



Vaasan yliopisto  
UNIVERSITY OF VAASA

Iiro Permikangas y104645

## **Yhteiskäyttöautopalvelun käytön valintaan vaikuttavat tekijät**

Case: Omago Oy

Tekniikan ja innovaatiojohtamisen yksikkö  
Tuotantotalous Pro Gradu tutkielma  
Kauppatieteen Maisteri

Vaasa 2020



---

**VAASAN YLIOPISTO Tekniikan ja innovaatiojohtamisen yksikkö**

<b>Tekijä:</b>	liro Permikangas y104645	
<b>Tutkielman nimi:</b>	Yhteiskäyttöautopalvelun käytön valintaan vaikuttavat tekijät: Case Omago	
<b>Tutkinto:</b>	Kauppätieteiden maisteri	
<b>Oppiaine:</b>	Tuotantotalous	
<b>Työn ohjaaja:</b>	Petri Helo	
<b>Valmistumisvuosi:</b>	2020	<b>Sivumäärä:</b> 51

---

**TIIVISTELMÄ:**

Yhteiskäyttöautopalvelu on uusi liikkumisen vaihtoehto. Yhteiskäyttöautoilussa ideana on, että kustannukset jakautuvat useammalle käyttäjälle. Autoa ei siis tarvitse omistaa, vaan sen käytöstä maksetaan toteutuneen käytön mukaan. Yhteiskäyttöauto on uusi ja vielä erittäin marginaalinen liikkumismuoto. Se on kuitenkin yleistymässä uusissa taloyhtiöissä ja autottomien ihmisten keskuudessa. Palvelu laajentaa autottomien liikkumismahdollisuuksia ja vähentää yksityisauton omistamisen tarvetta.

Tutkimus on tehty toimeksiantona Omago Oy:lle. Tutkimuksessa haastatellaan Omago Oy:n taloyhtiöauton aktiivisia käyttäjiä. Tutkimuksen empiirinen osuus on toteutettu teemahaastattelumenetelmällä. Haastateltavat valittiin tutkimukseen harkinnanvaraisella otannalla.

Tutkielman tutkimusongelmana on, mitkä, mitkä ovat yhteiskäyttöautopalvelun käytön valinnan motiivit. Ensimmäinen tutkimuskysymys on, mikä motivoi ihmisiä käyttämään yhteiskäyttöautoa liikkumiseen. Toisena tutkimuskysymyksenä on kustannusten rooli yhteiskäyttöauton käytön valinnassa. Kolmantena kysymyksenä on, mitkä muut tekijät vaikuttavat yhteiskäyttöauton käytön motiiveihin.

Erikoistarkastelussa on kustannusten vaikutus yhteiskäyttöauton käyttöön. Johtopäätöksenä voidaan todeta, että kohtuullinen hinta on aktiivisen käytön edellytys. Käytön hinnan täytyy olla todella edullinen, koska yksityisautoilun kustannuksia ei osata yleisesti arvioida. Yksityisautoilun kustannuksia ajatellaan lähinnä käytön kustannusten kautta. Johtopäätöksenä Omago Oy:lle on se, että yhteiskäyttöauton käytön täytyy olla edullista, jotta uudentlaisesta liikkumismuodosta tulee tapa ja osa ihmisten arkipäivää.

---

**AVAINSANAT:** jakamistalous, yhteiskäyttö, yhteiskäyttöauto, liikkuminen

## Sisällys

JOHDANTO	7
1.1 Tutkielman tavoitteet ja aiheen rajaus	8
1.2 Tutkielman rakenne	9
2 YHTEISKÄYTTÖAUTOILU	11
2.1 Yhteiskäyttöautoilun määritelmät	11
2.2 Yhteiskäyttöautoilun eri muodot	12
2.3 Yhteiskäyttöautot osana muita liikkumismuotoja	13
2.4 Yhteiskäyttöautoilun yleistyminen Suomessa	14
2.4.1 Liikkuminen Suomessa	14
2.5 Yhteiskäyttöautopalvelun käytön motiivit	15
2.6 Yhteiskäyttöauton kustannukset	16
2.7 Autoilun kustannusten arviointi	16
2.8 Yhteiskäyttöauton ekologisuus	17
2.9 Yhteiskäyttöautoilu Case-yrityksessä	18
3 TUTKIMUSMENETELMÄT	19
3.1 Tutkimuksen metodit	19
3.2 Aineiston kerääminen	19
3.3 Vastaaajien yhteiskäyttöauton käyttö	20
3.4 Vastaaajien taustatiedot	24
3.5 Arvio luotettavuudesta	24
4 TUTKIMUSTULOKSET	26
4.1 Vastaaajien taustatietoja	26
4.2 Suhtautuminen auton omistamiseen	28
4.3 Yhteiskäyttöauto osana muita liikkumismuotoja	29

4.3.1	Julkinen liikenne	30
4.3.2	Kävely ja pyöräily	30
4.4	Autoilun kustannusten arviointi	31
4.4.1	Kustannusten seuranta	31
4.4.2	Yhteiskäyttöauton kustannukset	32
4.5	Motivaatiot ensimmäiselle ajolle	33
4.5.1	Kustannusten vaikutus	34
4.6	Ekologisuus	34
4.6.1	Ekologisuuden vaikutus	35
4.7	Käytön helppous	35
4.7.1	Helppouden vaikutus	36
4.8	Tutkimustulosten yhteenveto	38
4.9	Tutkimustulosten arviointi	39
5	YHTEENVETO	41
5.1	Valintaan vaikuttavat tekijät	41
5.2	Kustannusten vaikutus valintaan	41
5.3	Tuloksien ja teorian yhteneväisyys	42
6	JOHTOPÄÄTÖKSET	44
	Lähteet	45

## **Kuvat**

Kuva 1. Yhteiskäyttöautoilun muodot (Liikennevirasto 2018a)	13
Kuva 2. Käyttöaste viikonpäivittäin	21
Kuva 3. Käyttöaste kellonajoittain	21
Kuva 4. Käyttäjien ajomäärät tiivistettynä puolen vuoden ajalta	23

## **Taulukot**

Taulukko 1. Vastaajien taustatietoja	27
Taulukko 2. Tutkimustulokset tiivistettynä tutkimuskysymyksiin peilaten	38

## JOHDANTO

Sen sijaan, että kuluttajat omistavat ja ostavat tuotteita, he ovat nykyään yhä enemmän kiinnostuneita tuotteiden vuokraamisesta ja jakamisesta (Mazler, Veider & Kathan 2015). Jakamistalouden kasvu 2000 luvulla alkoi 2008 finanssikriisin aikaan, kun ihmisillä ei ollut enää varaa omistaa esimerkiksi autoa. Jakamistalouden kasvuun liittyy myös käyttäytymisen muutos. Laajentuva joukko ihmisiä ei koe tarvetta omistaa suurta määrää tavaraa ja hyödykkeitä, joita itse käyttää harvoin. Auto haluttiin käyttöön vain silloin, kun sille oli tarve. Digitalisaatio ja älypuhelimet ovat olleet mahdollistamassa tätä muutosta. Jakaminen onnistuu, kun kysyntä ja tarjonta voidaan nopeasti yhdistää. (Harmaala ja muut 2017:41-42.)

Yhteiskäyttöautoilu nähdään usein osa jakamistaloutta, mutta se on tarkemmin tarkasteltuna yleisemmin yhteisöllistä kuluttamista (Liikennevirasto 2018a). Euroopan talous- ja sosiaalikomitea (2014) mukaan yhteisöllinen kuluttaminen yleistyy globaalisti nopealla vauhdilla. Heidän mukaansa siinä hyödynnetään olennaisesti teknologiaverkkoja, jotta voidaan saavuttaa enemmän vähemmällä, vaihtamalla, vuokraamalla tai lainaamalla tuotteita laajuudessa, joka ei olisi aikaisemmin ollut edes mahdollista.

Tämä tutkimus käsittelee yhteiskäyttöautoilun käytön motiiveja käyttäjän näkökulmasta. Tässä tutkimuksessa tarkoituksena on selvittää motiiveja yhteiskäyttöauton aktiiviselle käytölle. Aktiiviset käyttäjät ovat jo ottaneet palvelun omakseen ja ovat näin ollen perustelleet itselleen palvelun käytön. Tavoitteena on saada päätöksenteon tueksi tietoa, jossa huomioidaan heidän taustatekijänsä. Näillä tiedoilla voidaan palvelua kehittää, kun ymmärretään tarkemmin liiketoiminnan kannalta tärkeimpiä asiakkaita.

Omago Oy on yhteiskäyttöautopalveluita tarjoava yritys. Omago Oy tarjoaa yhteiskäyttöautoja rajatuille käyttäjäryhmille. Rajattuja käyttäjäryhmiä ovat esimerkiksi

työpaikat ja taloyhtiöt. Tässä tutkimuksessa tarkastellaan taloyhtiössä olevien autojen asiakkaita. Tällöin käyttäjäryhmä on rajattu. Omago Oy on aloittanut aktiivisen myyntityön vasta tammikuussa 2019 ja sen automäärä kasvaa huimalla vauhdilla. Omagon toimintamalli on osoittautunut toimivaksi, mutta aikaisemmin käyttäjien mielipiteitä palvelusta on voitu vain arvailla erilaisten kokeilujen pohjalta.

## **1.1 Tutkielman tavoitteet ja aiheen rajaus**

Tutkielman tavoitteena on selvittää vastaus tutkimusongelmaan: Mitkä tekijät vaikuttavat yhteiskäyttöauton käytön valintaan? Tutkimuksessa otetaan tarkasteluun aktiiviset käyttäjät, jotka ovat käyttäneet Omago Oy:n tuottamaa yhteiskäyttöautopalvelua taloyhtiössä vähintään neljä kertaa viimeisen puolen vuoden aikana. Tällä rajauksella voimme varmistaa sen, että kyseiset asiakkaat ovat ohittaneet jo kokeiluvaiheen. Yhteiskäyttöauton käyttö on tässä tilanteessa jouduttu perustelemaan itselleen jollakin tavalla. Tavoitteena on hahmottaa motiivit ja palvelun käytön valintaan vaikuttavat tekijät.

Omago Oy:n näkökulmasta yritykselle on erittäin tärkeää ymmärtää kohderyhmää, joka on ottanut palvelun omakseen. Omago Oy:n tavoitteena on kehittää palvelua niin, että tutkimusryhmän kaltaisia käyttäjiä saataisiin lisää. Tutkimuksen tavoitteena on siis toimeksiantajan näkökulmasta saada liiketoiminnan kehittämisen kannalta oleellista tietoa haastatteluiden ja aikaisempien tutkimuksien perusteella. Omago Oy:lle on myös tärkeää saada todistettua tietoa käyttäjistä, jota voidaan sitten hyödyntää, kun palvelua myydään uusiin kohteisiin.

Tutkimuksessa otetaan huomioon aikaisemmat tutkimustulokset ja niitä verrataan tutkimuksessa saatuihin vastauksiin. Tutkimuksessa keskitytään Omago Oy:n tuottaman palvelun kaltaiseen auton yhteiskäyttöön. Omago Oy:n yhteiskäyttöautopalvelu ei ole kenen tahansa saatavilla, vaan käyttäjäryhmä on rajattu taloyhtiöön tai johonkin vastaavaan haluttuun ryhmään.



