



Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 25/2018

Yhteiskäyttöautojen potentiaali ja vaikutukset käyttäjänäkökulmasta

Loppuraportti

Sisällysluettelo

Esipuhe ja tiivistelmä	
1. Taustaksi	s. 7
2. Yhteiskäyttöautojen määritelmä ja toimintakenttä	s. 11
3. Globaalit muutosvoimat ja kuluttajatrendit	s. 15
4. Tavanmuodostus liikkumisessa	s. 19
5. Toimijat ja toimintaedellytykset	s. 22
6. Ymmärrys käyttäjistä	s. 27
7. Yhteenveto, johtopäätökset ja suositukset	s. 52

Esipuhe

Tutkimus yhteiskäyttöautojen potentiaalista ja vaikutuksista käyttäjänäkökulmasta lähti tarpeesta tuottaa kotimaista tietoa yhteiskäyttöautojen toimintakentästä. Taustalla on lisäksi ollut ajatus, että yhteiskäyttöautojen potentiaalia jakamis- ja kiertotalouden osana voitaisiin mahdollisesti kasvattaa, jos käyttäjien valintoja ymmärrettäisiin paremmin. Työn kautta haluttiin syventää aiemmista tutkimuksista saatuja tuloksia sekä luoda uutta ymmärrystä yhteiskäyttöautojen potentiaalista, yhteiskäyttöautomarkkinasta ja yhteiskäyttöautojen vaikutuksista eri puolella Suomea.

Tavoitteena on, että työn tuloksia hyödyntämällä on mahdollista luoda tehokkaita keinoja ohjata liikkumista ja kaupunkikehitystä kestävämpään suuntaan. Työ on paitsi keskittynyt tukemaan viranomaistoimintaa, myös tuottamaan hyödyllistä tietoa yrityksille sekä tarjoamaan näkökulmia muille aiheesta kiinnostuneille.

Työn ovat rahoittaneet yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Toteuttajana toimivat Solita ja Palmu.

Tutkimuksessa hyödynnetty aineisto kerättiin yhdistelemällä laadullisia ja määrällisiä menetelmiä. Aluksi haastatettiin yhteiskäyttöautopalveluita tarjoavia yritystoimijoita, jonka jälkeen siirryttiin haastattelemaan yhteiskäyttöautojen nykyisiä ja potentiaalisia loppukäyttäjiä. Laadullisen vaiheen pohjalta laadittiin loppukäyttäjille suunnattu kvantitatiivinen kyselytutkimus. Otos kyselytutkimukseen oli suomalaista aikuisväestöä edustava.

Ohjausryhmään kuuluivat Altti Iiskola (liikenne- ja viestintäministeriö), Anni Hytti (Liikennevirasto), Inkeri Parkkari (Trafi), Tytti Viinikainen (Liikennevirasto) ja Maija Stenvall (ympäristöministeriö).

Solitan ja Palmun osalta projektitiimin muodostivat Kaisa Kaitosalmi (pp), Topias Tuomisto, Jouni Wallander, Putte Huima ja Timo Leppänen.

Helsingissä huhtikuussa 2018

Liikennevirasto

Avainsanat

Yhteiskäyttöautot, liikenne palveluna, asiakasymmärrys, käyttäjänäkökulma, matkaketjut, kestävä liikenne, jakamistalous.

Tiivistelmä

Tausta

Yhteiskäyttöauton vaikutuksia on tutkittu maailmanlaajuisesti enenevissä määrin. Aikaisemmat tutkimukset ovat keskittyneet pitkälti ympäristönäkökulmaan. Tämän tutkimuksen tarkoituksena on tuoda suomalaisen liikkujan ääni paremmin esiin ja selvittää yhteiskäyttöautoilun potentiaalia ja vaikutuksia nimenomaan käyttäjänäkökulmasta.

Tavoitteet

Tutkimus pyrkii selvittämään kuka yhteiskäyttöautoa tulee mahdollisesti ensimmäisenä käyttämään ja minkälaisissa tilanteissa. Tutkimus pyrkii myös arvioimaan miten tätä potentiaalia voisi edelleen kasvattaa sekä mahdollisten epäsuotuisten ympäristövaikutusten tapauksessa, ohjata oikeaan suuntaan. Yhteiskäyttöautojen edistämiseksi ei tule ohjata autottomia ihmisiä auton käyttöön matkoilla, jotka muuten tehtäisiin kestäväillä kulkumuodoilla.

Toteutus

Tutkimus on toteutettu yhdistämällä laadullisen ja määrällisen tutkimuksen menetelmiä. Teimme yhteensä kuusi haastattelua alan toimijoiden parissa sekä yhdeksän kuluttajien syvähaastattelua ympäri Suomea. Syvähaastattelussa keskityimme kunkin haastateltavan liikkumiseen niin arjessa kuin arjen ulkopuolellakin. Keskustelimme liikkumisen rutiinien ja tapojen taustalla vaikuttavista lähtökohdista, motivaatioista ja esteistä. Haastatteluiden löydökset validoimme maanlaajuisella, kansallisesti edustavalla kuluttajakyselyllä, johon vastasi yhteensä 1 026 suomalaista.

Tulokset

Suomalaiset tuntuvat jakautuvan selkeästi autollisiin ja autottomiin. Auton omistaminen lisää auton käyttöä kaikilla matkoilla. Auton ostamisen ja autosta luopumisen välimaastossa pohtii suhteellisen pieni joukko. Tämä välimaastossa oleva ryhmä voidaan nähdä ensimmäisenä yhteiskäyttöautoilun omaksujajoukkona, sillä heille liikkumistapojen muutos on muutenkin ajankohtaista. Tutkimus tosin osoittaa, että yhteiskäyttöautoilusta ei ole yksinään arjen liikkumisen ratkaisijaksi – ainakaan nykyisellään – mutta sillä voisi olla merkit-

tävä rooli liikennejärjestelmän täydentäjänä, osana monipuolisia matkaketjuja. Tutkimuksen valossa yhteiskäyttöautojen suurin nykypotentiaali on arjesta poikkeavissa matkoissa: moni autoton tai autollinen voisi nähdä yhteiskäyttöauton soveltuvan esimerkiksi viikonloppu ja lomamatkoille. Parhaimmillaan yhteiskäyttöautot tarjoavatkin näille matkoille oman auton kaltaista mukavuutta ja vaivattomuutta (ehkä jopa yllättävän mukavasti ja edullisesti) ja näin tekevät oman auton hankinnasta tarpeellista. Myös kakkosautojen korvaajana yhteiskäyttöautolla voidaan nähdä selkeää potentiaalia. Yhteiskäyttöauto voi mahdollistaa jollain matkoilla myös joukkoliikenteen käytön, jos asemalle tai pysäkille ei ole mahdollista kulkea ilman autoa.

Yhteiskäyttöautopalveluita kannattaa tarjota erityisesti suurissa kaupungeissa ja taloyhtiön autohallissa. Auto halutaan ottaa käyttöön läheltä ja suurten kaupunkien tiivis rakenne mahdollistaa auton löytymisen usein kävelymatkan päästä. Taloyhtiön autohallista löytyvillä autoilla ihmiset voisivat helposti täydentää muuten autotonta liikkumistaan. Lisäksi ne tuovat yhteiskäyttöautot niin lähelle käyttäjää, ettei niiden olemassaoloa voi sivuuttaa. Yhteiskäyttöautojen yleistymisen ehdottomasti suurin este on niiden huono tunnettuus – hyvin harva tietää, mistä autojen yhteiskäytössä on kyse. Yleistyessään yhteiskäyttöautopalveluiden riskinä on lisääntynyt autoilu, mutta asiaan voidaan vaikuttaa fiksulla liikennepolitiikalla.

Sammanfattning

Bakgrund

Bildelningens inverkan har undersökts i allt större utsträckning runt om i världen. De tidigare undersökningarna har emellertid långt fokuserat på miljöaspekter. Avsikten med denna undersökning är att föra fram de finska trafikanternas åsikter och utreda bildelningens potential och inverkan ur användarnas synvinkel.

Mål

Målet med undersökningen är att ta redan på vem som i första hand eventuellt kommer att använda bildelningsfordon och i hurdana situationer. Undersökningen görs också för att uppskatta hur denna potential kunde ökas ytterligare samt, i eventuella fall med ofördelaktig miljöpåverkan, styra den i rätt riktning. Främjandet av bildelning bör inte styra människor utan bil att börja använda bil på sådana resor för vilka de annars skulle använda hållbara transportmedel.

Genomförande

Undersökningen genomfördes genom att kombinera kvalitativa och kvantitativa undersökningsmetoder. Vi gjorde sammanlagt sex intervjuer med aktörer inom

branschen samt nio djupintervjuer med konsumenter runt om i Finland. I djupintervjuerna fokuserade vi på de intervjuades mobilitet till vardags och på fritiden. Vi diskuterade utgångsläget, motivation och hinder som i bakgrunden påverkar mobilitetsrutinerna och -vanorna. Resultaten från intervjuerna validerades genom en riksomfattande, nationellt representativ konsumentundersökning, i vilken sammanlagt 1 026 finländare deltog.

Resultat

Finländarna indelas relativt tydligt i två grupper: de som har bil och de som inte har bil. Om man äger en bil ökar detta bilanvändningen på alla typer av resor. I gränssområdet finns en relativt liten grupp som funderar på att köpa bil eller sluta använda bil. Den här gruppen kan anses vara den som i första hand skulle anlita bildelningstjänster, eftersom det för personerna i denna grupp ändå är aktuellt att ändra sina mobilitetsvanor. Undersökningen visar emellertid att bildelningen i sig inte uppfyller mobilitetsbehoven i vardagen, i alla fall inte i sin nuvarande form. Den kunde emellertid ha en viktig kompletterande roll i transportsystemet, som en del av mångsidiga resekedjor. I ljuset av undersökningen är bildelningens största potential i nuläget resorna som avviker från vardagen:

flera av dem som äger bil och som saknar bil är överens om att bildelningsfordon kunde lämpa sig för veckosluts- och semesterresor. I bästa fall erbjuder bildelningsfordon ett bekvämt och behändigt alternativ till bilägande (till och med överraskande bekvämt och förmånligt) och som i så fall gör det onödigt att skaffa egen bil. Man ser också en klar potential till att använda bildelningsfordon som alternativ till en andrabil. Bildelning kan på vissa resor möjliggöra användning av kollektivtrafik, om det inte är möjligt att ta sig till en station eller hållplats utan bil.

Det skulle löna sig att erbjuda bildelningstjänster särskilt i stora städer och i husbolags garage. Man vill hämta bilen på nära avstånd och den täta stadsstrukturen i stora städer gör det ofta möjligt att hitta en bil inom gångavstånd. Med bilar som finns tillgängliga i husbolags garage kan människor lätt komplettera sina resor som annars sköts utan bil. Då skulle bildelningsfordonen också vara så nära användaren att man inte kunde missa dem. Det största hindret för att göra bildelningen vanligare är att så få känner till vad det är frågan om. Risken med en allmänare användning av bildelningstjänster är att bilkörandet ökar, men detta kan påverkas med klok trafikpolitik.

Abstract

Background

The impacts of car sharing are being studied to an ever-increasing degree worldwide. However, previous studies have largely focused on environmental aspects. The aim of this study is to voice the opinions of Finnish road users and to examine the potential and impacts of car sharing from a user perspective.

Objectives

This study aims to find out who will be the first to use car-sharing services and in what situations. This study also strives to assess how this potential could be further increased and, in case of adverse environmental impacts, steered in the right direction. The promotion of car sharing should not guide non-owners to use cars on journeys for which they would normally use sustainable transport modes.

Implementation

The study was carried out by combining qualitative and quantitative research methods. We conducted a total of six interviews with actors in the field, as well as nine in-depth interviews with consumers all over Finland. The in-depth

interviews focused on the interviewees' mobility on weekdays, weekends and holidays. We discussed the starting points, motivations and obstacles that affect their mobility routines and habits. The results of the interview were validated through a nationwide, nationally representative consumer survey with a total of 1,026 Finnish respondents.

Results

The Finnish people can roughly be divided into two groups: car owners and non-owners. Car ownership increases use of cars on all types of journeys. In the middle ground between these groups, there is a relatively small group of people thinking about either buying a car or giving up their car. This group can be seen as the first group to embark on car sharing, since they are already considering a change in their mobility habits. This study shows that car sharing alone cannot meet the demands of everyday mobility, at least not in its current form. However, car sharing could play a significant complementary role in the transport system, as a part of versatile travel chains. In light of this survey, the greatest current potential of car sharing does not lie in everyday journeys; rather, both car owners and non-owners agree that car sharing would be a suitable

alternative for weekends and holidays. At its best, car-sharing vehicles could offer the same ease and comfort as one's own car (even surprisingly comfortably and inexpensively) and would thus make it unnecessary to own a car. Car-sharing vehicles also have clear potential for serving as an alternative to owning multiple cars for households with more than one driver. On some journeys, car sharing may enable the use of public transport, if a station or a stop cannot be reached without a car.

Car-sharing services should be offered in large cities and in the garages of housing cooperatives in particular. People want to pick up their vehicle within a short distance, and the tight urban structures of large cities often make it possible to find a car within walking distance. People who do not own a car may easily complement their mobility with cars that can be collected from the garage of their housing cooperative. The existence of cars situated so close to the users cannot be ignored. Certainly, the greatest obstacle hindering car-sharing services from becoming more common is that very few people know what car sharing entails. The risk involved with more common car-sharing services is increased car use, but this can be remedied with smart transport policy.



Taustaksi



1.1

Johdanto

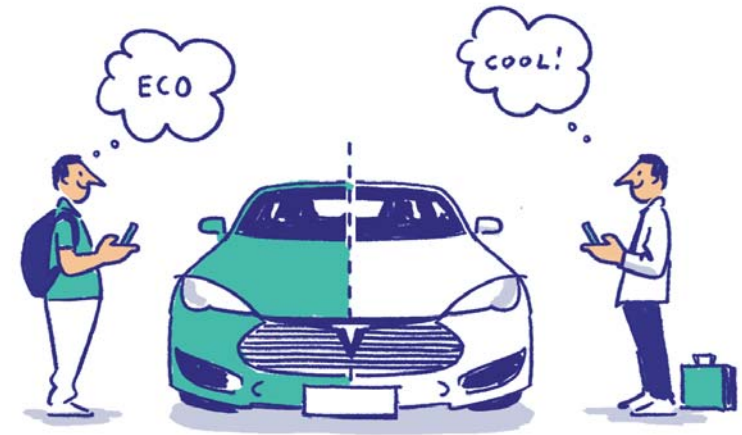
Yhteiskäyttöautoilun ratkaisuja on ollut Suomessa tarjolla jo yli vuosikymmenen ajan. Niiden mahdollisuuksista yksityisautoilun aiheuttamien ympäristö- ja kaupunkirasitteiden vähentämiseksi on keskusteltu pitkään.

Aihetta on tutkittu maailmalla runsaasti – etenkin ympäristönäkökulmasta. Yhteen asiaan ei kuitenkaan tunnu löytyvän vastausta: miksi yhteiskäyttöautoilu on kasvanut niin hitaasti? Toisin sanoen: **miksi monet päätyvät yhä ostamaan auton, vaikka yhteiskäyttöautopalvelut sopisivat teoreettisesti heidän käyttöönsä paremmin?**

Tämä tutkimus pyrkii osallistumaan keskusteluun yhteiskäyttöautoilun ympärillä tuoden *käyttäjien äänen paremmin esille*. Tarkoituksena on ollut selvittää yhteiskäyttöautoilun potentiaalia ja vaikutuksia Suomessa erityisesti käyttäjänäkökulmasta. Tämä näkemys on tuotettu yhdistämällä laadullisen- ja määrällisen tutkimuksen (N = 1 026) menetelmiä.

Aluksi haastattelimme kuutta eri toimijaa ja yhdeksää erilaista liikkujaa kuudessa eri kaupungissa ympäri Suomea. Haastatteluista nousi esille monia mielenkiintoisia näkökulmia käyttäjien motiiveista ja syvälle juurtuneista tottumuksista sekä päivittäisessä että viikonloppu- ja lomaliikkumisessa. Näitä näkemyksiä hyödyntäen laadimme koko Manner-Suomen aikuisväestöä kattavan kyselyn, joka validoi tärkeimpiä laadullisen tutkimusvaiheemme havaintoja ja toi esiin uusia löydöksiä, näin antaen tutkimuksellemme määrällisen painoarvon.

Tutkimus tuottaa kuluttajanäkemyksiä liikenteen ja liikenteen toimialojen parissa toimiville. Lisäksi se tarjoaa palveluntarjoajille tietoa palveluiden kehittämiseksi käyttäjien tarpeisiin paremmin vastaviksi sekä viranomaisille selkeämpää näkemystä siitä, minkälaisilla toimenpiteillä yhteiskäyttöautojen käyttöä voitaisiin edistää yhtenä yksityisautoilun vähentämisen keinona, ja minkälaisin ratkaisuin he voisivat alan toimijoita tässä tukea.

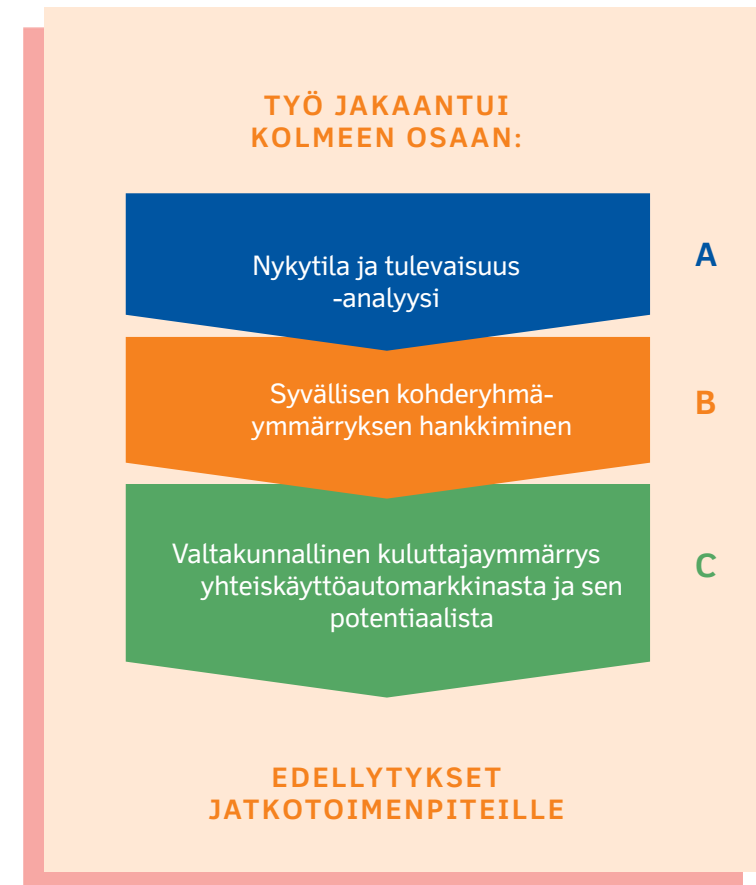


1.2

Tavoitteet ja lähestymistapa

Tämän tutkimuksen päätavoitteena oli luoda syvempää ymmärrystä yhteiskäyttöautojen potentiaalista suomalaisten liikkujien keskuudessa ja tuottaa näkemystä yhteiskäyttöautomarkkinasta sekä yhteiskäyttöisyyden mahdollisista vaikutuksista Suomessa.

- Tutkimuksen avulla tuotetaan tietoa erilaisten yhteiskäyttöiseen liikkumiseen panostavien tahojen toiminnan tueksi sekä luodaan edellytyksiä aiheeseen liittyvälle viranomaistoiminnalle.
- Tutkimuksen kohderyhmänä olivat yhteiskäyttöautopalveluiden loppukäyttäjät eli kuluttajat sekä yhteiskäyttöautopalveluita tarjoavat toimijat.
- Näiltä kohderyhmiltä kerättyä näkemystä on mahdollisuus hyödyntää viranomaisnäkökulman muodostamisessa.
- Syvällisen, mutta kattavan ja yleistettävän näkemyksen aikaansaamiseksi hyödynsimme sekä kvalitatiivisia ja kvantitatiivisia menetelmiä.
- Nykytilanteen ja tulevaisuuden muutosvoimien ymmärtämiseksi hyödynsimme laajasti sekä Solitan, Palmun että muiden tekemiä valmistuneita ja käynnissä olevia tutkimuksia ja selvityksiä.
- Lisäksi perehdyimme kuluttajien käyttäytymiseen vaikuttaviin trendeihin ja etsimme relevantteja benchmarkeja niin yhteiskäyttöautoista kuin muistakin jakamis- ja kiertotalouden ilmentymistä.



1.3

Menetelmät ja toteutus

A Nykytila ja tulevaisuus
-analyysi**A1 Olemassa oleva tutkimustieto ja selvitykset**

Perehdyimme olemassa olevaan, yhteiskäytöisyyteen liittyvään tutkimusaineistoon, dataan ja selvityksiin.

A2 Muutosvoimat ja trendit

Muodostimme näkemyksen kuluttajan käyttäytymiseen vaikuttavista muutosvoimista ja trendeistä.

A3 Benchmarkit

Etsimme työmme taustaksi maailmalta innostavia benchmarkeja niin yhteiskäyttöautoista kuin muistakin jakamis- ja kiertotalouden ilmentymistä.

A4 Hypoteesien kehitys

Generoimme erilaisia ratkaisuhypoteeseja yhteiskäyttöautojen tulevaisuuteen liittyen. Kuvitettuja hypoteeseja hyödynsimme seuraavan vaiheen kuluttajahaastatteluissa.

B Syvällisen kohderyhmä-
ymmärryksen hankkiminen**B1 Yhteiskäyttöauto toimijoiden haastattelut**

Teimme yhteensä 6 syvähaastattelua yhdessä tilaajan kanssa valittujen, keskenään erilaisten toimijoiden keskuudessa. Haastatteluiden tavoitteena oli saada syvälistä ymmärrystä toimijakentästä ja toimijoiden kokemista toimintaedellytyksistä.

B1 Kuluttajien syvähaastattelut

Syvällisen näkemyksen aikaansaamiseksi loppukäyttäjien tarpeista, käytön esteistä ja erilaisten yhteiskäyttöautoratkaisujen potentiaalista, teimme yhteensä 9 syvähaastattelua kolmella paikkakunnalla: Helsingissä, Oulussa ja Tampereella.

C Valtakunnallinen kuluttajaymmärrys
yhteiskäyttöautomarkkinasta ja sen potentiaalista**C1 Kvantitatiivinen kyselytutkimus**

Koko Suomen kattavan ja yleistettävän näkemyksen muodostamiseksi sekä laadullisten haastatteluiden löydösten validoimiseksi toteutimme valtakunnallisen kyselytutkimuksen.

C2 Kohderyhmä ja toteutus

N=1 026, mannersuomalaista aikuisväestöä edustava otos. Tutkimus toteutettiin web-kyselynä aikavälillä 19.-24.3.2018 Norstatin kuluttajaneeliin.

C3 Tutkimuksen sisältö ja tulokset

Tutkimuksen sisältö määrittyi vaiheiden A ja B havaintojen ja löydösten perusteella. Kyselytutkimuksen teemoina olivat:

- Liikenne- ja liikkumisvälineiden nykyinen käyttö
- Liikkumisen motiivit ja tarpeet
- Tietoisuus yhteiskäyttöautoista ja niiden nykyinen käyttö
- Erilaisten yhteiskäyttöautoratkaisujen houkuttelevuus
- Käyttötilanteet ja mitä liikkumisen muotoa korvaisi/vähentäisi
- Käytön esteet ja driverit
- Toimijoiden tunnettuus



Yhteiskäyttöautot: Määritelmä ja toimintakenttä



2.1

Yhteisöllinen kuluttaminen ja yhteiskäyttöautot

Yhteiskäyttöauto mielletään usein osaksi jakamistaloutta, mitä se puhekielessä usein edustaakin. Jakamistaloudelle ei oikeastaan ole yhtä vakiintunutta ja selkeää määritelmää. Oxford English Dictionary (2015) määrittelee sen taloudelliseksi systeemiksi, jossa varoja ja palveluita jaetaan yksityishenkilöiden välillä, joko ilmaiseksi tai maksua vastaan – tyypillisesti internetin välityksellä. Jakamistalous myös luo ja tarjoaa kuluttajille uusia vaihtoehtoja omistamisen rinnalle, jolloin he voivat **maksaa käytöstä** suoraan käyttöasteen perusteella **tuotteiden omistamisen sijaan** (Koski, 2017).

Tehdäksemme pesäeron puhtaaseen jakamiseen, miellämme yhteiskäyttöautoilun osaksi **yhteisöllistä kuluttamista**, joka on pienempi, *teknologiaan pohjautuva ilmiö* laajemman jakamistalouden sisällä (Hamari et al. 2016). Belk (2014) määrittelee yhteisöllisen kuluttamisen resurssien hankinnan ja jakelun koodinoinniksi maksua tai muuta korvausta vastaan. Jakaminen vuorostaan on vaihto-

ehtoinen vaihdannan muoto, joka on verrattavissa lahjojen antamiseen tai hyödykkeiden vaihtoon (Belk, 2007). Taloudelliset insenttiivit erottavat yhteisöllisen kuluttamisen siis puhtaasta jakamisesta. Bostman (2013) jaottelee edelleen yhteisöllisen jakamisen kolmeen eri luokkaan: liiketoimen ja ihmisen väliseen (B2C), ihmisten väliseen (P2P), ja liiketoimien väliseen (B2B), joista kaikki ovat relevantteja tutkimuksessamme. Alla oma määritelmämme:

Yhteiskäyttöautolla tarkoitamme autoa, josta maksat käytön mukaan sovitulla minuutti-, tunti- tai päivähinnalla, ja jota lisäksi voivat ajaa muutkin käyttäjät.

Auton käyttöönoton tulee myös olla suhteellisen helppoa ja joustavaa, minkä vuoksi uudet teknologiset ratkaisut ovat usein vahvasti läsnä yhteiskäyttöautoissa. Lisäksi yhteiskäyttöautoa *ajat itse*, tämä erotuksena yhteiskyytialpalveluihin, joissa voit toimia matkustajana.



2.2

Muu yhteisöllinen kuluttaminen



YKSILÖT MAHDOLLISTAJINA (P2P)

Ilmaista P2P
-ratkaisusta
lüksuvaihtoehtoihin

Matkailijat voivat valita ilmaisen Couchsurfing-majoituksen, omiin kriteereihin soveltuvan Airbnb-ratkaisun tai luksusta henkivän majoituksen One nestay:sta.

