

18
.....
2013



Autojen yhteiskäytön edistäminen Helsingin seudulla, HSL

Toinen, tarkistettu laitos (21.11.2013)

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL00520 Helsinki
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja: Tarja Jääskeläinen, puhelin +358-50-385 5043
tarja.jaaskelainen@hsl.fi
Copyright: Piirroskuvat Arvo Vatanen
Kansikuva: HSL / Lauri Eriksson

Edita Prima Oy
Helsinki 2013

Esipuhe

Helsingin seudulle (14 kuntaa) on laadittu yhteiskäyttöautoilun toimenpidesuunnitelma, jonka toteuttamiseksi perustettiin projektiryhmä. Projektiryhmässä oli edustajia sekä kunta- että valtiosektorilta. Työn tarkoituksena on saada aikaiseksi yhteinen tahtotila ja verkosto autojen yhteiskäytön edistämiseen Helsingin seudulla ja tuoda autojen yhteiskäyttö ja sitä toteuttavat yhteiskäyttöpalvelut entistä selkeämmin osaksi seudun liikennejärjestelmää ja sitä koskevaa suunnittelua.

Projektiryhmä palkkasi syksyllä 2011 konsultin työryhmän sihteerin tehtäviin sekä toteuttamaan aiheeseen liittyvää selvitystyötä. Konsultiksi valittiin tarjouskilpailussa Liidea Oy alikonsulttinaan Lectus Ky. Työn aikana Liidea Oy fuusioitiin Ramboll Oy:öön. Toukokuusta 2013 lähtien työstä vastasi Rambollin henkilömuutosten vuoksi yksin Lectus Ky.

Projektiryhmään ovat kuuluneet:

Sari Asikainen, myöhemmin Siru-Sue Seppänen, myöhemmin Juha Ståhl,
Vantaa (hankintakeskus)
Lauri Helke, myöhemmin Teppo Sotavalta, VR
Juha Hietanen, Helsinki (ksv), varalla Mikko Lehtonen
Eini Hirvenoja, Uudenmaan ELY-keskus
Kimmo Kiuru, Kuuma-kunnat, varalla Kyösti Ronkainen
Gilbert Koskela, Vantaa (kaupunkisuunnittelu)
Leena Manelius, myöhemmin Heini Peltonen, myöhemmin Petri Suominen
Espoo (liikennesuunnittelu)
Katariina Myllärniemi, LVM, varalla Saara Jääskeläinen
Kaisa Mäkelä, YM
Okariina Rauta (31.1.2013 saakka) ja Vesa Peltola (1.2.2013 lähtien), Motiva
Mika Saarinen, Hansel
Marko Suni, HSL
Ville Uusi-Rauva, HSL
Heli Rautio, HSL
Veera Lehto, HSL
Leena Viilo, Vantaa (liikennesuunnittelu), varalla Samuli Haveri
Juhani Vuola, Espoo (tekninen keskus), varalla Päivi Jokela
Tarja Jääskeläinen HSL (tilaajan projektipäällikkö)
Jouko Kunnas, Ramboll (konsultin projektipäällikkö 1.5.2013 saakka)
Susanna Harvio, myöhemmin Milla Talja, Ramboll (projektisihteerin)
Kalle Toiskallio, Lectus Ky (alikonultti, 1.5.2013 alkaen projektipäällikkö)

Loppuraportin ovat Tarja Jääskeläisen ja muun ohjausryhmän ohjauksessa kirjoittaneet Kalle Toiskallio (Lectus Ky) ja Jouko Kunnas (Liidea/Ramboll Oy). Merkittäviä osia ovat kirjoittaneet ja aineistoa tuottaneet myös Milla Talja (Liidea/Ramboll Oy) ja Virpi Kuukka-Ruotsalainen (Lectus Ky).

Tiivistelmäsiivu

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tekijät: Kalle Toiskallio, Jouko Kunnas, Milla Talja ja Virpi Kuukka-Ruotsalainen			Päivämäärä 23.09.2013
Julkaisun nimi: Autojen yhteiskäytön edistäminen Helsingin seudulla			
Rahoittaja / Toimeksiantaja: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tiivistelmä:			
Helsingin seudun yhteiskäyttöautoilun toimenpidesuunnitelman tarkoituksena on luoda yhteinen tahtotila ja verkosto autojen yhteiskäytön edistämiseen Helsingin seudulla. Autojen yhteiskäyttö ja sitä toteuttavat yhteiskäyttöpalvelut on tuotava entistä selkeämmin osaksi seudun liikennejärjestelmää ja sitä koskevaa suunnittelua. Yhteiskäyttöön on suhtauduttava kannustavasti ja joustavasti. Suunnitelmassa on myös paljon pohdintaa. Auton yhteiskäyttö on terminä selkeästi määriteltävä, jotta voidaan yksiselitteisesti tunnistaa sellaiset yhteiskäytön muodot, joita on mielekästä tukea. Eurooppalaisen määritelmätyön ollessa vielä kesken, tässä työssä autojen yhteiskäyttöpalveluksi määritellään järjestelmä, joka tarjoaa toisistaan riippumattomille rekisteröityneille tai muuten tunnistetuille käyttäjille maksua vastaan käyttöoikeuden useissa erillisissä noutopisteissä saatavilla oleviin autoihin. Palvelu voi olla yritysmuotoista tai yhteisöllistä. Pääkaupunkiseudulla toimiville yrityksille suunnattu kysely kertoo kiinnostuksesta yhteiskäyttöautoilua kohtaan, vaikka vastaajamäärä jäikin pieneksi. Ulkomailla on saatu hyviä kokemuksia julkisyhteisöjen, kuten kaupunkien liittymisestä yhteiskäyttöautopalvelun asiakkaaksi. Suomalaisen julkishallinnon paikalliset ja seudulliset matkustusohjeet ovat puutteellisia eivätkä houkuta autojen yhteiskäyttöön. Yhteiskäyttöautoilua (YKA) tuetaan maailmalla monin keinoin suomalaista käytäntöä laajemmin. Yhteiskäyttöautoilun synnyttäminen tai huomattava tukeminen on monessa maassa kunnan, maakunnan tai valtion oma hanke. Toteuttajana voi olla julkisen tahon lisäksi yksityinen taho tai vaikkapa osuuskunta. Tukimuotoja ovat huomattavan rahallisen tuen lisäksi erilaiset liikennesuunnittelun keinot, tiivis yhteistyö joukkoliikenneoperaattoreiden ja rakennuttajien kanssa, informaation jakaminen sekä kampanjointi. Työssä on tunnistettu useita YKA-palveluita, joten suomalaisen julkishallinnon huoli yksityisen monopolin tukemisesta on turha. Helsingin seudulle soveltuvia tukimuotoja voivat olla mm. yhteismarkkinoinnin keinot (katukuvassa HSL), YKA-tahojen tiiviimpi yhteistyö muiden liikennesektorin asiantuntijoiden kanssa, julkishallinnon oma yhteiskäyttöautojen käyttö ja siihen liittyvät talous- ja henkilöstöhallinnon ohjeistukset (erityisesti seudulliset matkustusohjeet). Helpon ja edullisen pysäköinnin tarjoaminen on nopeasti toteutettavissa oleva tukikeino Helsingissä. Muissa kaupungeissa pysäköintioikeuksia voidaan myöntää esimerkiksi liityntäpysäköintialueille. Kadunvarsipysäköinnin ja maanomistuksen erilaisista rooleista johtuen Helsingin seudun kunnilla ei ole yhteistä linjaa yhteiskäyttöautoilun tukemiseksi pysäköinnin keinoin. Työssä on hahmoteltu yhteiskäyttöautoilun yhteistä tunnusta ja liikennemerkkiä. Lisäksi suositellaan useita toimenpiteitä markkinoinnissa, rahoituksessa ja pysäköinnissä yhteiskäyttöautoilun edistämiseksi.			
Avainsanat: yhteiskäyttöautopalvelu, liikkumisen ohjaus, matkustusohje, julkinen tuki, pysäköintipolitiikka			
Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja 18/2013			
ISSN 1798-6176 (nid.)	ISBN 978-952-253-201-5 (nid.)	Kieli: suomi	Sivuja: 67+liitteet
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-202-2 (pdf)		
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare: Kalle Toiskallio, Jouko Kunnas, Milla Talja ja Virpi Kuukka-Ruotsalainen			Datum 23.9.2013
Publikationens titel: Främjande av bilpooler i Helsingforsregionen			
Finansiär / Uppdragsgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Sammandrag:			
Syftet med handlingsplanen om bilpoolsbilar i Helsingforsregionen är att skapa en gemensam vision och nätverk för främjandet av sambruk av bilar i Helsingforsregionen. Bilpoolsbilarna och tjänster som förverkligar sambruk av bilar måste integreras ännu tydligare i trafiksystemet i regionen och i dess planering. Man ska förhålla sig uppmuntrande och flexibelt till sambruk. Det finns också många funderingar i planen. Termen för bilpoolsbil ska tydligt definieras för att man enkelt kan igenkänna de former av bilpool som det är meningsfullt att stödja. Då det europeiska definitionsarbetet inte ännu är klart, definieras som bilpoolstjänst i detta arbete ett system som erbjuder mot betalning användningsrätt till bilar som är tillgängliga på flera separata avhåmningsställen för registrerade eller på något annat sätt identifierade användare som är oberoende av varandra. Tjänsten kan drivas i form av företag eller i form av ideell verksamhet. Enkät som riktades till företag som fungerar i huvudstadsregionen visar att det finns intresse för bilpooler, även om antalet svar var litet. Utomlands har man haft goda erfarenheter av att offentliga samfund, så som städer blir kunder till bilpoolsbilstjänst. De lokala och regionala reseanvisningarna av den inhemska offentliga förvaltningen är bristfälliga och de inte lockar till användning av bilpoolsbilar. Bilpooler stöds utomlands med många olika medel i en större omfattning än i Finland. Att stödja eller starta en bilpoolstjänst är i många länder kommunens, regionens eller statens eget projekt. Förutom offentlig sektor kan en privat aktör eller en andelsförening förverkliga tjänsten. Förutom märkbart ekonomiskt stöd finns det andra stödform: olika åtgärder i trafikplaneringen, tätt samarbete mellan kollektivtrafiksoperatörer och byggherrar, utdelning av information samt att man för kampanj. I detta arbete har man identifierat olika bilpools-tjänster så att den offentliga förvaltningens oro för att stödet går till ett privat monopol är obefogad. Stödformer som passar Helsingforsregionen kan vara bland annat gemensam marknadsföring (i gatubilden HRT), tätare samarbete mellan bilpoolsaktörer och andra sakkunniga inom trafiksektorn, användning av bilpooler i den offentliga förvaltningen och de anvisningar från ekonomi- och personalförvaltningen som hör till den (särskilt regionala reseanvisningar). Att erbjuda enkel och förmånlig parkering är en stödform som snabbt kan genomföras i Helsingfors. I andra städer kan man bevilja rätt till parkering t.ex. till infartsparkeringsområden. Kommunerna i Helsingforsregionen har inte en gemensam linje vad gäller stöd för bilpoolsbilar med parkeringsåtgärder på grund av olika roller i jordäggande och gatuparkeringen. I arbetet har man skissat en gemensam logotyp och trafikmärke för bilpoolsbilar. Dessutom rekommenderas flera åtgärder i marknadsföringen, finansieringen och parkeringen för att främja bilpoolstjänsterna.			
Nyckelord: bilpoolstjänst, mobilitetsstyrning, reseanvisning, offentligt stöd, parkeringspolitik			
Publikationsseriens titel och nummer: HRT publikationer 18/2013			
ISSN 1798-6176 (häft.)	ISBN 978-952-253-201-5 (häft.)	Språk: Finska	Sidantal: 67+liitteet
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-202-2 (pdf)		
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn. (09) 4766 4444			