Yhteiskäyttöautoilusta on tehty paljon tutkimuksia, mutta haluan tässä tutkimuksessa tuoda uusia tuloksia etenkin rajatulle käyttäjäryhmille tarjotusta yhteiskäyttöautopalvelusta. Tavoitteena on myös vahvistaa aikaisempaa tutkimusta ja näyttää mitä yhteneväisyyksiä löytyy erilaisten yhteiskäyttöautopalveluiden käyttäjistä.

## 1.2 Tutkielman rakenne

Tutkielmassa johdannon jälkeen tulee teoriakappale, jossa määrittelen yhteiskäyttöautoilun käsitteenä ja käyn läpi yhteiskäyttöautoilun muodot ja erityispiirteet. Tämän jälkeen teoriakappaleessa kerron yhteiskäyttöautoilun kehittämisestä Suomessa ja liikkumisesta Suomessa ylipäätään.

Yhteiskäyttöauto teoriakappaleessa perehdyn tämän jälkeen kustannusten vaikutuksista autoiluun ja autoilun kustannusten arviointiin. Tämän jälkeen tarkastelen yhteiskäyttöautoilun ekologisuutta ja siihen vaikuttavia tekijöitä. Teoriakappaleen loppuksi esittelen Case-yrityksen palvelun ja kerron minkälaisesta palvelusta on kyse.

Kolmas kappale käsittelee tutkimuksessa käytettyjä menetelmiä. Ensin tarkastelen tutkimuksen metodeja. Seuraavana pureudun aineiston keräämiseen ja siihen vaikuttaneisiin tekijöihin. Aineiston keräämiseen liittyy olennaisesti se, kuinka vastaajat ovat käyttäneet Case-yrityksen palvelua. Se auttaa lukijaa ymmärtämään valittua tutkimuskohdetta.

Sen jälkeen tarkastelen liikkumistavan valintaan vaikuttavia taustatietoja, jotka selvitettiin kyselyn yhteydessä. Kolmannen pääkappaleen loppuksi arvioin tutkimuksen luotettavuutta.

Neljännessä pääkappaleessa käydään läpi tutkimuksessa havaittuja tuloksia. Tuloksissa pohditaan käytön valintaan vaikuttaneita asioita vastaajien kommenttien perusteella.

Ensin käydään läpi vastaajien taustatiedot ja sen jälkeen pääkappale on jaoteltu kyselyn pääkohtien perusteella. Lopuksi tutkimustulokset vedetään yhteen ja arvioidaan.

Viimeisenä pääkappaleena on johtopäätökset, jossa tutkimustuloksia peilataan tutkimuskysymyksiin. Johtopäätöksissä otetaan huomioon vastaajien demografiset tekijät, aikaisemmat tutkimustulokset ja tämän tutkimuksen havainnot. Johtopäätöksissä keskitytään eniten tämän tutkimuksen esille tuomiin uusiin asioihin.

## 2 YHTEISKÄYTTÖAUTOILU

Yhteiskäyttöautoilu luokitellaan yleensä osaksi jakamistaloutta, mutta yhteiskäyttöauto on pikemminkin yhteisöllistä kuluttamista (Liikennevirasto 2018a). Se on Hamarin ym. (2016) mukaan jakamistalouden sisällä oleva pienempi teknologiaan pohjautuva ilmiö.

Jakamistalous on ilmiönä vanha, mutta se on yleistynyt vasta 2000-luvulla. Yleistymisen on mahdollistanut nykyaikainen tietoliikenne. Kyseessä ei ole enää pelkästään hypetyksen kohteena oleva trendikäs asia, vaan jakamistalous on kehittynyt taloudelliseksi tavaksi toimia esimerkiksi liikenne-, rahoitus- ja majoituspalveluita tarjoavissa yrityksissä. (Harmaala ja muut 2017.)

Trafin (2019) mukaan yhteiskäyttöauto on yksi vaihtoehto auton omistamiselle. Sen piirissä olevat ihmiset voivat vuokrata auton hyvinkin lyhyeksi aikaa. Tyypillisesti varaukset tehdään verkkosivulla tai puhelinsovelluksella.

Auton jakaminen ja lyhytaikavuokraus yleistyivät 1980-luvun puolivälissä Saksassa ja Sveitsissä. Auton jakaminen levisi sen jälkeen 1990-luvulla Aasiaan ja Yhdysvaltoihin. Yhteiskäyttöautoilun ennustetaan kasvavan edelleen mukaan lukien yhdensuuntaiset vuokraukset, joissa auton voi jättää eri paikkaan kuin mistä sen on ottanut käyttöön. (Shaheen 2016.)

### 2.1 Yhteiskäyttöautoilun määritelmät

Motiva (2019) määrittelee yhteiskäyttöautoilun olevan joustavaa autonvuokrausta, jossa rekisteröityneet käyttäjät on mahdollista saada auto käyttöönsä lyhyeksikin aikaa. Auto on mahdollista vuokrata mihin kellonaikaan tahansa ja monesta eri paikasta.

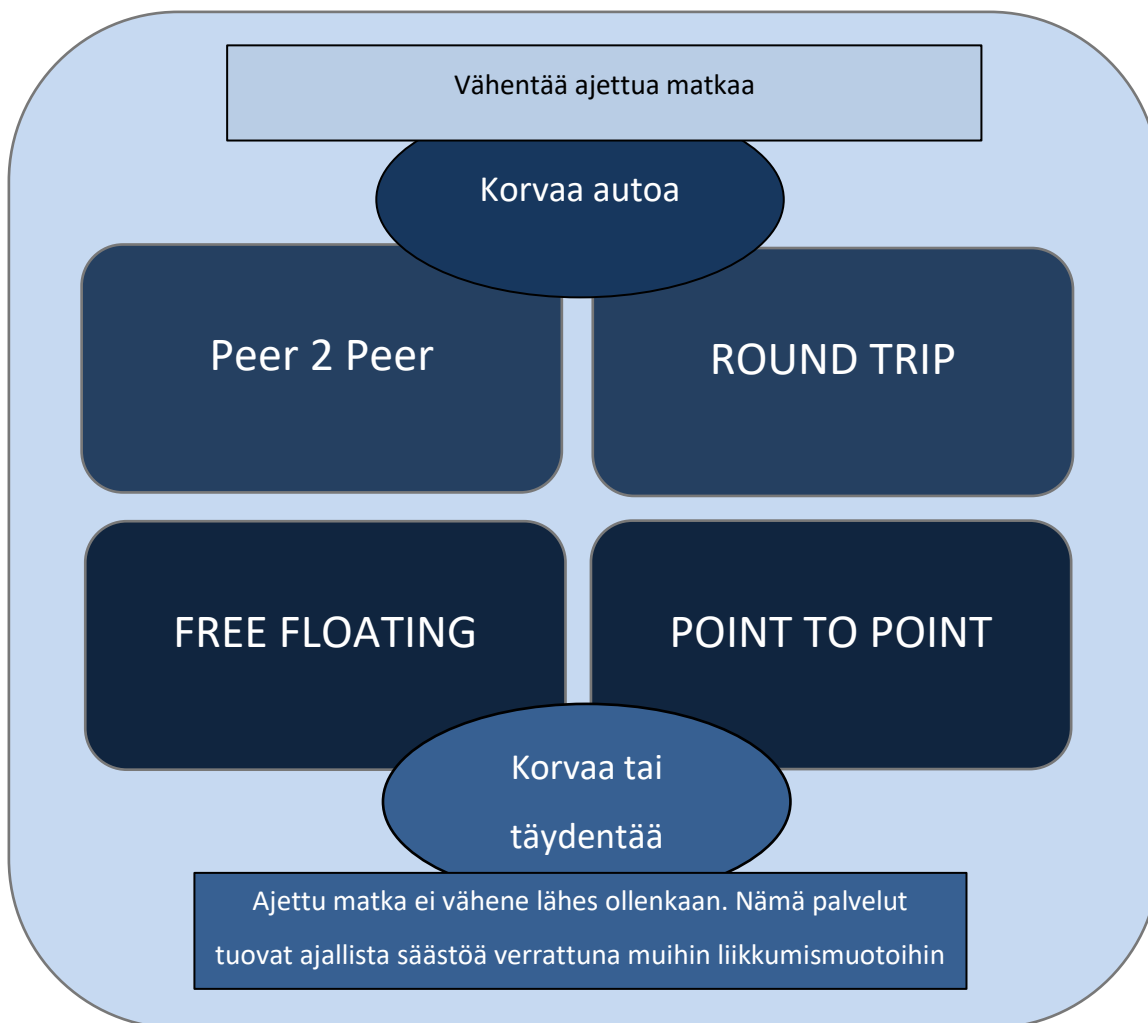
Liikennevirasto (2018a: 12) määrittelee yhteiskäyttöauton niin, että autolla pitää olla useampi käyttäjä, joista kukin käyttäjä maksaa käytön mukaan.

## 2.2 Yhteiskäyttöautoilun eri muodot

Yhteiskäyttöautojen luokitteluun vaikuttaa se, kuka on palvelun tarjoaja ja miten autoa saa käyttää. Yhteiskäyttöautoilu voidaan jakaa neljään eri luokkaan: Peer to Peer, Round trip, Free Floating ja Point to Point. Round trip -autot, eli asemalliset yhteiskäyttöautot pitää palauttaa aina tiettyyn paikkaan. Point to Point eli asemaperusteinen malli tarkoittaa sitä, että auton voi palauttaa muuallekin kuin lähtöpaikkaan, mutta nämä sijainnit ovat ennalta määriteltäviä. Sitten on olemassa Free Floating eli vapaasti kelluva toimintamalli, jossa auton saa palauttaa toiminta-alueelle mihin tahansa. Neljäs luokka on Peer to Peer eli vertaisvuokraus, jossa auton voi palauttaa useaan paikkaan. (Liikennevirasto 2018a.)

Yhteiskäyttöautopalveluita on siis olemassa hyvin erilaisia ja niiden toimintamallit voivat erota hyvinkin paljon toisistaan. Ciarin, Bockin ja Balmerin (2014) mukaan Berliinissä tehdyn simulaatiotutkimuksen perusteella vapaasti kelluvat yhteiskäyttöautopalvelut ja asemalliset yhteiskäyttöautopalvelut eivät suinkaan kilpaile toisiaan vastaan, vaan ne ovat toisiaan tukevia.

Palvelun avoimuus vaikuttaa myös luokitteluun. On olemassa täysin avoimia yhteiskäyttöautoja, jotka ovat kenen tahansa käytettävissä. Rajattu käyttäjäryhmä taas tarkoittaa, että palvelu on tarkoitettu esimerkiksi taloyhtiön asukkaille tai mille tahansa käyttäjäryhmälle, joka ei ole täysin avoin ja kaikkien saavutettavissa. Tämän lisäksi on myös mahdollista, että yritys tai kunta on yhteiskäyttöauton pääkäyttäjänä. (Liikennevirasto 2018a.)



Kuva 1. Yhteiskäyttöautoilun muodot (Liikennevirasto 2018a)

### 2.3 Yhteiskäyttöautot osana muita liikkumismuotoja

Auton yhteiskäyttäminen ei tule näillä näkymin ratkaisemaan kaikkea arkiliikkumista. Yhteiskäyttöauto palvelua tulisi kehittää osana muuta liikennejärjestelmää, jotta se pystyisi ratkaisemaan tämän ongelman. Yhteiskäyttöautolla voi kuitenkin olla merkittävä rooli osana muita liikkumismuotoja sekä matkaketjuja. (Liikennevirasto 2018a.)