P2P -ateriapalvelu

On-demand -ateriapalvelu yhdistää naapuruston amatöörikokit ja kuluttajat, jotka haluavat kotitekoisen aterian. Palvelu tarjoaa kokkeaville lisäksi koulutusta sekä yhteisön tukea.

Ravintolapäivä

Ravintolapäivänä syntyy ruokaa kaupunkilaisten toisilleen tekemänä halvasti, innokkaasti ja kekseliäästi.

Työlle tekijä,
askareisiin auttaja

Nappinaapuri-palvelun kautta asukkaat voivat tarjota apuaan muille naapurustossa asuville tai saada tekijän pieniin askareisiin.

Tavaroiden yhteiskäyttö

Suomesta ja maailmalta löytyy malleja viime vuosina nousseista ratkaisuista, joiden kautta kuluttajat voivat tarjota vuokralle tavaroita, joita eivät juuri sillä hetkellä tarvitse. Esimerkkeinä harrastusvälineiden Kuinoma tai lastentarvikkeiden Kinspiring.

Parkkipaikat kiertoon

Plonk-aplikaatio auttaa vapaan parkkipaikan löytämisessä. Autopaikkojen omistajat listavat vapaat paikat, ja paikan tarvitsevat löytävät ne mobiilisovelluksen karttapalvelun avulla. Myös maksaminen tapahtuu sovelluksen kautta reaaliajassa. Suomessa toimii esimerkiksi Rent a Park -palvelu.



YRITYKSET MAHDOLLISTAJINA (B2C)

Takeena autenttisuus

Duara-palvelun kautta matkailija voi varata majoituksen paikallisten luona ja kokea minkälaista on elää paikallisten elämää.

Vaatteet
kuukausivuokralle

Rent the Runway tarjoaa premium-merkien vaatteita vuokralle pakettihintaan. 4 vaatekappaletta saa kuukaudeksi käyttöönsä 89 dollarin hintaan.

Auton koeajopalvelu

Taksiyhtiö tarjoaa asiakkailleen autojen koeajopalvelua, ja auton voi ostaa sovelluksen kautta. Lisäetuja voi ansaita, jos tarjoaa autonsa edelleen koeajokäyttöön muille.

Yhteiskäyttöleasing

Ford on julkistanut autojen yhteiskäyttöleasingin, jossa sopimuksen tehnyt enintään 6 henkilön ryhmä saa auton lisäksi käyttöönsä mobiilisovelluksen. Sovelluksen avulla auton käytön, maksujen sekä huoltojen koordinaatio on helppoa.

Julkisen liikenteen
täydentäminen

Autonvalmistaja tarjoaa julkisen liikenteen shuttle bus -palveluja alueille, jotka ovat muuten heikosti julkisen liikenteen piirissä. Matkustajat tilaavat kulketuksen mobiilisovelluksella ja nousevat kyytiin pop up -pysäkillä. Reitti optimoidaan aina matkustajien tarpeen mukaan.

INSTITUUTIT MAHDOLLISTAJINA

Yhteisö- ja
sukupolvitalot

Esimerkiksi Helsingin Jätkäsaareen rakentuu kokonaisia kortteleita, joissa eläminen perustuu kyläyhteisöomaiseen jakamiseen. Asunnot ovat pienempiä, ja asukkaiden yhteisiin tiloihin on panostettu uudella tavalla.

Kaupunkipyörät

Maailmalla eletään kaupunkipyöräbuumia ja erilaisia ratkaisuja syntyy jatkuvasti. Esimerkkinä HSL:n Alepa-Fillarit.

Maailmalta löytyy yhteiskäyttöautojen lisäksi monia **innostavia esimerkkejä erilaisista yhteisöllisen kuluttamisen toimijoista** ja ratkaisuista esimerkiksi matkustuksen, ruuan ja arkisten palveluiden, tavaroiden sekä liikenteen ja liik-

kumisen aloilta. Edellisellä sivulla listattujen yhteisöllisen jakamisen luokkien (B2C, P2P ja B2B) lisäksi voidaan tunnistaa myös ratkaisuja, joissa mahdollistajana on jokin

muu instituutio, kuten kaupunki, kunta tai esimerkiksi kolmannen sektorin toimija.

Yllä olevaan kuvaan on koottu muutamia esimerkkejä yhteisöllisestä kuluttamisesta eri aloilla.

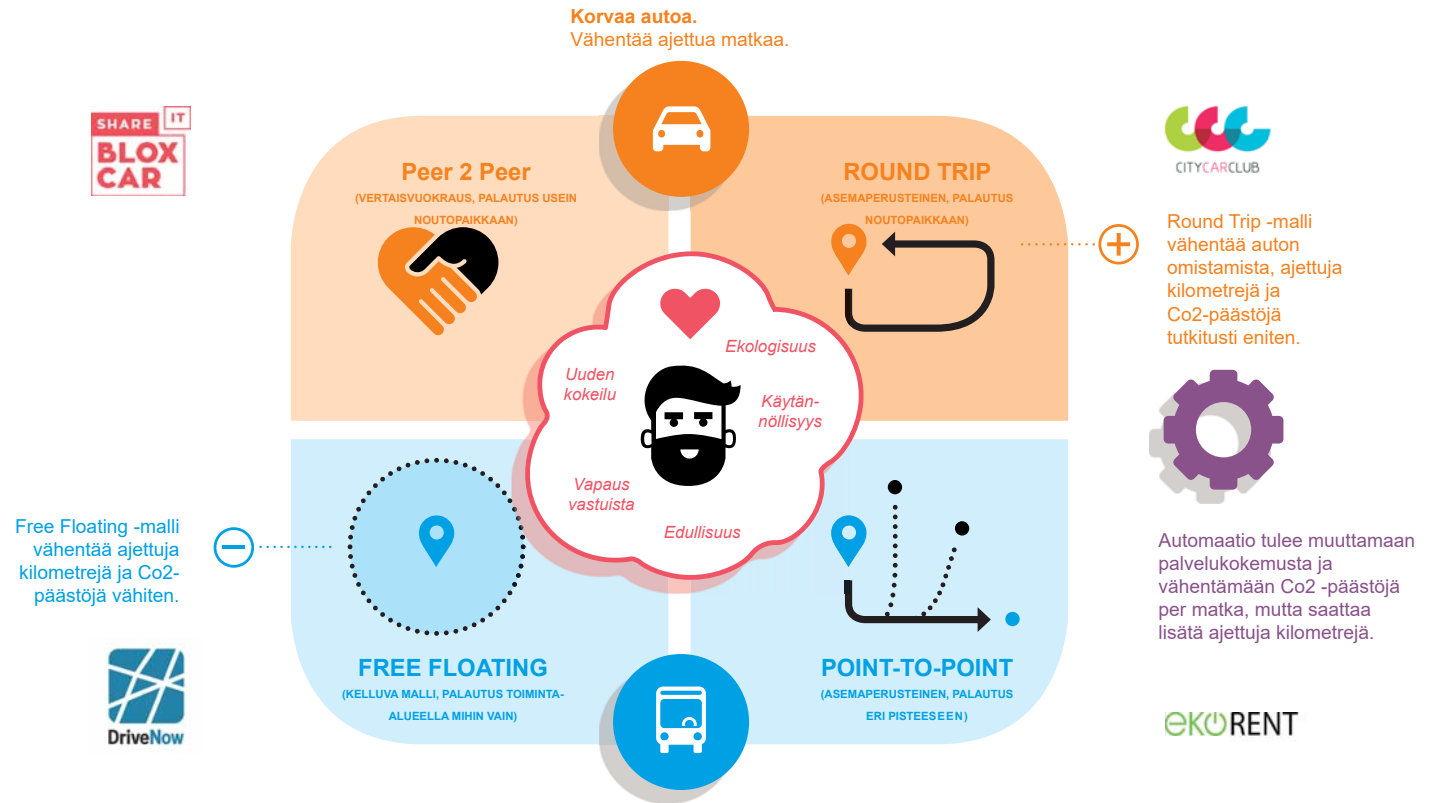
2.3

Toimintakenttä ja vaikutukset

Yhteiskäyttöautot jaetaan perinteisesti neljään eri luokkaan sen mukaan pitääkö auto palauttaa takaisin noutopisteeseen (*round trip*) vai mahdollistaanko muualle palauttaminen (*free floating ja point-to point*), tai onko vuokraus ihmisten välistä vertaisvuokraamista (*Peer 2 Peer*) vai ihmisen ja liiketoimen välistä. Aikaisempien tutkimusten perusteella peruskäyttäjää on demografiaprofililtaan eri muotojen välillä hyvinkin samanlainen: koulutettu ja lapseton urbaani nuori mies. Vertaisvuokraamisessa käyttäjäkunta on demografialtaan tutkimusten valossa kirjavin.

Yhteiskäyttöpalvelut voidaan myös jakaa kolmeen eri luokkaan niiden avoimuuden perusteella: palveluihin, jotka ovat kaikkien käytettävissä, palveluihin, joiden käyttö on rajoitettu tietyn käyttäjäkunnan kesken (esim. taloyhtiö), tai palveluihin, joissa yritys tai kunta on pääkäyttäjänä. Teoreettisesti kaikki yhteiskäyttöautoilun neljä eri muotoa voidaan toteuttaa kussakin avoimuuden luokassa, mutta käytännössä näin ei ainakaan vielä ole: esimerkiksi taloyhtiön oma yhteiskäyttöauto toimii poikkeuksetta *round trip* -periaatteella, sillä asukkaat ymmärrettävästi haluavat löytää auton taloyhtiön hallista.

Tutkimusten mukaan *round trip* -malleilla on suurin vaikutus Co2 -päästöjen vähentämiseen, *free floating*illa vuorostaan pienin, sillä siinä ajettut kilometrit eivät välttä-



mättä vähene auton omistamiseen verrattuna. **Kaikki yhteiskäyttöautoilun muodot tosin vähentävät auton omistamista (*round trip* eniten)**, joka kattaa auton elinkaaren päästöistä yli puolet. Sähköautot lisäävät päästöyhtälöön vielä yhden muuttujan, ollessaan käyttökulutukseltaan maltillisempia, mutta tuotannollisesti vievät enemmän energiaa kuin perinteinen auto.

Automaatio tuo yhteiskäyttöautoiluun vielä oman lukunsa, muuttaen palvelukokemusta ja kaupunki-infrastruktuuria sekä vähentäen Co2 -päästöjä per matka, mutta mahdollisesti lisäten ajettuja kilometrejä matkojen määrän lisääntymisen kautta.

Korvaa (tai täydentää) julkista liikennettä.
Ei juurikaan vähennä ajettua matkaa. Käytetään, kun tuo ajansäästöä muihin vaihtoehtoihin verrattuna.

Mielenkiintoista on huomata, että takaisin noutopisteeseen palautettavaa yhteiskäyttöautoa käytetään erityisesti tilanteissa, jotka vaativat autoilua (ilman autoa liikkuminen olisi vaikeaa tai jopa mahdotonta). Kelluvaa mallia tai pisteestä pisteeseen käytettävää autoa käytetään vuorostaan sen tuodessa ajansäästöä muihin liikumisen vaihtoehtoihin verrattuna.

Lähteet

Le Vine et al. (2014); Prieto et al. (2017); BMW et al. (2016); 6-t Bureau de Recherche (2014); Becker et al. (2017); Nijland et al. (2017); Shaheen et al. (2013); Alessandrini et al. (2013); Trafi (2018).



3

Globaalit muutosvoimat ja kuluttajatrendit



3.1

Globaalit muutosvoimat

Talouden, liiketoiminnan tai kuluttajakäyttäytymisen ilmiöt ja niiden ympärille rakentuvat palvelukokonaisuudet eivät synny itsestään tyhjiössä, vaan ne vaativat taustalleen erilaisia vaikuttimia ja mahdollistajia.

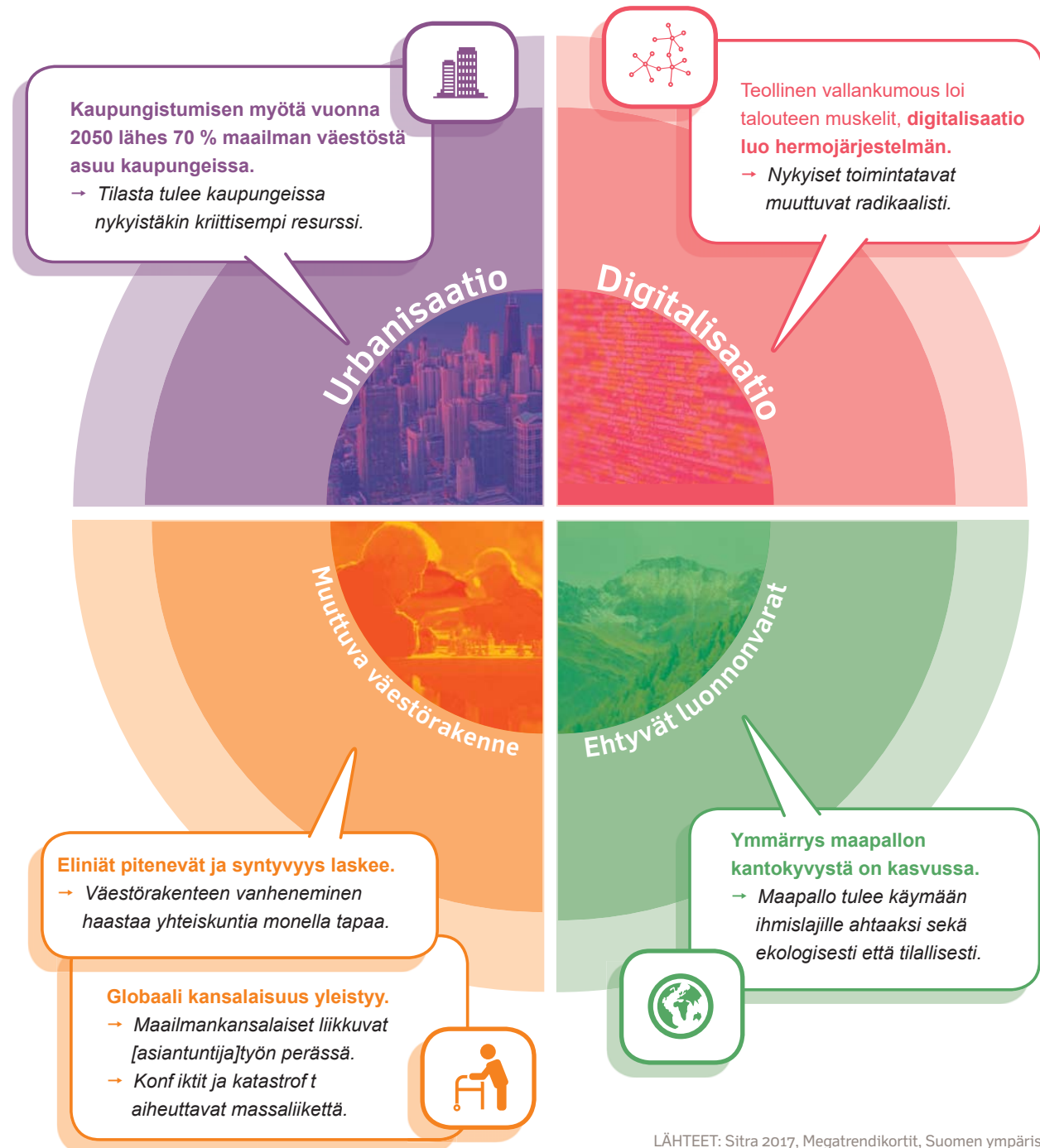
Autojen yhteiskäytön potentiaali ja vaikutukset liittyvät tiiviisti koko liikenteen muutokseen, johon heijastuvat sekä globaalit muutosvoimat että toimintaympäristön ja infrastruktuurin mahdollistamat muutokset

Globaaleilla muutosvoimilla, megatrendeillä, tarkoitetaan sellaista tunnistettavaa ilmiöiden joukkoa, jonka voidaan ajatella kuvaavan laajempaa kehityksen suuntaa. Lisäksi tämän suunnan nähdään jatkuvan samansuuntaisena myös tulevaisuudessa.

Liikenteen ja sitä kautta autojen yhteiskäytön kannalta keskeiseksi tulevaisuuden suuntaa määrittäviksi muutosvoimiksi olemme määritelleet **urbanisaation, digitalisaation, muuttuvan väestörakenteen sekä luonnonvarojen niukkenemisen, joka pitää sisällään myös ilmastonmuutoksen.**

Tarve liikenteen muutokselle ja uusille kestäville ratkaisuille ei ole syntynyt tyhjästä, vaan se heijastaa vahvasti näiden muutosvoimien synnyttämiä, myös kuluttajien käyttäytymistä ohjaavia suuntauksia.

Seuraavalla sivulla pureudumme tarkemmin näihin suuntauksiin, joita voidaan pitää muutosvoimia ilmentävinä, kuluttajakäyttäytymistä ohjaavina trendeinä. Ne ”silottavat tietä” yhteiskäyttöauton kaltaisille uusille liikkumisen ratkaisuille ja toisaalta tekevät uudenkaltaiset palvelumallit jopa välttämättömiksi.



3.2

Muutosvoimia ilmentävät, kuluttajakäyttäytymistä ohjaavat trendit

Tarkastelun tavoitteena on konkretisoida, kuinka globaalit muutosvoimat näyttäytyvät tämän ajan ilmiöinä ja kuinka ne ohjaavat kuluttajien käyttäytymistä. Jokaisella tähän tarkasteluun nostetulla trendillä on näkemysmme mukaan vaikutusta liikenteen alan tulevaisuudensuunnalle, ja useimmat niistä toimivat myös yhteiskäyttöautojen kasvupotentiaalin mahdollistajina.

UUSI YHTEISÖLLISYYS, TUOTTAJAN JA KULUTTAJAN VÄLISTEN RAJOJEN MURTUMINEN

- **Kiertotalouden merkitys kasvaa:** Kiertotalous ei ole vain kierrätystä, vaan myös talouden uusia toimintamalleja: jakamista, liisaamista, korjaamista ja uudelleen käyttöä.
- **Jakamistalous ja uudet jakamisen alustat:** Teknologian mahdollistaessa yhä useampien asioiden jakamisen helposti, yhä useammalla alalla nähdään murroksia ja uusia toimintatapoja.
- **Uudenlaiset perhe- ja asumismuodot:** Perheet valitsevat uudenlaisia tapoja järjestää elämäänsä: yhteisöllinen rakentaminen, ylisukupolviset asumismuodot.
- **Verkon joukkovoima, digitaaliset joukkoalustat:** Teknologian luoma yhteisöllisyys ja kyky toimia suoraan muiden kanssa mahdollistaa osallistumisen ja toimijuuden uudella tavalla.

LIIKENTEEN MARKKINAEHTOISTUMINEN

- **Sekä juna-, taksi- että bussiliikenne ovat aukeamassa kilpailulle.** Tämä tuo uusia palveluita ja toimijoita markkinoille.
- **Mobility as a service (MAAS) ja MAAS-kokeilujen** vahvistaminen kaupunkialueilla ja myös kaupunkiseutujen ulkopuolella.

Kaupungistumisen myötä vuonna 2050 lähes 70 % maailman väestöstä asuu kaupungeissa.

→ Tilasta tulee kaupungeissa nykyistäkin kriittisempi resurssi.



Urbanisaatio

HYPERKONNEKTIIVINEN YHTEISKUNTA

- **IoT:** kaikki toiminnot liitetään tavalla tai toisella verkkoon.
- **Virtual reality** ja etäisyyksien merkitysten muuttuminen. Uudet mahdollisuudet vihteessä, matkustamisessa ja kokemuksissa ilman siirtymistä paikasta toiseen. **AI, robotisaatio** ja **työn murros**, automaation aiheuttama ”työn katoaminen”. Uudet liikkumisen muodot: itseajavat autot, älykäs miehittämätön liikenne.
- **Datan digitalisaatio:** valtavien datamäärien nopea analysointi.
- **Toimijakentän murros blockchain-tekniologian myötä:** esimerkiksi Bitcoin, jossa kolmatta osapuolta ei enää tarvita varmistamaan transaktiota.
- **Teknologinen jakautuminen:** teknologian ymmärtämisestä tulee kansalaistaito. Toisaalta yhteiskunnassa on toisistaan erillään olevia teknologisia todellisuksia, ja eri ikäryhmät käyttävät teknologiaa hyvin toisistaan poikkeavilla tavoilla.



Teollinen vallankumous loi talouteen muskelit, **digitalisaatio luo hermojärjestelmän**.
→ Nykyiset toimintatavat muuttuvat radikaalisti.

Digitalisaatio

PALVELUIDEN ARKIPÄIVÄISTYMINEN JA ERILAISET HINNOITTELMALLIT

- **Everyday services:** ajasta tulee yhä niukempi resurssi. 24/7/365 -elämäntyyli vaatii sitä tukevia palveluita ja monien palveluiden käyttö arkipäiväistyy.
- **Capacity capture:** halu maksaa vain siitä, mitä todella käyttää.
- **Subscription business model:** kiinteästi hinnoiteltujen kk-palveluiden (kuten Netflix ja Spotify) menestys on innoittanut esimerkiksi MaaS Globalia yrittämään Whim-palvelun kautta samaa liikenteessä.

AINEETTOMAN JA SOSIAALISEN PÄÄOMAN KOROSTUMINEN

- **Riittävä on tarpeeksi:** hyvinvointi ei lisääntynyt materiaa hankkimalla, vaan sitä rajaamalla.
- **Sosiaalisten verkostojen** ja kansalais-toimintaan osallistumisen korostuminen.
- **Merkityksellisyys korostuu:** ihmiset haluavat sitoutua johonkin voitontavoittelemaan merkityksellisempään.

KESTÄVYYSKRIISIN AJAMAT RATKAISUT

- **Fiksut tavarat ja palvelut yleistyvät:** ekologisuus + teknologia -yhdistelmä synnyttää yhä fiksumpia, vaivattomampia ja käyttäjänäkölulmaa korostavampia tuotteita ja palveluita.
- **Energiateknologian muutos:** esimerkiksi aurinko- ja tuulivoiman hinnanlasku. Kuluttajat energiantuottajina.
- **Kokeilukulttuuri voimistuu:** suuntaa voi muuttaa nopeasti eikä keskeneräinen ole pahe.



Muuttuva väestörakenne

Eliniät pitenevät ja syntyvyys laskee.
→ Väestörakenteen vanheneminen haastaa yhteiskuntia monella tapaa.

Globaali kansalaisuus yleistyy.
→ Maailmankansalaiset liikkuvat [asiantuntija]työn perässä.
→ Konfliktit ja katastrof t aiheuttavat massaliikettä.





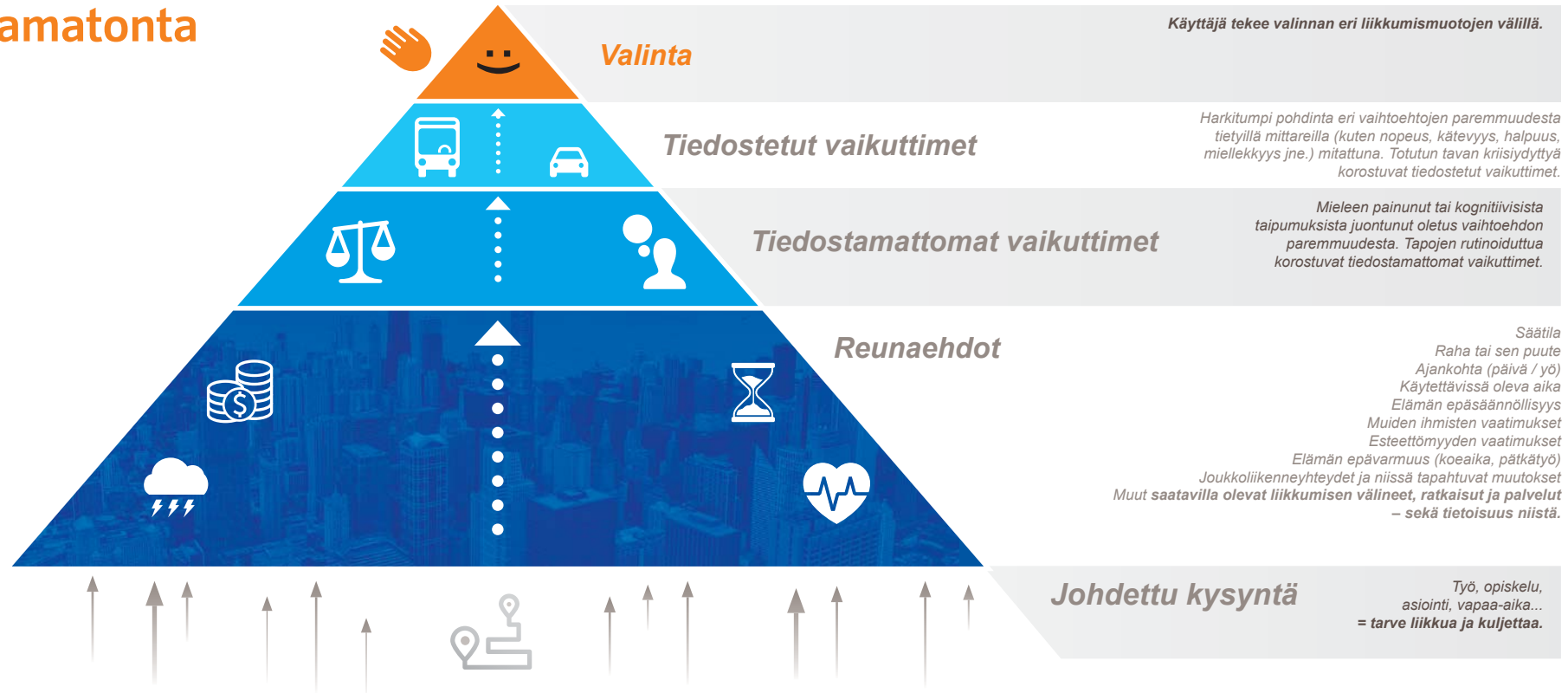
4

Tavanmuodostus liikkumisessa



4.1

Liikkuminen on hyvin tavanmukaista ja valinta lähes tiedostamatonta



Liikumme harvoin vain liikumisen ilosta, vaan eneminkin meillä on tarve päästä paikasta toiseen tai kuljettaa tavaraa.