Published by: HSL Helsinki Region Transport			
Author: Kalle Toiskallio, Jouko Kunnas, Milla Talja ja Virpi Kuukka-Ruotsalainen		Date of publication 23.9.2013	
Title of publication: Promotion of car sharing in the Helsinki region			
Financed by / Commissioned by: HSL Helsinki Region Transport			
The aim of the action plan for the promotion car sharing in the Helsinki region is to create a common purpose and develop a network for the promotion of car sharing in the Helsinki region. Car sharing and car sharing services must be included in the region's transport system and transport system plan more clearly than before. An encouraging and flexible attitude to car sharing is needed. The plan also contains a lot of reflection. The term 'car sharing' must be clearly defined so that it is possible to unambiguously identify the forms of car sharing that deserve support. As the definition of the term in Europe is still in flux, the definition adopted in this plan is that a car sharing service is a system that provides independent, registered or otherwise identifiable users access to cars available in various pick up points for a fee. The service can be commercial or communal. The results of a questionnaire addressed to companies operating in the Helsinki metropolitan area suggest there is interest in car sharing, although the number of respondents was small. Other countries have positive experiences of general government entities, for example cities, becoming customers of a car sharing service. In Finland, the local and regional travel guidelines of the general government are inadequate and do not encourage car sharing. Elsewhere car sharing is supported in many ways and more extensively than in Finland. In many other countries, municipalities, regions or the State are themselves engaged in the development of car sharing of substantially support it. The implementer of the service can also be a private business or a cooperative. In addition to substantial financial support, car sharing is supported by various means of transport planning, close cooperation between public transport operators and developers, sharing of information and campaigns. As this plan identifies several car sharing services, the general government's concern of supporting a private monopoly unnecessary. The forms of support suitable for the Helsinki region could include, for example, joint marketing (under the HSL brand), closer cooperation between car sharing service providers and other experts in the transport sector, general government's car sharing schemes and related financial administration and HR guidelines (regional travel guidelines, in particular). Providing easy and low-cost parking in Helsinki could be implemented quickly. In other cities, parking rights can be granted at Park & Ride sites, for example. As street-side parking and land ownership roles are different in different municipalities in the Helsinki region, there is no common policy for promoting car sharing by means of parking facilities. This plan includes a sketch of a common symbol and traffic sign for car sharing. In addition, the plan sets out recommendations for marketing, financial and parking policy measures to promote car sharing.			
Keywords: Car sharing service; Mobility management; Travel guidelines; Public support; Parking policy			
Publication series title and number: HSL Publications 18/2013			
ISSN 1798-6176 (Print)	ISBN 978-952-253-201-5 (Print)	Language: Finnish	Pages: 67+liitteet
ISSN 1798-6184 (PDF)	ISBN 978-952-253-202-2 (PDF)		
HSL Helsinki Region Transport, PO Box 100, 00077 HSL, Tel.+358 9 4766 4444			

Sisällysluettelo

Esipuhe.....	3
Johdanto.....	13
1. Autojen yhteiskäyttö ja yhteiskäyttöautopalvelut.....	15
1.1 Autojen yhteiskäyttö.....	15
1.2 Yhteiskäyttöautopalveluiden määritelmä	16
1.3 Yhteiskäyttöautopalveluiden tyypit.....	17
1.3.1 Yritysmuotoiset ja yhteisölliset palvelut	17
2. Yritykset yhteiskäyttöautopalveluiden asiakkaina	19
2.1 Kohdealueet	19
2.2 Kyselyn toteutus ja tulokset	21
2.2.1 Vastanneiden yritysten profiili	22
2.2.2 Kiinnostus autojen yhteiskäyttöön	24
2.2.3 Tulosten merkittävyys ja yleistettävyys.....	25
2.3 Yhteenveto ja mahdollisuuksia: autojen yhteiskäytön muodot yrityksissä.....	26
2.3.1 Esimerkkinä media-alan pienyritys Helsingin keskustassa	27
3. Autojen yhteiskäyttö julkishallinnossa.....	27
3.1 Ajoneuvojen hallinnointitavat	28
3.2 Autojen käyttö	29
3.3 Kustannusten hallinta.....	30
3.4 Toimialojen työnjako	30
3.5 Ympäristö- ja liikennepolitiikka?.....	31
3.6 Autonhallinnan uusia avauksia	32
3.7 Valtion matkustusohje – entä seudun?	32
4. Yhteiskäyttöautoilun ongelmana pysäköinti	34
4.1 Helsingin seudun pysäköintipolitiikat	34
4.1.1 Helsingin pysäköintipolitiikka ja yhteiskäyttöautoilu	35
4.1.2 Muun pääkaupunkiseudun pysäköintipolitiikasta	36
4.1.3 KUUMA-kuntien pysäköintipolitiikasta	36
4.1.4 Pysäköinti yleisillä alueilla.....	37
4.1.5 Tonttien autopaikkamäärien mitoitusohjeet	38
4.1.6 Yhteiskäyttöautoille varatut autopaikat	39
5. Yhteiskäyttöautoilun tuki ulkomailla	41
6. Helsingin seudun kuntien mahdollisuuksia tukea yhteiskäyttöautoilua.....	43
6.1 Yhteismarkkinointi	43

6.2	Julkishallinto: omaisuudenhallinnasta ja työsuhteyksymyksestä työperäisten matkojen optimoinniksi.....	44
6.2.1	Seudullinen liikkumispalvelukeskus.....	45
6.2.2	Seudullinen matkustusohje.....	45
6.3	Yhteiskäyttöautoilun tukeminen pysäköintipolitiikalla	46
6.3.1	Pysäköintipaikan rahamitallistaminen.....	46
6.3.2	Asemakaavamääräysten autopaikkannormit yhteiskäyttöautoilun tukena.....	46
6.3.3	Miniminormista luopuminen reuna-alueilla ja yhteistyö rakennuttajien kanssa.....	47
6.3.4	Pysäköinnin suunnitteluohjeet	48
6.3.5	Kadunvarsipysäköinnin hinnoittelu ja yhteiskäyttöauto (Helsinki)	49
6.3.6	Tuki vertaisvuokrausautojen pysäköinnissä	50
6.3.7	Nimetyt yhteiskäyttöautojen nouto- ja jättöpaikat	50
6.3.8	Esimerkkejä uusista yhteiskäyttöautopaikoista Helsingissä.....	52
6.4	Yhteiskäyttöauton yhteiset merkit	57
6.4.1	Yleinen yhteiskäyttöauton merkki	57
6.4.2	Ehdotuksia yleiseksi yhteiskäyttöauton merkiksi Helsingin seudulla	59
6.4.3	Yhteiskäyttöauton p-paikan liikennemerkki	62
6.4.4	Yhteiskäyttöautopaikkaa osoittavan liikennemerkin lisäkilpi	64
7.	Yhteenveto: yhteiskäyttöautopalveluiden ala on laaja	65
8.	Jatkossa selvitettävää	67

Liite 1: Yhteiskäyttöautoilun monet muodot (17 s.)

Liite 2: Liikenne- ja autovakuutukset autojen yhteiskäytössä (3.s.)