Yhteiskäyttöautot palvelevat hyvin esimerkiksi poikittaisliikennettä ja satunnaisia arjen ulkopuolisia matkoja. Ne voivat korvata myös ensimmäisen auton hankintaa tai toisen

auton roolia. Yhteiskäyttöauto tulee monessa tapauksessa halvemmaksi kuin toisen auton omistaminen. (Liikennevirasto 2018a.)

## **2.4 Yhteiskäyttöautoilun yleistyminen Suomessa**

Kaupungistuminen on globaalisti kasvava trendi. Sen vaikutuksesta vuonna 2050 lähes 70% maailman väestöstä tulee todennäköisesti asumaan kaupungeissa. Käytettävissä olevasta tilasta tulee entistäkin kriittisempi resurssi. (Liikennevirasto 2018b.)

Jakamistalouden ja yhteiskäyttöautoilun takana ovat globaalit ilmiöt. Jakamistalouden kasvun takana on joukko megatrendejä: urbanisaatio, väestörakenteen muutos, luonnonvarojen niukentuminen ja digitalisaatio. Nämä ilmiöt kokonaisuudessaan vaikuttavat myös kuluttajien käyttäytymiseen. Tarve liikkumisen muutoksille ei ole siis noussut tyhjältä. (Liikennevirasto 2018b.)

### **2.4.1 Liikkuminen Suomessa**

Suomessa tehtävien matkojen alku- ja loppupaikka ovat 67-prosenttisesti vakituisesta asuinpaikasta alkavia ja päättyviä. Yleisimmät syyt liikkumiselle ovat työpaikka, päivittäistavarakauppa tai vierailupaikka. Keskimääräisesti laskettuna matkoja tulee vuosittain noin tuhat henkilöä kohden. Yleisimmin matkat ovat menopaluu-tyyppejä. Poikkeuksena näistä ovat ostomatkat. Ostokset saatetaan yhdistää esimerkiksi työmatkan yhteyteen. (Liikennevirasto 2018b.)

Henkilöauton kuljettajan roolissa tehdyt matkat kohdistuvat useimmin asiointikohteisiin tai ostoskohteisiin. Matkustajana tehdyt matkat taas kohdistuvat useimmiten vapaa-aikaan. (Liikennevirasto 2018b.)

Liikenneviraston (2018) mukaan suomalainen teki vuonna 2016 keskimäärin tuhat matkaa vuodessa, joka tarkoittaa 2,7 matkaa päivässä yhtä henkilöä kohden. Näiden

matkojen lähtö- ja pääte piste ovat Suomessa. Matkassa mitattuna kilometrejä tulee 41km/vrk. Tutkimuksessa huomioitiin kaikki yli 6 vuotta täyttäneet henkilöt.

Tämä tarkoittaa siis sitä, että ihmisten pitää päättää joka päivä, millä he liikkuvat. Liikkumisen tapa vaikuttaa ympäröivään maailmaan ja omaan terveyteemme monella eri tavoin. (Motiva 2015.)

## **2.5 Yhteiskäyttöautopalvelun käytön motiivit**

Yhteiskäyttöautopalvelua käytetään samaan tarkoitukseen kuin muitakin liikkumismuotoja. Tarkoituksena on päästä paikasta toiseen. Liikenneviraston (2018a) mukaan sekä autottomat ja autolliset ihmisten mielestä liikkumisen tulee olla vaivatonta. Tämän selvityksen mukaan liikkumisen helppoudesta ei haluta luopua edes ekologisuuden nimissä. Vain 23% tämän tutkimuksen vastaajista suostuisi luopumaan liikkumisen mukavuudesta ekologisuuden nimissä.

Yhteiskäyttöauton käyttöön motivoivat palvelun huolettomuus, helppo saatavuus, kokeilunhalu, mahdollisuus keskittää kauppaostokset ja mahdollisuus kulkea paikkoihin, joihin julkisilla kulkeminen on hidasta ja vaikeaa. (Liikennevirasto 2018a.)

Yhteiskäyttöauton potentiaalisten käyttäjien mielestä yhteiskäyttöauton käyttöön eniten motivoiva tekijä on selvä rahallinen säästö yksityisauton omistamiseen nähden. Toisena tekijänä nähdään huolettomuus ja kolmantena helppo saavutettavuus. Tutkimuksessa tärkeimpien tekijöiden ulkopuolella jäivät halvemmat neliöhinnat keskustan ulkopuolisella alueella, kaupoista saatavat alennukset, jos niihin mennään yhteiskäyttöautoilla, sekä parkkipaikkojen sijaan viihtyvyyttä lisäävien ratkaisujen lisääminen asuinympäristössä. (Liikennevirasto 2018a)

Autollisia ja autottomia henkilöitä motivoivat eri asiat yhteiskäyttöauton käyttöön. Autottomia eniten motivoi mahdollisuus liikkua helposti paikkoihin, joihin julkisella

pääsee huonosti ja autollisia motivoi säästöt suhteessa auton omistamiseen. Autollisia huolestuttavat palvelussa eniten auton saatavuus. (Liikennevirasto 2018a.)

## **2.6 Yhteiskäyttöauton kustannukset**

Yksityisauton kustannukset ovat monelle epäselviä, mutta yhteiskäyttöautossa kustannukset tulevat näkyviin käyttäjille. Yhteiskäyttöauton kustannusta on vaikea arvioida, jos on aikaisempaa kokemusta autoilusta. Yhteiskäyttöauto koetaan liian kalliiksi, mikäli sitä käytetään pääasiallisena liikkumismuotona. Sen sijaan yhteiskäyttöauton potentiaali on osana muita liikkumismuotoja satunnaiseen tarpeeseen (Liikennevirasto 2018a). Yhteiskäyttöauton on laskettu olevan kannattavaa taloudellisesti, mikäli vuodessa ajokilometrejä tulee alle 10 000 (HSL 2015).

Liikennevirasto (2018a) mukaan yhteiskäyttöauton käyttöön vaikuttavat eniten selvät säästöt. Kustannukset ovat käyttäjille myös huolenaihe ja niiden pelätään nousevan liian korkeiksi. Yhteiskäyttöauton käytössä vahingoista aiheutuvat kustannukset pelottavat. Nämä pelot korostuvat etenkin niiden käyttäjien kohdalla, joilla ajokokemus on vähäinen. (Liikennevirasto 2018a.)

## **2.7 Autoilun kustannusten arviointi**

Yhteiskäyttöautoilun yksi suurin haaste on siinä, että käyttäjät ymmärtävät sen tuomat taloudelliset edut yksityisautoiluun verrattuna. (Liikennevirasto 2018a.) Ongelmana on se, että yksityisautoilun kustannuksia ei osata laskea oikein. Autoilun kustannuksien arvioinnissa huomioidaan yleensä vain polttoaineet huollot ja vakuutukset. Nämä ovat kuitenkin vain osa autoilun kustannuksia. (Op.media 2017.)

Autoilun käytön kalleus Suomessa johtuu siitä, että sääolosuhteet ovat vaativat ja verotus ja käyttömaksut korkeita. Op.median (2017) mukaan 7500 euron arvoinen Toyota Avensis, jolla ajetaan 30 000 tiekilometriä vuodessa, maksaa kaikki kustannukset



huomioiden 6232,67 euroa vuodessa. Tämä tarkoittaa kuukausihinnaksi 519 euroa. Tässä ei oteta huomioon auton arvon alenemaa.

## 2.8 Yhteiskäyttöauton ekologisuus

Yhteiskäyttöautojen ekologisuuteen vaikuttaa sen toimintamalli. Kaikki toimintamallit vähentävät auton omistamista ja niiden on huomattu vähentävän todistetusti autoilun määrää ja päästöjä. (Cervero & Tsai 2004.) Toimintamalleista Round trip -toimintamallilla on suurin vaikutus päästöjen vähenemiseen. Auton käyttövoima on myös yksi vaikuttavista tekijöistä. Esimerkiksi sähköautot ovat käyttökulutukseltaan maltillisempia. (Liikennevirasto 2018.)

Yhteiskäyttöauto ei ole vielä niin yleistynyt, että sen ekologisuudella olisi suurta vaikutusta ympäristölle. Turan ja Vaskelaisen (2018) mukaan autojen jakamisessa poikkeuksellista on se, että pikkuhiljaa ekologinen palvelu yleistyy ja syrjäyttää epäekologisempia palveluita.

Voltin (2010) mukaan Sveitsissä, Iso-Britanniassa ja Yhdysvalloissa tehtyjen tutkimusten mukaan yhteiskäyttöautoilija tuottaa vuodessa keskimäärin 300kg tai 35% vähemmän hiilidioksidia verrattuna vastaavaan ikäiseen väestöön pääkaupunkiseudulla.

Yhteiskäyttöautot ovat myös keskimäärin vähemmän kuluttavia. Autojen päästöt ovat 10-33% normaalia autokantaa pienempiä ja keskikulutus 15% vähäisempää. (Loose 2010.)

Yhteiskäyttöautoilussa ekologisuuteen vaikuttaa moni tekijä. Yhteiskäyttöautoilu on osa liikkumisratkaisuja ja se täydentää julkista liikennettä. Saksassa on osoitettu, että yhteiskäyttöautoihin siirtyminen on lisännyt myös julkisen liikenteen käyttöä. (Tura & Vaskelainen 2018.)

## 2.9 Yhteiskäyttöautoilu Case-yrityksessä

Omago Oy tarjoaa yhteiskäyttöautopalveluita yrityksille, yhteisöille ja taloyhtiöille. Omago Oy:n yhteiskäyttöautopalvelu luokitellaan asemalliseksi yhteiskäyttöautopalveluksi. Käyttäjä kohderyhmä on siis rajattu. Tavoitteena on tarjota ekologinen taloudellinen ja helppo tapa liikkua. (Omago 2019c.)

Omago Oy:n palvelun käyttö onnistuu verkkoseilainpohjaisen sovelluksen avulla. Varaukset voidaan tehdä puhelimella tai tietokoneella. Auton ovet avautuvat verkkosovelluksen kautta. Avaaminen tehdään tyypillisesti puhelimella varauksen aktivoimisen jälkeen. Varaus on mahdollista päättää vain kotipaikassa, joka on ennalta määriteltä. Varausta ei ole mahdollista päättää missään muualla. (Omago 2019b.)

Tässä tutkimuksessa arvioidaan taloyhtiöauton käyttäjiä. Sopimus auton tuomisesta taloyhtiön pihaan tai parkkihalliin voidaan tehdä joko suoraan käyttäjien tai taloyhtiön kanssa. Autoon ei ole välttämätöntä saada taloyhtiön päätöstä/erillistä lupaa. Omago Oy:n palvelu sisältää kaikki autoiluun liittyvät kustannukset polttoaineista huoltoihin ja puhtaanapitoon. Käyttäjät maksavat vain ajoista. (Omago 2019c)

Omago Oy:n palvelu mahdollistaa myös kimppakyydit. Kaikki auton käyttäjäksi rekisteröityneet käyttäjät näkevät, mikäli yksi käyttäjistä mahdollistaa kimppakyydin muille esimerkiksi kaupassa käymistä varten. Kimppakyydin käyttömaksut jakautuvat automaattisesti tasan kaikkien osallistujien kesken. Tämä lisää palvelun ekologisuutta. (Omago 2019c.)

## **3 TUTKIMUSMENETELMÄT**

### **3.1 Tutkimuksen metodit**

Tämä tutkimus on laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimus. Siinä tarkoituksena on ymmärtää tutkittavaa ilmiötä. Aineiston ei siis tarvitse olla kovin suuri, koska tavoitteena ei ole löytää tilastollisia yhteyksiä. Kvalitatiivisessa aineistossa jopa yksi tutkittava tapaus voi riittää ymmärtämään ilmiötä. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.)