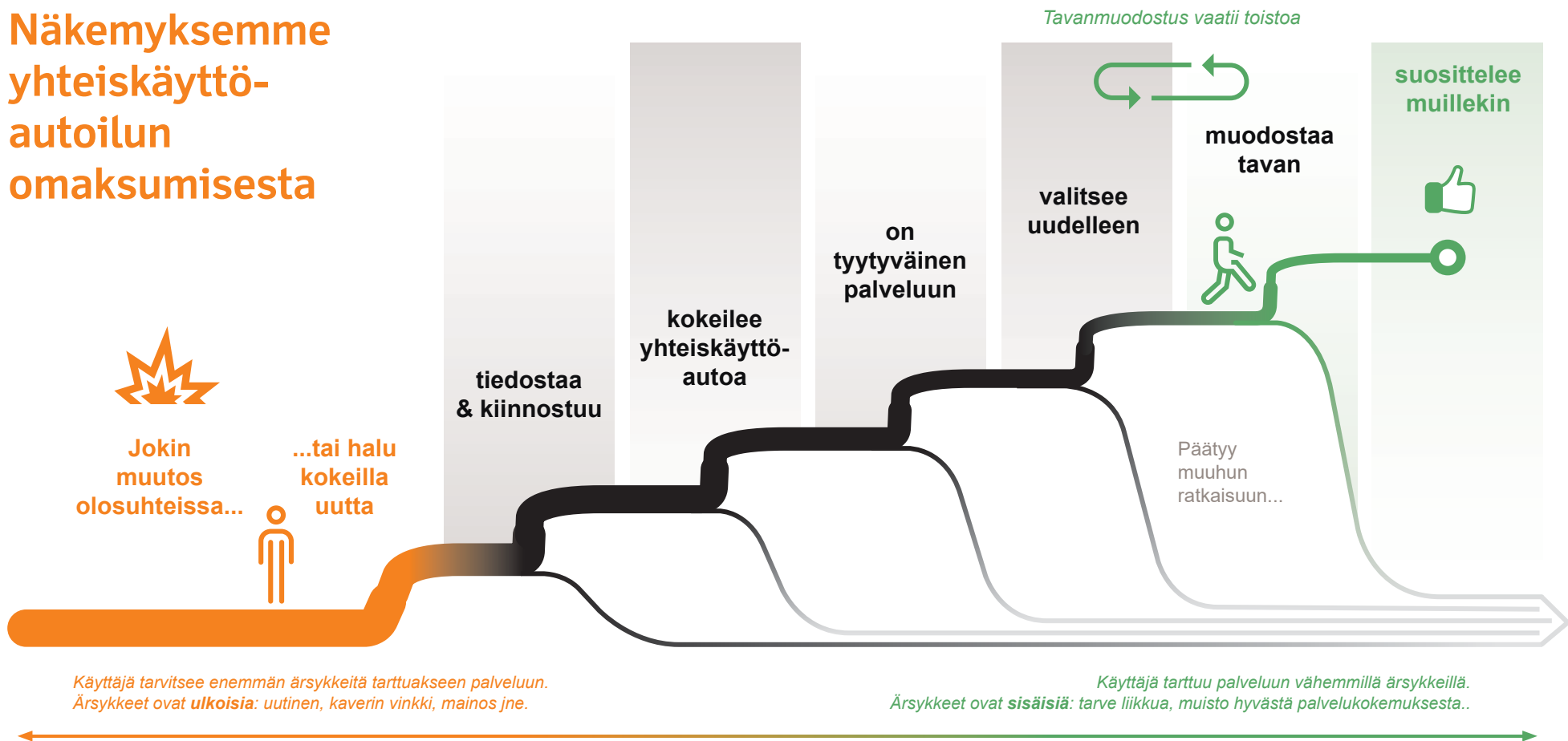
Liikkumistamme määrittelevät tietyt reunaehdot kuten asuinpaikka, julkisen liikenteen yhteydet, säätila, raha ja muut käytössä olevat resurssit. Nämä reunaehdot hyväksytyämme punnitsemme eri vaihtoehtoja jo totuttujen liikumisen vaihtoehtojen väliltä ja valitsemme,

osittain tietoisesti, mutta useimmiten lähes tiedostomatta, meitä tilanteessa eniten miellyttävän liikumisen muodon.

Yleensä tietoisia valintoja tehdään vain poikkeustilanteissa, totutun tavan kriisidyttyä valinnan hetkellä. Esimerkiksi, kun auton moottori ei käynnisty aamulla, on meidän tietoisesti mietittävä, millä muulla kulkuneuvolla pääsemme liikkumaan.

4.2

Näkemyksemme yhteiskäyttö-autoilun omaksumisesta



Liikkumisen tavan muuttuminen alkaa yleensä jollain **muutoksella olosuhteissa**. Tämä muutos voi tapahtua *fyysisessä ympäristössä* tai liikkumisen reuna-ehdoissa. Esimerkiksi muutokset joukko-liikenneyhteyksissä muuttavat tyypillisesti liikkumisjärjestelyitä. Usein myös asunonvaihdon yhteydessä voi joutua miettimään omaa liikkumistaan uudelleen. Muutos voi tapahtua myös *kulttuurisessa ympäristössä*, esimerkiksi uudessa työpai-

kassa ei ole sosiaalisesti hyväksyttävää ajaa yksityisautolla töihin. Joissain tapauksissa myös pelkkä kokeilunhalu voi ajaa uusien liikkumispalveluiden luokse.

Kannustaakseen tiettyä käyttäytymistä, on siitä tehtävä **helppoa, houkuttelevaa, sosiaalista ja ajankohtaista** (E-A-S-T*). Lisäksi ratkaisun tulee vastata käyttäjän funktionaalsiin, sosiaalisiin ja emotionaalisiin tarpeisiin. Olennaista on miettiä mitä nämä, tiettyä

käyttäytymistä kannustavat, toimenpiteet ovat, ja millä painolla niitä toteutetaan tavanmuodostuksen eri vaikeissa.

Tavanmuodostus tarvitsee toistoa. Tätä tukee palvelun ja sen käyttöympäristön säilyminen samanlaisena. Palvelun kehittäjän tuleekin olla varovainen muutosten kanssa tässä vaiheessa ja kriittisesti tarkastettava muutosten laatua ja tarvetta.

E - Easy, A - Attractive, S - Social, T - Timely.
* <http://www.behaviouralinsights.co.uk/publications/east-four-simple-ways-to-apply-behavioural-insights/>

Kuvan lähteet:
Becker et al. (2017); Oakil et al. (2014); Prillwitz et al. (2006); Verhoeven et al. (2005).
Lamberton ja Rose (2012).
Möhlmann (2015); Koski (2017).
Möhlmann (2015)



5

Toimijat ja toimintaedellytykset



5.1

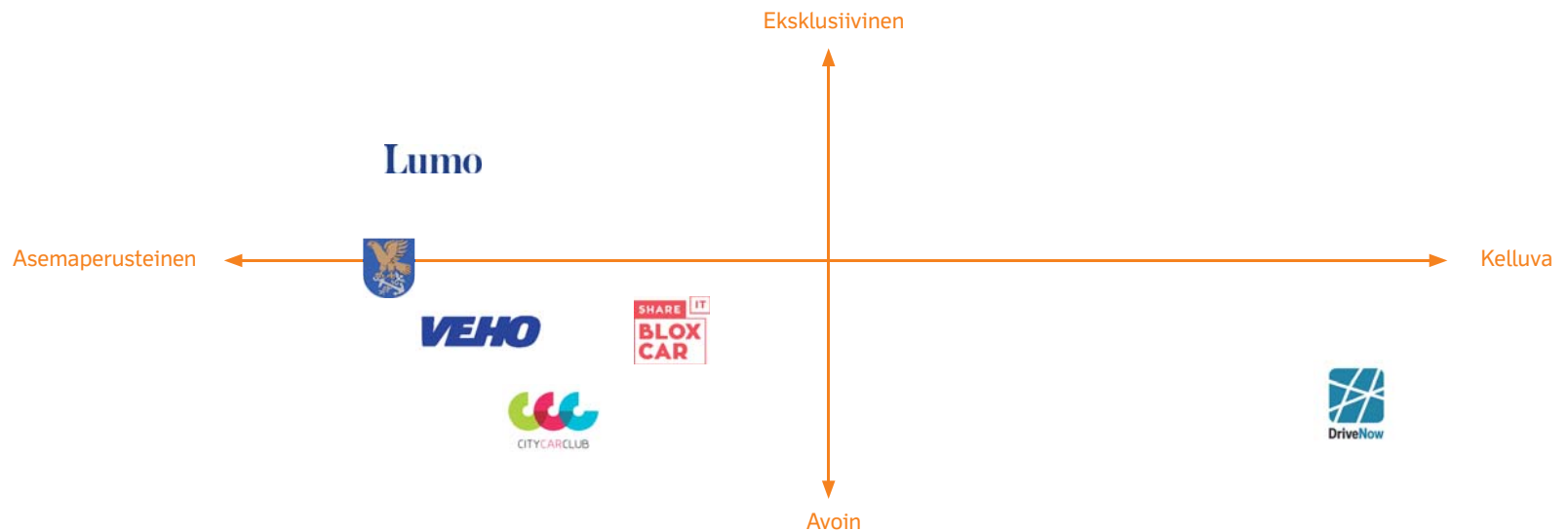
Kuusi haastattelua, kuusi erilaista toimijaa



Eksklusiivisen palvelun käyttöoikeus on rajattu tietyille ryhmälle.

Avoimessa palvelussa vuorostaan kaikki voivat käyttää palvelua.

Asemaperusteinen yhteiskäyttöauto tulee palauttaa takaisin noutopaikkaan, kun taas kelluvan saa palauttaa minne vain palvelun toimintapiirin sisällä.



5.2

Toimintakenttä ja sen muutokset toimijoiden näkökulmasta

Kilpailu on tervetullutta

Suomen yhteiskäyttöautomarkkina on vielä kovin pieni ja nuori. Toimijoita ei ole monia ja heistä valtaosa on tullut alalle oikeastaan viimeisen vuoden aikana. Kaikki haastattelemamme kuusi toimijaa olivatkin yhtä mieltä kilpailun ja toimialan kasvun tärkeydestä yhteiskäyttöisyydelle. Heidän näkemysensä mukaan kilpailu alalla on hyvästä ja uusien alan toimijoiden esiinmarssi ei ole vain suotavaa, vaan jopa toivottavaa. Jokainen uusi autojen yhteiskäyttöpalveluita tarjoava toimija täyttää laajasta kuluttajatarvekentästä tietyn osan ja lisää markkinoille tullessaan samalla yleistä tietoisuutta yhteiskäyttöautoilusta. Tärkein kilpailija palveluille on oma auto. Siitä luopuminen on kuluttajan näkökulmasta iso asia – tulee varmistua, että markkinoilla on riittävästi palveluita kattamaan oman auton tyypillisesti täyttämä tarve.

Muutokset kuluttajien asenteissa ovat suotuisia

Toimijoiden mukaan ei ole sattumaa, että autojen yhteiskäyttö yleistyy juuri nyt. Kaupungistumisen myötä tiivis kaupunkirakenne sekä lieveilmiönä tulevat hankaluudet

parkkipaikkojen löytämisessä tukevat yhteiskäyttöautoilun suosiota. Samoin digitalisaatio ja mobiiliteknologian tuomat ratkaisut ovat tehneet paitsi liiketoiminnasta mahdollista, myös käytöstä kuluttajien kannalta helppoa. Lisäksi toimijat nostivat esiin muutoksia kuluttajien asenteissa esimerkiksi suhteessa omistajuuteen tai palveluiden käyttöön. Omistamiseen liittyvä glooria on katoamassa ja suuria hankintoja (kuten asunto tai auto) tehdään vanhemmalla iällä, jos lainkaan. Äärimmäisen helppouden arvostus tekee kuluttajista ahkeria palveluiden käyttäjiä.

Kokeilijoiden pienet määrät herättävät ihmetystä

Useampi toimija ihmetteli alhaisia kokeiluiden määriä. Yhteiskäyttöautopalveluihin kirjautuneita on jokseenkin paljon verrattuna kokeiluihin, saati jatkuvampaan käyttöön. Aihe tuntuu kiinnostavan, mutta jokin estää kokeiluja. Moni toimija pohtiikin, miksi edes ilmaisia tai hyvin edullisia kilometrejä ei hyödynnetä. Toimijoiden näkemystä käytön drivereista ja esteistä on purettu tarkemmin kappaleessa 5.4. Etenkin käytön esteisiin toivottiin syvenyttävän tutkimuksessa tarkemmin.



5.3

Miten yhteiskäyttöautoilulle luodaan paremmat mahdollisuudet - yhteenveto toimijanäkökulmasta

Viranomaisilta odotetaan rohkeampia päätöksiä

Viranomaisilta toivottiin vahvempaa ulostuloa: rohkeampia ja kauaskantoisempia päätöksiä sekä lainsäädännössä ja kaupunkisuunnittelussa että investoinneissa infrastruktuuriin. Kaavoitusratkaisuissa tulisi myös rohkeammin kannustaa omistusautottomuuteen, esimerkiksi vähentämällä parkkialueiksi kaavoitettujen alueiden määrää ja laajuutta tai kaavoittamalla tietyt alueet kokonaisuudessaan omistusautottomiksi.

Viranomaiset ja julkiset toimijat ovat esimerkkejä muille

Yhtenä konkreettisena viranomaisten sekä julkishallinnon toivottavana toimenpiteenä nähtiin esimerkkinä toimiminen: luopuminen omasta autokannasta ja yhteiskäyttöpalveluiden asiakkaaksi siirtyminen. Näin he toisivat palveluntarjoajille näiden kaipaamia toimista-aikakäyttäjää. Siinä samalla he toimisivat esimerkkinä muille ja edistäisivät konkreettisesti yhteiskäyttöautojen laajempaa käyttöä ja näkyvyyttä katukuvassa.

Kumppanuudet avuksi kasvuun

Kumppanuudet nähtiin yhtenä keinona kysynnän kasvattamiselle ja asiakaskokemuksen parantamiselle. Maailmalta löytyy jo laajalti esimerkkejä siitä, kuinka yhteiskäyttöautotarjoajat ovat onnistuneet luomaan kumppanuuksia esimerkiksi vähittäiskaupan ketjujen tai matkailualan toimijoiden kanssa. Lisäksi muutamat toimijat toivoivat yhteiskäyttöautopalveluiden välisiä kumppanuuksia (esimerkiksi yhteisiä tilaus- tai käyttöönotokanavia). Näin asiakkaille voitaisiin tarjota saumattomampi matkaketju ja sitä kautta parempi asiakaskokemus.

Yksi potentiaalinen kumppanuuksien ratkaisu voisi olla yhteistyö rakennuttajien kanssa. Rakennuttajilla yhteiskäyttöauto on väylä vähentää parkkitilaksi kaavoitettavia alueita ja tätä kautta lisätä tuottoja per rakennusneliö. Saatavia tuottoja voitaisiin subventoida asukkaiden yhteiskäyttöautojen käyttöön, jolloin käyttäjän autosta maksamat kilometrihinnat saataisiin pidettyä hyvin alhaisina. Tämä osaltaan voisi toimia kilpailutekijänä rakennuttajan kohteiden houkuttelevuudessa kuluttajien silmissä. Lisäksi

yhteiskäyttöautot voivat toimia rakennuttajien liikkuvina mainoksina katukuvassa. Tämän tyyppinen konsepti puhuttelee myös käyttäjiä ja tuleamme syventymään aiheen kiinnostavuuteen kuluttajien parissa tarkemmin kappaleessa 6.

5.4

Toimijoiden näkemys kuluttajia ohjaavista autojen yhteiskäytön drivereista ja esteistä

Mikä saisi kuluttajat käyttämään yhteiskäyttöautoja?



Autoilu kallistuu koko ajan.

Kokeilunhalu (sähköauto / yhteiskäyttöauto / uusi teknologia).

Tarpeet, joihin yhteiskäyttöauto voisi olla ratkaisu:

- Eri käyttötarpeisiin eri auto.
- Epävarma elämäntilanne, esimerkiksi koeaika töissä (ei halua ostaa autoa).
- Epäsäännöllinen elämä ja sen myötä muuttuvat tarpeet (esim. laivatyö).
- Kesäauto.
- Kaupunkiin muuttanut (+50v): farmariauton parkkeeraaminen vaikeaa.
- Autolla illalliselle tai baariin (free floating).
- Oma auto ei sovellu tiettyyn käyttöön, esim. veneennosto.
- Cityihmisen tai ammatinharjoittajan poikkeusmatkoihin.
- Tavaroiden kuljettaminen, satunnainen Ikea-reissu tai mummille lähioon.
- Kulku asiakkaalle, tavanomaisten reittien ulkopuolelle.
- Voisi korvata kakkosautoa.



Mikä estää autojen yhteiskäyttöä?



Tapojen muuttaminen vaikeaa:

- Suurin osa ihmisistä on ratkaissut liikkumisongelmansa jo; kuinka saada kokeilemaan?
- Miten saada autottomuuteen tottuneet näkemään uudet mahdollisuudet?

Omistusauton **todellisia kustannuksia** ei tunneta.

Yhteiskäyttöisen työsuhteauton **epäedullinen verotus**.

Vakuutusyhtiöiden suhtautuminen (erit. vertaisvuokraukseen) vaihtelee.

Saatavuus: onko haluamani auto käytössä, kun sen tarvitsen?

Toimiiko auto – pääsenkö sinne, minne haluan? Mitä jos jotain käy (erit. lyhyet matkat tuntuvat riskisiltä)?

Sähköautoihin liittyvät ennakkoluulot: Kestääkö pakkasta? Miten ladataan?

Kaupungin rakenne, infrastruktuuri ja julkinen liikenne eivät tue yhteiskäyttöautoilua (esim. liityntäpysäköinti ja -liikenne eivät toimi).



6

Ymmärrys käyttäjistä



6.1

Näkemyks on muodostettu jalkautumalla kuluttajien pariin

9 syvähaastattelua



Tapani 33v, Kempele
Puoliso + 2 lasta.
Taloudessa 2 autoa.
Liikkuu lähinnä autolla.



Simo 40v, Oulun keskusta
Asuu yksin.
Ei autoa.
Liikkuu lähinnä polkupyörällä.



Katja 23v, Tampereen keskusta
Puoliso + 1 lapsi.
Ei autoa.
Liikkuu lähinnä kävellen tai julkisilla, toisinaan laina-autolla.



Elsa 18v, Espoo
Asuu vanhempien kanssa.
Taloudessa 1 auto.
Liikkuu lähinnä julkisilla.



Jani 21v, Espoo
Avopuoliso.
Ei autoa.
Liikkuu lähinnä julkisilla ja taloyhtiön yhteiskäyttöautolla.



Noora 31v, Oulu
Puoliso + 1 lapsi.
Taloudessa 1 auto.
Liikkuu lähinnä autolla.



Heli 50v, Tampere
Asuu yksin.
Taloudessa 1 vanha auto.
Liikkuu lähinnä julkisilla.



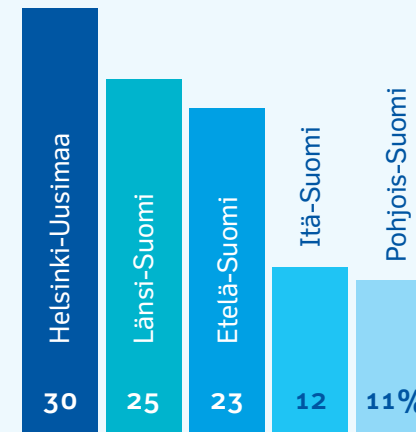
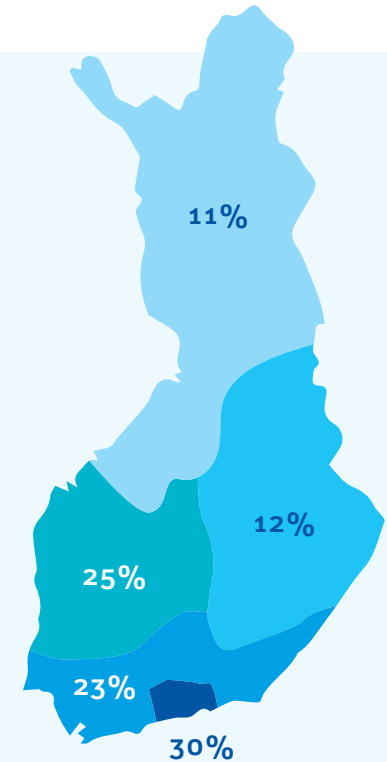
Harri 43v, Pirkkala
Puoliso + 4 lasta.
Taloudessa 1 auto.
Liikkuu lähinnä autolla, junalla ja julkisilla.



Toni 33v, Tampereen keskusta
Muuttamassa yhteen lähiäikoina.
Ei autoa.
Liikkuu lähinnä polkupyörällä tai potkulaudalla.

Web-kysely yli tuhannelle suomalaiselle

Valtakunnallinen web-kysely mannersuomalaisista aikuisväestöstä edustavalla otannalla, N=1 026. Vastaajien taustatiedot on esitelty seuraavilla sivuilla.

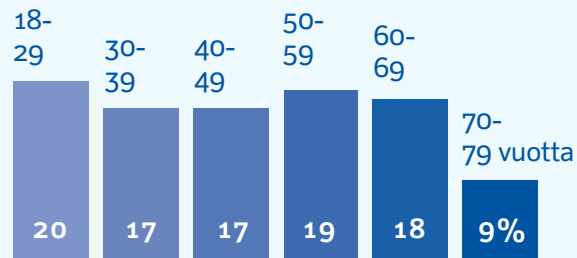
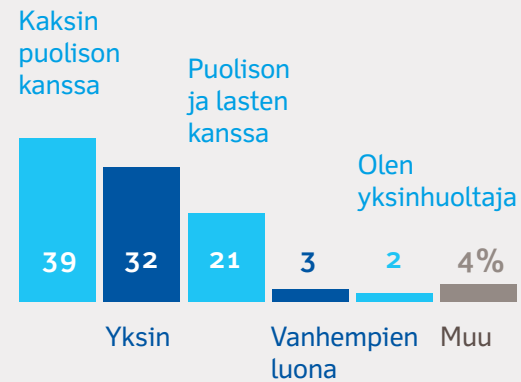
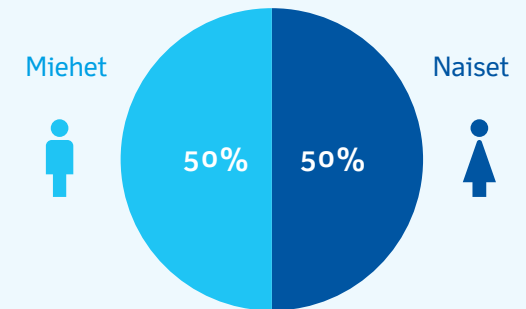
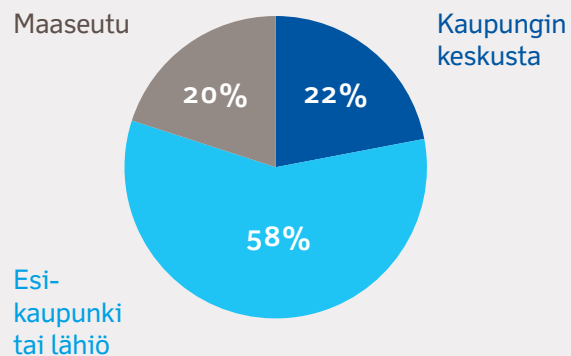
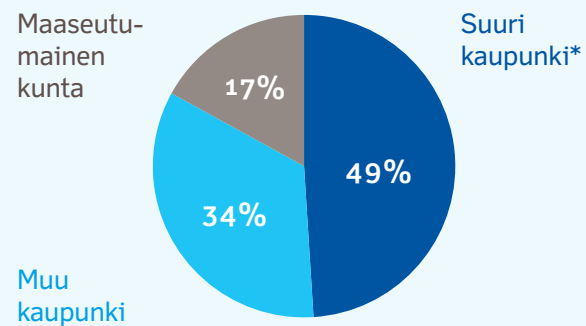


Vastaajien asuinpaikat

6.1.1

Kyselyyn vastanneiden taustatiedot:
Demografia

N = 1 026

Ikä**Elämänvaihe: asun...****Sukupuoli****Asuinalue****Asuinkunnan tyyppi**

Mahdollisuudet autojen yhteiskäyttöön vaihtelevat suuresti erityyppisten asuinkuntien ja -alueiden välillä. Tämän vuoksi tuloksia on monelta osin tarkasteltu juuri asuinalueen koon mukaisesti.

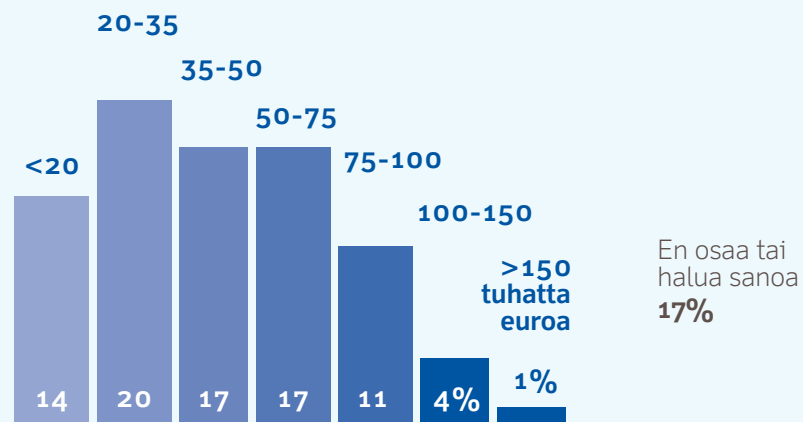
*) Yli 100 000 asukkaan kaupunki: Helsinki, Espoo, Tampere, Vantaa, Oulu, Turku, Jyväskylä, Lahti tai Kuopio.

6.1.2

Kyselyyn vastanneiden taustatiedot: Taloudellinen toimeentulo ja kiireen tuntu

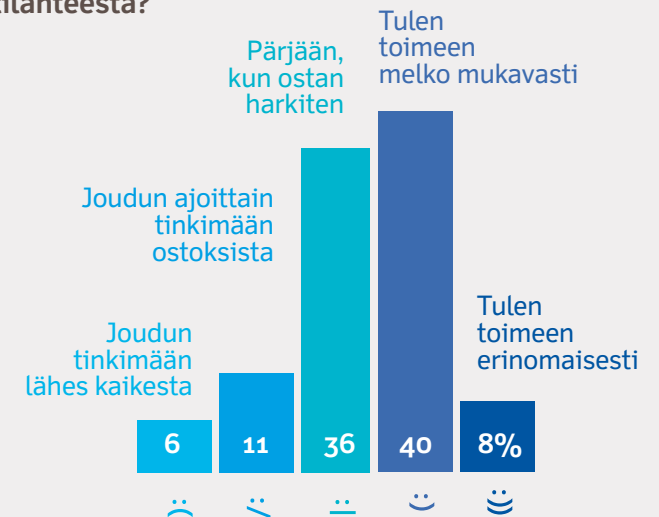
N = 1 026

Kotitalouden bruttotulot vuodessa?