Kuvaluettelo

Kuva 1.	City Car Clubin (ylempi) ja 24rentin (alempi) kotisivut.	17
Kuva 2.	Yhteiskäyttöautojen tyypittelyä vuokraustapahtuman ja autonomistuksen perusteella. Suomalaiset tai Suomessa toimivat palveluntarjoajat on lihavoitu.	17
Kuva 3.	Alueen yritysten painottuminen.	19
Kuva 4.	250 m ruudut, joissa asukastiheys min 40 as/ha sekä ruudut, joissa on vähintään 500 työpaikkaa.....	21
Kuva 5.	Staran logistiikkapalveluiden autovarikko	29
Kuva 6.	Helsingin kaupungin City Car Clubille vuokraaman kadunvarsipaikan pysähtyminen kielletty - merkki ja lisäkilpi.....	37
Kuva 7.	City Car Clubin autopaikka ja sen merkki Espoon Suurpellosta vuokratulla maa-alueella.....	38
Kuva 8.	Ruotsalainen yhteiskäyttöautopalveluiden portaali	44
Kuva 9.	Oliivi Autojen sähköauto latauksessa syystalvella 2011.	51

Kuva 10. Noutopisteen mahdollinen sijainti Pasilan asemaa vastapäätä, kansirakenteen kulmassa.	52
Kuva 11. Esitetyn noutopisteen sijainti Pasilan aseman ajantasa-asemakaavassa.	53
Kuva 12. Esimerkinoutopisteen sijainti Ruoholahdessa.	54
Kuva 13. Noutopisteen mahdollinen sijainti Ruoholahden metroasema vastapäätä..	54
Kuva 14. Kalasataman liikennesuunnitelma ja noutopisteen sijoitus.	56
Kuva 15. Noutopisteen mahd. sijainti Kalasataman metroaseman vieressä..	56
Kuva 16. Viisaan liikkumisen piktogrammeja.	54
Kuva 17. Amerikkalaisia yhteiskäyttöauton tunnuksia.	58
Kuva 18. Eurooppalaisia yhteiskäyttöauton tunnuksia.	59
Kuva 19. Ehdotuksia yhteiskäyttöauton yleisiksi merkeiksi.....	58
Kuva 20. Motivan yhteiskäyttöautomerkin hyödyntäminen.	59
Kuva 21. Eurooppalaisia ja amerikkalaisia yhteiskäyttöautoon liittyviä liikennemerkkejä.	59
Kuva 22. Mahdollisia esimerkkejä yhteiskäyttöautopaikan liikennemerkeistä.	60

Taulukkoluetelo

Taulukko 1. Valitut postinumeroalueet.	20
Taulukko 2. Työasiointimatkojen kulkumuoto.	22
Taulukko 3. Kiinnostus autojen yhteiskäyttöön. Vastaajat ovat voineet valita useita tekijöitä.	24
Taulukko 4. Sopivin yhteiskäyttöautoilun muoto.	25
Taulukko 5. Pääkaupunkiseudun kaupunkien käytössä olevat henkilöautot.	28

Johdanto

Autojen yhteiskäyttö on noussut viime vuosina esille yhtenä ratkaisuna, kun on haettu joukkoliikennettä täydentävää mahdollisuutta käyttää autoa tarvitsematta hankkia sitä omaksi ja sitoutua sen ylläpitoon kokoaikaisesti. Yhteiskäyttöautoilu on siis osa yleistä siirtymää tavarantoiminnan omistamisesta palveluiden käyttöön, osittain se voi olla myös osa jakamistaloutta.¹

Keski-Euroopassa ja nyttemmin myös pääkaupunkiseudulla yhteiskäyttöautot ovat nousseet esiin myös kaavoitukseen vaikuttavana tekijänä. Niiden avulla ovat erityisesti rakennuttajat alkaneet pyrkiä vähentämään tontille rakennettavien autopaikkojen määrää.

Toimiva yhteiskäyttöautojärjestelmä voidaan nähdä innovatiivisuutta edistävänä kilpailutekijänä siinä missä vilkas kulttuurielämä, miellyttävä ilmasto, saasteeton ympäristö tai asujaimiston suvaitsevaisuuskin.

Keskeisin yhteiskunnallinen peruste autojen yhteiskäytölle on sen autoilua vähentävä vaikutus ja siten ympäristöhyödyt. Yleisimmin yhteiskäyttöauto ymmärretään järjestelmänä, jossa jokin yritys tai yhteisö hankkii autoja omistukseensa ja luovuttaa niitä edelleen rekisteröityneiden jäsentensä tai asiakkaidensa käyttöön. Järjestelmä muistuttaa autovuokraamotoimintaa sillä erolla, että auton voi ottaa käyttöön vuokraamoja lyhyemmäksi aikaa. Yhteiskäyttöauton saa myös käyttöönsä ilman käyntiä vuokraamossa, sillä rekisteröityneen asiakkaan luotto- ja mahdollisesti ajokorttitiedot tallennetaan palveluntarjoajan järjestelmään vain kerran. Autovuokraamoissa jokainen vuokraus on yksittäinen liiketoimi. Käytännössä raja autovuokraamon ja yhteiskäyttöautopalvelun välillä voi olla vähäinen.

Suomessa yhteiskäyttöautoilu on pitkään samaistettu City Car Clubin (CCC) liiketoimintaan. CCC onkin edelleen merkittävä toimija alalla. Tässä selvitystyössä haluttiin tarkastella autojen yhteiskäyttöä mahdollisimman laajasti, analysoiden useita erilaisia toimijoita. Lisäksi kartoitettiin mahdollisuuksia ja palveluita, joita joukkoliikenteen käyttäjällä on tarvittaessa autoa vain hyvin satunnaisesti. Tässä raportissa on tunnistettu yhteiskäyttöautopalveluntarjoajia aikaisempaa laajemmin. Näkökulma kannustaa julkisen tuen lisäämistä tälle toimialalle.

Yksityiset kuluttajat käyttävät yhteiskäyttöautoa suuremmassa määrin vain, mikäli se tarjoaa heille edullista ja kätevää vapaa-ajan autoilua. Yritysten ja julkishallinnon käyttö ajoittuu työaikaan ja hyötyarvio voi muutenkin olla yksityistä kuluttajaa laajempi. Yhteiskäyttöautoilun palveluntarjoajien kannalta yritysten ja julkishallinnon asiakkuus tarjoaa tervetullutta käyttöasteen laajentumista ja toiminnan jatkuvuutta. Sen vuoksi on tarkasteltu myös yritysten kiinnostusta ja julkisyhteisöjen ohjeistuksia ja muita hallinnollisia käytäntöjä yhteiskäyttöautojen hyödyntämiseen.

Työn kuluessa on noussut voimakkaasti esiin nykyisten vakuutusikäntöjen aiheuttamat ongelmat ja kustannusrasitteet yhteiskäyttöautoilun organisoinnissa. Auton vahinkotapahtumista ja muusta

¹ vrt. Lahti ja Selosmaa (2013): Kaikki jakoon! Kohti uutta yhteisöllistä taloutta. Atena.

kulumisesta (esim. kytin) johtuva korjaustarve on yhteiskäytössä selvästi suurempi, mikä näkyy vakuutusten hinnoittelussa.

Pysäköinnin saatavuus, sen kustannukset ja suunnitteluohjeistus tiiviissä kaupunkirakenteessa tunnistettiin yhteiskäyttöautoilun haasteeksi. Helsingin seudun kuntien erilaisten yhdyskuntarakenteiden vuoksi yhteisten konkreettisten toimenpide-ehdotusten laatiminen on mahdotonta. Kaikilla kunnilla on kuitenkin lukuisia mahdollisuuksia tukea yhteiskäyttöautoilua omista lähtökohdistaan.

Tähän mennessä julkinen tuki yhteiskäyttöautoilulle on ollut vähäistä ja toteutunut oikeastaan vain City Car Clubille vuokrattuina kohtuuhintaisina nimikkopysäköintipaikkoina ja pienimuotoisena markkinointiyhteistyönä.

Pysäköinnin organisoinnin ja sen ohjeistuksen lisäksi yhteiskäyttöautoilua voidaan edistää myös markkinoinnin avulla. Yhteiskäyttöauton oma kuvatunnus sekä joukkoliikenteen ja yhteiskäyttöautoilun yhteismarkkinointi tuovat näkyvyyttä. Viranomaisten entistä rakentavampi suhtautuminen uusiin yhteiskäyttöpalveluihin sekä palveluiden huomioiminen matkustusohjeissa heijastuvat julkishallinnollisten yksiköiden taloushallinnon käytäntöihin.

Työ aloitettiin toukokuussa 2011 ja päätettiin syyskuussa 2013. Kokonaiskestoltaan lähes 2,5 vuotta kestäneen konsulttityön aikana yhteiskäyttöautoilun toimintakentässä tapahtui lukuisia muutoksia:

- * Maailmalla voimakkaasti edistynyt vertaisvuokraus saapui muutaman toimijan voimin Suomeen.
- * Osa pienistä paikallisista ja suurista kansainvälisistä autonvuokraamoista on kehittänyt joustavampia palvelumuotoja.
- * Muutama suomalainen vakuutusyhtiö on ryhtynyt ainakin markkinointiyhteistyöhön yhteiskäyttöautotoimijoiden kanssa
- * Internetin sekä mobiililaittein käytettävien ovenavauspalveluiden käyttö on yleistynyt.

1. Autojen yhteiskäyttö ja yhteiskäyttöautopalvelut

1.1 Autojen yhteiskäyttö

Eri maissa on laadittu omia autojen yhteiskäytön määritelmiä, mutta on ilmennyt tarvetta muodostaa Euroopan tasolla yhteinen määritelmä esimerkiksi UITP:n johdolla. Tämä työ on vielä käynnissä. Suomessakin määrittely on syytä tehdä huolellisesti kaupunkiliikenteen näkökulma huomioiden. Koordinointi olisi syytä tehdä selvästi kuntatason yläpuolella, esimerkiksi Liikenneviraston johdolla.

Määritelmä on koettu tarpeelliseksi, jotta voidaan yksiselitteisesti tunnistaa sellainen auton käyttö, joka voidaan lukea yhteiskäytöksi ja joka tuottaa sille ominaisia yleisiä etuja. Näitä palveluja voidaan edelleen tukea eri toimenpitein. Oikea ja täsmällinen mutta samalla riittävän joustava määritelmä mahdollistaa tuen kanavoitumisen toiminnalle, jolla saavutetaan tavoiteltavat hyödyt.

Määritelmän tulee olla riittävän väljä, jotta kaikki autojen yhteiskäytön muodot tulevat huomioiduiksi. Yhteiskunnallisten hyötyjen kannalta on oleellista, että yhdellä autolla on useampi käyttäjä. Tällöin henkilö- ja pakettiautoon kohdistuvat liikkumis- ja kuljetustarpeet voidaan tyydyttää pienemmällä autokannalla. Tämä periaate toteutuu yhteiskäyttöautopalvelun ohella myös auton vuokrauksessa, vertaisvuokrauspalveluissa, kansalaisten itsenäisesti muodostamissa käyttäjäyhteisöissä sekä työnantajan tai naapurin auton lainassa.