### **3.2 Aineiston kerääminen**

Tutkimuksen aineisto kerättiin harkinnanvaraista otantaa hyödyntäen. Harkinnanvaraista otantaa hyödyntämällä on mahdollista kuvata juuri sitä mitä ollaan tutkimassa. Tässä mallissa tarkat rajat pitää määrittää ennen aineiston keräämistä. Harkinnanvaraisella otannalla voidaan lisätä yleistettävyyttä. (Vilka 2006) Harkinnanvarainen otanta sopi tähän tutkimukseen erinomaisesti, kun haluttiin selvittää tietyn pienen joukon mielipiteitä ja päätösperusteita yhteiskäyttöauton käytön valinnasta.

Tavoitteen tässä tutkimuksessa ei ole ymmärtää yleistettävää yhteisöä, vaan tavoitteena on ymmärtää kulttuurin sisällä erityyppisiin ryhmiin kuuluvia yksilöitä ja selvittää, mikä on näille ryhmille ominaista ja yhteistä. (Vilka 2006.)

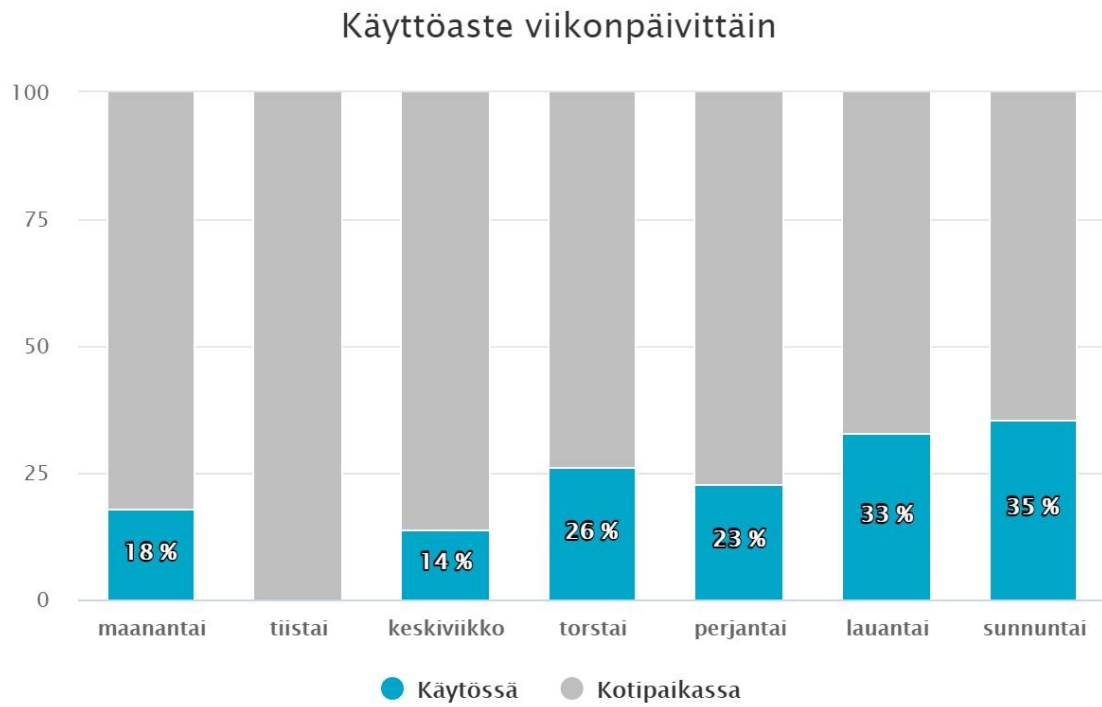
Vastaajat olivat aktiivisia Omago Oy:n yhteiskäyttöautopalvelun käyttäjiä. Kriteerinä käytettiin ajokertojen määrää viimeisen puolen vuoden aikana. Ajokertoja piti olla vähintään neljä kappaletta, jotta vastaaja hyväksyttiin haastateltavaksi. Vastaajat sijaitsivat Jyväskylässä, Turussa, Espoossa ja Helsingissä.

Yhteiskäyttöautot sijaitsevat taloyhtiöiden pihassa, jotka ovat pääosin kerrostaloja, mutta muutama rivitalokohdekin löytyy. Liikenneviraston (2018b) mukaan asumismuodolla on selkeä vaikutus liikkumismuotoihin. Kerrostaloasunnoissa asukkaat

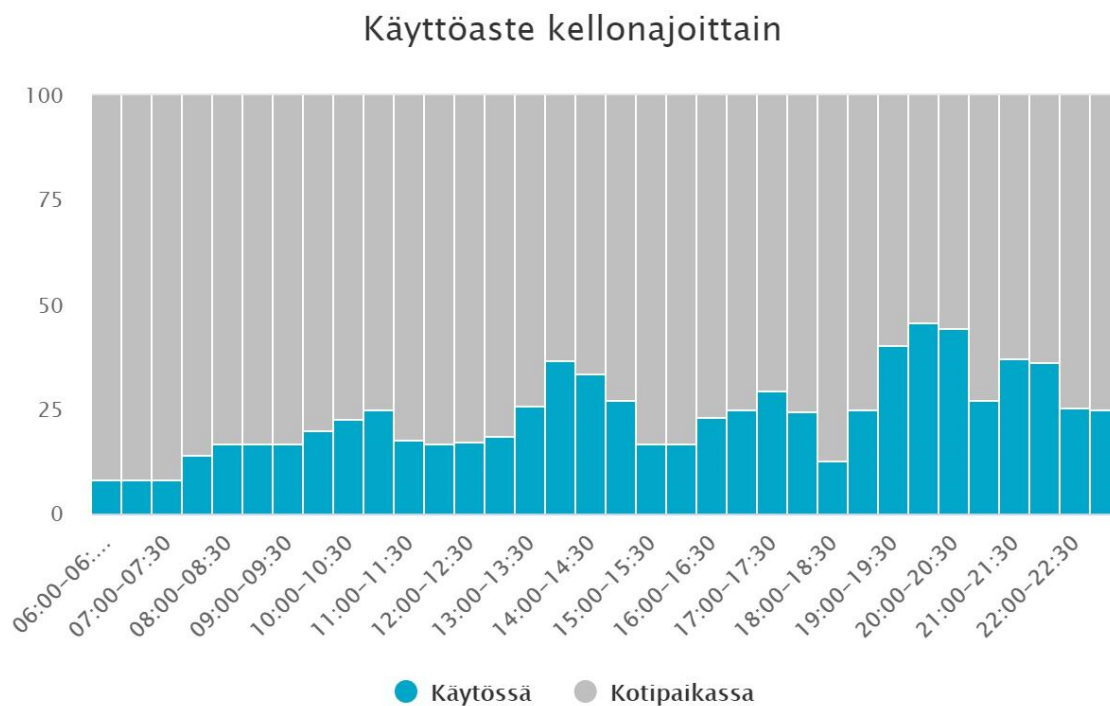
liikkuvat muita enemmän jalan, pyörällä ja julkisilla kulkuneuvoilla. Yhteiskäyttöauto ei ole tarkoitettu kenenkään ensisijaiseen liikkumiseen, vaan se täydentää muita liikkumismuotoja.

### **3.3 Vastaajien yhteiskäyttöauton käyttö**

Omago Oy:llä on tällä hetkellä yhteiskäyttöautoja yhteensä 19 kappaletta ajossa. Näistä viisi kappaletta on työpaikkakäytössä ja loput 13 kappaletta ovat taloyhtiökäytössä. Yhteiskäyttöautoa käytetään enemmän iltaisin ja viikonloppuisin. Seuraavat kaksi kuvaa näyttävät, miten ajot jakautuvat yhdessä Omago Oy:n kohteessa.



Kuva 2. Käyttöaste viikonpäivittäin

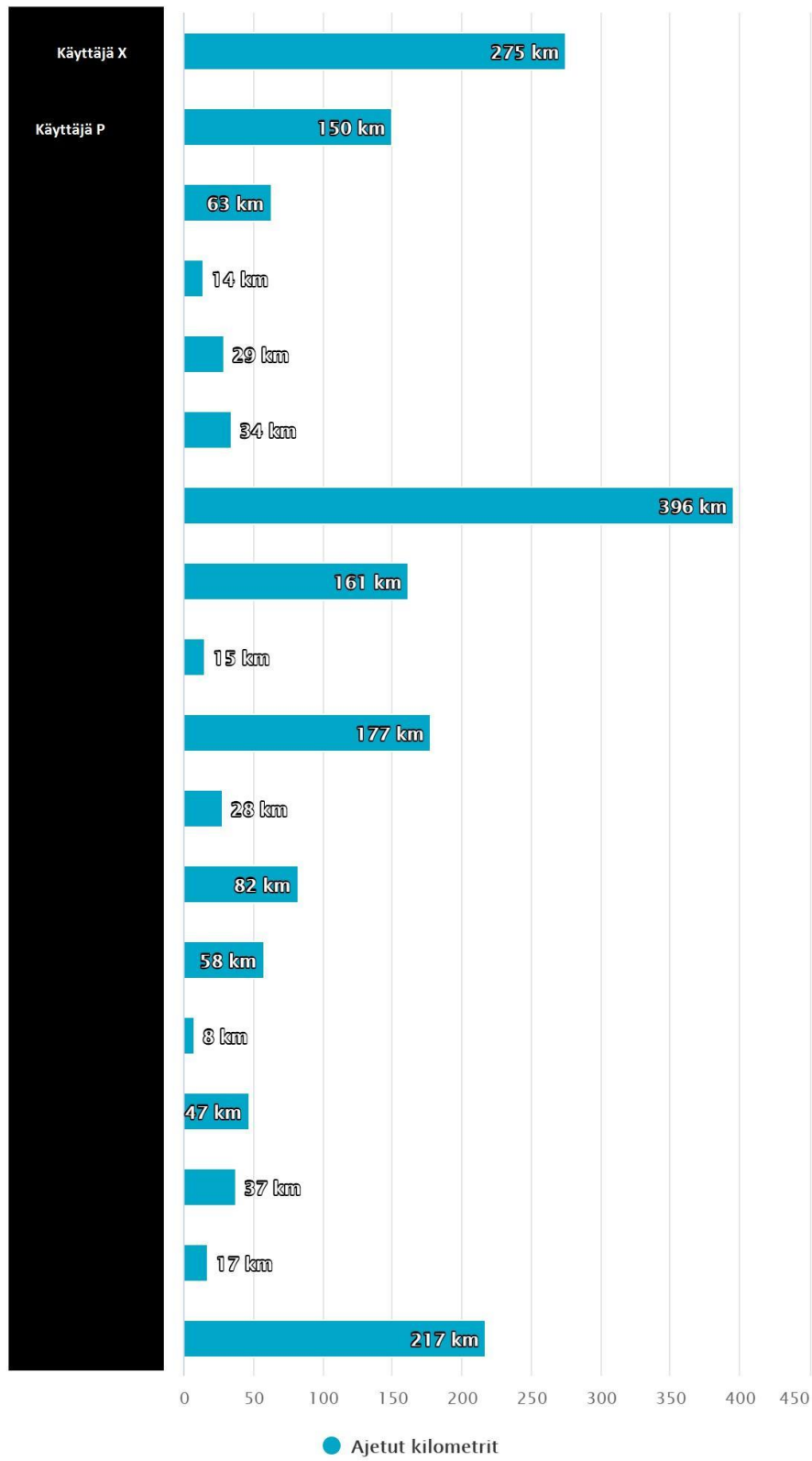


Kuva 3. Käyttöaste kellonajoittain

Tässä tutkimuksessa haastateltavat olivat ajaneet autolla vähintään neljä kertaa. Kuvasta 4 näemme, kuinka ajot jakautuvat voivat jakautua käyttäjien kesken puolen vuoden aikana. Tutkimuksessa haluttiin haastatella nimenomaan niitä, jotka olivat ottaneet palvelun omakseen. Haastateltava on todennäköisesti ottanut palvelun omakseen, jos hän on kokeiluvaiheen jälkeen jatkanut käyttöä.