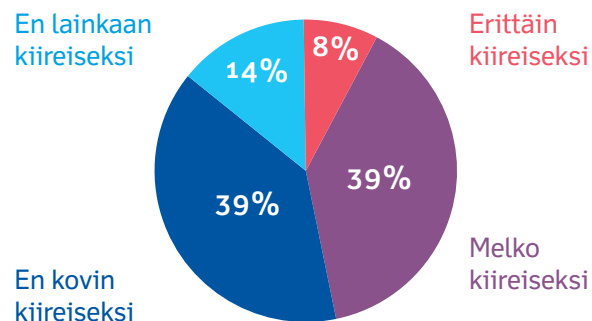


Kokemus taloudellisesta tilanteesta?

Kokemus tinkimistä vaativasta taloudellisesta tilanteesta tuntuu olevan muita yleisempää naisten, sekä Itä- ja Pohjois-Suomessa ja maaseudulla asuvien keskuudessa. Odotetusti taloudellista niukkuutta kokevilla ajokortin ja oman auton omistaminen on selvästi muita harvinaisempaa.



Kuinka kiireiseksi koet elämäsi tällä hetkellä?



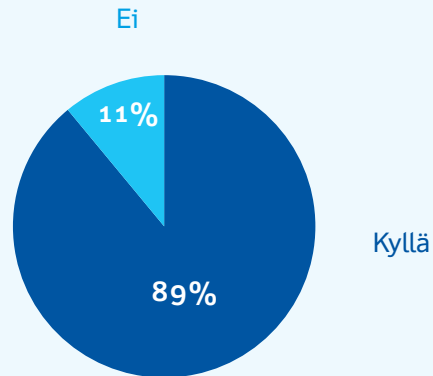
Kiireen tuntu on yleisintä opiskelijoiden ja elämän ruuhkavuosia viettävien, kolme- ja nelikymppisten parissa. Kiirettä koetaan selvästi useimmin Helsingin suuralueella asuvien keskuudessa.

6.1.3

Kyselyyn vastanneiden taustatiedot: Ajokortilliset ja matkakortin käyttäjät

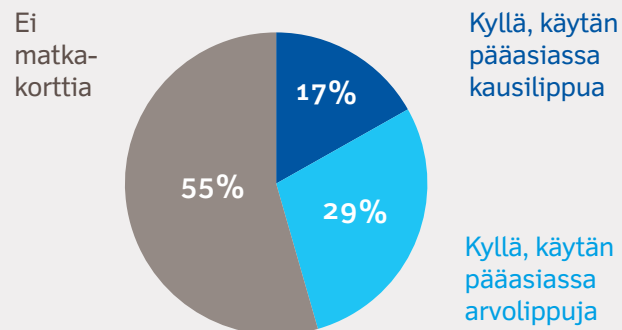
N = 1 026

Ajokortti



Suomalaiset ovat ajokorttikansaa. Lähes yhdeksällä kymmenestä vastaajasta on ajokortti, miehistä ja maaseudulla asuvista jopa 93 %:lla. Samoin lapsiperheellisistä jopa 96 %:lla on ajokortti. Odotetusti ajokortit yleistyvät tulotason noustessa.

Joukkoliikenteen matkakortti



Hieman harvempi kuin joka toinen vastaaja sanoo omistavansa joukkoliikenteen matkakortin. Helsingissä, Espoossa tai Tampereella asuvilta matkakortti löytyy yli 90 %:lta. Helsingiläiset matkustavat useimmin kausikortilla, Espoossa ja Tampereella asuvat arvolippuilla. Kausikortit ovat selvästi yleisimpiä alle 30-vuotiaiden parissa, heistä noin joka kolmannes käyttää kausilippua.

Ajokortit ovat selvästi harvinaisempia julkisen liikenteen kausilippua käyttävillä, heistä 72 %:lla on lisäksi ajokortti.



6.2

Autolliset ja autottomat Suomessa

Autosta luovuttaessa tilalle tarvitaan jotain muuta

Suomessa kolmella neljästä on auto taloutensa käytössä – valtaosalla omistusauto. Melkein kolmanneksella vastaajista on vähintään kaksi autoa taloudessa. Vain 5 %:lla on taloudestaan työsuhdeauto. Heistä valtaosalla (85 %) on työsuhdeauton lisäksi myös omistusauto. Suurissa kaupungeissa ja keskustassa asuvilla talouksilla on harvemmin auto käytössä (67 %, n=499 ja 61 %, n=225). Helsingissä asuvilla autot ovat tätäkin harvinaisempia: vain reilu puolella on auto käytössä (56 %, n=142).

Kun autoon on totuttu, on siitä luopuminen hankalaa. **Autoilijoista jopa 90 % ei ole harkinnut autosta** (tai mistään autoistaan) **luopumista**. Talouden kakkos- tai kolmosautosta luopuminen voisi olla hieman helpompaa ja sitä onkin harkinnut hieman useampi, noin 13 % (n=306). Tämä luku on hieman korkeampi keskusta-alueilla asuvien keskuudessa.

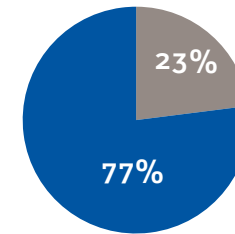
Varsin suuri joukko autoilijoista (41 %) kokee, että mikään ei saisi heitä luopumaan autostaan. Paremmat julkisen liikenteen yhteydet houkuttelevat parhaiten ja saavat reilu neljäsosan autoilijoista harkitsemaan luopumista. Myös tarpeen mukaan saatavilla oleva auto houkuttelee.



”Jos olisi julkiset 0,5 km päässä, jotka kulkisivat useammin kuin puolen tunnin välein ympäri vuorokauden, niin se saisi olemaan ostamatta autoa. Ja jos olisi joku auto käytössä, esim. just tällainen yhteiskäyttöauto vaikka IKEA:an mentäessä, niin sekin kiinnostaisi.”

Auton omistus

N = 1 026

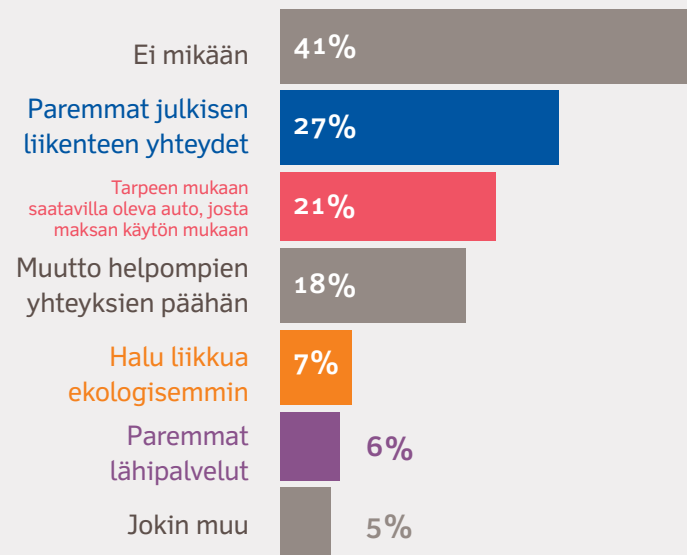


Ei ole autoa

On auto

Mikä saisi harkitsemaan autosta luopumista?*

n = 710

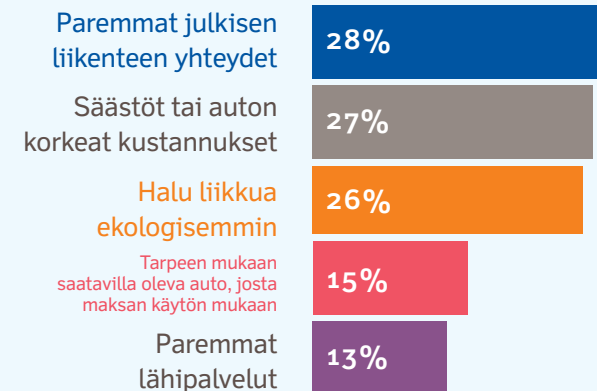


*) Kysytty autollisilta, jotka eivät ole harkinnut autosta luopumista.

**) Kysytty autollisilta, jotka ovat harkinneet autosta luopumista.

Mikä sai harkitsemaan autosta luopumista?***

n = 83



Moni autollinen kotitalous on mitoitannut arjen liikumisen vahvasti oman auton varaan. Asutaan esikaupunkialueella pitkien työmatkojen päässä. Lapset tulee hakea päiväkodista ja myöhemmällä iällä kuljettaa harrastuksiin. Kuntosali on kaukana ja kaupassakin pitäisi käydä.

Liikkumisen tarve voikin tuntua arjessa kovin spontaanilta ja auto tuo siihen paljon joustoa ja vapautta. Myös lomareissuille on kätevää autoilla perheen tavaramäärän kanssa.

"Luulen että auto hankitaan, kun muutetaan rivitaloon...tai riippuu, jos on bussilinja lähellä, niin se viivästyttää hankkimista. Toinen lapsi kun saadaan, niin se varmasti vielä edesauttaa..Kahden lapsen kanssa bussilla matkustaminen on varmasti kovin ikävää."



Autottomista selvä enemmistö (n. 84 %) ei koe auton ostamiselle tarvetta lähitulevaisuudessaan. 68 % ei ole edes harkinnut ostoa ja 16 % on todennut pärjäävänsä ilman. Toisaalta puolet harkinneista uskoo tai tietää ostavansa lähitulevaisuudessa auton.

suuden pariin, niin jopa kaksi kolmesta vastanneesta on harkinnut auton ostoa mukavuus, helppous ja vapaus edellä.

Lisäksi näyttää siltä, että **autottomien joukossa auton koettu ostohalukkuus laskee iän myötä tasaisesti.** Nuorista autottomista (18-29v, n=85) jopa 25 % ostaa mahdollisesti tulevaisuudessa auton. Tämän jälkeen ostoaiheet vähenevät.

Mukavuudenhalu ja helpomman liikuttamisen tavoittelu ajavat autottomia auto-ostoksille: jos lapsiperheen arjen sujuvoittaminen, huonojen julkisten liikenneyhteyksien armoilla olemisesta irtipääseminen ja helpompi pitkämatkan liikuminen lasketaan mukavuudenhakui-

Haastattelujemme perusteella auto tulee kysymykseen mm., kun perhettä perustetaan ja muutetaan keskustasta kauemmaksi. Kauempina keskustasta asuessa matkaketjun "varooajat", eli julkisen liikenteen poikkeuksiin varautuminen kasvaa.

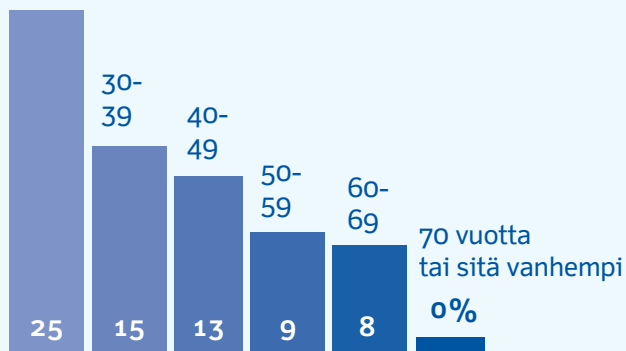
Osalle autottomuus taas on elämäntapa ja he eivät näe autoilua missään muodossa arjessaan – heidän maksuhalukkuutensa "auton tuomasta helpoudesta" on minimaalinen.

Mahdollisesti ostan auton tai tiedän ostavani auton lähitulevaisuudessa

n = 233

Autottomat

18-29 -vuotias



Autottomien autonostoaikheet

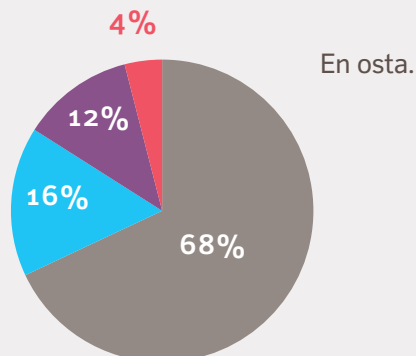
n = 233

Autottomat

Olen harkinnut ja tulen ostamaan.

Olen harkinnut ja voi olla, että lähitulevaisuudessa ostankin.

Olen harkinnut, mutta todennut pärjääväni ilman.



Mikä on saanut harkitsemaan auton ostoa?

n = 74

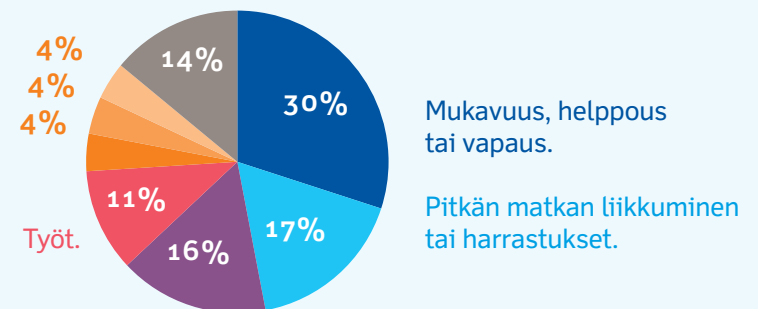
Autottomat, auton ostoa harkinneet

Muu yksittäinen asia.

Lapset tai perhe.

Vanhuus tai liikuntarajoitteisuus.

Elämäntilanteen muutos tai muutto.



Huono julkisen liikenne.

Autolliset ja autottomat Suomessa

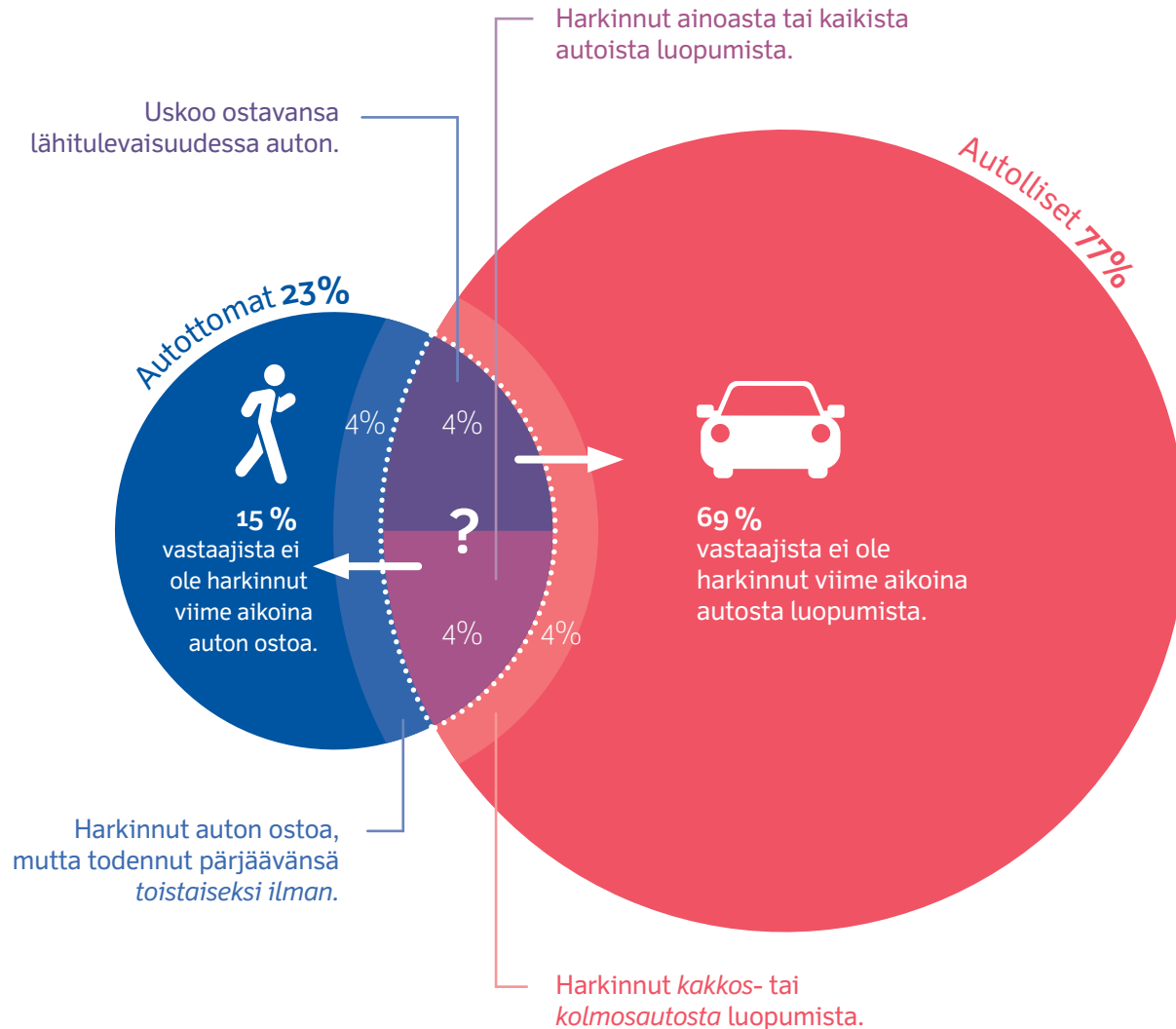
Yhteenveto

N = 1 026

Karkeasti ottaen vastaajat voidaan jakaa autollisiin, autottomiin ja pieneen joukkoon ihmisiä, jotka puntaroivat autottomuuden ja auton välillä.

Voimme myös edelleen jakaa vastaajat autollisiin, jotka eivät näe liikkumiseensa muuta mahdollisuutta (69 %), ja autottomiin, joille auton omistaminen tuntuu tarpeettomalta (15 %). Vastaajista 16 % on vuorostaan joustavampia liikkumisen nykytilansa suhteen – ainakin mitä tulee auton käyttöön. Heistä voimme edelleen tunnistaa mukavuudenhaluiset autottomat ja säästösyistä tai lähiympäristön muuttumisen vuoksi autosta tai autoista luopumista ajattelevat.

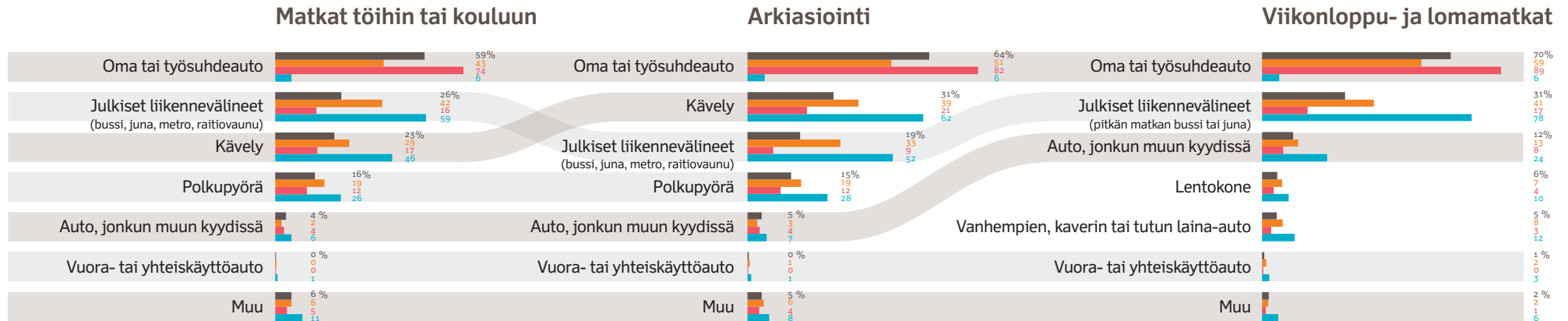
On muistettava, että liikkumisen tavat muuttuvat yleensä elämänmuutosten yhteydessä, eikä edes lähitulevaisuuden tarpeiden muutosta nähdä etukäteen helposti.



6.3

Eri liikenne- ja liikkumisvälineiden nykyinen käyttö

Kaikki vastaajat / N = 1 026
 Suurten kaupunkien asukkaat / n = 499
 Autolliset / n = 793
 Autottomat / n = 233



Autoilijoilla kaikki liikkuminen tapahtuu pääsääntöisesti omalla autolla. He käyttävät niin työmatkoissaan kuin arkiasioinnissaan ja viikonloppu- ja lomamatkoissaan huomattavasti kaapeammin eri liikkumismuotoja kuin autottomat – auto tuntuu kattavan monen eri liikkumisen tarpeen. 2/3 autollisista hoitaa kulkemisen päivittäisiin askareisiinsa, kuten töihin tai kouluun, ensisijaisesti autollaan. Arkisissa kauppa- ja harrastematkoissa 82 %:lla, ja pidemmissä viikonloppu- ja lomamatkoissa jopa 89 %:lla autollisista auto toimii ensisijaisena liikkumisen muotona. Huomionarvoista on myös se, että naiset käyttävät miehiä huomattavasti ahkerammin julkista liikennettä arjessaan (mm. töihin 35 % vs. 17 %).

Autottomat liikkuvat arjessaan monipuolisemmin: he käyttävät pääsääntöisesti julkista liikennettä, kävelevät tai pyöräilevät. Töihin tai kouluun mennään yleisimmin julkisilla ja kauppaan tai harrastuksiin kävelen. Julkinen liikenne ja pyörä ovat kaupungin sisä-

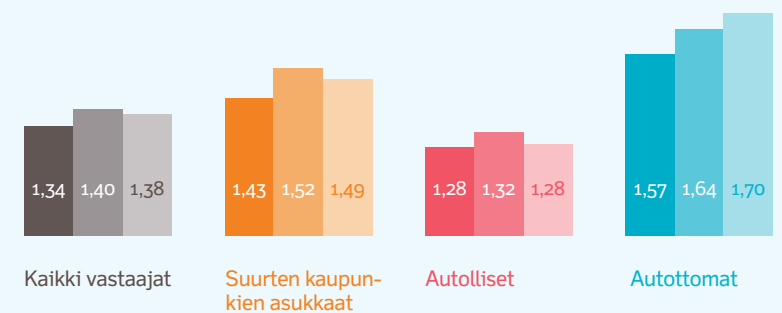
sissä, kävelymatkaa pidemmissä harrastematkoissa käytetyimmät menopelit. Lomamatkat sujuvat pääsääntöisesti junalla tai bussilla, mutta 25 %:lla kaverin tai tutun kyydissä kulminen on yksi pääsääntöisistä loma- ja viikonloppuliikkumisen muodoista. Myös vanhempien tai kaverin autoja lainataan. Useasti myös kuljetaan autolla jonkun muun kyydissä.

Suurissa kaupungeissa ihmiset käyttävät monipuolisemmin eri liikkumismuotoja. Esimerkiksi kaikista helsinkiläisistä lähes 70 %:lla (n=142) julkiset liikennevälineet ovat yksi ensisijaisista liikkumismuodoista töihin, kun Suomessa yleisesti julkinen liikenne on yksi ensisijaisista liikkumismuodoista töihin vain 26 %:lle. Isoissa kaupungeissa autollisetkin käyttävät monipuolisemmin eri liikkumismuotoja. Tämä johtunee suurelta osin paremmasta julkisen liikenteen verkostoista ja palveluiden läheisyydestä: kaikki ulkopaikkakuntalaiset haastateltavamekin sanoivat kulkevansa Helsingissä kävelen, julkisilla tai taksilla – harvemmin autolla.



”Meillä on tosi mukava auto ja sillä on kiva ajella. Niin kätevä, kun voi vain nostaa tavarat autoon ja toisessa päässä suoraan purkaa.”

Liikkumisen monipuolisuus eri vastaajaryhmien keskuudessa



Mitä lähempänä ykköstä ollaan sitä vähemmän käytetään eri liikkumismuotoja (ts. kuljetaan vain yhtä liikkumismuotoa käyttäen). Luvut on saatu laskemalla vastaajien pääsääntöisten liikkumismuotojen lukumääristä keskiarvot.

Matkat töihin tai kouluun
 Arkiasiointi
 Viikonloppu- ja lomamatkat

6.4

Liikkumisen motiivit ja asenteet

Liikkumisen tulee olla mukavaa ja vaivatonta

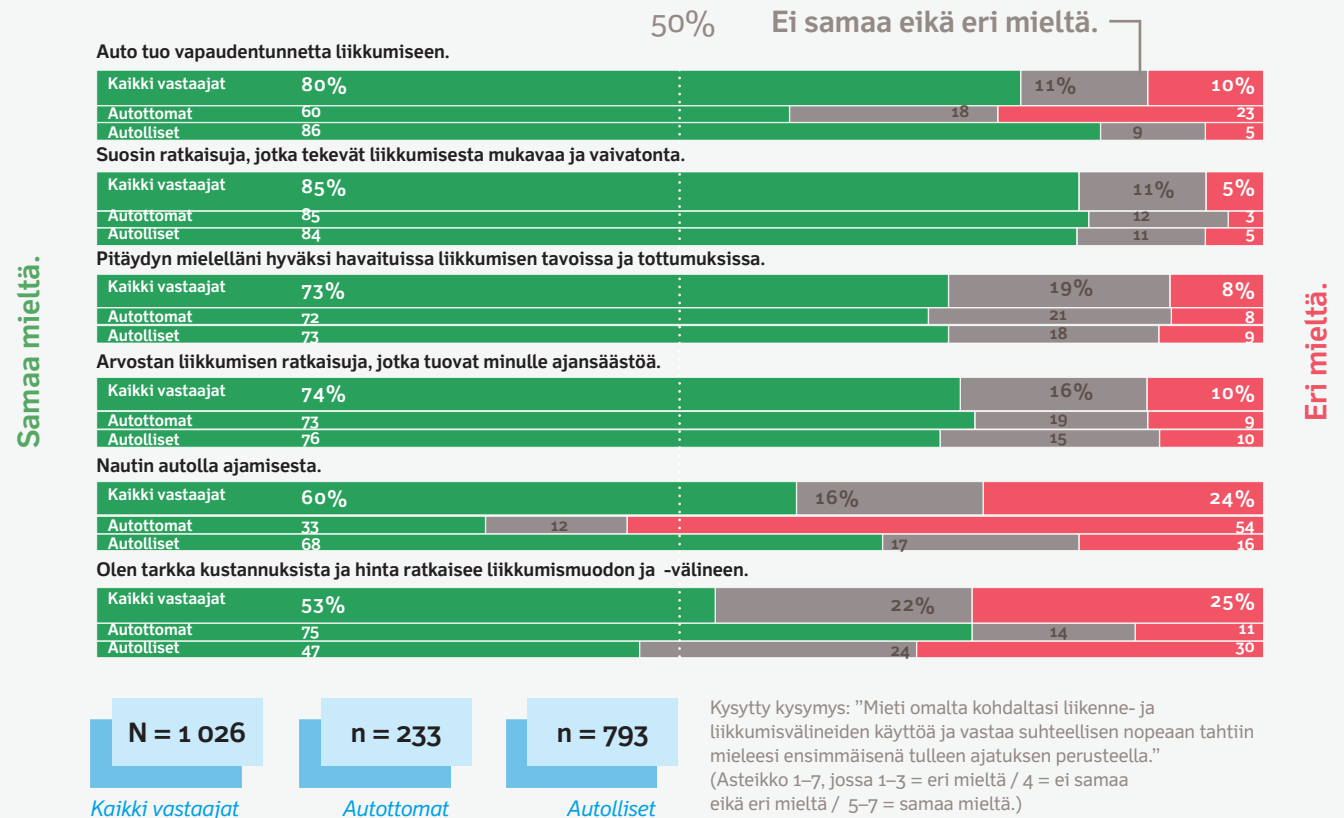
Halusimme muutamien asenneväittämien avulla selvittää suomalaisten suhtautumista, asenteita ja arvostuksia liikkumiseen liittyen. Sekä autottomat ja autolliset ovat yhtä mieltä siitä, että liikkumisen tulee olla mukavaa ja vaivatonta. Molemmat ryhmät myös pitäytyvät mielellään hyväksi havaituissa liikkumisen muodoissa.