Autojen yhteiskäyttöä tulee edistää yhteiskunnan toimenpitein silloin, kun se tuottaa yhteiskunnallista kokonaisuutta, tyypillisesti ympäristön ja kaupunkitilan käytössä. Autojen yhteiskäytön etuja lähinnä ympäristönsuojelun näkökulmasta ovat:

- Autoilijan ajosuorite on vähäisempi, kun kustannukset määrittyvät ajomäärän mukaan toisin kuin omalla autolla, jolla suuri osa kuluista on kiinteitä ja vain pieni osa muuttuvia.
- Kaupunkitilan tarve on vähäisempi, kun pieni määrä autoja riittää useammalle käyttäjälle. Kaupunkirakenne voi olla tiiviimpi, jolloin kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen palvelutaso suhteessa henkilöautoon paranee.
- Auton käytön mahdollistaminen – mikä on ympäristön kannalta ristiriitainen tavoite, mutta perusteltavissa yhdyskunnan toimivuudella ja yhteiskunnan tasa-arvolla. Oma auto on ylivoimainen ratkaisu jatkuvaan pitkämatkaiseen liikkumistarpeeseen väljässä yhdyskuntarakenteessa. Yhteiskäyttöauto tarjoaa lähes vastaavan palvelutason pienemmillä ympäristövaikutuksilla.
- Kaluston nopea uusiutuminen. Kun suuri joukko käyttäjiä ajaa yhden auton loppuun lyhyessä ajassa sen sijaan, että laaja autokanta vanhenee hitaasti liikenteessä tai pysäköintipaikalla, on käytössä autotekniikan uusimmat toiminnot.
- Perinteisten liikenteessä liikkumisen tapojen monimuotoistuminen. Opitaan muodostamaan matka useiden kulkutapojen ”ketjuna” (matkaketjuna). Opitaan seuraamaan matkakustannuksia suoriteperusteisesti.

1.2 Yhteiskäyttöautopalveluiden määritelmä

Yhteiskäyttöä on edellä mainitun mukaisesti myös esimerkiksi naapurin tai ystävän auton lainaaminen. Yleisesti yhteiskäyttöautoilu samaistetaan yhteiskäyttöautopalvelun käyttöön, eli käyttäjä vuokraa auton käyttöönsä jonkin palveluntarjoajan kautta tai välittämänä.

Yleisen virallisen määritelmän puuttuessa tässä työssä sovelletaan alustavaa määritelmää:

Autojen yhteiskäyttöpalvelu on järjestelmä, joka tarjoaa toisistaan riippumattomille rekisteröityneille tai muuten tunnistetuille käyttäjille maksua vastaan käyttöoikeuden useissa erillisissä noutopisteissä saatavilla oleviin autoihin.

Autojen yhteiskäyttöpalvelusta autot on pystyttävä varaamaan kaikkina viikonpäivinä ympäri vuorokauden. Autojen käyttöönoton ja palautuksen tulee olla mahdollista päivittäin milloin tahansa, mutta vähintään 12 tuntia vuorokaudessa.

Autojen yhteiskäyttöpalvelun on mahdollistettava lyhytaikainenkin auton käyttö (max 2h). Minimiajomäärää ei saa asettaa yksittäiselle vuokraustapahtumalle.

Palvelun hinnoittelun on perustuttava kullakin käyttökerralla ajettavan matkan ja hallussapidon pituuteen.

Yllä esitetty määritelmä on nähtävä osin tavoitteellisena. Useat palvelut, jotka eivät kaikilta osin täytä edellä esitettyä määritelmää, voivat yksittäisissä tapauksissa tarjota käyttökelpoisen vaihtoehdon omalle henkilöautolle. Määritelmä edellyttää käytännössä internettiin perustuvaa varausjärjestelmää, jossa käyttöön otetun auton ovien avaus- ja sulkujärjestelmää voi käyttää mobiililaitteella. Esimerkiksi palvelu, jossa auton käyttöönotto edellyttää omistajan tapaamista ei täytä määritelmää, joskin tällaisellakin palvelulla on pienimuotoisessa jakamistaloudessa oma roolinsa. Toisaalta lähinnä autonvuokrauspalvelukin voi vastata määritelmää, kuten esimerkiksi pakettiautojen vuokraamiseen painottunut 24Rent, jonka autot avataan ja suljetaan matkapuhelimen web-selaimessa yhtä nappia painamalla.

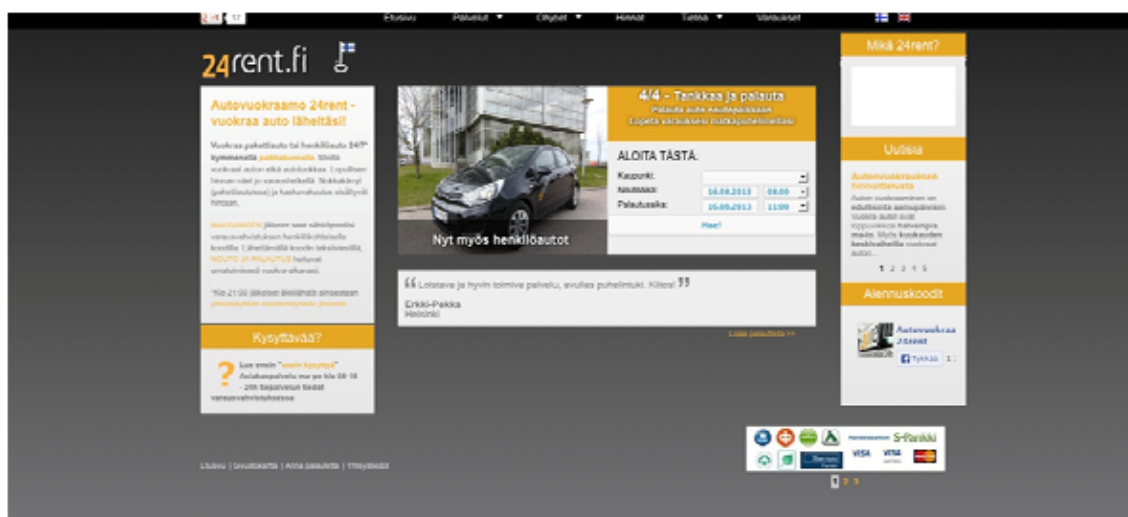
Erilaiset palvelut voitaisiin huomioida myös määrittelemällä erikseen A- ja B-tunnukset yhteiskäyttöautopalveluille. A-tunnus myönnettäisiin palveluille, jotka tarjoavat edellä määriteltyä palvelua. Näille toimijoille myönnettäisiin oikeus käyttää yhteiskäyttöautojen pysäköintipaikkoja. B-tunnus voitaisiin myöntää hakemuksesta palvelulle, joka ei täytä kaikkia A-tunnuksen ehtoja. Ongelmaksi voivat muodostua tunnuksen myöntämisen kriteerit – milloin toiminta on riittävän tehokasta tuottaakseen tavoiteltuja yhteiskunnallisia hyötyjä. Lisäksi B-tunnuksen käytännön merkitys palveluntarjoajalle jäisi todennäköisesti vähäiseksi, sillä vastaavia pysäköintietuuksia kuin A-tunnuksellisille autoille ei kuitenkaan myönnettäisi.

1.3 Yhteiskäyttöautopalveluiden tyypit

1.3.1 Yritysmuotoiset ja yhteisölliset palvelut

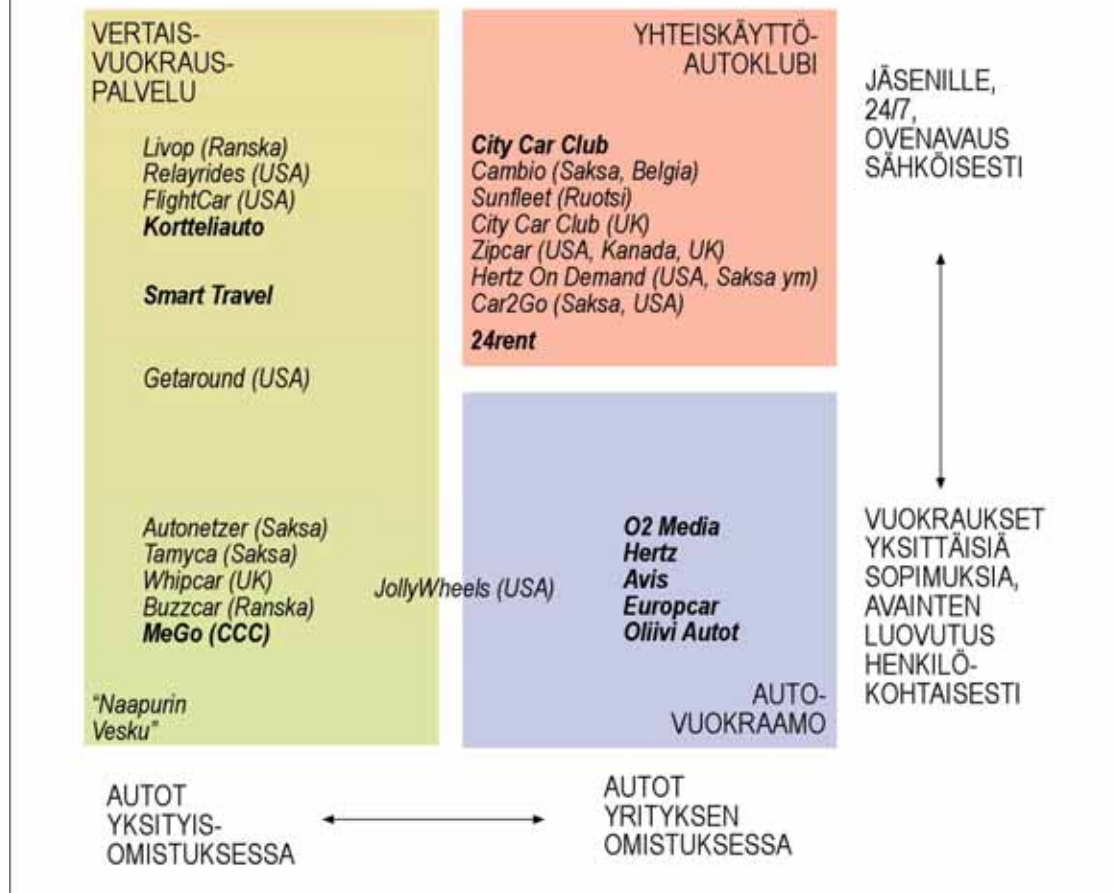
Yritysmuotoisessa palvelussa auton omistava yritys luovuttaa edelleen autojensa käyttöoikeuksia palvelun käyttäjille. Vertaisvuokrauspalvelussa yksityiset omistajat luovuttavat oman autonsa muiden käyttöön silloin, kun eivät itse autoa tarvitse.