Kuvasta numero 4 voimme selkeästi nähdä jaon aktiivisiin ja hyvin satunnaisiin auton käyttäjiin. Aktiivisimmat käyttäjät ovat puolen vuoden aikana selkeästi päättäneet ottaa palvelun osaksi muita liikkumismuotoja. Kyseessä ei ole pelkästään kokeilu tai uutuudenviehätys, vaan auton käytöstä on tullut tapa. Näitä käyttäjiä halusimme haastatella, koska he ovat perustelleet palvelun käytön jollakin tapaa itselleen ja siten todennäköisesti osaavat kertoa palvelun valintaan vaikuttavista tekijöistä.

## Ajokilometrit käyttäjittäin



Kuva 4. Käyttäjien ajomäärät tiivistettynä puolen vuoden ajalta

### **3.4 Vastaajien taustatiedot**

Kuljutavan valintaan vaikuttavia muuttujia on monta. Siihen ei ole mahdollista keksiä yhtä oikeaa mallia. Monimutkaista mallia voidaan kuitenkin tutkia ottamalla huomioon eniten vaikuttavia tekijöitä. Van Ackerin ja Witloxin (2010) mukaan kuljutavan valintaan vaikuttavat fyysisen ympäristön lisäksi ikä, sukupuoli, sosioekonominen asema ja kotitalouden koko. Fyysinen ympäristö on heidän mallinsa mukaan välillisesti vaikuttava tekijä, kun taas demografiset- ja sosioekonomiset tekijät voivat olla suoraan vaikuttavia tekijöitä kuljutavan valinnassa.

Ikä vaikuttaa siihen, kuinka paljon autoa käytetään liikuttaessa paikasta toiseen. Korkea (yli 65 vuotta) ikä vaikuttaa myös matkan pituuksiin. Yli 65-vuotiaat liikkuvat autolla lyhyempiä matkoja kuin nuoremmat. Vanhemmat ihmiset suhtautuvat myös kimpakyyteihin suopeammin ja näkevät matkustamisen sosiaalisena tapahtumana. (Van Acker & Witlox, 2010.)

Sukupuolten välillä on eroja, jotka johtuvat esimerkiksi siitä, että naiset ja miehet tekevät erityyppisiä töitä. Naiset käyttävät useammin liikkumiseen julkisia kulkuneuvoja, pyörää tai kävelyä kuin miehet. Miehet taas kulkevat työmatkansa useammin autolla. Naiset käyttävät autoa useammin pidempiin töihin liittymättömiin matkoihin. (Van Acker & Witlox, 2010.)

Sosioekonominen asema, tulotaso ja koulutustaso vaikuttavat myös kuljutavan valintaan. Korkeammin koulutetut ihmiset käyttävät autoa liikkumismuotona kouluttautumattomia enemmän. Kotitalouden koolla on positiivinen vaikutus auton käyttöön ja auton omistamiseen. (Van Acker & Witlox, 2010.)

### **3.5 Arvio luotettavuudesta**

Laadullisen tutkimuksen avulla voidaan saada selville enemmän tai vähemmän tutkittavan ilmiön pintaa. Tutkimuksen pätevyyttä arvioidaan tarkastelemalla erityisesti



sen uskottavuutta ja vakuuttavuutta. Tutkittavan kohteen tuominen ymmärrettäväksi muille on tärkeä osa vakuuttavuutta. (Töttö 2004.)

Haastateltavan otoksen koko on 10 kappaletta. Käyttäjiä, jotka ovat käyttäneet palvelua vähintään neljä kertaa puolen vuoden aikana, on yhteensä 27 kappaletta. Tarkoitukseni on ymmärtää kaikkien näiden aktiivisten käyttäjien käyttäytymistä. Tutkimuksen haastatteluja ei litteroitu, mutta haastattelut äänitettiin ja äänitteet tallennettiin, jotta niitä pystyi jälkeenpäin kuuntelemaan ja ottamaan suoria lainauksia tutkimukseen.

Tutkimuksen luotettavuutta lisäsi se, että haastateltavat henkilöt valittiin muutamalta eri paikkakunnalta. Haastateltavat henkilöt käyttivät samankaltaista palvelua, mutta eri ympäristöissä.

Tässä tutkimuksessa päätelmiä ei tehdä yleistettävyyden näkökulmasta, mutta tästä voidaan silti saada osviittaa samankaltaisia tapahtumia varten. Hirsjärven ym. (2004: 171) mukaan yksittäisessäkin tutkittavassa tapauksessa on jotain yleistä. Siitä voidaan saada esille mikä on merkittävää kussakin ilmiössä.

## **4 TUTKIMUSTULOKSET**

### **4.1 Vastaajien taustatietoja**

Vastaajista kerätyt taustatiedot näkyvät taulukosta 1. Taustatietoihin valittiin kulkutavan valintaan eniten vaikuttavia tekijöitä, sekä auton omistamiseen liittyviä tekijöitä. Van Ackerin ja Witloxin (2010) mukaan näitä ovat ikä, sukupuoli, sosioekonominen asema ja kotitalouden koko.

Tämän lisäksi liikkumistavan valintaan vaikuttavat myös fyysinen ympäristö. Tässä tutkimuksessa fyysinen ympäristö ei eroa suuresti vastaajien välillä, koska kaikki vastaajista asuvat asunto-osakeyhtiössä kaupunkialueella. Tilastokeskuksen artikkelin (2019) mukaan kaupunkialue pitää sisällään yli 15 000 asukkaan taajama-alueita, jotka voidaan jakaa ulompaan ja sisempään kaupunkialueeseen.

Taulukko 1. Vastaajien taustatietoja

VASTAAJAN TUNNISTE	IKÄ	SUKUPOOLI	ASEMA/TYÖ/KOULUTUS	OMISTATKO AUTOA	OLETKO OMISTANUTA AUTOA AIKAISEMMIN	KÄYTTÖKERRAT VIIM. 6KK	KILOMETRIT VIIM. 6KK
H1	40	NAINEN	Työntekijä	EI	EI	39	254
H2	33	MIES	Korkeakoulutettu, toimitusjohtaja	EI	KYLLÄ	19	234
H3	27	MIES	Korkeakoulutettu Sairaanhoitaja	EI	EI	8	157,67
H4	64	MIES	Eläkeläinen	EI	KYLLÄ	32	1218
H5	47	NAINEN	Johtava asema, korkeakoulutettu	KYLLÄ	KYLLÄ	6	123
H6	42	NAINEN	Työntekijä, korkeakoulutettu	Ei	KYLLÄ	7	158
H7	26	NAINEN	Työntekijä, korkeakoulutettu	KYLLÄ	EI	5	70
H8	24	MIES	Korkeakoulutettu, asentaja	EI	KYLLÄ	26	189
H9	29	NAINEN	Korkeakoulutettu Sairaanhoitaja	Ei	Ei	60	2778
H10	19	MIES	Työntekijä, Merkonomi	EI	Ei	7	60

Tutkimuksessa haastateltiin kymmentä aktiivista yhteiskäyttöauton käyttäjää. Vastaajat ovat kaikki Omago Oy:n yhteiskäyttöautopalvelun käyttäjiä. Otanta rajattiin niin, että vastaajaksi kelpuutettiin vähintään neljä kertaa yhteiskäyttöautopalvelua puolen vuoden aikana käyttäneitä henkilöitä.

Vastaajien ikäjakauma oli 19 vuodesta 64 ikävuoteen. Vastaajista puolet olivat naisia ja puolet miehiä. Vastaajista seitsemän oli korkeakoulun käyneitä. Vain kahdella vastaajista oli taloudessaan yksityisauto, mutta yksikään vastaajista ei itse omistanut autoa.

Käyttökerrat ja kilometrit antavat todisteita sille, että kyseinen vastaaja on käyttänyt palvelua. Se on kuitenkin vain suuntaa-antava, koska kaikilla vastaajilla auto ei ole ollut käytössä puolta vuotta. Tämä johtuu siitä, että Omago Oy on vasta toimintansa aloittanut yritys ja autojen määrä kasvaa jatkuvasti. Omago Oy on toimittanut ensimmäiset autonsa käyttäjille tammikuussa 2019. Marraskuun lopussa autoja oli ajossa 19 kappaletta. Näistä kuusi on työpaikkakäytössä ja 13 taloyhtiökäytössä.

## 4.2 Suhtautuminen auton omistamiseen

Vastaajista puolet olivat jossain vaiheessa omistaneet yksityisauton ja kahdella vastaajista oli taloudessa auto. Kukaan vastaajista ei omistanut autoa tällä hetkellä. Auton omistamista ei mielletty työlääksi etenkin niiden keskuudessa, jotka olivat omistaneet aikaisemmin auton.

*”En koe, että se olisi työlästä, mutta rahallisesti se ei ole kannattavaa.” H1*

*” Ei se vaikuta työläältä, mutta tällä hetkellä sille ei ole todellista tarvetta niin siinä ei ole järkeä.” H3*

*”No en mä nyt tiedä onko se työlästä, mutaa rahaa se ainakin vie ” H10*

*”Ei siitä huolia tule, mutta kallista se ainakin on.” H8*

Vastaajista, jotka eivät olleet koskaan omistaneet autoa huomasi sen, että he mieltävät omistamisen työlääksi. Seuraavat sitaatit kuvaavat niiden vastaajien ajatuksia auton omistamisesta.

*"Kyllä minä vähän koen auton omistamisen työläänä, kun siinä täytyy hoitaa erilaisia maksuja." H9*

*"Kyllä mä ajattelen, että sen niin että se on kätevä, kun ei tarvitse itse omistaa sitä omaa autoa." H9*

### **4.3 Yhteiskäyttöauto osana muita liikkumismuotoja**

Yhteiskäyttöauton rooli osana muuta liikkumista vaihtelee todella paljon tapauskohtaisesti. Niin kuin taustatiedoista näkyy, käyttäjien käyttömäärät suhteessa kilometreihin vaihtelevat todella paljon. Suurin osa vastaajista käyttää autoa kaupassakäyntiin ja satunnaisiin tarpeisiin.

*"Palvelua on helppo käyttää, se on nopeasti saatavilla ja etenkin satunnaiseen tarpeeseen erittäin hyvä"*

*"Tämmöiseen lyhyenmatkan ja lyhytaikaiseen ajoon tämä on erittäin hyvä" H4*

Vastaajat, joilla oli taloudessaan jo yksi auto, luonnehtivat oman auton ja yhteiskäyttöauton eroja näin:

*"No sillä lailla joo se eroaa oman auton käytöstä, että yhteiskäyttöautoa ei käytetä työajoon, koska sitä ei niin kannata seisottaa paikallaan. Yhteiskäyttöautoa käytetään kyllä silti samalla tavalla satunnaisiin yksittäisiin lyhyisiin matkoihin, kuten kaupassa tai lääkärissä käyntiin." H7*

*"Yhteiskäyttöauto korvaa meillä toisen auton roolia. Mikäli oma auto on jo toisella käytössä, niin voin ottaa yhteiskäyttöauton käyttöön." H6*

### 4.3.1 Julkinen liikenne

Puolet vastaajista ilmoitti käyttävänsä julkista liikennettä säännöllisesti päivittäin. Kolme vastaajista liikkui pääosin kävellen tai pyörällä. Yksi vastaajista käytti pääosin yhteiskäyttöautoa tai vuokra-autoa tällä hetkellä liikkumiseen.