Kaikista vastaajista 80 % kokee auton tuovan vapautta liikkumiseen, autollisista jopa 86 %. Keskusta-alueilla ja suurimmissa kaupungeissa asuville auton merkitys vapauden tuojana on odotetusti huomattavasti vähäisempi kuin maaseudulla asuville, joista liki 90 % kokee auton tuovan vapauden tunnetta liikkumiseen. Myös ruuhkavuosia ja kiireistä arkea eläville kolmekymppisille auto tuo selvästi muita ikäryhmiä enemmän vapaudentunnetta.

Lisäksi autoilu tuo nautintoa noin seitsemälle kymmenestä autollisesta. Autoilusta nautitaan selvästi useammin maaseudulla kuin kaupungeissa. Lisäksi autoilun merkitys korostuu miehillä, lähes 80 % autollisista miehistä sanoo nauttivansa autolla ajamisesta, naisista 55 %.

Autottomat ovat huomattavasti autollisia tarkempia kustannuksista: kolme neljästä autottomasta sanoo hinnan määrittävän liikkumismuodon ja -välineen,

Liikkumisen asenteet



autollisista selvästi alle puolet. Vaikka autottomat arvostavat liikkumisen helpoutta ja vaivatonta samassa määrin autollisten kanssa, on heidän maksuhalluutensa arkea sujuvoittavista ratkaisuista selvästi autollisia pienempää. Suurimmissa kaupungeissa erilaisten ja erihintaisten vaihtoehtojen runsaus tuntuu tekevän kaupunkilaisista hieman

maaseudulla asuvia hintatietoisempia (suurissa kaupungeissa 57 %:lla hinta ratkaisee liikkumismuodon ja -välineen, maaseudulla 49 %:lla). Toisaalta, oletettavasti juuri tarjolla olevien vaihtoehtojen määrä yhdistettynä kiireiseen elämäntyyliin voi tehdä heistä lopulta valmiimpia maksamaan arkea helpottavista palveluista selvästi maaseudulla asuvia useammin.

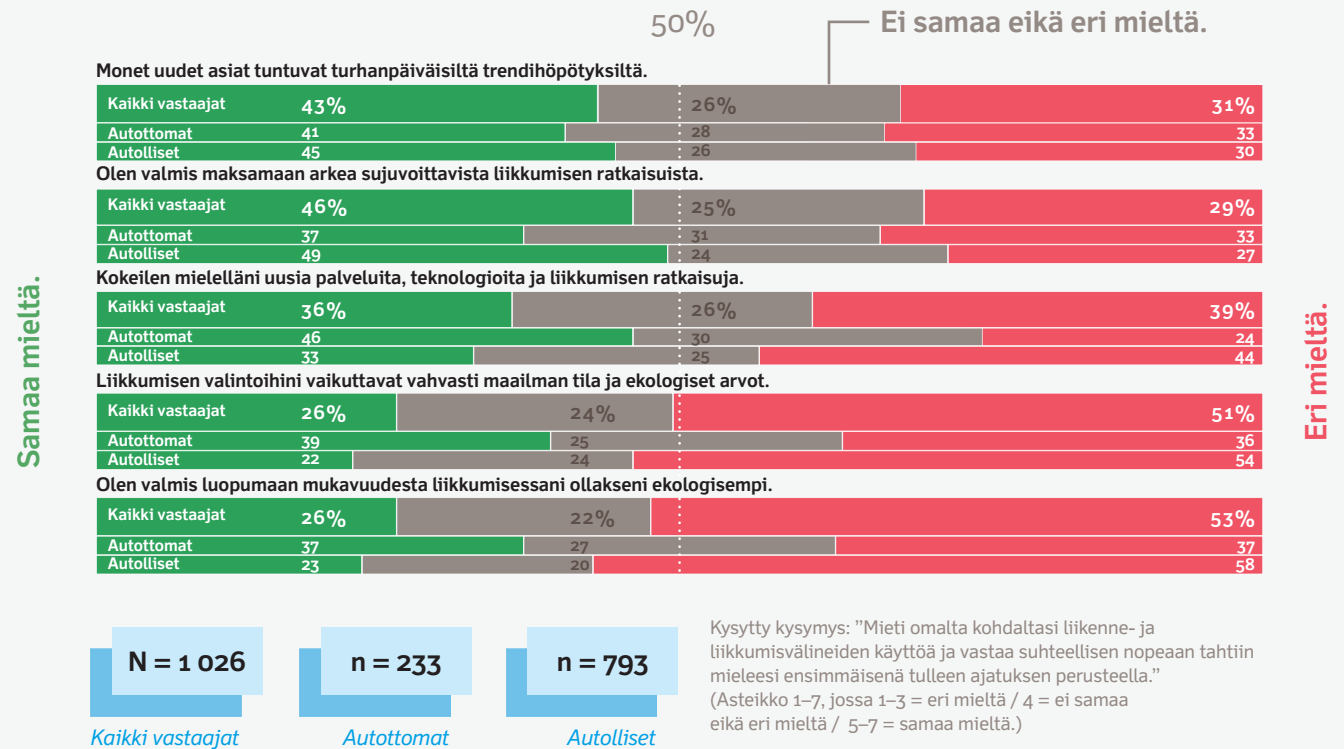
Vaivattomuudesta ja mukavuudesta ei haluta luopua ekologisuuden nimissä

Autollisista noin neljännes (23 %) kokee olevansa valmis luopumaan liikkumisen mukavuudesta ekologisuuden nimissä, autottomista 37 %. Autottomista 39 % sanookin tekevänsä liikkumisen valintojaan maailman tila ja ekologiset arvot huomioiden, autollisilla vastaava luku on 22 %. Isoimmissa kaupungeissa asuvat, nuoret ja naiset tuntuvat olevan muita valmiimpia toimimaan ekologisesti.

36 % vastanneista sanoo kokeilevansa mielellään uusia ratkaisuja. Autottomat, suurimmissa kaupungeissa asuvat ja nuorimmat ikäryhmät ovat selvästi kiinnostuneempia ottamaan haltuun uusia ratkaisuja.

Liikkumisen halutaan olevan vaivattonta, ja se nojaa vahvasti konventioihin ja totuttuihin tapoihin. Mikäli yhteiskäyttöautoilua halutaan edistää erityisesti omistauton vaihtoehtona, voisi yhtenä keinona olla se, että ratkaisuihin ja kommunikaatioissa korostettaisiin entistä enemmän sen samankaltaisuutta omistauton iluun, esimerkiksi vapaudentunteen (vapaus saada aina auto käyttöön) tai ajamisen nautinnon (mahdollisuus nauttia aina uuden ja varmasti toimivan auton ominaisuuksista) osalta.

Liikkumisen asenteet



Myös haastatteluissa havaitsimme, että selkeiksi oman auton eduksi koettiin sen käytön mukavuus ja joustavuus (auto käytössä aina kun tarpeen) ja nopeus (autolla pääsee vartissa, julkisilla puolesta tunnissa).

"On ollut meillä pakon sanelemaa, että on kaksi autoa; bussi menee kerran tunnissa ja matka kestää tunnin, kun autolla pääsee vartissa."

"Menen Kalevaan tunniksi joogaan ja jos menen bussilla, tulee siitä 3 tunnin reissu. Omalla autolla menee 1,5 tuntia. Jos autoa ei olisi, niin varmaan jäisi menemättä."



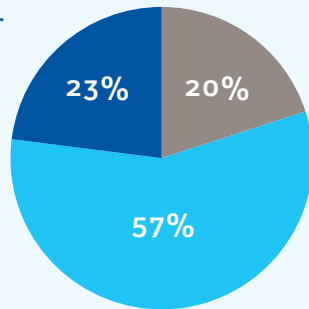
6.5.

Yhteiskäyttöautojen tunnettuus ja käyttö

Tunnettuus

N = 1 026

Olen perehtynyt yhteiskäyttö-autoihin.



En tiedä, mitä yhteiskäyttö-autolla tarkoitetaan.

Olen kuullut yhteiskäyttö-autoista, mutta en tiedä niistä tarkemmin.

Kaksi kolmasosaa vastaajista ei tiedä yhteiskäyttöautoilusta juuri mitään: 20 % ei tiedä mitä yhteiskäyttöautolla edes tarkoitetaan, 57 % on kuullut aiheesta jotain, mutta ei tiedä siitä sen enempää. Nuorista alle 30-vuotiaista jopa kolmasosa ei tiedä mitä käsitteellä tarkoitetaan.

Alle neljäsosa vastaajista on yhteiskäyttö-autoiluun perehtyneitä ja noin neljäsosa yhteiskäyttöautoiluun perehtyneistä on siitä myös kiinnostuneita (n=242).

Vain 6 % vastaajista on ollut kiinnostunut* aiheesta. **Ainoastaan 3 %:lla on yhteiskäyttöautoilusta jotain käytökokemusta.** Suurempien kaupunkien joukosta ainoastaan Helsingin kohdalla kiinnostus on merkittävästi suurempaa (12 %, n=142). Myös Espoossa, Vantaalla ja Tampereella kiinnostusta tuntuu olevan enemmän kuin muissa kaupungeissa, mutta pienen otannan vuoksi ei tästä saa täyttä varmuutta.

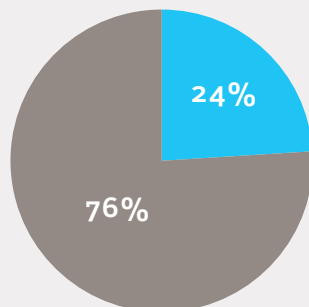
Autoilijoihin verrattuna autottomista hieman useampi ei tiedä mitä yhteiskäyttöauto tarkoittaa (19 % vs. 22 %). Autoilijoista myös useampi (19 %) on perehtynyt yhteiskäyttöautoiluun (vs. 13 % autottomat).

Kiinnostuneiden otanta on kovin pieni (n=59). *Noin puolet heistä oli kiinnostunut yhteiskäyttöautoilusta luettuaan siitä uutisen.* Seuraavaksi yleisimmin kiinnostus heräsi kuultuaan aiheesta kaverilta (24 %) tai nähtyään yhteiskäyttöauton kadulla (22 %).

Kiinnostuneisuus* yhteiskäyttöautoilua kohtaan perehtyneiden joukossa

n = 242

Yhteiskäyttöautoiluun perehtyneet



Perehtyneitä ja kiinnostuneita.

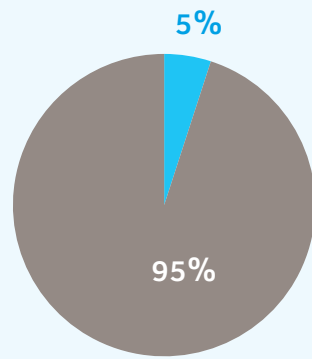
Perehtyneitä, mutta ei kiinnosta.

*) Kiinnostuneilla tarkoitetaan yhteiskäyttöautoa harkinneita, kokeilleita tai käyttäviä.

6.5.1

Yhteiskäyttöauto toimijoiden tunnettuus

Mitä yhteiskäyttöauto toimijoita tunnet nimeltä?

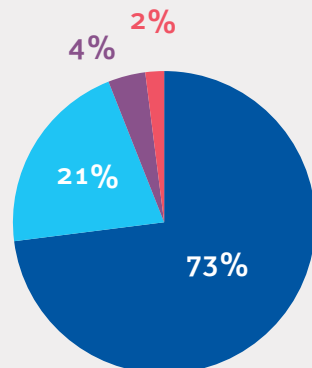


Mainitsi spontaanisti vähintään yhden toimijan.

Ei maininnut spontaanisti yhtään toimijaa.

N = 1 026

Toimijan nimeltä maininneista n % osasi nimetä:



4 toimijaa

3 toimijaa

2 toimijaa

1 toimijan

n = 47

Vain 5 % vastaajista mainitsi spontaanisti jonkun yhteiskäyttöautotoimijan nimeltä. Maininneista suurin osa tulee Suomen 9 suurimmasta kaupungista – kolmannes Helsingistä.

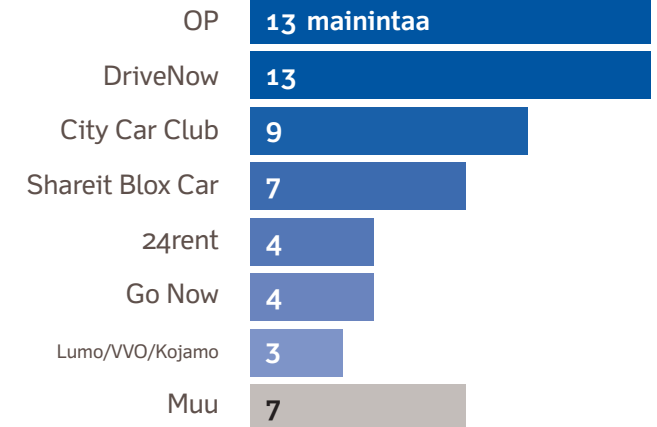
Suurin osa (n. $\frac{3}{4}$) toimijan nimeltä tiedäneistä osasi mainita vain yhden toimijan. OP ja DriveNow olivat tunnetuimmat brändit. Kolmanneksi tunnetuin oli City Car Club.

OP ja ShareIT Blox Car tunnetetaan muita toimijoita tasaisemmin ympäri Suomea.

Vain kolme vastaajaa mainitsi jonkun perinteisemmän autovuokraamon nimeltä. Oletettavasti isompi joukko vastanneista olisi osannut nimetä jonkun autonvuokraamon, jos kysymys olisi asetettu toisin. Ihmiset eivät toisin sanoen tiedä mitä yhteiskäyttöauto tarkoittaa tai eivät laske yhteiskäyttöisyyden piiriin vuokra-autoja.

Mitä yhteiskäyttöpalveluita tunnet nimeltä?

n = 47



Haastatteluissamme yhteiskäyttöautoihin suhtauduttiin yleisesti myönteisesti. Osa hieman vastusti ajatusta keskustelun alussa, mutta asenteet muuttuivat rakentamimme ratkaisuhypoteesien (erilaisten palvelukuvausten) tarkastelun jälkeen.

Eri ratkaisujen, niiden hyötyjen, helppouden ja tunnettuuden lisäämisen tarvetta ei voi ylikorostaa. Onnistumisen edellytyksenä on kuitenkin yhteiskäyttöisyyttä tukeva julkinen liikenne ja kaupunki-infra (kaavoitusratkaisut, parkkipaikkojen vähentäminen).

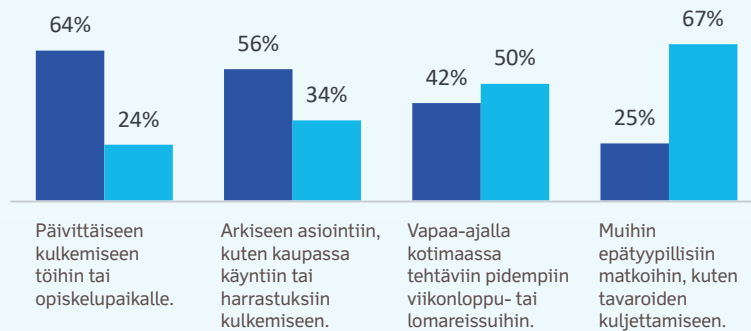
6.6

Yhteiskäyttöautojen käyttöpotentiaali

Käyttäisitkö yhteiskäyttöautoa?

N = 1 026

Kaikki vastaajat

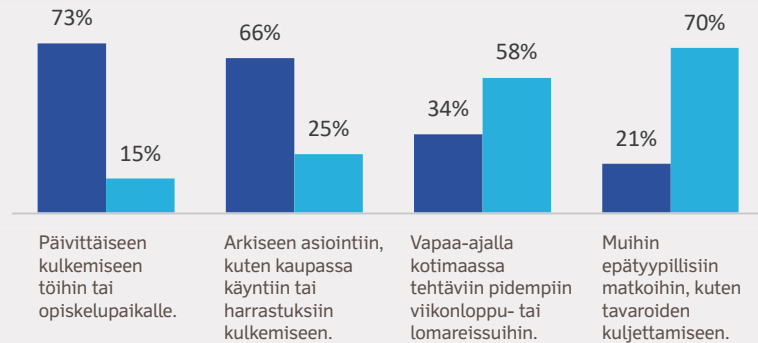


En luultavasti käyttäisi tai en käyttäisi.

Käyttäisin tai saattaisin käyttää.

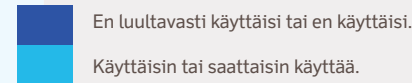
n = 142

Helsingissä asuvat



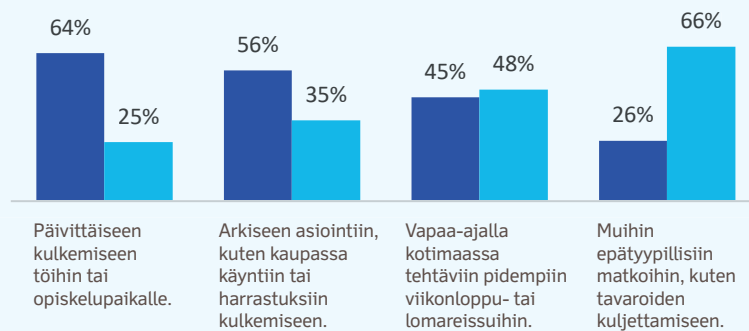
Vastaajat näkevät itsensä käyttävän yhteiskäyttöautoa epättyypillisissä, normaalista poikkeavissa matkoissa, kuten tavaroiden kuljettamisessa tai viikonloppu- ja lomamatkoilla, arjen työ- tai kauppa- ja harrastamatkojen sijaan. Helsingissä tämä havainto on vielä koko Suomea korostuneempi.

Käyttäisitkö yhteiskäyttöautoa?



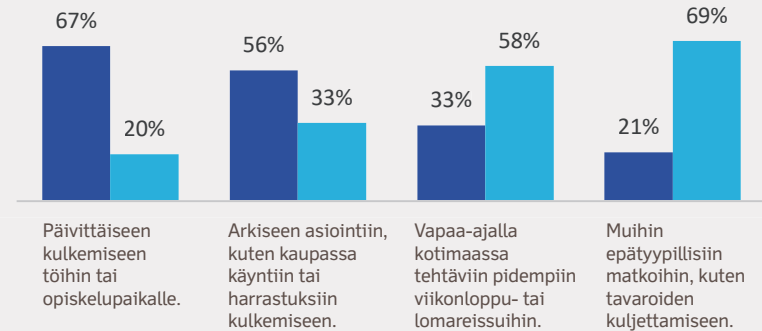
Autolliset

n = 793



Autottomat

n = 233



Autottomilla korostuu yhteiskäyttöauton potentiaali vapaa-ajan pidemmissä viikonloppu- tai lomamatkoissa. Muutenkin autottomat kokevat hieman autollisia korostuneemmin yhteiskäyttöauton olevan arjen rutiinimatkoista irrallinen liikkumisen muoto.

6.7

Yhteiskäyttöautojen vaikutus muihin liikkumisen muotoihin

Haastatteluidemme perusteella yhteiskäyttöauto voisi vähentää joukkoliikenneajoneuvojen käyttöä poikittaisliikenteessä ja liityntäliikenteessä, etenkin iltaisin, kun bussit kulkevat harvemmin. Tämä etenkin suurten kaupunkien esikaupunkialueilla.

Pienemmissä kaupungeissa ja perinteisemmissä autolähiöissä yhteiskäyttöautopalvelut voisivat toimia ratkaisuna kakkosautosta luopumiselle tai kannustimena oman kakkosauton lainaamiselle muiden käyttöön (kunhan pelisäännöt ovat selvät).

Autoilu ja pidemmät bussi- tai junamatkat vähenevät

Erityisesti suurissa kaupungeissa asuvat kokevat, että yhteiskäyttöauto vähentäisi taksin ja julkisen liikenteen käyttöä sekä pidempiä bussi ja junamatkoja.

Samoin autottomien joukossa taksia ja julkista liikennettä kulutettaisiin vähemmän. **Autottomilla pidemmät bussi- ja junamatkat vähentyisivät huomattavasti.** Myös muihin ryhmiin verrattuna moni autoton uskoo, että yhteiskäyttöautoilu vähentäisi kohdallansa kävelyä.

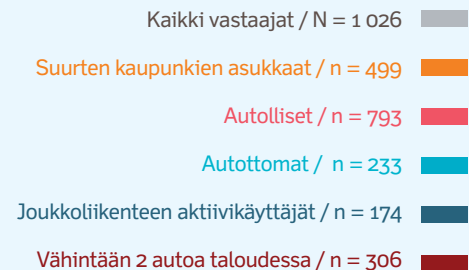
Autollisilla painottuu oman auton sekä muiden automuotojen käytön vähentyminen.

Joukkoliikenteen aktiivikäyttäjät kokevat yhteiskäyttöauton vähentävän kohdallansa muihin ryhmiin verrattuna hieman enemmän julkisen liikenteen käyttöä. Kahden auton talouksilla

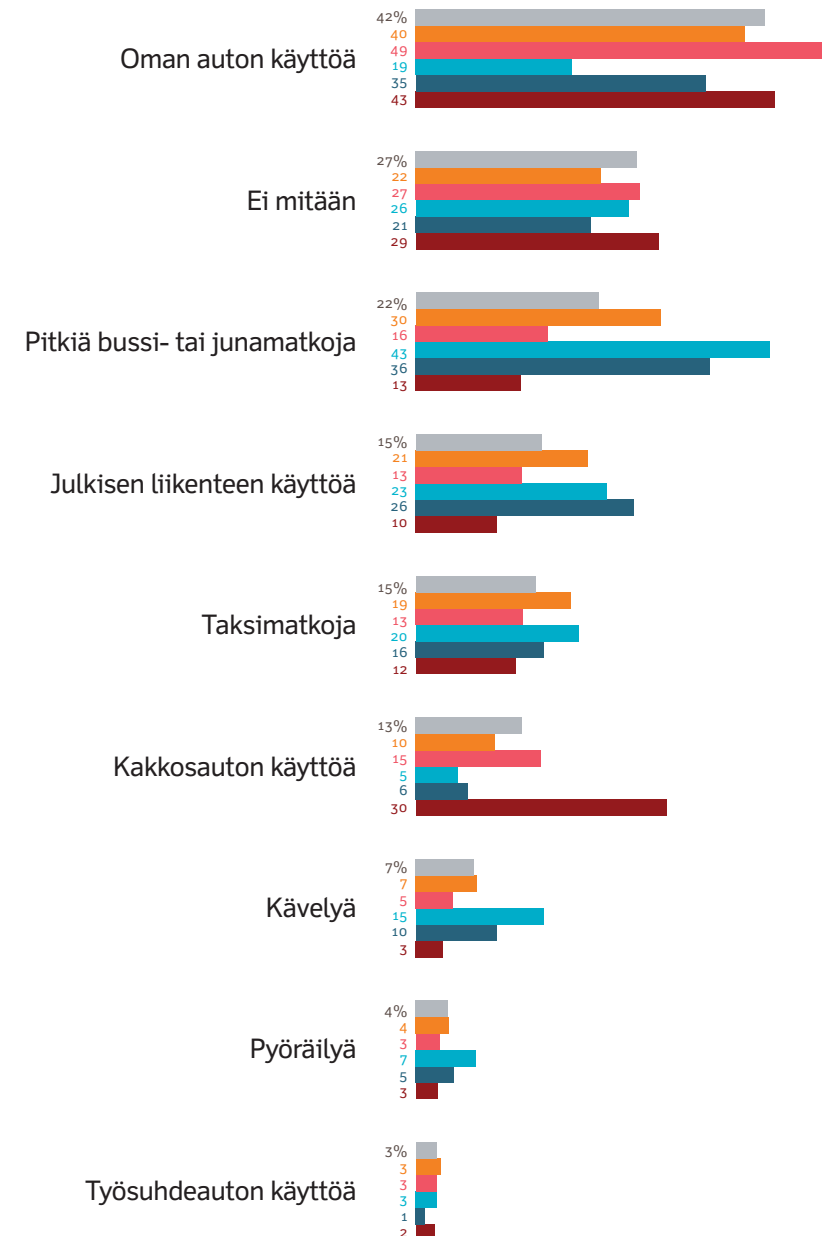
yhteiskäyttöauto näyttäisi vähentävän huomattavasti kakkosauton käyttöä.

Kaikista vastaajista 27 % kuitenkin kokee, ettei yhteiskäyttöautosta olisi minkään nykyisen liikkumismuodon vähentäjäksi tai korvaajaksi.

Yhteiskäyttöauton käyttäjiä on hyvin vähän (n=9), joten heidän vastauksensa on tässä tarkastelussa niputettu yhteen muiden vastaajien kanssa.