Näiden rajamaastoon sijoittuvat yhteisölliset palvelut, joissa omistus tapahtuu esimerkiksi osuuskuntamuotoisesti käyttäjien kesken.



Kuva 1. City Car Clubin (ylempi) ja 24rentin (alempi) kotisivut (16.8.2013).

Yhteiskäyttöautopalveluiden tyypittelyä



Kuva 2. Yhteiskäyttöautojen tyypittelyä vuokraustapahtuman ja autonomistuksen perusteella. Suomalaiset tai Suomessa toimivat palveluntarjoajat on lihavoitu.

Eräs mahdollinen jäsenitys yhteiskäyttöautopalveluille on esitetty kuvassa 2. Jako perustuu yhtäältä auton omistukseen (vuokraako yritys omia autojaan vai välittääkö se yksityisten omistamia ajoneuvoja) ja toisaalta laadittavaan sopimukseen. Toisessa ääripäässä auton saa haltuunsa kuka tahansa henkilökohtaisen sopimuksen kautta. Toisessa ääripäässä edellytetään jäsenyyttä ja vuokraus tapahtuu vuokranantajan ja vuokraajan tahoillaan käyttämän yhteisen

Nelikentän ulkopuolelle jää autojen yhteiskäytön muodoista lähinnä vain omaa autoaan satunnaisesti lainaava "naapurin Vesku" sekä yksityiset ja satunnaiset kimppakyydit. Tällaisen toiminnan satunnaisuuden ja organisoimattomuuden vuoksi niille ei ole mielekästä kohdistaa julkista tukea. On kuitenkin syytä todeta niiden yhteiskunnallinen hyödyllisyys. Kimppakyytien organisointiin on myös kehittynyt erilaisia välityspalveluita (esim. GreenRiders), jotka toimivat tyypillisesti internetin kautta.

2. Yritykset yhteiskäyttöautopalveluiden asiakkaina

Yritysten saaminen yhteiskäyttöpalveluiden asiakkaisiksi on tärkeä volyymikysymys, koska ne arkipäiväkäyttäjinä lisäävät autojen käyttöastetta ja laajentavat yhteiskäyttöautopalveluiden liiketoimintamahdollisuuksia. Pääkaupunkiseudulla sijaitsevien alueiden yrityksille suunnatussa kyselyssä selvitettiin, missä määrin yritykset ovat kiinnostuneita yhteiskäyttöautopalveluista ja kuinka paljon yritykset ovat valmiita hyödyntämään yhteiskäyttöautoja osana omia liikkumisratkaisujaan.

2.1 Kohdealueet

Kyselyn kohteeksi valittiin yrityksiä seuraavan prosessin tuloksena:

1. Kyselyn pienin otosalue oli postinumeroalue. Perusteena oli se, että osoitteiden poiminta oli huomattavasti kustannustehokkaampaa kuin tarkemmin rajatuilta alueilta.
2. Kohdealueet valittiin siten, että yrityskäytöstä saatava hyöty yhteiskäyttöautojärjestelmälle kokonaisuutena on suurin. Koska merkittävä ongelma on käytön painottuminen joko yrityskäyttöön (autovuokraamot) tai yksityiskäyttöä (City Car Club), rajattiin ensi vaiheessa paikkatietotarkastelun avulla kohteeksi alueita, joilla on paljon sekä potentiaalisia yksityis- että yrityskäyttäjää (kuva 1).
3. Työn resurssien näkökulmasta arvioitiin, että noin 150–200 vastausta on sopiva määrä. Ennakkoarvioi vastausprosentista oli 30 %. Siksi kysely tuli lähettää noin 500–700 yritykselle. Lisäksi päätettiin, että kohteeksi valikoidaan yli viiden työntekijän yritykset. Edelleen asetimme tavoitteeksi, että kyselyyn saataisiin vastauksia luonteeltaan erityyppisiltä alueilta. Lisäksi nähtiin hyvänä, että mahdollisimman moni Helsingin seudun kaupunki olisi edustettuina. Etsittävät aluetyypit ja lähemmän tarkastelun kohteeksi valitut postinumeroalueet olivat seuraavat:
 - kantakaupunki 00170, 00120 ja 00140 (Kruununuhaka, Kamppi–Punavuori ja Ullanlinna)
 - aluekeskus, jossa runsaat palvelut ja korkeatasoinen joukkoliikenne 00520 (Pasila), 01300 (Tikkurila), 02650 (Leppävaara)
 - reuna-alueen asutuskeskus 04400 Järvenpää tai 05900 Hyvinkää

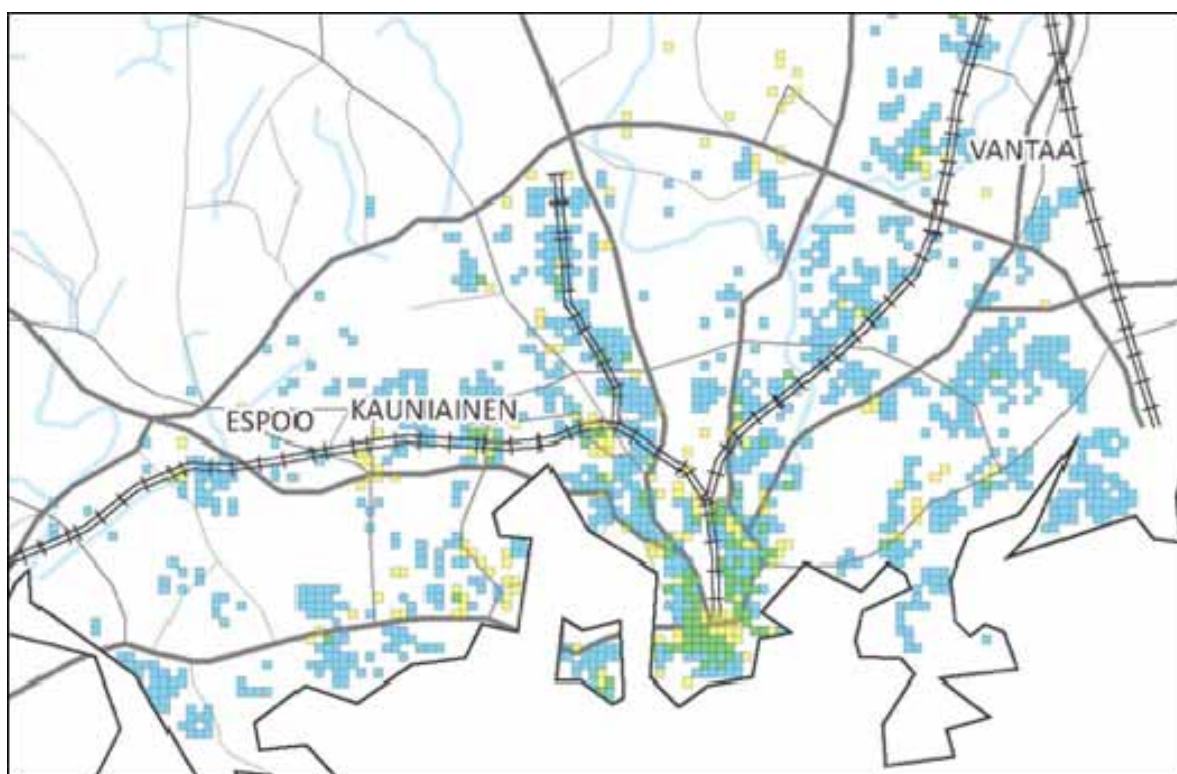
Näistä kantakaupungin kohdealueeksi valittiin Kruununuhaka (00170), jossa yli viiden hengen yrityksiä, joiden sähköpostiosoite on tiedossa, on 143 kappaletta. Aluekeskuksista valittiin Espoosta Leppävaara ja Vantaalta Tikkurila, joista saatiin yhteensä 244 osoitetta. Lisäksi Pasilasta poimittiin kymmenen satunnaista yritystä, joille kysely lähetettiin.

Järvenpään keskustan alueelta (04400) saatiin sähköpostiosoite 69 yrityksestä. Koska Hyvinkäältä ei ollut sopivaa otosta löydettävissä, valittiin Järvenpäästä täydentämään Kerava (04200) josta oli löydettävissä 68 yrityksen yhteystiedot.