*”Käytän julkista liikennettä joka päivä. Olen korvannut julkisilla aiemmin liikkumiani matkoja vähän” H3*

*”Päivittäiseen liikkumiseen käytän lähinnä julkisia. minulla on kuukausilippu ja sillä mennään. Olen korvannut yhteiskäyttöautolla julkisen liikenteen matkoja etenkin vaikeiden kulkuyhteyksien päähän. Esimerkkinä matka paikkaan x ja takaisin kestää julkisilla kolme tuntia ja yhteiskäyttöautolla yhden tunnin” H5*

*”Päivittäiseen liikkumiseen käytän julkisia. Olen korvannut jonkun verran julkisia yhteiskäyttöautolla, mutta olen samalla tehnyt aikaisempaa enemmän reissuja. Esimerkiksi ennen pummasin kyydin Ikealle kaverilta ja nyt käytän siihen yhteiskäyttöautoa” H6*

### 4.3.2 Kävely ja pyöräily

Vastaajat, jotka liikkuvat pääosin pyörällä tai kävellen, olivat korvanneet joitakin matkoja yhteiskäyttöautolla. Tyypillisin tapa oli käydä autolla suuremmassa ruokakaupassa, jolloin yhdellä reissulla saa paljon ruokaa kerralla kaappiin.

*”Tällä voi tehdä ison kauppareissun, niin saa pitkäksi aikaa ruokaa kaappiin” H8*

*”Päädyin kokeilemaan yhteiskäyttöautoa sairauslomalla, kun en pystynyt kävelemään ja minun piti käydä kaupassa” H6*

*"Olen korvannut yhteiskäyttöautolla kävelyä ja pyöräilyä talvella, kun on ollut liukasta" H6*

#### **4.4 Autoilun kustannusten arviointi**

Autoilun kustannusten arvioinnissa korostui vastaajien aikaisempi kokemus auton omistamisesta. Kaksi vastaajista ei osannut lainkaan arvioida tyypillisen yksityisauton kustannuksia vuositasolla. Vain yksi vastaajista osasi arvata tuhannen euron tarkkuudella tyypillisen yksityisauton kustannuksen vuositasolla tietyllä kilometrimäärällä.

##### **4.4.1 Kustannusten seuranta**

Tutkimuksessa tarkastelun kohteena oli etenkin kustannusten vaikutus palvelun käyttöön. Haastattelussa kysyttiin käyttäjien arvion viime kuussa ajetuista yhteiskäyttöautomatkojen kustannusarviota. Omago Oy:n järjestelmästä pystyimme löytämään todellisen määrän ja sen perusteella vertailemaan käyttäjän arviota kustannuksista toteutuneeseen tasoon.

Yhteiskäyttöauton kustannuksista oltiin hyvin perillä. Osa arvioijista ilmoitti, ettei seuraa kustannuksia tarkkaan. Arviot kuitenkin osuivat lähes kaikki noin 20 euron tarkkuudella. Vain yhdellä vastaajista toteutunut laskutus ja arvio erosivat 40 euroa.

*"En niin tarkkaan seuraa paljonko siihen menee rahaa, käytän sitä noin pari kertaa viikossa." H9*

*"En kyllä seuraa yhtään." H5*

*"En oo kyllä kattonu." H7*

Viisi vastaajista ilmoitti seuraavansa kustannuksia. Kustannusten arviointi oli kuitenkin samaa tasoa muiden kanssa, jotka eivät ilmoittaneet seuraavansa kustannuksia.

*"No kyllä mä katon paljonko auton käyttöön menee, niin se vaikuttaa sitten siihen, kuinka kauan sillä viitsii sitten ajaa." H1*

#### **4.4.2 Yhteiskäyttöauton kustannukset**

Vastaajista neljä ilmoitti mieltävänsä yhteiskäyttöauton edulliseksi tavaksi liikkua. Vain yksi vastaajista piti sitä kalliina. Vastaaja ei osannut kuitenkaan arvioida yksityisautoilun kustannuksia ollenkaan.

Loput viisi vastaajaa mielsivät palvelun sekä edulliseksi, että kalliiksi. Tämä kaksijakoisuus johtui siitä, että käyttäjien mielestä lyhytkestoinen ajo oli halpaa ja pitkäkestoinen ajo kallista.

*"Ei se ole kumpikaan. Se riippuu täysin siitä mihin sitä vertaa. Jos sillä korvaa kävelyä tai pyöräilyä, niin se on auttamatta kallis, mutta jos keskittää monen asian hoidon samalle reissulle niin palvelu on edullinen." H2*

*"Tavallaan halpa, mutta tavallaan kallis. Sopii tietynlaiseen tarpeeseen. Se kannustaa lyhyempään ja lyhytkestoisempaan ajoon. Heti kun kilometrejä tulee vähänkään enemmän niin siitä tulee kallista." H5*

*"Siis mun mielestä se riippuu käyttötarkoituksesta. Et jos mä esimerkiksi käyn kaupassa, niin se on halpa, mutta heti kun ajaa pitempää matkaa niin se on kallista." H6*



#### 4.5 Motivaatiot ensimmäiselle ajolle

Kaikki vastaajat olivat kokeilun jälkeen ajaneet puolen vuoden aikana useammin kuin neljä kertaa. Ensimmäisen ajon motivaationa oli viidellä vastaajalla kokeilunhalu uudenlaista palvelua kohtaan. Vastaajista kaikki ilmoittivat, että testaavat helposti uusia palveluita ja toimintatapoja.

*”No, kun meidän pihaamme tuli tuo yhteiskäyttöauto ja se oli vieläpä sähköauto niin päätin kokeilla sitä.” H3*

*”Mielenkiinto, ja mä tykkään ajella autolla, vaikka en semmoista omistakaan. Sitten kun oli vielä mahdollisuus tuommoisella uudella autolla lähteä ajelemaan niin sitten tykästyin siihen.” H1*

Kolmella vastaajista oli tullut selkeä tarve satunnaiselle auton käytölle. Yksi näistä oli jopa harkinnut ostavansa yhteisen auton ystäviensä kesken ja jakavansa sitten itse kustannukset kaikkien käyttäjien kesken.

*”Mun naapuri houkutteli minut katsomaan sitä esittelyä ja olimme siihen mennessä jo aiemmin pohtineet, että ostetaan yhdessä auto, mutta tämä ratkaisi sen ongelman.” H5*

Yksi vastaajista oli päättänyt muuttaa kyseiseen kohteeseen sen takia, että kohteessa oli yhteiskäyttöauto. Hän oli aikaisemmin ajanut työpaikan työsuhdeautolla, mutta eläköityessään tarvitsi satunnaiseen ajoon ajoneuvon.

*Kun jäin eläkkeelle niin valikoin tästä alueelta asunnon, jossa oli tämä yhteiskäyttöauto. Sehän se oli tässä se juttu, että pääsee liikkumaan ja on tosi nopea ja edullinen liikkumistapa käytössä.” H4*

#### 4.5.1 Kustannusten vaikutus

Kaikki vastaajat ilmoittivat kustannusten vaikuttaneen siihen, että he päätyivät käyttämään palvelua useammin kuin kerran. Vastaajat ilmoittivat, että kohtuullinen hinta sai heidät käyttämään palvelua:

*"Kyllä se hinta vaikutti pitkälti, että ei sitä viitsi kohtuuttomia maksaa." H8*

*"Kyllä palvelun hinta on kohtuullinen, kun vertaa sitä esimerkiksi auton vuokraukseen." H2*

*"Kyllä vaikutti, hinta on sopiva." H4*

#### 4.6 Ekologisuus

Palvelu miellettiin kaikkien vastaajien keskuudessa ekologiseksi. Ekologisina puolina nähtiin suurimmassa osassa autojen käyttövoima ja sen mahdollinen vaikutus autojen määrään. Tämän lisäksi esiin nousi se, että yhteiskäyttöautolla ei ajeta turhia ajoja, vaan ajot keskitetään tehokkaasti. Yksityisautolla liikutaan herkemmin lyhyitäkin matkoja ilman suunnitelmallisuutta. Yhteiskäyttöautolla sen sijaan täytyy hieman suunnitella menoja etukäteen. Auton saa tarvittaessa käyttöön myös heti, mikäli auto on vapaana, mutta suunnitelmallisuudella käyttäjä voi varmistaa sen, että hän saa auton juuri haluamaansa aikaan käyttöön.

*"Joo on se, kun kaikkien ei tarvitse omistaa omaa autoa ja sitten se liikkuminen on tehokasta, että siitä ottaa sen hyödyn irti eikä ajele turhaan." H6*

*"Kyllä se on, Auton käyttöä harkitsee enemmän, kun sillä keskitetään ne ajot esimerkiksi yhteen kertaan." H8*

*”On se ekologinen, mutta se ei ole yleistynyt vielä niin paljoa, että se olisi oikeasti ekologinen.” H2*

#### **4.6.1 Ekologisuuden vaikutus**

Vastaajista seitsemän ilmoitti, että ekologisuus ei ole vaikuttanut siihen, että he ovat käyttäneet palvelua. Kolme vastaajista ilmoitti varovaisesti sen vaikuttaneen siihen ja yksi ei olisi ottanut koko palvelua käyttöön, jos heidän taloyhtiöautonsa olisi ollut joku muu kuin sähköauto.

*”No ekologisuus ei kyllä vaikuta pätkääkään siihen, että käytätkö mä tätä palvelua vai en” H8*

*”No mulle se ei oo niin iso juttu. Ei mua haittais vaikka se olis bensa tai diesel auto, jos se maksaisi saman verran.” H4*

*”Kyllä, en olisi ottanut koko palvelua käyttöön, jos se olisi ollut jokin muu kuin sähköauto.” H3*

*”No kyllä mä sitä käyttäisin siitä huolimatta, vaikka se olisi ihan tavallinen polttomoottoriauto.” H1*

#### **4.7 Käytön helppous**

Helppous nousi esille vastauksissa, kun kyselyn tutkimuksessa kysyttiin asioita, jotka vaikuttivat siihen, että he käyttivät palvelua useammin kuin kerran. Helppous oli vaikuttanut olemaan edellytys sille, että palvelua käytetään.

*”Palvelun helppous on parasta palvelussa. Sen käyttäminen on helppoa. Auton on suht lähellä ja se on helppo ottaa siitä käyttöön.” H4*

*”Se on just se kätevyys. Se on siinä pihassa otettavissa. Se on lisäksi helpokäyttöinen” H5*

*”Palvelu kokonaisuudessaan on hyvä. Se on tuossa ulko-ovelta 15 metriä ja otan puhelimeen käteen ja napauttelen pari kertaa, niin alle 10 sekuntia, niin mulla on palvelu käytössä” H10*

#### **4.7.1 Helppouden vaikutus**

Palvelun helppous koettiin vastaajien keskuudessa tekijäksi, joka oli oltava kunnossa, että palvelua viitsi käyttää useammin kuin kerran. Palvelussa on ollut myös ongelmia, mutta ongelmat eivät haitanneet vastaajia, koska ongelmatilanteisiin oli saatu nopeasti apua.