Minkä liikkumismuotojen käyttöä yhteiskäyttöauto vähentäisi tai korvaisi?



6.8

Eri yhteiskäyttö- ratkaisujen houkuttelevuus

Houkuttelevimmiksi yhteiskäyttöautoratkaisuksi vastaajien parissa nousevat palvelut, jotka soveltuvat erityisen hyvin pidempien ja satunnaisempien matkojen taittamiseen, ja jotka löytyvät suhteellisen läheltä kotia. Noin joka toinen sanoo, että käyttäisi (9 %) tai saattaisi käyttää (40 %) käytön mukaan laskutettavaa taloyhtiön tai naapuruston yhteiskäyttöautoa, jonka voisi halutessaan varata myös pidemmille matkoille.

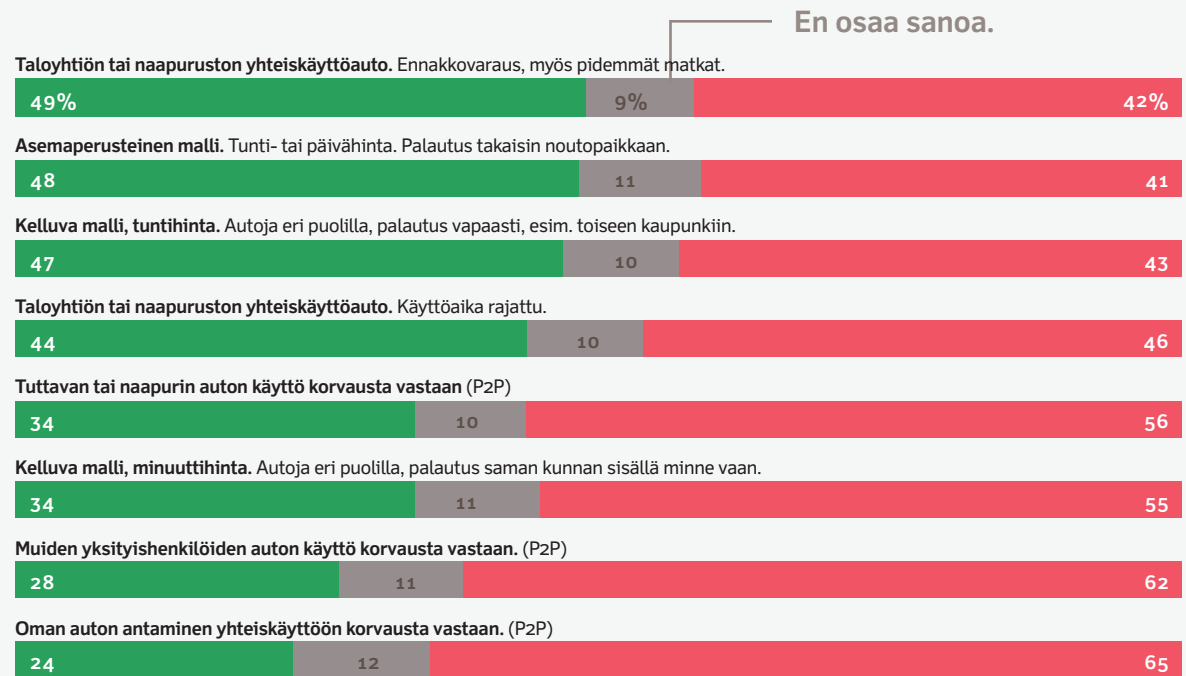
Kelluvista malleista tunti hinnoiteltu tuntuu nousevan minuuttihintaista suositummaksi, joka osaltaan tukee havaintoa yhteiskäyttöautojen tarpeellisuudesta nimenomaan satunnaisien ja pidempien matkojen kulkeamisen. Osaltaan myös kustannusten parempi ennakoitavuus saattaa nostaa tunti hinnoitellun mallien suosiota.

Kiinnostus kaikkia yhteiskäyttöautoratkaisuja kohtaan laskee tasaisesti iän noustessa, ja potentiaalisin kohderyhmä kaikille malleille näyttää löytyvän alle 40-vuotiaiden parista. Naiset ottaisivat todennäköisemmin käyttöön taloyhtiön kautta saatavilla olevia ratkaisuja, muilta osin sukupuolten välillä ei ole vastauksissa juurikaan eroja. Autottomien ja autollisten vastaukset ovat yllättävänkin samansuuntaisia; suurimmat erot löytyvät auton lainaamisesta tuttavalta sekä muiden yksityishenkilöiden auton

Yhteiskäyttöautopalveluiden todennäköinen käyttö

N = 1 026

Käyttäisin tai saattaisin käyttää.



Kysytty kysymys: "Ota kantaa, kuinka todennäköisesti ottaisit seuraavat yhteiskäyttöautopalvelut käyttöösi lähitulevaisuudessa, mikäli ne olisi järjestetty kotikunnassasi helpoksi."

(Asteikko 1-4 + eos, jossa 1 = en käyttäisi / 2 = en luultavasti käyttäisi / 3 = saattaisin käyttää / 4 = käyttäisin.)

En luultavasti käyttäisi tai en käyttäisi.

käyttämistä, joita autottomat hyödyn-
täisivät odotetusti autollisia yleisemmin.

Kotitaloudet, joissa on käytössä
kaksi tai useampi omistusoauto otta-
isivat kaikkia palveluita käyttöön
muuta epätodennäköisemmin.

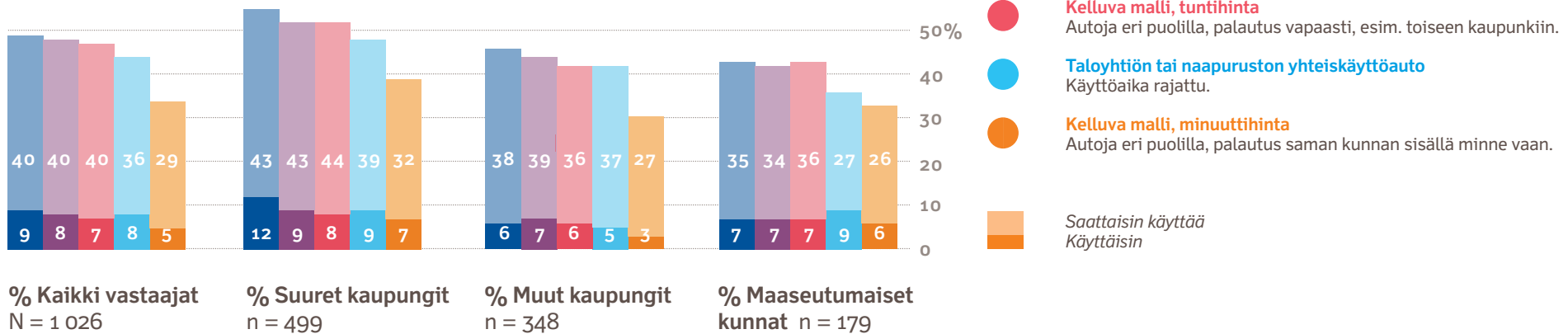
Vastaajat tuntevat suhtautuvan skepti-
simmin yhteiskäyttöautoilun P2P-malleihin.
Eniten epäilyksiä herää oman auton
yhteiskäyttöön antamista kohtaan.

Lomakkeella eri ratkaisut oli kuvattu arki-
kielellä, esim. Kelluva malli = ympäri
kotikaupunkiasi tai -kuntaasi sijoit-
ellut autot. Asemaperusteinen malli =
yhteiskäyttöauto, jonka voisit ennak-
kovarauksen jälkeen ottaa matka-
puhelinsovelluksella käyttöösi. Auto
tulee palauttaa samaan paikkaan.

6.8.1 B2C-yhteiskäyttöratkaisujen houkuttelevuus asuinkunnan tyytin mukaan

B2C-yhteiskäyttöautopalveluiden todennäköinen käyttö

Kysytty kysymys: ”Ota kantaa, kuinka todennäköisesti ottaisit seuraavat yhteiskäyttöautopalvelut käyttöösi lähitulevaisuudessa, mikäli ne olisi järjestetty kotikunnassasi helpoksi.”



Yritysten kuluttajille tarjotut ratkaisut (B2C) ovat suosituimpia suurissa kaupungeissa asuvien parissa

Kaikkia tutkimuksessa selvitettyjä B2C-yhteiskäyttöautoratkaisuja käytettiin selvästi todennäköisemmin suurissa kaupungeissa asuvien parissa. Muissa kaupungeissa ja maaseudulla asuvien vastausten keskinäiset erot ovat verrattain pieniä. Käytännössä joka toinen yli 100 000 asukkaan suomalaiskaupungissa asuva käyttäisi tai saattaisi käyttää taloyhtiön kautta saatavaa tai tuntihintaista, joko asemaperusteista tai kelluvaa, ratkaisua. **Minuuttihintainen kelluva malli, jossa auto tulisi palauttaa saman kunnan**

sisälle, kiinnostaa selvästi muita malleja vähemmän. Tämä tukee jälleen havaintoa, että autoa halutaan käyttää tavallisuudesta poikkeaviin ja pidempiin matkoihin, jolloin minuuttihinta ja rajoitettu käyttöalue selvästi vähentävät sen houkuttelevuutta. Isojen kaupunkien välillä voidaan havaita joitakin eroja kiinnostuksessa eri ratkaisujen käyttöön. Vantaalla, Turussa ja Tampereella asuvilla näyttää olevan eniten kiinnostusta useimpia ratkaisuja kohtaan, Jyväskylässä asuvilla vähiten. Pääkaupunkiseudun kunnista puolestaan Espoossa asuvien parissa kiinnostus on vähäisintä. Kaupunkikohtaisiin tuloksiin tulee kuitenkin suhtautua varuksella pienen otoskoon vuoksi.

Myös haastatteluissa houkuttelevimpana ja tarpeisiin parhaiten vastaavana yhteiskäyttösuuden muotona nähtiin naapuruston tai taloyhtiön käytössä oleva yhteiskäyttöauto, kunhan pelisäännöt ovat selvillä.

Kelluvat ja asemaperusteiset mallit koetaan selvästi kiinnostavammiksi keskusta-alueilla kuin lähiöissä tai esikaupungeissa asuvien parissa. Myös taloyhtiön kautta saatavat ratkaisut houkuttelevat keskusta-asujia enemmän, mutta erot ovat selvästi pienempiä.

”Olisi tosi hyvä jos, olisi (yhteiskäyttöauto tallissa), niin pääsisi helposti tekemään viikottaisen isomman ruokakauppareissun Prismaan!”



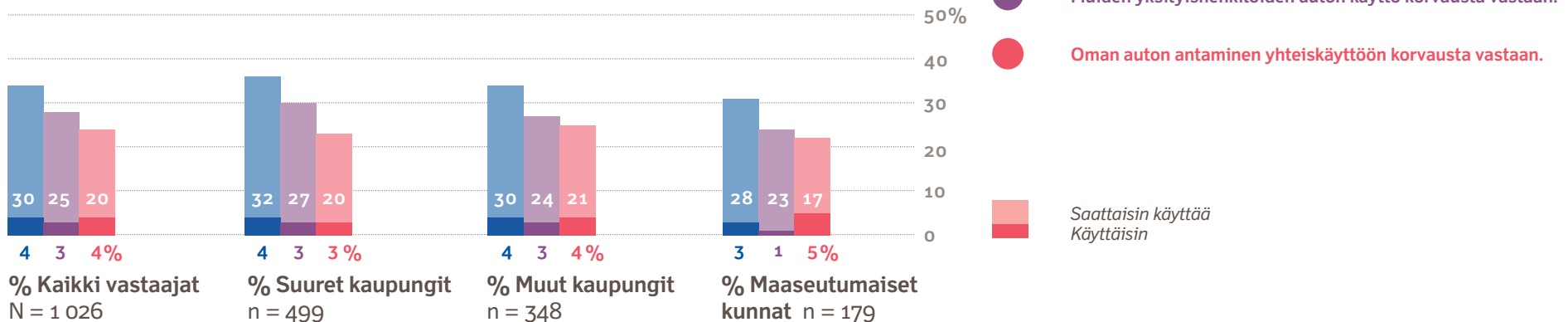
6.8.2

P2P-yhteiskäyttöratkaisujen houkuttelevuus asuinkunnan tyyppin mukaan

N = 1 026

P2P-yhteiskäyttöautopalveluiden todennäköinen käyttö

Kysytty kysymys: "Ota kantaa, kuinka todennäköisesti ottaisit seuraavat yhteiskäyttöautopalvelut käyttöösi lähitulevaisuudessa, mikäli ne olisi järjestetty kotikunnassasi helpoksi."



Kuluttajien väliseen vaihdantaan (P2P) perustuvien ratkaisujen suosiossa ei juurikaan eroja asuinkunnan tyyppin mukaan

Kuluttajien väliseen operointiin perustuvat ratkaisut tuntuvat olevan vastaajille vielä melko vieraita ja niiden todennäköinen käyttö jää B2C-malleja pienemmäksi. Huomattavaa kuitenkin on, että erot erityyppisten asuinkuntien välillä ovat hyvin pieniä ja autojen yhteiskäytön mahdollistaville P2P-ratkaisuille voisi hyvinkin olla potentiaalia siellä, minne kelluvien tai asemaperusteisten B2C-mallien ei ole houkuttelevaa harvan kaupunki- tai kuntarakenteen vuoksi laajentua. Todennäköisimmin

suurin P2P-palveluiden haaste liittyy saataavuuden varmistamiseen, sillä nykyisellään suurempi joukko olisi valmis hyödyntämään muiden yksityishenkilöiden autoa kuin antamaan omansa muiden käyttöön korvausta vastaan. Nykyisiin käyttäjämääriin verrattuna kasvunvaraa kuitenkin myös tarjontapuolelta löytyy, sillä noin neljännes vastanneista saattaisi antaa korvausta vastaan oman autonsa yhteiskäyttöön.

Tekemissämme haastatteluissa nousi toisaalta kiinnostavasti esiin, että vertaisvuokrauksessa tuttavalta vuokraamiseen liittyy korkeampi kynnys verrattuna siihen, että toinen osapuoli olisi itselle entuudestaan tuntematon. Väliin kaivataan palvelua, joka paitsi validoi käyttäjät, tekee siitä tietyllä tavalla vähemmän henkilökohtaista.

"Sillä ei periaatteessa ole väliä jos on jonkun toisen auto, mutta kunhan ei naapuri.
-- Että jos AirBnB:ssäkin näkisin jonkun tutun (kodin) niin en menisi. Tuntuisi kuin olisin tutun nurkissa nukkumassa.
-- Naapurilta voi kysyä, että lainaisitko, mutta en palvelun kautta ostaisi".



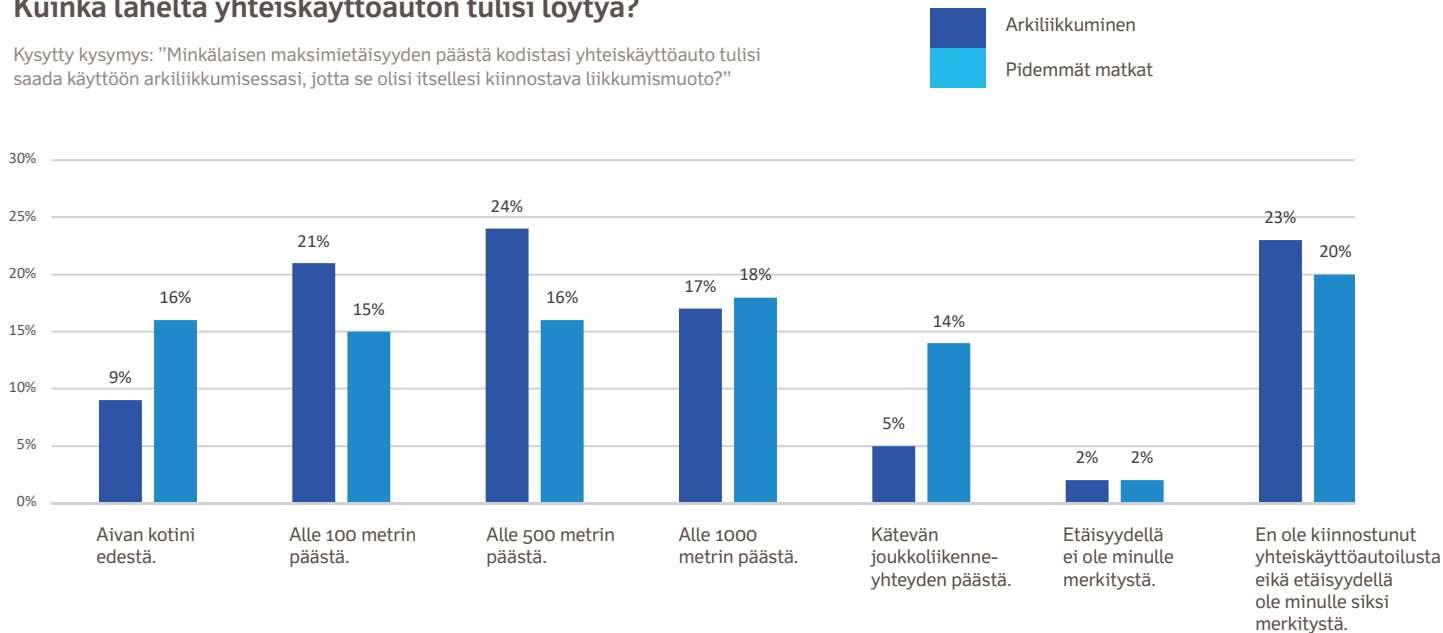
6.8.3

Etäisyys autolle

N = 1 026

Kuinka läheltä yhteiskäyttöauton tulisi löytyä?

Kysytty kysymys: ”Minkälaisen maksimietäisyyden päästä kodistasi yhteiskäyttöauto tulisi saada käyttöön arkiliikumisessasi, jotta se olisi itsellesi kiinnostava liikkumismuoto?”



Todennäköisen käytön näkökulmasta keskeistä ei tunnu olevan niinkään ratkaisun tyyppi (kelluva, asemaperusteinen vai taloyhtiön kautta saatava), vaan nimenomaan sen soveltuvuus pidempiaikaiseen ja poikkeavaan ajoon, jolloin se vastaisi aitoon asiakastarpeeseen ja ratkaisisi keskeistä liikkumisen ongelmaa. Auton halutaan kuitenkin löytyvän läheltä kotia, jolloin tiiviiden keskusta-alueiden ulkopuolella potentiaalisimmaksi ratkaisuksi näyttäytyy taloyhtiön kautta saatava yhteiskäyttöauto, joka on mahdollista varata myös pidempiaikaiseen käyttöön. Lisäksi kuluttajien väliin transaktioihin perustuvilla P2P-malleilla olisi vielä reilusti kasvupotentiaalia etenkin alueilla, jotka eivät ole riittävän tiiviitä muiden ratkaisujen kannalta.

Yhteiskäyttöauto tulisi löytyä enintään puolen kilometrin päästä kotoa

Yli puolet vastanneista kokee, että arkiliikumiseen käytettävän yhteiskäyttöauton tulisi löytyä enintään 500 metrin päästä kodista. Vajaa kolmannes sanoo, että sen tulisi sijaita alle 100 metrin päässä. Pidemmille matkoille lähdetessä vastauksissa on enemmän hajontaa: 16 % haluaa auton tällöin aivan kodin edestä, mutta lähes yhtä suuri joukko on pidemmälle matkalle lähtiessä valmis matkaamaan auton luo joukkoliikenteen avulla. Tämä toisaalta noudattelee perin-

teisen autonvuokraamisen konventiota, jossa vuokra-auto tyypillisesti otetaan käyttöön jonkin toisen kulkuvälineen (lentokone, juna jne.) käyttämisen jälkeen.

Helsingin ja Uudenmaan alueella yhteiskäyttöauton luo ollaan valmiimpia matkustamaan joukkoliikennevälineillä. Maaseudulla yhteiskäyttöautoilu kiinnostaa vähiten, mutta muilta osin ei asuinkunnan koolla tai tyyppillä tunnu olevan merkitystä siihen, kuinka läheltä kotia auton tulisi löytyä.

Arkiliikumisen osalta 23 %:lle ja pidempien matkojen liikkumisen osalta 20 %:lle auton etäisyydellä ei

ole merkitystä, sillä yhteiskäyttöautoilu ei lähtökohtaisesti kiinnosta.

Autolliset odottavat selvästi autottomia yleisemmin, että yhteiskäyttöauto löytyisi hyvin läheltä kotia. Autottomien vastauksissa on enemmän hajontaa: ei-kiinnostuneiden ryhmässä korostuvat autottomat, mutta toisaalta autottomista suhteellisesti suurempi osa on valmis taittamaan pidemmän matkan tai käyttämään julkista liikennettä saadaksesen yhteiskäyttöauton käyttöön.

6.9

Liikkumisen ärsytyksen aiheet ja syyt kokeilla yhteiskäyttöautoa

Liikkumisen aiheuttamat ärsytyksen aiheet

Parhaimmillaan yhteiskäyttöauto ratkaisee todellista liikkumisen ongelmaa tai nykyisten liikkumismuotojen ärsytyksen aiheita. Tekemissämme haastatteluissa tunnistimme seuraavia ärtymyksen aiheuttajia eri kulkumuotoja käyttävillä:

Autoilijoilla parkkipaikan löytämisen vaikeus ja etenkin keskusta-alueilla pysäköinnin korkea hinta.

Koko matkaketjua ajatellen haasteita luo etenkin julkisen liikenteen aikataulujen epäluotettavuus. Julkista liikennettä käytäessä tulee varata ”varoaikaa” vaihtoihin, mikä pitkittää matkustusaikaa huomattavasti.

Haja-asutusalueella liikkuminen on lähes mahdotonta ilman omaa autoa, etenkin iltapäiväaikaan.

Osalle autoilu oikeastaan rajoittaa asioita mistä nauttivat, sillä ajaessaan eivät pysty liikkumaan/havainnoimaan miten haluat ja muiden autoilu on toivotun kaupunkikuvan ja kevyen liikenteen kehittämisen esteenä.

Kokeilijat ja käyttäjät ovat kulkeneet yhteiskäyttöautolla paikkoihin, joihin on vaikeat julkisen liikenteen yhteydet

Yhteiskäyttöautoilu on toistaiseksi ollut suomalaisten parissa melko vähäistä, joten edustavaa aineistoa käyttöön johtaneista tekijöistä ei tässä vaiheessa vielä ole käsillä. Haastatteluidemme ja kyselytutkimuksemme perusteella voidaan kuitenkin tunnistaa muutamia keskeisiä syitä yhteiskäyttöautojen käytölle:

Yhteiskäyttöautolla on päästy kulkemaan paikkoihin, jotka ovat julkisen liikenteen ulottumattomissa tai muuten vaikeiden yhteyksien päässä.

Käyttö on huoletonta: ei huolta renkaista, huolloista tai yllättävistä kustannuksista.

Yhteiskäyttöautoilu on tuonut mahdollisuuden kokeilla sähköautoa.

Yhteiskäyttöauto on hyvin helposti saatavilla, käytännössä taloyhtiön pihalta tai parkkihallista, ja sen käyttö on edullista.

Käyttökokemukset ovat hyviä: käyttö on ollut joustavaa ja helppoa.

Myös autottomat pystyvät hoitamaan viikon ruokaostokset ja fyysisesti isommat hankinnat kätevästi kerralla



”Se mikä ei suju hyvin on se, että tulee molemmissa päissä varoaikojä. Palaa aikaa matkustamiseen. Joko pitää käyttää rahaa ja maksaa autolle parkki asemalla tai sitten varata enemmän aikaa ja tulla julkisilla.”

Yhteiskäyttöisyyttä edistävät ja hidastavat tekijät

Selvitimme yhteiskäyttöautojen käyttöä edistäviä ja hidastavia tekijöitä sekä henkilökohtaisissa haastatteluissa että kyselytutkimuksella. Kiinnostava havainto on, että yhteiskäyttöisyyttä edistävät tekijät (driverit) eroavat selvästi hidastavia tekijöitä (esteitä) vähemmän henkilön asuinkunnan tyyppin mukaan.

6.9.1

Potentiaalisten käyttäjien driverit yhteiskäyttöautojen käyttöön

Autojen yhteiskäytöltä halutaan selviä säästöjä auton omistamiseen verrattuna

Selvästi tärkeimmiksi autojen yhteiskäytön drivereiksi nousevat selvät säästöt, huolettomuus renkaiden vaihtojen ja huoltojen suhteen sekä varmuus siitä, että auton saa käyttöön läheltä kotia. Yhteiskäyttöautojen ilmaisen parkin mahdollisuuden merkitys korostuu selvästi suurimmissa kaupungeissa asuvien parissa, samoin mahdollisuus päästä paikkoihin, joihin ei julkisella liikenteellä pääse. Viidennes vastanneista kokee, ettei mikään saisi heitä käyttämään yhteiskäyttöautoja; ryhmässä korostuvat selvästi maaseudulla asuvat. Muilta osin käytön drivereissa on yllättävänkin vähän eroa asuinkunnan koon mukaan.

Oheiseen kuvaajaan on koottu tärkeimmiksi nousseita autojen yhteiskäyttöön kannustavia tekijöitä. Tärkeimpien tekijöiden ulkopuolelle jäivät esimerkiksi tutkimuksessa selvitetty halvemmat neliöhinnat alueella, jossa suositaan yhteiskäyttöautoilua, parkkipaikkojen korvaaminen viihtyvyyttä parantavilla ratkaisuilla sekä eri kaupoista saatavat alennukset, mikäli sinne ajaa yhteiskäyttöautolla. Edellä mainitut saivat maanlaajuisessa kenttätöyssä ainoastaan muutamia hajamainintoja, mutta toisaalta niiden hyödyt saattavat olla vaikeammin hahmoteltavissa.



"Jos yhteiskäyttöautoille olisi omia parkkialueita, jossa olisi aina vapaata, niin tekisi niistä houkuttelevamman. Ehkä jopa maksaisin enemmän, jos voisin toimia näin."



