänvaiheeseen kuuluva asia. Yhteiskäyttöautojen potentiaalisia käyttäjiä on tämän elämänvaiheen molemmin puolin. Yhteiskäyttöauton hyödyntäminen voi lykätä oman auton hankinnan tarvetta, ja toisaalta mahdollistaa siitä luopumisen aikaisemmin. Seniori-ikään siirtyvien suuri osuus tietyllä alueella voikin ennakoida palvelusta kiinnostumista. Yhteiskäyttöautoilla voisi olla merkittävä potentiaali alueilla, joihin ikääntyvät pariskunnat muuttavat omakotitalosta. Esimerkiksi yksi seniorien suosima alue Helsingissä on Vuosaaren Aurinkolahti, jonka avariin merenrantahuoneistoihin on muutettu paljon Itä-Helsingin omakotialueilta. Konepajan alue ei tässä suhteessa ole välttämättä optimaalinen, toisaalta sinne on hakeutunut suhteellisen nuoria asukkaita, joiden liikkumisessa oma auto ei ole näytellyt aikaisemminkaan merkittävää roolia.

Vapaa-ajan moninaisista liikkumistarpeista osa on hankalammin toteutettavissa yhteiskäyttöautoilla. Kesämökkimatkat, jolloin auto on pitkään varattuna, mutta sillä ei välttämättä ajeta paljoa, ovat ongelmallisia. Nykyiset käyttäjät ovat ratkaisseet ongelman tapauskohtaisesti. Heidän ajosuoritteestaan yhteiskäyttöautolla ajetaan vain 13 prosenttia ja autottomissakin talouksissa vain 32 prosenttia²²; mikäli omaa autoa ei ole käytettävissä ajetaan sukulaisten tai tuttavien autolla tai vuokra-autolla. Tämä ilmiö selittänee myös sen, miksi yksi yhteiskäyttöauto tuntuu riittävän niin suurelle joukolle käyttäjä – osa niistä on kakkosauton roolissa ja käyttäjillä on lisänä muitakin vaihtoehtoja. Tätä taustaa vasten voisikin ajatella, että esimerkiksi autonvuokraus ei ole välttämättä yhteiskäyttöauton kilpailija vaan suorastaan sitä tukeva liikkumisen vaihtoehto.

²² Voltti (2010), 14.

Lähdeluettelo

Autopaikkatyöryhmä (2009): Autopaikkojen toteuttamiskustannukset ja niiden kohdistaminen nykyistä suuremmassa määrin autopaikkojen käyttäjille. Helsingin kaupunki 31.1.2009.

Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta (2010): Taloudellinen taantuma on vähentänyt liikennettä Helsingin pääkatuverkossa. Ennakkotiedote 8.4.2010. http://www.hel.fi/wps/portal/Kaupunki-suunnitteluvirasto/Artikkeli?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/Ksv/fi/Uutiset/Tiedote_25a_2010. Viitattu 19.1.2011.

Helsingin seutu tilastoina 2006. Helsingin kaupungin tietokeskus, 2006

HLT Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 04–05, <http://www.hlt.fi/index.htm>, 2005 Viitattu 21.1.2011.

Itella: Suuri enemmistö suomalaisista haluaa mainospostia kotiinsa. 1.10.2010. http://www.posti.fi/tiedotteet/2010/20101001_tutkimus.html. Viitattu 26.1.2011.

Pääkaupunkiseudun väestö- ja palvelutarveselvitys 2015 ja 2025. Pääkaupunkiseudun neuvottelukunta 2007.

Taskinen, Johanna ja Voltti, Ville (2011): Autojen yhteiskäyttö julkisissa organisaatioissa. Julkaisematon raporttiluonnos. Ympäristöministeriö.

Tilastokeskus: Kesämökit 2009. http://www.stat.fi/til/rakke/2009/rakke_2009_2010-05-28_kat_001_fi.html. Viitattu 19.1.2011.

Voltti, Ville (2010): Autojen yhteiskäytön potentiaali ja vaikutukset pääkaupunkiseudulla, Turussa ja Tampereella. Raporttiluonnos.