*”Palvelun helppous vaikutti siihen, että käytin sitä useammin. Ajaisin toki enemmän, jos hinta olisi halvempi ajaisin useammin. Käyttäisin palvelua myös enemmän, jos olisi varaa.” H6*

*”Se on helppo ja mulla on semmoinen turvallinen olo, kun teiltä aina vastataan tosi nopeasti, että mä en oo tavallaan yksin niiden asioiden kanssa.” H9*

*”Autot on siistit, mun mielestä hyvälaatuiset ja sitten on tuo helppous”H1*

Viimeisenä kysymyksessä kysyttiin, suosittelisiko yhteiskäyttöautopalvelua muille. Kaikki vastaajista suosittelisivat palvelua ja viisi vastaajaa toi palvelun helppouden esille tekijänä, jonka mainitsisi palvelua suositellessaan.

*"Totta kai, ilman muuta suosittelisin. Kyllähän se on se helppous, edullisuus ja päästöttömyys." H4*

*"Se on niin kätevä ja helppo, sen saa vaan napattua tuosta käyttöön." H6*

## 4.8 Tutkimustulosten yhteenveto

Taulukko 2. Tutkimustulokset tiivistettynä tutkimuskysymyksiin peilaten

<b>Tutkimustulosten yhteenveto</b>	
<b>Suhtautuminen auton omistamiseen</b>	
Auton aikaisemmin omistaneet tai autotaloudet	Henkilöt, jotka olivat aikaisemmin omistaneet auton, näkivät sen ensisijaisesti kalliina. Heidän mielestään itse omistaminen ei ollut työlästä
Autottomat	Henkilöt, jotka eivät olleet koskaan omistaneet autoa kokivat sen työlääksi ja monimutkaiseksi
<b>Yhteiskäyttöauto osana muita liikkomuotoja</b>	
Julkisen liikenteen käyttäjät	Henkilöt, jotka käyttivät päivittäiseen liikkumiseen julkisia, näkivät yhteiskäyttöauton hyvänä lisänä. Sillä korvattiin etenkin kauppareissut ja vaikeiden kulkuyhteyksien päässä olevat matkat
Henkilöt, joilla oli taloudessa auto	Yhteiskäyttöauto nähtiin toisen auton korvaajana, sekä satunnaisesti pyöräilyn tai kävelyn korvaajana
<b>Autoilun kustannusten arviointi</b>	
Auton aikaisemmin omistaneet tai autotaloudet	Tämä kohderyhmän tietämys ei eronnut juurikaan autottomien käyttäjien yksityisautoilun kustannusten arvioinnista.
Autottomat	Kaksi autotonta ei osannut lainkaan vastata yksityisautoilun kustannuksissa koskevaan kysymykseen muuten vastaukset olivat yhteneväisiä muiden kanssa, eli reilusti alakanttiin
<b>Yhteiskäyttöauton kustannukset</b>	
Kaikki vastaajat	Kustannusten arvioinnissa puolet vastaajista ilmoitti käytön edulliseksi, ja puolet mielsivät käytön sekä kalliiksi, että edulliseksi riippuen käyttötarkoituksesta
<b>Kustannusten vaikutus</b>	

Kaikki vastaajat	Kohtuullinen hinta vaikutti siihen, että palvelu otettiin omakseen
<b>Motivaatiot ensimmäiselle ajolle</b>	
Kaikki vastaajat	Viisi vastaajista kokeili palvelua puhtaasti kokeilunhalusta, loppuilla vastaajista käytölle oli heti selkeä tarve.
<b>Ekologisuus</b>	
Kaikki vastaajat	Kaikki vastaajista mielsivät palvelun jossain määrin ekologiseksi, mutta seitsemän vastaajista ilmoitti, että se ei vaikuta juurikaan heidän autonkäyttöön
<b>Käytön helppouden vaikutus</b>	
Vastaajat, joilla palvelussa oli ollut ongelmia	Vastaajien mielestä palvelu oli helppo ja ongelmien ilmetessä he saivat apua. Ongelmat palvelussa eivät haitanneet käyttöä
Vastaajat, joilla palvelu sujui ongelmitta	Vastaajat pitivät palvelun helppoutta käytön edellytyksenä

#### 4.9 Tutkimustulosten arviointi

Tutkimustulokset ovat saatu puhelinhaastattelujen avulla. Haastatteluja ei ole litteroitu. Tämä laskee hieman tutkimuksen luotettavuutta. Haastattelun sitaatit ovat kuitenkin peräisin puhelinhaastatteluista. Puhelinhaastattelut äänitettiin, jotta sitaatit pystyttiin kirjoittamaan niin kuin ne oli haastattelussa sanottu. Äänitteet kestivät kymmenestä minuutista kahteenkymmeneen minuuttiin.

Tutkimuksessa pystyttiin vastaamaan tutkimusongelmaan ja sieltä löytyneet yhteneväisyydet ovat tukeneet päämäärän tavoittamista. Päämääränä on ollut aktiivisimpien yhteiskäyttöauton käyttäjien ymmärtäminen ja siitä saatavien hyötyjen käyttäminen liiketoiminnan kehittämisessä.

Kun tutkimusta arvioidaan, täytyy muistaa se, että jokainen tutkimus on kunkin tutkijan tietyistä lähtökohdista ja tietyillä materiaaleilla toteuttamaa rakennelmaa. On täysin mahdollista, että joku toinen tutkija voisi tehdä samoista osista erinäköisen tuotoksen. Tutkimus ei siis ikinä tarjoa täysin objektiivista näkökulmaa tutkittavista asioista. Tuloksista voidaan toki kuitenkin tehdä erilaisia johtopäätöksiä, mutta siihen vaikuttavat aikaan paikkaan ja tutkijaan sidoksissa olevat asiat. Tutkimuksen luotettavuutta lisää sen toistettavuus uusissa olosuhteissa. Mikäli tällöin saataisiin samansuuntaisia tuloksia, se lisäisi tämän tutkimuksen luotettavuutta. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.)

Yhteenvedossa voimmekin jo lisätä tämän tutkimuksen luotettavuutta, mikäli aikaisemmista tutkimuksista löytyy yhteneväisyyksiä tämän tutkimuksen kanssa. Tämä tutkimus on helposti uudelleen toteutettavissa uudellisissa olosuhteissa. Tämä lisää tutkimuksen luotettavuutta ja uskottavuutta.



## **5 YHTEENVETO**

### **5.1 Valintaan vaikuttavat tekijät**

Yhteiskäyttöauto on osa muita liikkumisen ratkaisuja, eikä se tule korvaamaan kenenkään (kaikkea?) arkiliikkumista. Tutkimuksen teoriaosuudessa esitettiin, että liikkumisen yhteiskäyttöautolla pitää olla vaivatonta ja helppoa.

Autottomia ja autollisia ihmisiä motivoivat aiempien tutkimusten mukaan eri asiat. Autollisille suurimpana motivaattorina yhteiskäyttöauton käytölle toimivat selvät säästöt. Autottomille yhteiskäyttöauto mahdollisti vapaamman liikkumisen myös niihin paikkoihin, joihin julkisilla on hankala kulkea.

Yhteiskäyttöautoilun takana on kaksi isoa megatrendiä: kaupungistuminen ja digitalisaatio. Digitalisaatio on mahdollistanut yhteisöllisen kuluttamisen, kun se ei ole niin työlästä ja vaadi liikaa aikaa. Pelkkä digitaalisuus ei tee palvelusta helppoa, vaan palvelun täytyy olla kokonaisuutena helppo ja käytännöllinen.

### **5.2 Kustannusten vaikutus valintaan**

Suurin osa yksityisautoilijoista arvioi yksityisauton kustannukset alakanttiin. Yksityisauton kustannukset muodostuvat todella monesta eri tekijästä, ja kustannuksia ajateltaessa huomioidaan vain käyttökustannukset. Käyttökustannukset ovat kuitenkin vain pieni osa yksityisautoilun kuluista.

Tällä on osaltaan vaikutusta siihen, että miten kalliina tai halpana yhteiskäyttöauton kustannukset nähdään. Case-yrityksen toimintamallissa yhteiskäyttöauton kustannukset koostuvat kiinteästä kuukausimaksusta ja käyttäjien käyttömaksuista. Kuukausimaksua kompensoidaan käytön mukaan hyvitysmallilla ja tämä lopulta aiheuttaa sen, että auton käyttäjät maksavat suuren osan palvelusta. Tällä tavoin palvelua voidaan tarjota hintaan, joka ei ole liian korkea loppukäyttäjälle.

Kuukausimaksu sitouttaa sekä palvelun tarjoajan ja vastaanottajan palvelun pysyvyyteen. Liikenneviraston mukaan selvät kustannussäästöt toimivat suurimpana motivaattorina sille, että autolliset ihmiset alkaisivat käyttää yhteiskäyttöautoa.

### **5.3 Tuloksien ja teorian yhteneväisyys**

Tuloksissa ja teoriassa oli paljon yhteneväisyyksiä ja yksi niistä oli palvelun käytön helppous. Case-yrityksen toimintamallina on tarjota yhteiskäyttöautoa mahdollisimman helppokäyttöisenä palveluna, jossa auto sijoitetaan keskeiselle paikalle taloyhtiön pihamaalle tai parkkihalliin. Tässä tutkimuksessa helppous nähtiin edellytyksenä sille, että palvelun käyttöä jatkettiin.

Teoriakappaleessa kävi ilmi, että auton omistamisen kulut arvioidaan yleensä alakanttiin. Tämän tutkimuksen perusteella autoilua pidettiin kalliina, mutta kuluja ei siitä huolimatta osattu arvioida oikein. Omistaminen sen sijaan nähtiin työläänä niiden vastaajien keskuudessa, jotka eivät olleet koskaan omistaneet autoa. Auton kustannusten kohtuullisuuden sanottiin olevan edellytys sille, että palvelua käytetään.

Asemallinen yhteiskäyttöauto, jota tässä tutkimuksessa käsitellään, ei tule koskaan ratkaisemaan ihmisten kaikkea liikkumista, vaan se tukee julkista liikennettä tai korvaa toista autoa. Kotitaloudet, joissa oli ainakin yksi auto, käyttivät autoa toisen auton korvikkeena ja ne, jotka eivät omistaneet autoa, palvelu mahdollisti auton käytön julkista liikennettä tukevana palveluna.

Autoilun kustannukset nähtiin sekä kalliina että halpoina. Tähän vaikutti se, mihin yhteiskäyttöautoa käytettiin. Yhteiskäyttöauton idea häviää, jos sen pitkäaikainen vuokraus on edullista, koska kaikkien käyttäjien on saatava käyttää autoa. Yhteiskäyttöisyys ei onnistu, mikäli yksi henkilö vuokraa auton esimerkiksi kolmeksi päiväksi peräkkäin.

Tässä tutkimuksessa kustannukset vaikuttivat etenkin siihen, että palvelua oli käytetty useammin. Vastaajat olivat paremmin selvillä yhteiskäyttöauton kuin yksityisautoilun kustannuksista. Tämä johtuu siitä, että yhteiskäyttöauton hinnoittelu on täysin läpinäkyvää, ja kaikki kustannukset ovat käyttäjien saatavissa ja nähtävissä joka varauksen yhteydessä.