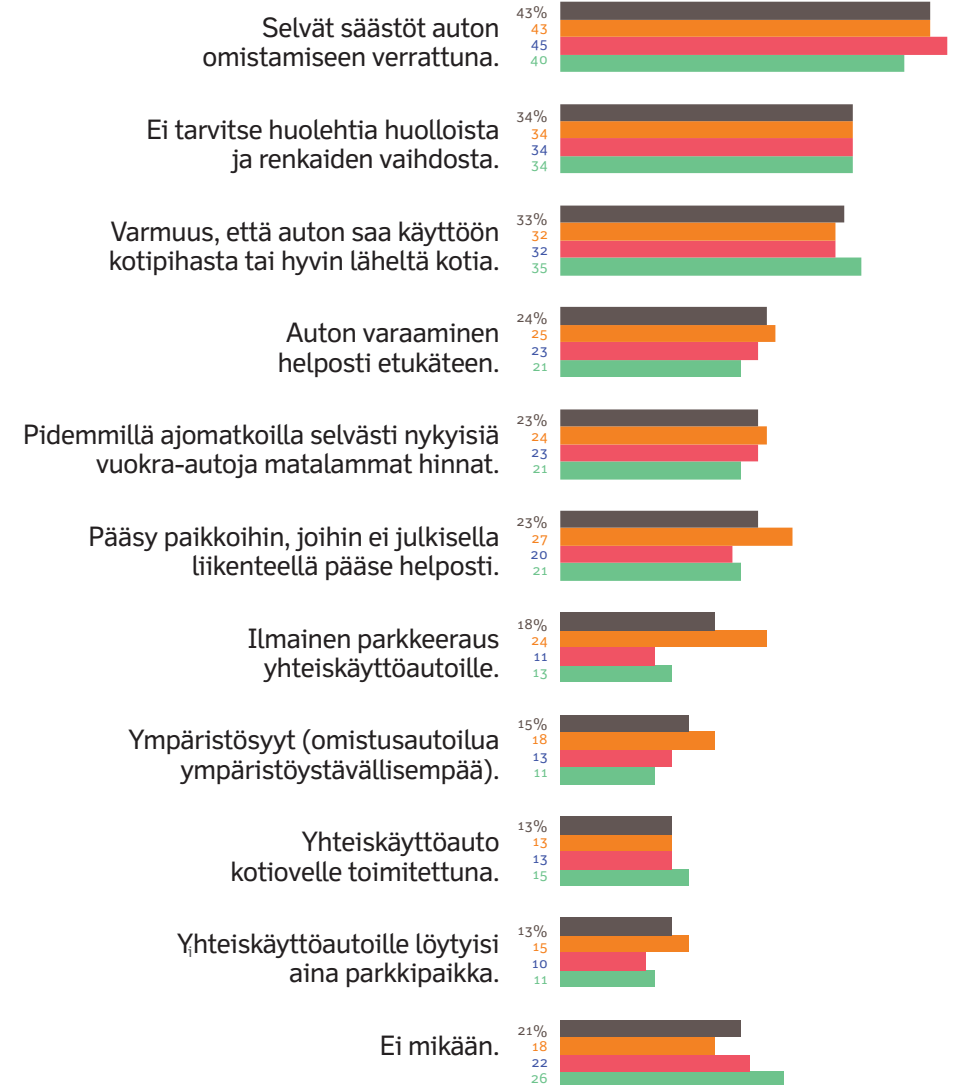
Kaikki vastaajat /
N = 1 017

Suurten kaupunkien
asukkaat / n = 495

Muiden kaupunkien
asukkaat / n = 344

Maaseutumaisten
kuntien asukkaat
/ n = 178

Minkälaiset tekijät voisivat saada sinut käyttämään yhteiskäyttöautoja?



Autottomat käyttäisivät yhteiskäyttöautoja joukkoliikenteen täydentäjinä

Autottomista selvästi autollisia useampi ilmaisee, ettei mikään saisi heitä käyttämään yhteiskäyttöautoja. Kuitenkin autottomienkin keskuudesta löydetään selkeitä käyttöä edistäviä drivereita. Erityisesti **mahdollisuus päästä paikkoihin, joihin julkisella liikenteellä ei helposti pääse nousee tärkeimmäksi yhteiskäyttöautojen käytön driveriksi**, ja tällöin yhteiskäyttöautot toimisivat täydentäjänä julkiselle liikenteelle. Autollisiin verrattuna ympäristöasiat painottuvat selvästi enemmän autottomien vastauksissa ja heistä viidennes kokee, että ympäristötekijät voisivat olla syy valita yhteiskäyttöauto omistusauton sijaan.

Autollisilla säästöt auton omistamiseen verrattuna olisivat tärkein tekijä yhteiskäyttöautoiluun siirtymisessä. Samoin varmuus siitä, että auto löytyy varmasti hyvin läheltä kotia on autollisille selvästi autottomia tärkeämpää. Myös ilmaisen parkkipaikan merkitys yhteiskäyttöautoilussa korostuu autollisten keskuudessa.

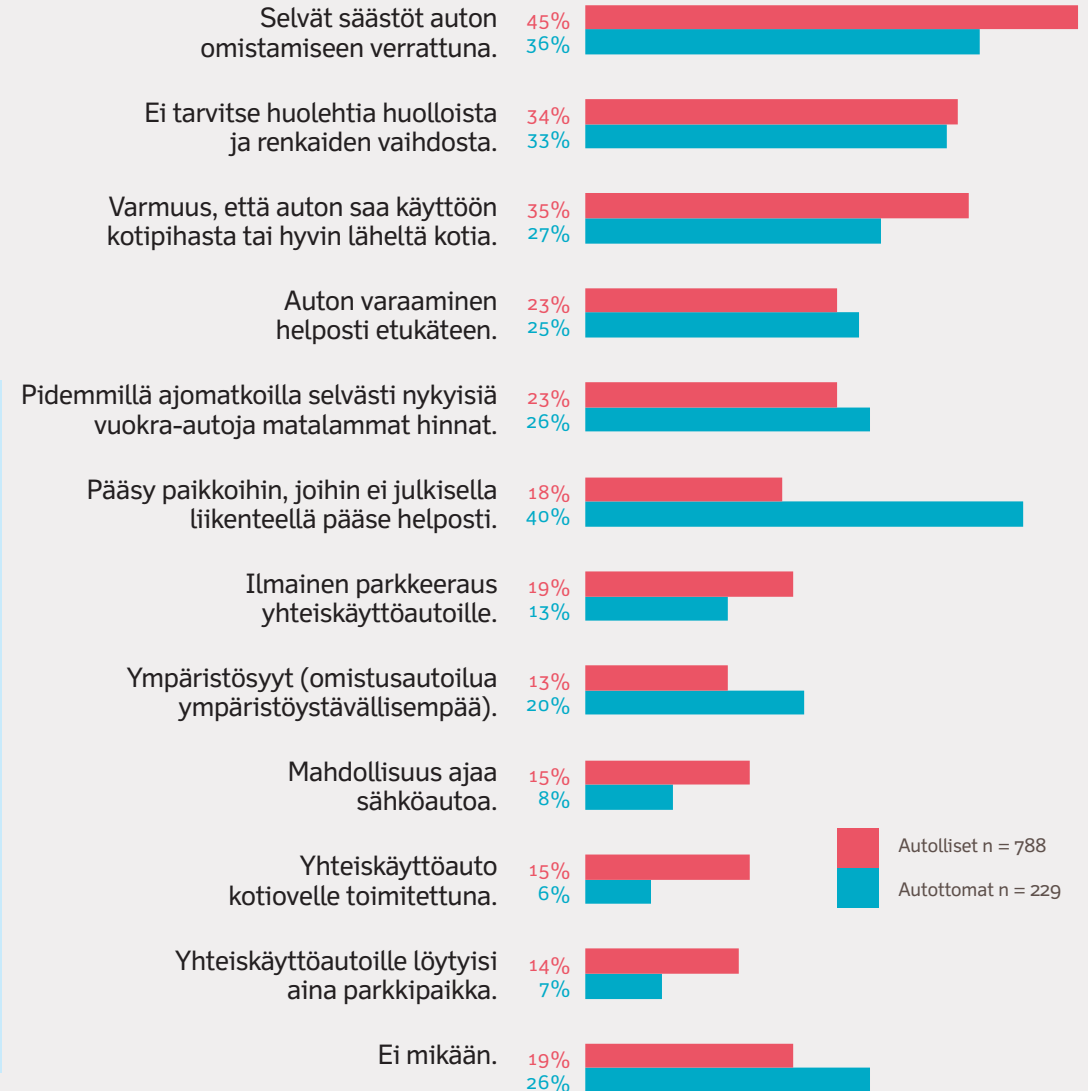
Tekemämme haastattelut tukevat havaintoa, että etenkin autollisille yhteiskäyttöauto ei olisi ympäristövalinta, vaan käytännöllinen ratkaisu, jonka tulisi tulla huomattavasti auton omistamista huokeammaksi.



Haastatteluissa nousi lisäksi vahvasti esiin se, että kuluttajat eivät tee eroa vuokra- ja yhteiskäyttöautojen välillä – ne tuovat ratkaisun samaan asiaan, tiettyyn (ja satunnaiseen) auton tarpeeseen. Ennakkovaraus-mahdollisuus on tärkeää ja auto halutaan ”yhden luukun kautta”, oli kyseessä sitten vuokra-, tai yhteiskäyttöauto.

Autonvuokrausta Suomessa pidettiin yleisesti kalliina. Yhteiskäyttöautojen hintojen tulisikin olla pidemmällä ”lomavuokrilla” selvästi nykyisiä vuokra-autohinnoja huokeampia, jotta ne nähtäisiin kilpailukykyisenä oman auton korvaajana.

Minkälaiset tekijät voisivat saada sinut käyttämään yhteiskäyttöautoja?



6.9.2

Potentiaalisten käyttäjien esteet autojen yhteiskäyttöön

Epäily autojen saatavuudesta estää käyttöä eniten

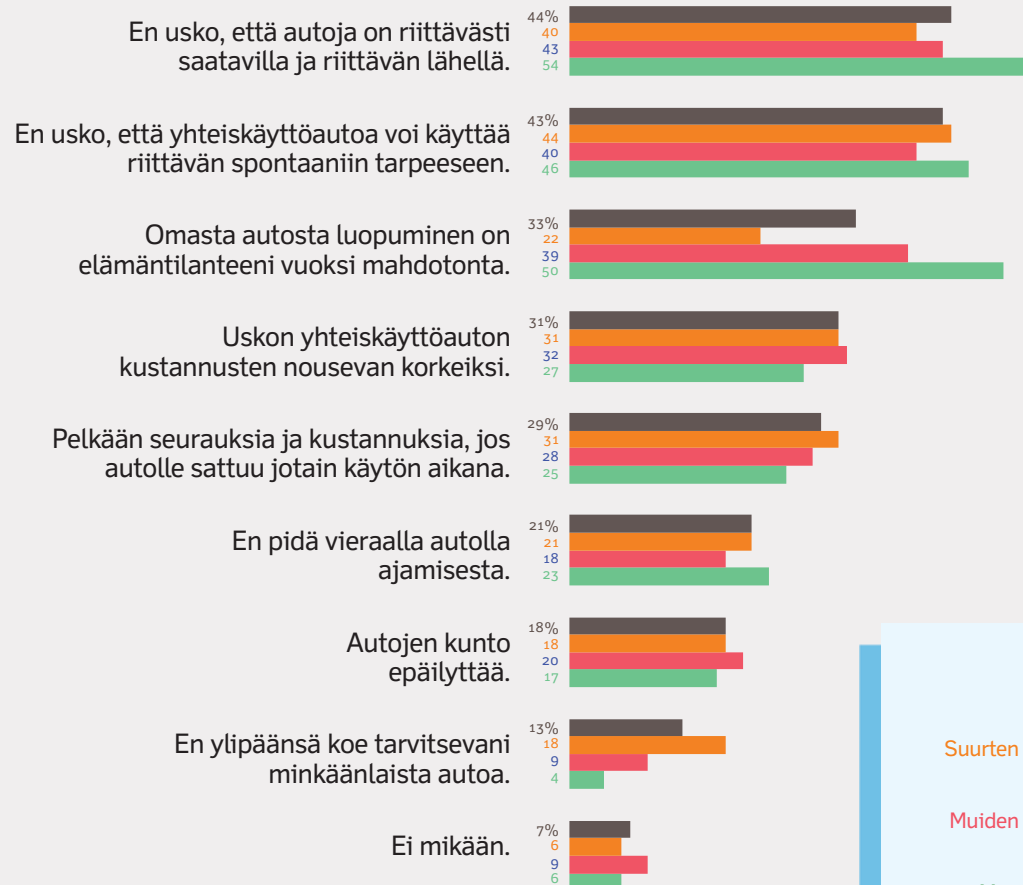
Merkittävimmät autojen yhteiskäytön esteet liittyvät epäilyksiin niiden riittävästä saatavuudesta tai sopivuudesta spontaaniin tarpeeseen. Autojen riittävyys ja tarpeeksi läheinen saatavuus korostuvat selvästi etenkin maaseudulla asuvien esteinä, lisäksi joka toinen maaseudulla asuva kokee omasta autosta luopumisen elämäntilanteen vuoksi mahdottomaksi.

Vajaa neljännes suurimmissa kaupungeissa asuvista kokee, ettei minkäänlaiselle autolle ole tarvetta. Helsingissä asuvista 25 % (n=142) ei koe tarvitsevansa autoa lainkaan, vaan hoitavat liikkumisen tarpeensa julkisin liikennevälinein, kävellen ja pyöräillen.

Yhteiskäyttöautoilun kustannukset ovat merkittävä huolenaihe joka kolmannele vastaajista. Ajamisen kustannusten pelätään nousevan korkeiksi, ja mahdollisten vahinkojen aiheuttamat kustannukset pelottavat.



Minkälaiset tekijät estävät osaltasi autojen yhteiskäyttöä?



Kaikki vastaajat
N = 1026

Suurten kaupunkien asukkaat
n = 499

Muiden kaupunkien asukkaat
n = 348

Maaseutumaisten kuntien asukkaat
n = 179



Suuri osa autottomista ei koe autolle tarvetta

Autottomien keskuudessa tärkein autojen yhteiskäytön este on se, ettei autolle varsinaisesti koeta mitään tarvetta, vaan liikkumisen tarpeet tulee täytettyä muilla tavoilla. Autollisia vuorostaan epäilyttää saatavuus.

Myös haastatteluiden perusteella voidaan sanoa, että moni autollinen kotitalous on mitoittanut elämänsä ja kulkeutumisensa auton varaan, jolloin etenkin talouden ykkösaustosta luopuminen koettiin täysin mahdottomaksi.

Moni haastateltava myös koki, että yksityisautoilun helpottamiseksi tehdyt ratkaisut (kuten uudet tilavat parkkihallit kaupunkien keskustoissa) tekevät omasta autosta entistä houkuttelevamman ja kilpailukyysisemmän liikkumismuodon.

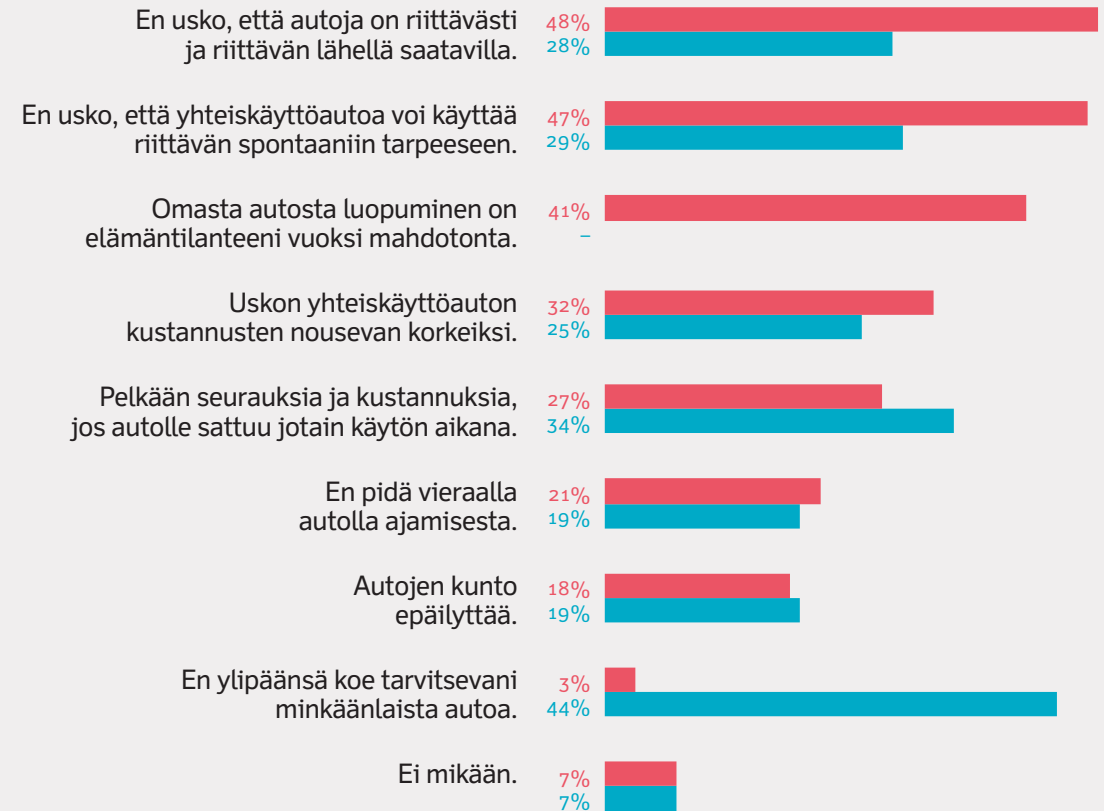
Lisäksi oman auton käytöstä saatavia kilometrikorvauksia pidettiin houkuttelevina; niiden ajateltiin mm. kompensoivan auton kustannuksia.

Toisaalta monelle autottomalle autottomuus tuntuu olevan tietoinen valinta ja elämäntapa. Tällöin autolle ei nähdä tarvetta, eikä autoilun tuomia mahdollisuuksia nähdä.

Erityisesti vähän ajokokemusta omaavia autottomia pelottavat mahdolliset kolari- ja vahingot ja niiden kustannukset.

Omistusautoilun vs. yhteiskäyttöautoilun kustannusten esiintuomiseen liittyy selkeä kommunikaatiohaaste: yksi tärkeimmistä syistä yhteiskäyttöautoiluun olisi sen tuomat säästöt omistusautoiluun verrattuna, mutta toisaalta yhteiskäyttöautoilun kustannukset tuntuvat nykyisellään korkeilta, pelottavilta ja vaikeilta arvioida.

Minkälaiset tekijät osaltasi estävät autojen yhteiskäyttöä?



Autolliset n = 793
Autottomat n = 233



7

Yhteenveto, johtopäätökset ja suositukset



7.1

Päähavainto: Suomalaiset jakautuvat selkeästi autollisiin ja autottomiin – näiden välillä pohtii melko pieni joukko.

Vastanneista 77 %:lla on kotitaloudessaan auto. **Autolliset ovat mitoittaneet elämänsä, asumisensa ja liikkumisensa auton mukaan ja heillä eri liikkumismuotojen käyttö on selvästi autottomia vähäisempää.** Kun auto on kerran hankittu, niin sitä myös käytetään. Auton hankinnan jälkeen omiin liikkumistapoihin ei aktiivisesti mietitä muutosta. Vasta auton vaihto tai jokin isompi muutos elämässä saattaa johtaa tilanteeseen, jossa liikkumistapoja mietitään uudelleen.

Ainoastaan 10 % autollista on harkinnut autosta luopumista. Moni kokee, että **autottomuus tarkoittaisi kaikkien elämän osa-alueiden uudelleenjärjestelyä,** joka etenkin harvaan asutuilla alueilla ja heikkojen joukkoliikenneyhteyksien äärellä olisi korvaavien kulkuneuvojen puuttumisen vuoksi mahdotonta. Niinpä potentiaalisimpina autosta luopujina voidaan pitää kahden auton talouksia (kakkosautosta luopuminen) sekä suurimmissa kaupungeissa, hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä asuvia. Autosta luopumisen harkitseminen liittyy yleensä halukkuuteen säästää kustannuksissa tai julkisten liikenneyhteyksien parantamiseen.

Enemmistölle autottomista ajatus auton hankkimisesta ja autoilusta

puolestaan tuntuu vieraalta, eikä autolle yksinkertaisesti nähdä tarvetta. Autottomista kolmannes on kuitenkin harkinnut auton ostoa ja heistä puolet uskoo ostavansa auton lähitulevaisuudessa. Auton ostoon houkuttelevat etenkin auton tuoma mukavuus, helppous ja vapaus niin arjessa kuin pidemmillä viikonloppu- ja lomamatkoilla. Auton tarpeen ja käytännöllisyyden havaitsee tyypillisesti vasta tiettyjen elämänmuutosten, kuten muuton tai perheenlisäyksen yhteydessä.

Välimaastossa – auton ostamisen ja autosta luopumisen välillä – puntaroi 16 % vastaajista. Heistä puolet on nykyisin autollisia ja puolet autottomia. Tämän ryhmän voisi nähdä ensimmäisenä joukkona, joille yhteiskäyttöauto voisi toimia jo nykyisellään ratkaisuna liikkumiseen, koska he harkitsevat jo valmiiksi nykyisten liikkumistapojensa muuttamista.

Johtopäätökset

Valtaosa ihmisistä on vakaasti joko autollisia tai autottomia. Yhteiskäyttöautojen suurin nykypotentiaali on **auton ostamisen ja luopumisen välimaastossa puntarovissa ihmisissä, joita on noin 16 % vastanneista.**

Suosituksat

Yhteiskäyttöautopalveluita edistäessä kannattaa ensisijaisesti keskittyä autottomuuden ja autollisuuden välimaastossa punta-roiviin ihmisiin, joita on noin 16 % vastaajista.

Autollisille tulisi viestiä, että auton – ja erityisesti kakkosauton – voisi monessa tilanteessa korvata muilla, halvemmilla vaihtoehdoilla.

Autoilijoita ohjaa välimaastoon – erityisesti kakkosauton osalta – julkisen liikenteen sekä muiden liikenteen palveluiden parantaminen ja toisaalta autoilun vaikeutuminen tai kallistuminen. Useimpien osalta tarvitaan nämä molemmat: mitä varmemmin, nopeammin ja joustavammin liikkuminen onnistuu ilman omaa autoa erilaisissa tilanteissa, ja mitä enemmän autoilun haittapuolek korostuvat esimerkiksi kohonneiden kustannusten myötä, sitä varmemmin autos-ta luovutaan.

Autottomia ohjaa välimaastoon mukavuudenhalu ja elämänmuutokset, kuten muutto tai perheenlisäys. Auton ostoa harkitsevat voivat kuitenkin luopua suunnitelmistaan, mikäli heille kerrotaan riittävän varhaisessa vaiheessa ja riittävän näkyvästi omistauton korvaavista ja samanlaista mutkatto-mutta tarjoavista liikenteen palveluista.

7.2

Lähtökohta: Yhteiskäyttöautolla voisi olla merkittävä rooli liikennejärjestelmän täydentäjänä osana monipuolisia matkaketjuja.

Mitä varmempi arkisen liikkumisen muoto, sen parempi. Varmuus luo turvaa siitä, että pääsee ajoissa paikalle. Varmuus tuo myös usein nopeutta, sillä epävarmuus lisää varoaikoja, jotka vuorostaan kasvattavat reilusti matka-aikoja. Oman auton voi lukea hyvinkin varmaksi: se löytyy omasta pihasta ja rikkoutuu harvemmin kuin bussi myöhästyy. Myös esimerkiksi raidelinjat koetaan takuiksi hyvistä yhteyksistä nyt ja tulevaisuudessa – kun ne on kerran rakennettu, ei niitä kovin nopeasti muuteta.

Yhteiskäyttöautoilu ei nykyisellä tarjonnalla, teknologialla ja infrastruktuurilla pysty yksin luomaan sellaista varmuuden tunnetta arkiliikkumiseen, minkä oma auto tai kodin läheltä kulkevat julkisen liikenteen yhteydet pystyvät tarjoamaan. Lisäksi yhteiskäyttöautoilun oletetaan tulevan melko kalliiksi, mikäli sitä käytettäisiin pääasiallisena liikkumismuotona. Näiden seikkojen vuoksi yhteiskäyttöautot yksinään häviävät muille ratkaisuille arkiliikkumisessa. **Yhteiskäyttöautojen käyttö arkiliikkumisessa tuleekin pysymään marginaalisena, mikäli palveluita kehitetään erillisenä muusta liikennejärjestelmästä.**

Toisaalta jo nyt voimme löytää useita tilanteita, joihin yhteiskäyttöauto tuo arjesakin merkittävää lisäarvoa. Näitä ovat esimerkiksi liityntä- ja poikittaisliikenne

sekä kertaluontoiset isommat ostosmatkat. Näihin tilanteisiin yhteiskäyttöautopalvelut voisivat toimia erinomaisena kannustimena mm. kakkosautosta luopumiselle. Arjen ulkopuolella, pidemmillä viikonloppu- ja lomamatkoilla sekä normaalista arjen liikkumisesta poikkeavilla matkoilla (kuten tavarankuljetuksessa), perinteistä vuokra-autoa joustavammalle ja helpommin käyttöönotettavalle yhteiskäyttöautolle olisi myös tarvetta, etenkin nykyisten autottomien parissa.

Johtopäätökset

Arkiliikkumista ei nähdä mielekkäänä rakentaa yhteiskäyttöautojen varaan – ainakaan vielä. Oletukset yhteiskäyttöautojen tämänhetkisestä palvelutasosta ja toisaalta kustannuksista eivät houkuttele valitsemaan sitä pääasiallisesti liikkumismuodoksi.

Sen sijaan yhteiskäyttöautot näyttäisivät täydentävän ainutlaatuisesti muuta liikennejärjestelmää: ne palvelevat hyvin esimerkiksi poikittais- ja liityntäliikenteessä sekä satunnaisilla, arjen ulkopuolisilla matkoilla.

Yhteiskäyttöautot voisivat myös toimia kiinteänä ja tärkeänä osana uusia Mobility as a Service (MaaS) -palveluita. Näin matkaketjujen monipuolisuus kasvaisi ja autoilu voisi jopa vähentyä. Yhteiskäyttöautopalvelut tukisivat siis erinomaisesti liikennepoliittisia tavoitteita.

Suosituks

Yhteiskäyttöautot tulisi tuoda kiinteäksi osaksi liikennejärjestelmää ja matkaketjuja. Niiden parhaat arvonnulomispaikat liittyvät muiden liikennemuotojen täydentämiseen ja arjen ulkopuolisiin matkoihin. Näitä arvonnulomispaikkoja tulee kehittää yritysten ja julkishallinnon yhteistyönä niin tarjonnan, teknologian kuin infrastruktuurinkin osalta. Esimerkiksi houkuttelevat yhteiskäyttöautojen pysäköintiratkaisut edellyttävät monen toimijan yhteistyötä.