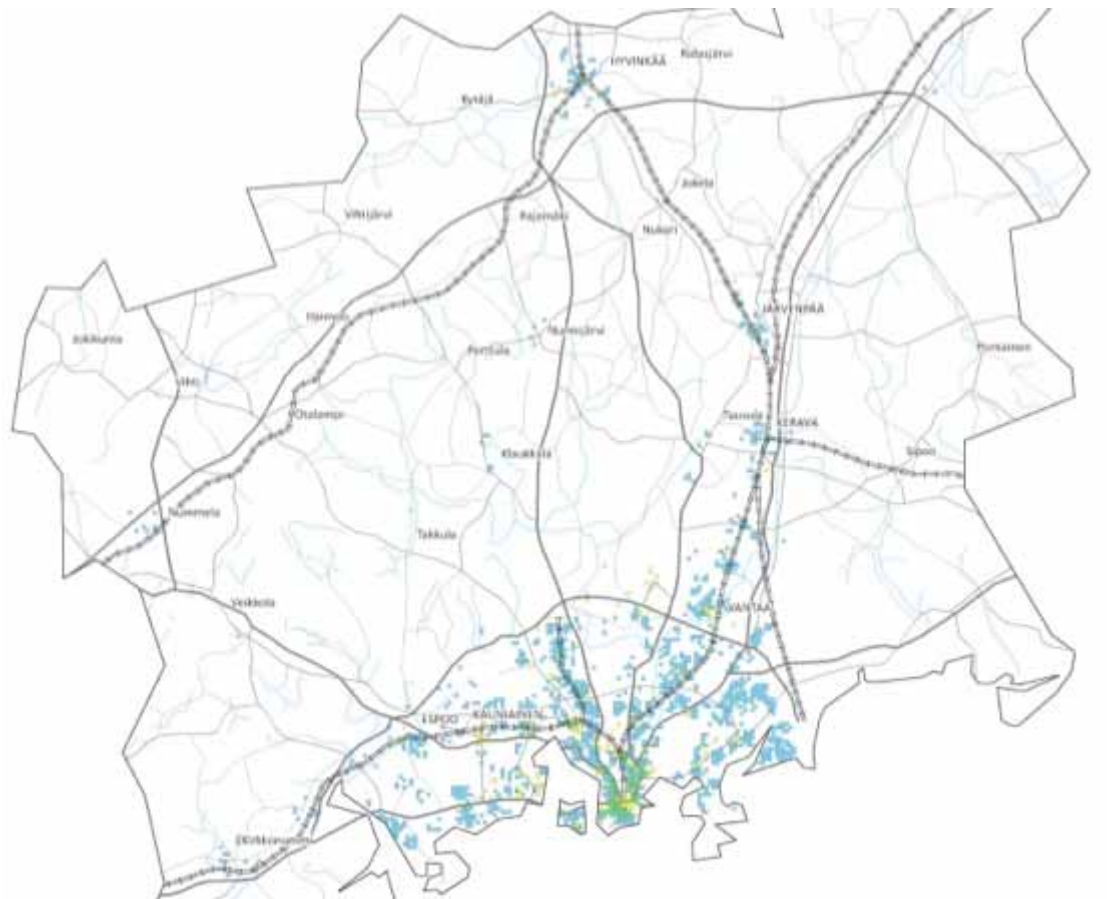
Näillä aluerajauksilla kokonaisotos oli 534 yritystä. Yhteenveto alueista ja niiden yritysmääristä on esitetty taulukossa 1 ja kuvassa 3.

Taulukko 1. Valitut postinumeroalueet.

alue	postinro	Yritykset (ei henkilöstön kokorajasta)	Yritykset s-posti tiedossa	Yli 5 henkilön firmat	Yli 5 henkilön firmat, s-posti- osoite tiedossa
Kuuma-alue	Järvenpää 04400	833	270	85	69
	Kerava 04200				68
Aluekeskus	Tikkurila 01300	1377	548	260	182
	Leppävaara 02650	540	209	93	62
vaihtoehtona edellisille					
Pasila	00520	886	478	236	200 (10)
Keskusta	Kruununhaka 00170	1165	457	191	143



Kuva 3. Alueen yritysten painottuminen.



Kuva 4. 250 m ruudut, joissa asukastiheys min 40 as/ha (sininen) sekä ruudut, joissa on vähintään 500 työpaikkaa (keltainen). Molemmat ehdot toteuttavat ruudut ovat vihreitä.

2.2 Kyselyn toteutus ja tulokset

Kysely toteutettiin ZEF Arviointikoneella. Kyselyssä kysyttiin yhteystietoja, yrityksen tietoja, kiinnostusta autojen yhteiskäyttöön sekä tekijöistä, jotka vastaajan mielestä eniten hidastavat tai haittaava yhteiskäyttöautojen hyödyntämistä omassa yrityksessä. Niiltä, jotka olivat jo kokeilleet autojen yhteiskäyttöä, kysyttiin myös tarkennettu kysymys kokemuksista.

Kyselyn toimivuutta kokeili testiryhmä, jonka jälkeen kysely lähetettiin 534 kohdeyritykseen (kohdeyritysten valinta kuvattu luvussa 4.2). Vastausaika oli 14.5.–30.5.2012. Viikkoa ennen vastausajan loppumista vastaajille lähetettiin muistutusviesti.

Kyselyyn vastasi 27 henkilöä kohdealueiden yrityksistä. Näistä 19 vastasi kyselyn kaikkiin kysymyksiin. Vastanneiden määrä oli noin viisi prosenttia kokonaisotoksesta.

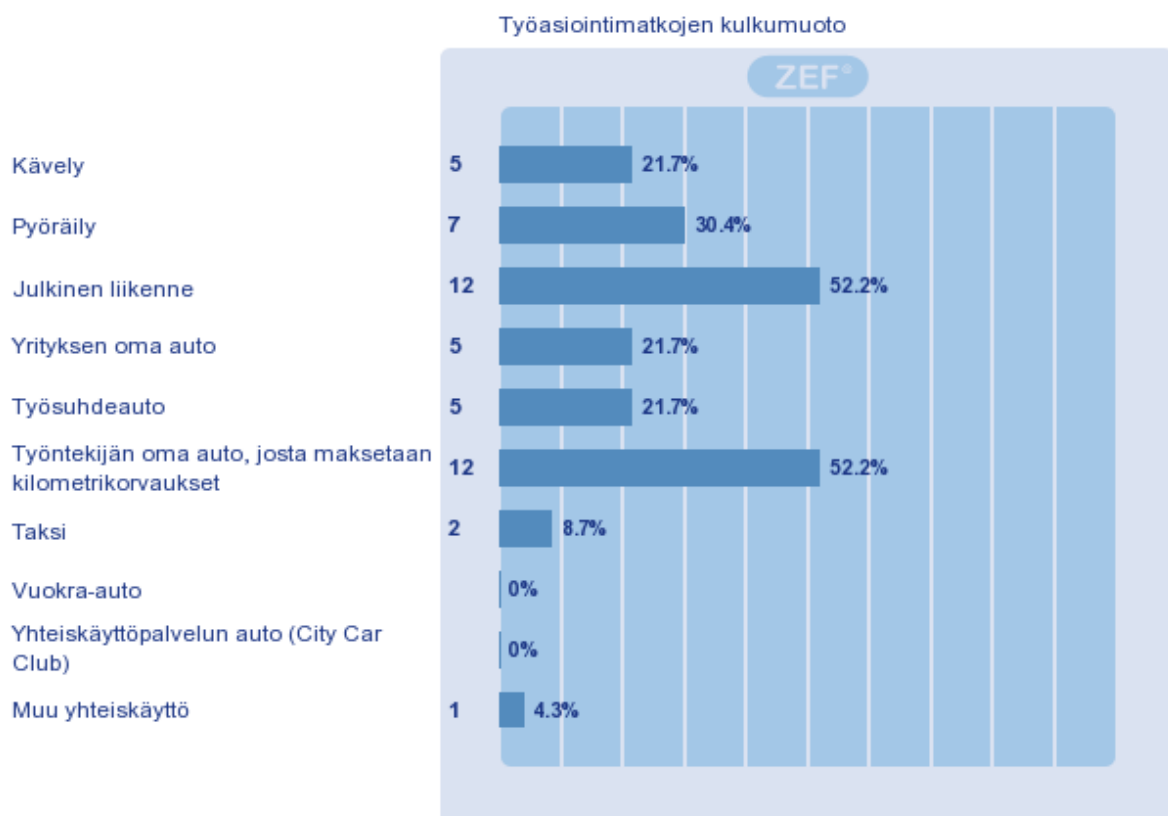
2.2.1 Vastanneiden yritysten profiili

Lähes puolet vastaajista työskenteli yli sadan hengen yrityksessä. 5–10 henkilön yrityksistä tuli viisi vastausta, 11–50 henkilön yrityksistä kuusi vastausta ja 50–100 henkilön yrityksistä kaksi vastausta. Vastaajista valtaosa työskenteli toimisto-tyyppisessä työympäristössä. Viidellä henkilöllä oli liikkuva työ, tuotantolaitoksessa työskenteli kolme ja myymälässä yksi. Kukaan ei työskennellyt kotoa käsin, mutta yksi vastaajista oli valinnut työskentelypaikan valinnassa kohdan: muu.

Vastauksia tuli kaikilta valituilta kohdealueilta. KUUMA-alueelta tuli kuusi vastausta (Järvenpää 2, Kerava 4). Aluekeskuksista saatiin kahdeksan vastausta (Tikkurila 5, Leppävaara 3, Pasila 0). Keskusta-alueelta Kruununhaasta saatiin seitsemän vastausta.

Suosituimmat kulkuneuvot työasiointimatkoilla olivat julkinen liikenne ja työntekijän oma auto, josta maksetaan kilometrikorvaukset. Työsuhdeautoja ei ollut lainkaan käytössä 60 prosentilla vastanneista yrityksistä ja vain noin 20 prosenttia vastaajista olikin ilmoittanut työpaikan henkilöstön useimmiten liikkuvan työsuhdeautolla. Taulukossa 2 on esitetty vastaajien työasiointimatkojen kulkumuoto. Vastaukseksi on voinut valita useita vaihtoehtoja.

Taulukko 2. Työasiointimatkojen kulkumuoto.