Ensimmäisen ajon motivaatiot vaihtelivat kokeilunhalusta selkeään tarpeeseen. Yhteiskäyttöautoa käytetään eniten 1-2 tunnin mittaisiin matkoihin. Matkat kohdistuvat tyypillisimmin ruokakauppaan tai muuhun lyhytaikaiseen aktiviteettiin.

Yhteiskäyttöauto tutkitusti vähentää yksityisautoilua ja etenkin tässä tutkimuksessa tutkittu toimintamalli Round trip -yhteiskäyttöauto vähentää päästöjä. Palvelu miellettiin tässä tutkimuksessa ekologisiksi, mutta vain yksi vastaajista oli sitä mieltä, että ekologisuus on syy palvelun käytölle. Tyypillisimmin ekologisena asiana nähtiin auton käyttövoima, vaikka suurempi ekologinen tekijä on se, että yksityisautojen määrä vähenee, kun palvelun käyttö yleistyy.

Yhteiskäyttöautoilulla ja jakamistaloudella on pitkät perinteet, mutta vasta digitaalisuus ja alustatalous on mahdollistanut jakamistalouden yleistymisen. Alustataloudella tarkoitetaan digitaalisten ympäristöjen päälle rakennettua taloudellista toimintaa. Tässä tutkimuksessa palvelun helppokäyttöisyys nähtiin käytön edellytyksenä. Ongelmatilanteitakaan ei nähty negatiivisesti vaikuttavina tekijöinä, mikäli ongelman kohdatessa käyttäjä sai apua riittävän nopeasti.

## 6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Autolla liikkuminen on Suomessa kallista, mutta autoilun kustannukset ovat monella autollisella ja autottomalla ihmisellä pimennossa. Auto on osalle välttämättömyys Suomessa liikkumisen luonteen takia, mutta on olemassa iso joukko ihmisiä, joiden pääasiallinen autolla liikkuminen tarkoittaa kotoa kauppaan ja takaisin tehtäviä matkoja.

Yhteiskäyttöautoilu vaatii yleistykseen suuren määrän sitoutuneita käyttäjiä ja toimivan palvelukonseptin. Palvelun pitää olla helppoa ja kohtuuhintaista. Yhteiskäyttöauton käyttöhintaa voi olla alhainen vain silloin, kun käyttöaste on kova. Yhteiskäyttöautopalvelun yleistyminen vaatii sen, että palveluntarjoaja tarjoaa palvelua yhdessä esimerkiksi taloyhtiön kanssa.

Uusien käyttäjien hankkimiseen varmin ja kaikille erityyppisille ihmisille sopii se, että palvelun käyttöhintaa saadaan jollakin keinolla matalaksi. Matala käyttöhinnoittelu saa potentiaalisen käyttäjän miettimään yhteiskäyttöautoa todellisena vaihtoehtona. Palvelun pitää tämän lisäksi tulla sujuva ja helppo, mutta ne ominaisuudet huomioidaan vasta ensimmäisen käyttökerran jälkeen. Sujuvuus ja helppous ovat edellytyksiä palvelun käytön jatkuvuudelle.

Selkeä ja edullinen käyttöhinnoittelu tuo palvelun piiriin uusia käyttäjiä ja sen avulla saadaan yhteiskäyttöautolle kova käyttöaste. Kun palveluntarjoaja ja taloyhtiö tai yritys tarjoavat palvelua yhdessäsaadaan edullisella hinnoittelulla ja toimivalla hyvitysmallilla yhteiskäyttöautoilusta kaikille osapuolille järkevä ratkaisu.

## Lähteet

- Cervero, R., & Tsai, Ys. (2004). City Carshare in San Francisco, California: second-year travel demand and car ownership impacts. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, (2004), 117-127. Saatavilla: <https://doi.org/10.3141/1887-14> \*ISSN 0361-1981
- Ciari, F., Bock, B. & Balmer, M. (2014). Modeling station-based and free-floating carsharing demand: Test case study for Berlin. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, (2416), 37-47. Saatavilla: <https://doi.org/10.3141/2416-05>
- 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.
- Harmaala, M., Toivola, T., Faehnle, M., Manninen, P., Mäenpää, P & Nylund, M. (2017). *Jakamistalous*. 184 s. Helsinki: Alma Talent, ISBN 978-952-14-3228-6\*
- HSL (2015). Auto alle ja menoksi. Noudettu 2019-12-6 osoitteesta: <https://www.hsl.fi/matkaketju/matkaketju-1-2015/auto-alle-ja-menoksi>
- Liikennevirasto (2018a). Yhteiskäyttöautojen potentiaali ja vaikutukset käyttäjänäkökulmasta, loppuraportti. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 25/2018. Noudettu 2019-12-6 osoitteesta: [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts\\_2018-25\\_yhteiskayttoautojen\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2018-25_yhteiskayttoautojen_web.pdf) \* ISSN 1798-6664
- Liikennevirasto. (2018b) Henkilöliikennetutkimus 2016, Suomalaisten liikkuminen. Noudettu 2019-12-6 osoitteesta: [https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts\\_2018-01\\_henkiloliikennetutkimus\\_2016\\_web.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2018-01_henkiloliikennetutkimus_2016_web.pdf) \*ISSN1798-8182

Loose, Willi (2010). The State of European Car-Sharing . IEE momo Car-Sharing -hanke  
noudettu 2019-9-12 osoitteesta:  
[https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/the\\_state\\_of\\_carsharing\\_europe.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/the_state_of_carsharing_europe.pdf)

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea (2014). Yhteisöllinen tai osallistava kuluttaminen:  
kestävän kehityksen malli 2000-luvulle. Euroopan unionin neuvosto, Euroopan  
komissio. Noudettu 2019-12-12 osoitteesta: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/ALL/?uri=CELEX:52013IE2788>

Mazler, K, V. Veider & K. Wolfgang (2015). Adapting to the sharing economy. MIT  
Sloan Management review. 56:2. 70–77.

Motiva (2019). Yhteiskäyttöautot. Noudettu 2019-12-6 osoitteesta:  
[https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava\\_liikenne\\_ja\\_liikkuminen/nain\\_liikut\\_viiisaasti/yhteiskayttoautot](https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/nain_liikut_viiisaasti/yhteiskayttoautot)

Motiva (2015). Eväitä viisaaseen liikkumiseen etsitään. *Ympäristö ja Terveys-lehti*. 46  
vuosikerta. 6-2015

Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. 2006. KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen  
tietovaranto [verkojulkaisu]. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto.  
Noudettu 2020-18-1 osoitteesta: <https://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/>.

Omago (2019a). Omagon omat tietokannat.

Omago (2019b). Omagon palvelun kuvaus liiro Permikangas, Joel Virpi & Valtter Tahkola  
näkemysten mukaisesti.

Omago (2019c). Omago Oy:n nettisivut. Noudettu 2019-12-11 osoitteesta:  
[www.omago.fi](http://www.omago.fi)

Op.media (2017). Rajala Tuomas, Oletko koskaan laskenut mitä autolla ajaminen oikeasti maksaa? [Blogipostaus]. Noudettu 2019-12-16 osoitteesta:  
<https://op.media/talous/autot-ja-liikenne/oletko-koskaan-laskenut-mita-autolla-ajaminen-oikeasti-maksaa-194e64b63b5d4cc8b8ca9c653f8d6b49>

Shaheen, S. 2016. Mobility and the sharing economy. *Transport Policy*, 51(10), 141-142.

Tilastokeskus. (2019). Käsitteet, Kaupunki-maaseutu. Noudettu 2019-12-6 osoitteesta  
[http://www.stat.fi/meta/kas/kaupunki\\_maaseu.html](http://www.stat.fi/meta/kas/kaupunki_maaseu.html)

Trafi. (2019). Tulevaisuuden autoilu. Noudettu 2019-12-6 osoitteesta.  
<https://www.traficom.fi/fi/ajavaihtoehtoa/tulevaisuuden-autoilu>

Tura, N., & Vaskelainen, T. (2018). Exploring Problems Associated with the Sharing Economy. *Electronic Journal of Business Ethics and Organization Studies*, 23(1), 37-45. \* ISSN 1239-2685

Töttö, P. (2004). *Syvällistä ja pinnallista: teoria, empiria ja kausaalisuus sosiaalitutkimuksessa*. Tampere: vastapaino. \*ISBN951-768-127-5

Van Acker, V., & Witlox, F. (2010). Car ownership as a mediating variable in car travel behaviour research using a structural equation modelling approach to identify its dual relationship. *Journal of Transport Geography*, 18(1), 65-74. Saatavilla:  
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.05.006>

Vilkka, H. (2006) *Tutki ja havainnoi*. Helsinki: Tammi \*ISBN951-26-5593-4

Tura, Nina; Vaskelainen, Taneli (2018) *Electronic Journal of Business Ethics and Organization Studies*, volume 23, issue 1, pp. 37 – 45



## LIITTEET

### Liite 1. Haastattelukysymykset

#### Taustatietoja

1. Ikä
2. Sukupuoli
3. Asema/Työ/koulutus

#### Yhteiskäyttöautopalvelu

4. Omistatko yksityisautoa/Onko taloudessanne yksityisautoa
  - a. Jos on, niin korvaako yhteiskäyttöauto toisen auton roolia?
5. Oletko omistanut aikaisemmin yksityisautoa
6. Koetko auton omistamisen työlääksi
7. Koetko, että auton omistaminen tuo huolia ja vaivaa
8. Arvioitko autoilun kustannuksia mieluiten kuukausi, vuosi vai kilometrihinnan perusteella?
9. Paljonko arvioit 7500€ arvoisen yksityisauton maksavan vuositasolla tai kuukausitasolla, kun ajokilometrejä tulee 30 000 km/vuosi
10. Onko yhteiskäyttöauton käyttö muuttanut sinun suhtautumistasi autoilun kustannuksiin?
11. Miellätkö yhteiskäyttöhinnan kalliiksi vai edulliseksi tavaksi liikkua

12. Seuraatko yhteiskäyttöauton käytön kustannuksia vai menetkö tilanteen mukaan?
13. Paljonko arviot käyttäneesi rahaa palveluun marraskuun aikana?
14. Mitä muita liikkumismuotoja käytät?
15. Oletko korvannut aiemmin joukkoliikenteellä toteuttamiasi matkoja yhteiskäyttöautolla?
16. Jos yhteiskäyttöauto poistuisi taloyhtiöstänne harkitsisitko oman auton/toisen auton ostoa?
17. Mikä sai sinut ensimmäisen kerran kokeilemaan yhteiskäyttöautoa?
18. Kokeiletko mielestäsi helposti uusia palveluita ja toimintatapoja?
19. Onko palvelu mielestäsi ekologinen?
  - a. Mitkä tekevät palvelusta mielestäsi ekologisen
20. Vaikuttaako palvelun ekologisuus auton käyttöön?
21. Vaikuttiko palvelun hinta siihen, että käytit palvelua useammin kuin kerran?
22. Sujuiko palvelun käyttöönotto ilman ongelmia
  - a. Olisitko kaivannut apua tai parempia ohjeita käyttöönotossa?
23. Mikä muu tekijä vaikutti siihen, että päätit kokeilun jälkeen käyttää palvelua useammin kuin kerran?

24. Kumpi on tärkeämpää se, että maksat vain toteutuneista ajoista vai se, että sinun ei tarvitse omistaa omaa autoa?
25. Onko auton ominaisuuksiltaan riittävä?
26. Mikä on parasta palvelussa?
27. Suositteletko palvelua muille?
- a. Miten kertoisit siitä?
  - b. Miten perustelisit palvelun järkevyyttä