7.3

Kysyntäpotentiaali: Yhteiskäyttöautojen suurin nykypotentiaali on arjesta poikkeavissa matkoissa. Helpoimmin ne korvaavat ensimmäisen auton hankintaa ja nykyisiä kakkosautoja.

Mukavuudenhalu ja toive vaivattomuudesta yhdistää kaikkia potentiaalisia käyttäjiä – autottomille tämä on jotain uutta, autollisille perusedellytys. Autottomilla vaivattomampien liikkumistarpeiden etsintä käynnistyy usein uuden liikkumistarpeen (esim. harrastuksen) myötä. Autollisille puolestaan tulisi tarjota jotakin uutta nykytilanteeseen verrattuna, esimerkiksi säästöjä, käytännöllisyyttä tai uusia elämyksiä. Yhtä kaikki, yhteiskäyttöautoilun tulisi olla, omalla autolla ajamiseen verrattuna, yllättävän mukavaa, edullista ja käytännöllistä.

Vaivattomuuden ohella melko moni, noin neljännes, kokee liikkumisen ympäristöstäväällisyyden tärkeäksi. Yllättävän moni, noin kolmannes, myös suhtautuu myönteisesti uusien liikkumisen ratkaisujen – esimerkiksi yhteiskäyttöautojen – kokeiluun. Myös autoilun turvallisuus nousee esille. Nämä ovat kuitenkin sen tyyppisiä arvoja, jotka eivät automaattisesti näy käytännön toiminnassa. Ne kuitenkin viittaavat siihen, että yhteiskäyttöautoille on paljon piilevää potentiaalia, jota voitaisiin hyödyntää esimerkiksi taitavalla viestinnällä.

Tällä hetkellä yhteiskäyttöauto voitaisiin helpoiten ottaa käyttöön normaalia arjesta poikkeavilla matkoilla sekä pidemmillä viikonloppu- ja lomamatkoilla. Toisin sanoen: mitä kauemaksi arjesta mennään, sitä enemmän nähdään potentiaalia yhteiskäyttöautolle. Tähän nykyisellään aitoon asiakastarpeeseen vastaaminen on yksi tärkeimmistä tekijöistä, jotka ratkaisevat yhteiskäyttöautojen yleistymisen. Ratkaisujen kiinnostavuuden näkökulmasta keskeistä ei tunnu niinkään olevan palvelun tyyppi (kelluva, asemaperusteinen vai taloyhtiön kautta saatava), vaan sen soveltuvuus pidempiaikaiseen ja poikkeavaan ajoon.

Ensimmäisinä autollisina, jotka voisivat ottaa yhteiskäyttöauton säännöllisempään käyttöön, ovat kaupungeissa, hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä asuvat, joille yhteiskäyttöauto voi olla ratkaisu mm. satunnaisessa käytössä olevasta kakkosautosta luopumiseen. Tätä kohderyhmää puhuttelevat erityisesti mukavuus ja säästöt.

Myös epäsäännöllisiin tarpeisiin vastavilla palveluilla näyttäisi olevan potentiaalia. Omasta autosta poikkeavaa autoa saatetaan tarvita esimerkiksi tavaran kuljetukseen tai koko perheen lomamatkoille. Käytännössä tarvittaisiin joustavampaa ja nykyistä helpommin käyttöön otettavaa vuokra-autoa – pidemmän matkan tai poikkeusajon yhteiskäyttöautoa. Tähän kohderyhmään kuuluvia puhuttelevat tarjonnan monipuolisuus, mukavuus ja käytännöllisyys.

Ensimmäisinä autottomina, jotka voisivat ottaa yhteiskäyttöauton säännöllisempään käyttöön, voidaan pitää suurempien kaupunkien alueilla asuvia, jotka jo pohtivat auton tuovan toivottua mukavuutta ja joustavuutta arkiliikkumiseen (kuten harrastuksiin kulkemiseen tai kauppatarkoituksiin), tai joille yhteiskäyttöauto helpottaisi säännöllistä kulkemista paikkoihin, joihin julkiset yhteydet ovat heikot tai niitä ei ole.

Hieman epäsäännöllisempinä käyttäjinä voidaan pitää kaikkia kaupunkilaisia, joiden sesonkiluontoiset menot vievät paikkoihin, joihin julkisilla liikennevälineillä on heikot

yhteydet. Tätä kohderyhmää puhuttelevat mukavuus, helppous ja käytännöllisyys.

Esiin voidaan myös erikseen nostaa kaikki autottomat, joille yhteiskäyttöauto avaisi tien uusiin harrastuksiin tai palveluihin. Heitä puhuttelevat uudet mahdollisuudet.

Myös palveluiden – osin oletettu – hinnoittelu ohjaa kysyntää.

Yhteiskäyttöauto koetaan liian kalliina, jotta se voisi toimia pääasiallisena liikumismuotona. Tähän liittyy selkeä viestinnällinen haaste: oman auton kustannukset ovat monelle epäselvät eivätkä tule esille autoa käytettäessä (esim. auton rahoitus- ja huoltokustannukset), kun taas kun taas minuutti- ja tuntihinnoitellut yhteiskäyttöautot tekevät kustannukset erittäin näkyviksi, mutta toisaalta tottumattomalle vaikeiksi arvioida.

Johtopäätökset

Mukavuudenhalu ja toive vaivattomuudesta yhdistää kaikkia potentiaalisia käyttäjiä: **yhteiskäyttöauton tulisi olla omaan autoon verrattuna yllättävän mukava, edullinen ja käytännöllinen.**

Nykyisellään yhteiskäyttöautojen suurin potentiaali on arjesta poikkeavissa matkoissa. Näin ollen ne eivät niinkään korvaa ensisijaisia liikkumiskäytöksiä (esim. ainoaa autoa tai joukkoliikennettä), vaan epäsäännöllisemmässä käytössä olevia kakkosautoja ja uuden liikumistarpeen myötä ostettavaa ensimmäistä autoa.



Suosituksat

Nykyisellään yhteiskäyttöautot vastaavat arjesta poikkeaviin matkoihin sekä pidempiin viikonloppu- ja lomamatkoihin. Lähitulevaisuuden tarjonta ja viestintä kannattaisi kohdistaa näihin potentiaalisimpiin arvonluontipaikkoihin. Viestinnässä kannattaa korostaa erityisesti palveluiden helppokäyttöisyyttä ja mukavuutta.

Yhtenä keskeisenä vaikuttamiskeinona on omistusautoilun kustannusten näkyväksi tekeminen siten, että juoksevien kustannusten lisäksi tuodaan esille myös pääomakulut (esim. arvonaleneminen ja rahoituskustannukset).

Joitakin käyttäjäryhmiä voisi puhutella myös yhteiskäyttöautoilu osana omaa henkilöbrändiä, luoden kuvaa edelläkävijyydestä, ympäristöystävällisyydestä ja turvallisuudesta.

Mikäli yhteiskäyttöautoilua halutaan edistää erityisesti omistusauton vaihtoehtona, voisi kuluttajanäkökulmasta yhtenä keinona olla se, että ratkaisuisissa ja kommunikaatiossa korostettaisiin entistä enemmän sen samankaltaisuutta omistusautoiluun, esimerkiksi vapauden ja vaivattomuuden osalta. Käytännössä oman auton kaltaisuutta tarjoaa esimerkiksi taloyhtiön tallissa oleva yhteiskäyttöauto.

7.4

Tarjontapotentiaali: Yhteiskäyttöautopalveluita kannattaa tarjota erityisesti suurissa kaupungeissa ja taloyhtiön autohallissa.

Yhteiskäyttöautojen aktiivinen käyttö edellyttää, että auto löytyy hyvin läheltä, esimerkiksi oman taloyhtiön pysäköintipaikalta. Tällaisella palvelulla ihmiset voisivat vaivattomasti täydentää muuten autotonta liikkumistaan. Taloyhtiön yhteiskäyttöautolla on muitakin etuja kuin sopiva etäisyys: monissa tapauksissa taloyhtiön yhteiskäyttöautolla ajaminen on avoimien palveluiden käyttöä edullisempaa, koska yhteiskäyttöautopalveluita tarjoamalla taloyhtiön ei tarvitse toteuttaa yhtä runsain määrin kalliita autopaikkoja, ja tällä säästöllä voidaan subventoida palvelun hintaa. Halpa hinta ja pieni etäisyys ovat erinomaisia kannustimia sekä kokeilulle että jopa säännölliselle käytölle. Tämän kaltainen järjestely voisi kannustaa mm. opiskelijoita yhteiskäyttöauton käyttäjiksi.

Yhteiskäyttöautojen potentiaali – erityisesti kelluvien mallien osalta – on verrannollinen kaupungin kokoon ja erityisesti sen tiivyyteen: mitä tiiviimpi alue, sitä enemmän yhteiskäyttöautolla on potentiaalisia käyttäjiä kävelymatkan päässä. Siksi kaupungin sisäänpäin tapahtuvan kasvun merkitys korostuu. Näin ollen esimerkiksi Helsingissä ja Tampereella yhteiskäyttöautojen potentiaali kasvaa nopeasti.

Yhteiskäyttöautojen potentiaalia erikokoisissa kunnissa voidaan haarukoida seuraavasti:

Suurimpien kaupunkien keskusta-alueilla asuville toimivat käytännössä

kaikki ratkaisumallit. Kiinnostavimpana pidettiin tunti hinnoiteltua asemaperusteista mallia, taloyhtiön omia yhteiskäyttöautoja sekä kaupungin rajat ylittäviä kelluvia malleja. Suurimpien kaupunkien keskustoissa asuvista 60 % käyttäisi tai saattaisi käyttää tunti hinnoiteltua asemaperusteista mallia, taloyhtiön omaa myös pidemmille matkoille soveltuvaa mallia tai tunti hinnoiteltua kaupungin rajat ylittävää kelluvaa mallia, jonka voisi esimerkiksi palauttaa toiseen kaupunkiin.

Suurimpien kaupunkien lähiöissä tai esikaupungeissa asuville soveltuvin ratkaisu olisivat etenkin taloyhtiön omat yhteiskäyttöautot. Näistä ihmisistä 53 % käyttäisi tai saattaisi käyttää taloyhtiön omaa (pidemmillekin matkoille soveltuvaa) yhteiskäyttöautoa ja joka toinen käyttäisi tai saattaisi käyttää tunti hinnoiteltua asemaperusteista mallia tai tunti hinnoiteltua kaupungin rajat ylittävää kelluvaa mallia.

Pienemmissä, alle 100 000 asukkaan kaupungeissa asuville soveltuvin ratkaisu olisivat useamman taloyhtiön yhteiset yhteiskäyttömallit. Myös P2P-mallit pystyvät toimimaan alueella ilman huolta riittävästä asukastiheydestä – tosin kysyntä ja autojen tarjonta voivat olla alhaista. Pienemmissä kaupungeissa asuvista ihmisistä 45 % käyttäisi tai saattaisi käyttää tunti hinnoiteltua asemaperusteista mallia tai naapuruston tai taloyh-

tiön omaa myös pidemmille matkoille soveltuvaa yhteiskäyttöautomallia.

Maaseudulla asuville soveltuvin ratkaisu olisivat P2P-mallit, koska muille ratkaisuille harva asukastiheys luo heikot edellytykset. Näidenkin mallien kysyntä ja tarjonta jäänevät maaseudulla melko vähäisiksi, ja ne tulevat palvelemaan vain yksittäisiä yhteisöjä.

Johtopäätökset

Yhteiskäyttöauton aktiivinen käyttö edellyttää, että sen saa käyttöön läheltä ja helposti. Niinpä suurin potentiaali näyttää olevan taloyhtiöiden tarjoamisessa yhteiskäyttöautoissa. Niillä voitaisiin täydentää muuten autotonta elämää.

Suurimmilla ja tiheimmillä kaupunkiseuduilla myös asemapohjaisilla ja kelluvilla malleilla on paljon potentiaalia. Näitäkin palveluita käytettäisiin ensisijaisesti arjen ulkopuolisiin satunnaisiin matkoihin, jolloin palveluiden joustavuus korostuu.

P2P-malleilla voidaan tarjota pis-temäisiä ratkaisuja niille alueille, joilla muiden mallien potentiaali on heikko.

Suositukseset

Taloyhtiöiden tarjoamia yhteiskäyttöautopalveluita kannattaa edistää eri toimijoiden yhteistyönä. Tästä on hyötyä kaikille osapuolille: käyttäjien liikkumisvaihtoehdot kasvavat ja taloyhtiöt säästävät paikoituskustannuksissa. Samalla yhteiskunta hyötyy omistusasutuksen vähentymisestä.

Kelluvien ja asemapohjaisien mallien yleistymistä suurimmilla kaupunkialueilla voi edistää erityisesti infraratkaisuin (esim. omat pysäköintipaikat yhteiskäyttöautoille).

7.5

Esteet ja vauhdittajat: Yhteiskäyttöautojen yleistymisen ehdottomasti suurin este on niiden huono tunnettuus – ani harva edes tietää, mistä on kyse.

Tavanmuodostuksen portailta suurin harppaus liittyy yleensä rutiininmuodostamiseen: uusia ratkaisuja saatetaan kokeilla kiinnostuksesta tai niiden osuessa kohdalle, mutta tavanmuodostus vaatii käyttäjän näkökulmasta riittävän määrän helppoja ja houkuttelevia sekä sosiaalisesti ja ajallisesti relevantteja kokeimuksia. Yhteiskäyttöautojen osalta akuutein ongelma ei kuitenkaan liity rutiininmuodostukseen. Haastatteluiden ja kyselytutkimuksen perusteella ne harvat, jotka ovat palveluita käyttäneet, ovat pitäneet kokemusta sujuvana, palveluita oikeaa liikkumisen ongelmaa ratkaisevina sekä aitoa lisäarvoa tuottavina.

Sen sijaan **yhteiskäyttöautojen yleistymisen suurin pullonkaula on palveluiden heikossa tunnettuudessa**. Tällä hetkellä kaksi kolmasosaa vastanneista tietää yhteiskäyttöautoista niin vähän, ettei kiinnostuksen herääminen ole edes mahdollista. Lisäksi yhteiskäyttö- ja vuokra-auton erot ovat epäselviä. Toimijoita tunnetaan nimeltä heikosti ja vain 5 % vastaajista osasi mainita spontaanisti edes yhden alan toimijan. Syitä huonolle tunnettuudelle on useita. Liikkuminen on arkipäiväistä ja rutiininomaista, minkä vuoksi korvaavia liikkumisen muotoja ei lähdetä aktiivisesti kartoittamaan ilman suuria elämän-

tilanteen tai olosuhteiden muutoksia. Lisäksi yhteiskäyttöautoja näkyy vielä melko vähän katukuvassa, minkä vuoksi niiden olemassaololle ei juurikaan altistu vahingossa. Vähäinen näkyvyys on myös omiaan lisäämään epäilyksiä liittyen autojen riittävyyteen ja saatavuuteen.

Johtopäätökset

Yhteiskäyttöautojen yleistymisen ehdottomasti suurin este on niiden huono tunnettuus; vain murto-osa tietää palveluista sen verran, että voisi edes harkita kokeilua. Vain 5 % vastaajista nimesi spontaanisti jonkin alan toimijan.

Sen sijaan **he, jotka ovat palveluita kokeilleet, ovat olleet niihin erittäin tyytyväisiä**. Näin ollen rutiininmuodostukselle on hyvät lähtökohdat.

Suosituks

Yhteiskäyttöautoilun edistämiseksi niiden tunnettuutta tulisi voimakkaasti lisätä erityisesti potentiaalisimmilla alueilla, ts. suurimmilla kaupunkiseuduilla. Sen sijaan teknisesti palvelut vaikuttavat olevan jo hyvällä tasolla, ja niihin ollaan tyytyväisiä.

Erilaiset autonjakopalvelut tulisi tehdä helpommin lähestyttäviksi niiden välisiä raja-aitoja häivyttämällä. Lisäksi ne tulisi kytkeä tiiviimmin muuhun liikennejärjestelmään ja palveluihin. Käytännössä tämä voisi tarkoittaa esimerkiksi erilaisia taloyhtiöiden tarjoamia palvelupaketteja ja yhden luukun MaaS-palveluita.

Viestinnässä tulisi korostaa sitä, miten yhteiskäyttöautot ratkaisevat erilaiset käytännön liikkumistarpeet. Näin niiden vertailu nykyisiin liikkumisratkaisuihin (esim. omaan autoon) helpottuu.

7.6

Yleistymisen vaikutukset: Yhteiskäyttöautopalveluiden riskinä on lisääntynyt autoilu, mutta asiaan voidaan vaikuttaa fiksulla liikennepolitiikalla.

Yhteiskäyttöautoilun ympäristövaikutusten kokonaisvaltainen ennustaminen tai edes ymmärtäminen on kovin vaikeaa: siihen vaikuttavat monet asiat niin teknologian kehityksestä ja palvelumalleista aina julkisen liikenteen, kävelyn ja pyöräilyn korvaavuuteen. Riski epäedullisista ympäristövaikutuksista on yhteiskäyttöautoilun osalta olemassa, mutta tähän pystytään vaikuttamaan niin yritys-, käyttäjä-, kuin viranomaistasollakin.

Autottomista ja joukkoliikenteen aktiivikäyttäjistä noin neljännes uskoi yhteiskäyttöauton omalta osaltaan vähentävän julkisen liikenteen käyttöä. Noin 15 % autottomista ja noin 10 % julkisen liikenteen aktiivikäyttäjistä uskoi sen vähentävän kävelyä. Kuitenkin monet vastasivat käyttävänsä tai näkevänsä käyttävän yhteiskäyttöautoa vain arjen ulkopuolisissa matkoissa, joten tämä epäsuotuisa vaikutus jää todennäköisesti pieneksi. Toisaalta teknologian kehittyminen ja yhteiskäyttöautojen automaatio voivat nostaa (tai laskea) tätä epäsuotuisaa vaikutusta.

Kelluvat yhteiskäyttömuodot muodostavat suurimman riskin joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta: ne tarjoavat houkuttelevan vaihtoehdon lyhyille, yksisuuntaisille matkoille. Parhaimmillaan ne kuitenkin täydentävät

julkista liikennettä, kunhan palveluita kehitetään nimenomaan tähän suuntaan toimijoiden ja julkishallinnon yhteistyönä.

Autottomien keskuudessa pidemmät bussi- ja junamatkat vähentyisivät selvästi eniten. Yhteiskäyttöautolla matkustamista ei voida pitää yhtä ekologisenä kuin bussilla tai junalla kulkemista, mutta näiden matkojen epäsäännöllinen ja monien osalta harvinainen luonne varmasti pidättelisi epäsuotuisien vaikutusten kasvua. Autollisilla yhteiskäyttöautoa käytettäisiin saman tyypisiin matkoihin, jotka nykyisin taitetaan omalla autolla. Autoilijoista noin puolet sanookin, että yhteiskäyttöauton käyttö vähentäisi heillä nimenomaan oman auton käyttöä.

Tärkein kysymys vaikutusten mittamiseksi lieneekin: lisääntyykö autottomien auton käyttö enemmän kuin autolisten vähenee? Tähän on vaikea vastata, mutta tärkeää onkin johtaa toimintaa siihen suuntaan, että näin ei tapahdu.

Johtopäätökset

Epäsuotuisien liikennevaikutusten näkökulmasta **suurimman riskin muodostavat kelluvat yhteiskäyttöautot:** ne tarjoavat houkuttelevan vaihtoehdon yksisuuntaisille joukkoliikenne-, pyöräily- ja kävelymatkoille. Parhaimmillaan kelluvat yhteiskäyttöautot kuitenkin korvaavat oman auton omistamista ja täydentävät liikennejärjestelmää etenkin liityntä- ja poikittaisliikenteessä sekä joukkoliikenteen hiljaisina tunteina.

Asemapohjaisilla yhteiskäyttöautoilla ei vaikuttaisi olevan yhtä suuria yhteiskunnallisia riskejä: ihmiset näkivät niissä suurimman potentiaalin arjen ulkopuolisissa, satunnaisissa matkoissa. Tässä roolissa ne jopa korvaavat oman auton hankintaa ja siten vähentävät säännöllistä autoilua.

Suosituksat

Yhteiskäyttöautopalveluita tulisi ohjata liikennejärjestelmää täydentävään suuntaan. Tehokkaimmin tämä tapahtuu tarkoituksemukaisella infrastruktuurilla (esim. houkuttelevat liityntäpysäköintiratkaisut) ja hinnoittelulla (esim. joukkoliikenteen runkolinjojen suuntaiset ruuhkamaksut).

Oleellista on myös se, että siirtymä yhteiskäyttöautoihin tapahtuisi nykyisistä autollisista ihmisistä; heidän kohdallaan tämä johtaisi monipuolisempiin matkaketjuihin ja siten autoilun määrän vähentymiseen. Tätä voi edistää toisaalta korostamalla palveluiden vaivattomuutta ja toisaalta nykyisen autoilun korkeita kustannuksia. Toki käytöstä voisi ohjata myös omistusautoilun aggressiivisemmalla hinnoittelulla.

Auton ostoa harkitseva voi luopua suunnitelmistaan, mikäli hän kokee yhteiskäyttöauton tarjoavan samanlaista mutkattomuutta kuin oma auto. Tärkeää kuitenkin on, että yhteiskäyttöauto ei toimi ”porttiautona” auton ostolle; sen onkin tarjottava jotain enemmän (esim. säästöjä, käytännöllisyyttä ja huolettomuutta), jotta autoton pysyy autottomana ja yhteiskäyttöauto hänen ainoana autoilun muotonaan.

Lähteet

6-t Bureau de Recherche. 2014. Sommaire: Résultats de la première grande enquête sur l'impact d'un service autopartage en trace directe (le cas d'Autolib' Paris).

Alessandrini, A., Campagna A., Delle Site, P., Filippi F. ja Persia L. 2013. Automated Vehicles and the Rethinking of Mobility and Cities. *Transportation Research Procedia* 5 (2015), pp. 145–160.

Becker, H., Ciari, F., Axhausen, W. 2017. Comparing car-sharing schemes in Switzerland: User groups and usage patterns. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Volume 97, March 2017, pp. 17-29

The Behavioural Insights Team. 2018. EAST. <http://www.behaviouralinsights.co.uk/publications/east-four-simple-ways-to-apply-behavioural-insights/>. Viitattu 23.2.2018.

Belk, R. 2007. Why not share rather than own?. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 611(1), 126-140.

Belk, R. 2014. You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online. *Journal of Business Research*, 67(8), 1595-1600.

BMW AG, DLR, DB Rent GmbH, Landeshauptstadt München, Universität der Bundeswehr München, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umwelt Berlin, 2016. Wirkung von E-Car Sharing Systemen auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen (WiMobil). Tech. rep.

Botsman, R. 2013. The sharing economy lacks a shared definition. *Fast Company*, 21, 2013. <https://www.fastcompany.com/3022028/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition>. Viitattu 5.3.2018.

Hamari, J., Sjöklint, M., Ukkonen, A. 2016. The sharing economy: Why people participate in collaborative consumption. *Journal of the Association for Information Science and Technology*, 67(9), 2047-2059.

Koski, Eleonora. 2017. Auton yhteiskäytön ja omistamisen hyödyt jakamistaloudessa.

Lamberton, C. P., Rose R. L. 2012. When Is Ours Better Than Mine? A Framework for Understanding and Altering Participation in Commercial Sharing Systems. *Journal of Marketing*, Vol. 76, No. 4, July 2012, pp. 109–125.

Le Vine, S., Zolfaghari, A., Polak, J. 2014. Car sharing: Evolution, Challenges and Opportunities. Centre for Transport Studies, Imperial College London. 22th ACEA

Möhlmann, M. 2015. Collaborative consumption: determinants of satisfaction and the likelihood of using a sharing economy option again. *Journal of Consumer Behaviour* 14 (3), pp. 193–207.

Nijland, H., van Meerkerk, J. 2017. Mobility and environmental impacts of car sharing in the Netherlands. *Environmental Innovation and Societal Transitions* 23, pp. 84–91

Nissinen, A., Lähteenoja, S., Alhola, K., Antikainen, R., Kaljonen, M., Kautto, P., Kuosmanen, J., Lippo A, Salo, M. 2017. Tavoitteista toiminnaksi – kestävän kulutuksen ja tuotannon visio ja tärkeimmät toimenpiteet. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 31/2017. Suomen ympäristökeskus.

Lähteet

Oakil, A.T.M., Ettema, D., Arentze, T., Timmermans, H.J.P. 2014. 'Changing household car ownership level and life cycle events: an action in anticipation or an action on occurrence'. *Transportation* 41, pp. 889–904.

Oxford English Dictionary. 2018. https://en.oxforddictionaries.com/definition/sharing_economy. Viitattu 5.3.2018

Prieto, M., Baltas, G., Stan, V. 2017. Car sharing adoption intention in urban areas: What are the key socio-demographic drivers? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Volume 101, July 2017, pp. 218-227

Prillwitz, J., Harms, S., Lanzendorf, M. 2006. 'Impact of life-course events on car ownership'. *Transp. Res. Rec.* 1985, pp. 71–77.

Shaheen, S., Cohen, A. 2013. *Carsharing and Personal Vehicle*

Services: Worldwide Market Developments and Emerging Trends. *International Journal of Sustainable Transportation*. Vol. 7(1), pp.5-34. DOI: 10.1080/15568318.2012.660103.

Sitra 2017, Megatrendikortit

Trafi 2018. Liljamo T, Liimatainen H., Pöllänen M., Tiikkaja H., Utriainen R., Viri R. Automaattiautojen vaikutukset liikkumistottumuksiin. *Trafin tutkimuksia* 1/2018

Trendwatching 2018, (trendwatching.com)

Verhoeven, M., Arentze, T.A., Timmermans, H.J.P., Van der Waerden, P. 2005. Modelling the impact of key events on long-term transport mode choice decisions: a decision network approach using event history data. In: *Proceedings of the 84th Annual Meeting of the Transportation Research Board*, Washington, D.C (<http://www.zipcar.com/ziptopia/inside-zipcar/zipcar-green-how-car-sharing-helps-the-environment-infographic>, <http://kpvvdashboard-4.blogspot.nl/>, <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2015/06/03/over-drie-jaar-honderdduizend-deelauto-s-in-nederland>).



Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 25/2018

Verkojulkaisu pdf
(www.liikennevirasto.fi)
ISSN-L 1798-6656
ISSN 1798-6664
ISBN 978-952-317-537-2