Pysäköintipaikkoja oli työpaikoilla yleensä hiukan liian vähän kysyntään nähden. Kaksitoista henkilöä vastasi työnantajan tarjoavan ilmaisia pysäköintipaikkoja työntekijöiden käyttöön. Kahden vastaajan

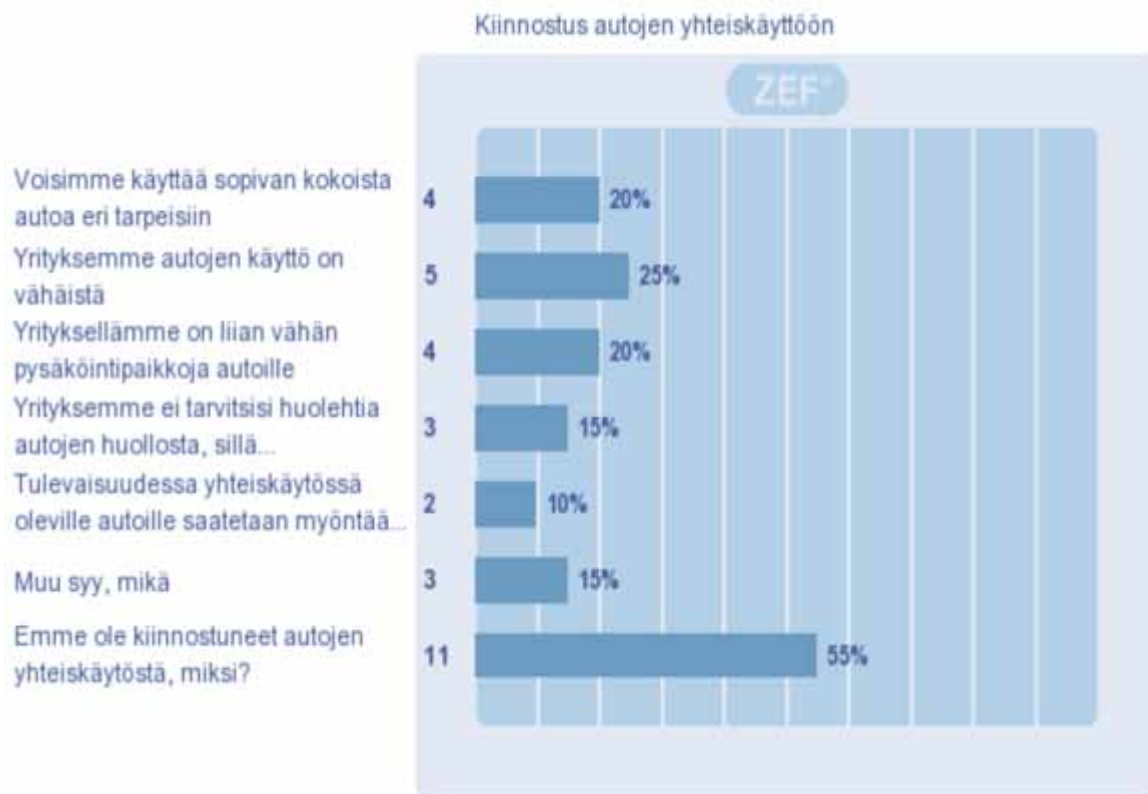
yrityksessä työntekijät maksavat pysäköinnistä työnantajalle. Viidessä vastauksessa käytetään lähiympäristön maksuttomia pysäköintipaikkoja ja kahdessa lähiympäristön maksullisia pysäköintipaikkoja.

2.2.2 Kiinnostus autojen yhteiskäyttöön

Vastaajista 45 % oli kiinnostunut autojen yhteiskäytöstä. Useimmiten tärkein syy kiinnostukseen oli se, että yritysten autojen käyttö tällä hetkellä oli vähäistä. Myös pysäköintipaikkojen vähäisyys lisäsi kiinnostusta yhteiskäyttöön. Yhteiskäytön katsottiin lisäävän myös mahdollisuuksia käyttää sopivan kokoista autoa eri tarpeisiin. Kaksi vastaajaa ilmoitti tulevaisuudessa mahdollisesti myönnettävien pysäköintietuuksien lisäävän yrityksen kiinnostusta autojen yhteiskäyttöön. Yksi vastaajista kertoi, että autojen yhteiskäyttö voisi helpottaa tietyn ammattiryhmän rekrytointia, kun oma auto ei olisi välttämätön.

Taulukossa 3 on esitetty syitä sille, miksi autojen yhteiskäyttö kiinnostaa yrityksiä. Suurinta kiinnostus oli aluekeskuksissa, mutta alueelliset erot olivat vähäisiä.

Taulukko 3. Kiinnostus autojen yhteiskäyttöön. Vastaajat ovat voineet valita useita tekijöitä.



Valtaosa yhteiskäytöstä kiinnostuneiden yritysten henkilöstöstä työskenteli toimistossa tai tuotantolaitoksessa. Yksi yhteiskäytöstä kiinnostuneen vastaus tuli yrityksestä, jossa pääosalla henkilöstöä on liikkuva työ.

Kiinnostavin yhteiskäyttöautoilun muoto olisi autojen vuokraaminen alueen muilta yrityksiltä. Myös autojen vuokraaminen autojen yhteiskäyttöpalvelusta tai vertaisvuokrauspalvelusta kiinnosti muutamia yrityksiä. Yksi vastaaja olisi valmis vuokraaman yrityksen nykyisiä autoja alueen muille yrityksille.

Avointen kysymysten vastauksissa autojen yhteiskäytön katsottiin soveltuvan parhaiten tavarankuljetukseen, äkkilähdöille ja lomalle. Autojen yhteiskäyttö korvaisi oman auton, taksin ja joukkoliikenteen käyttöä. Vastaukset kysymykseen, kuinka pitkä yhteiskäyttöauton noutoetäisyys voisi suurimmillaan olla, vaihtelivat yrityksen omasta pysäköinnistä kahteen kilometriin.

Kaksi vastaajaa ilmoitti kokeilleensa autojen yhteiskäyttöä. He eivät kuitenkaan vastanneet jatkokysymykseen, jossa pyydettiin arvioimaan, kuinka hyvin autojen yhteiskäyttö on vastannut yrityksen tarpeisiin sekä kuvailemaan minkälaista autojen yhteiskäyttöä yritys on käyttänyt.

Kuuma-alueella palvelun hintaa ja sitä ettei palvelua ole saatavilla yrityksen lähellä, pidettiin suurimpana haittana tai hidasteena autojen yhteiskäytön hyödyntämiselle omassa yrityksessä. Aluekeskuksessa tiedonpuutteen katsottiin olevan merkittävin haitta palvelun hyödyntämiselle. Keskusta-alueella yllä mainituilla tekijöillä ei katsottu olevan juurikaan vaikutusta. Lisäksi vastauksissa tuotiin esiin haittaavina tekijöinä laaja työssäkäyntialue sekä auton huolto, säilytys ja käyttökustannukset.

Taulukko 4. Sopivin yhteiskäyttöautoilun muoto.



2.2.3 Tulosten merkittävyys ja yleistettävyys

Tuloksia arvioitaessa on huomattava, että kyselyn vastaajamäärä oli hyvin pieni ja vastausprosentti hyvin alhainen. Tämän voi tulkita niin, ettei asiaa koeta merkittävänä tai ajankohtaisena. On myös mahdollista, että harvojen vastanneiden joukossa autojen yhteiskäytöstä kiinnostuneiden lukumäärä on korostunut. Toisaalta on muistettava, että isostakin yrityksestä vastauksen on antanut vain yksi henkilö, jolloin vastaukset saattavat heijastella lähinnä vastaajan henkilökohtaisia mielipiteitä.

Mikäli vastaavia yrityskyselyitä suoritetaan lisää, olisi suositeltavaa panostaa sopivien yhteyshenkilöiden löytämiseen.

2.3 Yhteenveto ja mahdollisuuksia: autojen yhteiskäytön muodot yrityksissä

Tämän Helsingin seudulle tehdyn kyselytutkimuksemme mukaan alueen yrityksissä, mikäli työntekijä käyttää autoa työtehtävissään, on tyypillisintä (52 %) että hän käyttää omaa autoa, josta maksetaan kilometrikorvaus. Yksi neljäsosa vastaajista käyttää toisinaan myös työsuhdeautoa ja/tai yrityksen omaa autoa (ei nimettyä kuljettajaa) työasiointimatkoillaan. Lisäksi muutama vastaajista käyttää taksia tai muuta yhteiskäyttöpalvelua tai -tapaa kuin City Car Clubin palveluita.

Autojen yhteiskäyttö yrityksen työntekijöidenkään kesken ei siis ole yrityksissä kovin tyypillistä. Työsuhdeauto todennäköisesti mielletään vahvasti työntekijän henkilökohtaiseksi ajoneuvoksi.

Yksi tapa autojen yhteiskäyttöön yrityksessä on työntekijöiden omilla autoilla tai työsuhdeautoilla tehdyt kimpapakyydit. Pienessä yrityksessä tämä voidaan toteuttaa helposti omien kanavien kautta.

Vapaaseen käyttöetuun perustuvan työsuhdeauton lainaaminen yrityksen muille työntekijöille on periaatteessa luonteva yhteiskäytön muoto. Tyypillisesti työsuhdeauton hallintamuotona on kuitenkin huolto-leasingsopimus, jonka kustannukseen vaikuttaa muun muassa ajoneuvon toteutuneet ajokilometrit. Tämän vuoksi työkaverin ”huoltoliisarin” lainaaminen yleensä edellyttää, että tällaiset työasiointimatkat eivät huolto-leasingsopimuskauden mitassa merkittävästi lisää kyseisen ajoneuvon suunniteltua ajosuoritetta.

Isommalle yritykselle toimivaa verkkopalvelua työntekijöiden keskinäinen autonlainaustoiminnon järjestämiseksi tarjoaa esimerkiksi GreenRiders (www.greenriders.fi). Heidän palvelunsa tarjoaa tietoa myös muista liikkumismuodoista, jolloin käyttäjä voi valita koko paletista hänelle parhaiten sopivan vaihtoehdon. Kulut yhteiskäyttöautolla tehtävästä matkasta hoidetaan puolestaan niin, että mikäli kyseessä on työasiointimatka, auton omistaja hakee työnantajalta kilometrikorvauksen. Mikäli kyseessä on työmatka, henkilöt sopivat keskenään matkasta maksettavista maksuista, mutta Green Ridersin palvelu tekee valmiiksi jo kilometreihin pohjautuvan ehdotuksen summasta (kehitteillä oleva lisäys palveluun), mitä käyttäjät voivat myös suoraan soveltaa kulujen jakoon. GreenRidersin palvelun käyttö maksaa yritykselle keskimäärin noin 3–4 euroa per rekisteröitynyt käyttäjä ja yleensä yrityksen henkilöstöstä noin kolmannes rekisteröityy käyttäjäksi. Tämän tyyppiset maksujärjestelyt eivät edellytä kallista vuokraukseen oikeuttavaa liikenne- ja autovakuutusta, vaikka välitys tapahtuisikin nettipalvelun kautta.

Muita auton yhteisen käyttämisen muotoja yrityksissä voivat olla esimerkiksi yrityksen omistaman/hallinnoiman auton yhteiskäyttö työntekijöiden kesken tai yrityksen auton vuokraaminen naapuriyrityksille. Säädösten mukaan ajoneuvoliikennerekisteriin on ilmoitettava käyttövastaava, mikäli yrityksen autolle ei ole merkitty ajoneuvoliikennerekisteriin haltijaksi luonnollista henkilöä. Jos taas yritys haluaa vuokrata omaa autoaan muille yrityksille, toiminta vertautuu autonvuokrausyrityksen toimintaan. Auto on silloin rekisteröitävä ja vakuutettava ”vuokrauskäyttöön ilman kuljettajaa.”

2.3.1 Esimerkkinä media-alan pienyritys Helsingin keskustassa

Muun muassa Basso Radiota tuottava Basso Media Oy:n toimitilat sijaitsevat Aleksanterinkadulla, Helsingin ydinkeskustassa. Työntekijöitä on 15. Heillä on autoa tai taksia vaativaa liikkumistarvetta noin kerran viikossa, tyypillisesti pääkaupunkiseudulla. Tavanomainen autoa vaativa neuvottelukäynti matkoineen kestää kolmisen tuntia ja suuntautuu Espooseen tai Vantaalle. Yritys on todennut, että käyttämällä City Car Clubin yhteiskäyttöautopalvelua, he säästävät kustannuksissa taksiin verrattuna noin puolet. Lähes 80 euron taksikulu edestakaisella neuvottelumatkalla muuttuu noin 35-40 euron laskuksi yhteiskäyttöautopalvelusta. Tämän lisäksi he kävelevät keskustassa ja käyttävät paljon joukkoliikennettä sekä - yrityksen nuorekkaan imagoon mukaisesti - polkupyörää sekä näiden kaikkien yhdistelmiä.

City Car Clubiin Basso Media kiinnitti huomiota ensi kertaa erään Basson työntekijän kodin edustalla oleva yhteiskäyttöauton pysäköintipaikka ja tätä osoittava liikennemerkki. (Haastattelu 14.6.2013.)

3. Autojen yhteiskäyttö julkishallinnossa

Muun muassa Ruotsissa ja USA:ssa on saatu hyviä kokemuksia kaupunkien ja muiden julkisyhteisöjen liittymisestä yhteiskäyttöautopalvelun asiakkaaksi. Suuri asiakasvirasto tuo runsaasti käyttäjiä ja ajokilometrejä, mikä on omiaan vakiinnuttamaan toimintaa. Julkisyhteisöiden tehtävänä on muutenkin yhteiskunnan kokonaisedun edistäminen. Yksityisiltä yrityksiltä ei voida olettaa vastaavaa yhteiskuntavastuuta, vaan yhteiskäyttöautojärjestelmän on pystyttävä tarjoamaan yrityksille taloudellista etua.

Autojen yhteiskäytön roolin hahmottamiseksi Helsingin seudun julkishallinnossa selvitettiin taustaksi pääkaupunkiseudun kuntien ja kuntayhtymien politiikkaa ja käytäntöjä henkilökunnan työnaikaisen autonkäytön järjestämiseksi. Pääkaupunkiseudun (Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen) kaupunkien lisäksi selvitettiin yhden valtionhallinto-organisaation, liikenteen turvallisuusvirasto Trafín, autonkäyttöä.

Tässä luvussa esitetyt tiedot perustuvat seuraavien yksiköiden edustajien² haastatteluihin:

- Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
- Helsingin kaupungin rakennusvirasto/Stara
- Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskus
- Espoo logistiikka –liikelaitos
- Hansel (valtion hankinnat)

² Haastatellut (loka-marraskuu 2012 ja maaliskuu 2013) osastopäällikkö Matti Luopa, logistiikkayksikön johtaja Sami Aherva, hankepäällikkö Juha Viljakainen, toimitusjohtaja Kari Sirviö, toimialapäällikkö Mika Saarinen, varikon päällikkö Kaj Weckström, koneteknikko Ari Haka-Taivalmäki, ympäristötarkastaja Outi Väkevä, osastosihteeri Jaana Heidenstrauch.

- Vantaan varikko
- Kauniaisten konevarikko
- Helsingin kaupungin ympäristökeskus
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut –kuntayhtymä

3.1 Ajoneuvojen hallinnointitavat

Kunnalliset näkemykset ajoneuvojen kustannustehokkaimmasta omistus- ja hallinnointimallista eroavat pääkaupunkiseudulla. Espoossa ja Vantaalla kaupunki tekee käyttämistään henkilöautoista huolto-leasingsopimuksen, mutta varsinkin Kauniainen ja Helsinki vuokraavat hallintoyksiköilleen itse omistamiaan ja huoltamiaan autoja. Noin puolet Helsingin henkilöautoista on Staran operoimia. Helsingin autovarikko on HKR:n sisäisen tuottajayksikön Staran operoima. Vantaalla ja Espoossa huolto-leasingsopimusten myötä autojen perushuollot hoituvat ilman kaupungin varikon työpanosta. Vain akuutit korjaukset ja lisälaitteasennukset hoidetaan kaupungin varikolla. Autojen käyttämisestä ei olla Espoossa, Vantaalla tai Kauniaisissa laadittu mitään erillistä ohjetta.

Taulukko 5. Pääkaupunkiseudun kaupunkien käytössä olevat henkilöautot.

Henkilöautoja käytössä 2012	Lukumäärä	Osuus, %
Helsinki	579	67
Espoo	180	21
Vantaa	100	12
Kauniainen	10	1
Yhteensä	869	100

Stara operoi noin puolta Helsingin yksiköiden henkilöautoista. Sen tavoitteena on toimia muun muassa Helsingin kaupungin sisäisenä autovuokraamona. Se varustelee kaikki yksiköille vuokraamansa ajoneuvot käyttötarkoituksen mukaan sekä huoltaa ja korjaa niitä, mukaan lukien peltikolhujen korjaukset ja renkaiden (kausi)vaihdot. Stara myös perehdyttää erillisessä koulutustilaisuudessa kaikki autoja käyttävät työntekijät mm. auton omistukselliseen hallintaan, liikenneonnettomuuksien varalta sekä taloudelliseen ajoon. Koulutustilaisuuksia uusille autonkäyttäjille pidetään Helsingissä viikoittain. Kesäkuuhun 2013 mennessä Helsingin kaupungin työntekijöistä kaikki ajoluvan haltijat on kertaalleen koulutettu.

Helsingin talous- ja suunnittelukeskuksen mukaan hallintoyksiköillä ei ole oikeutta hankkia autoa itse. Jos lupa kuitenkin on, yksityisen palveluntarjoajan huolto-leasingsopimuksin on mahdollinen.

Esimerkiksi Helsingin Energialla on tällainen erillinen huolto-leasingsopimus. Staran ja yksityisen leasing-palvelun tarjoajan kustannuseroista ei taskessa ollut tietoa.

Valtiovarainministeriön tukemana mahdollisen sähköauton hankinta kuntaan tulkitaan edellyttävän huolto-leasingsopimuksen solmimista.

Auton yhteiskäyttöpalvelun jäsenyyttä ei ole autojen hallinnan tapaan keskitetty, vaan hallintoyksiköillä on tarvittaessa vapaus liittyä tällaiseen palveluun. Tämän taustalla on kuitenkin Helsingin kaupunkitason sopimus. Erityisesti Nuorisoasiainkeskus ja Ympäristökeskus sekä jossain määrin Kaupunkisuunnitteluvirasto ovat käyttäneet City Car Clubin palvelua. Muiden palveluntarjoajien palveluista ei olla oltu tietoisia tai ei olla katsottu niiden olevan riittävän vakuuttavia. Itse asiassa City Car Clubin luultu monopoliasema on jarruttanut sen virastokäyttöä. Sen suurin tunnettuus ja hallitsevaksi koettu markkina-asema on jarruttanut siihen kohdistuvia julkisia hankintoja niin kunnissa kuin valtiolla. Julkishallinto ei ole halunnut sitoutua yhteen oletetusti hallitsevassa markkina-asemassa olevaan yritykseen. Erityisesti valtion näkökulmasta auton yhteiskäyttöpalvelu on nähty luonteeltaan vielä liian paikalliseksi toiminnaksi kyetäkseen vastaamaan kansallisen tason ja esimerkiksi syrjäisten kolkkien autoilutarpeisiin.

Yksi kunnalliseen autohallintakulttuuriin vaikuttava tekijä on myös se, että kunnan omistamia tai käytössä olevia autoja hallinnoiva varikko on miesvaltainen yksikkö, kun taas autoja suurimittaisemmin käytävät sosiaali- ja terveysalan yksiköt ovat hyvin naisvaltaisia. Virastohaastatteluissa tuli vahvasti esiin asetelma, jossa autoista kiinnostuneet miehet hankkivat ja varustavat autoja naisille, joita autoilu ei -- miesten näkemyksen mukaan – lainkaan kiinnosta.

3.2 Autojen käyttö

Kaupungin autoilla työntekijä voi ajaa kotiin vain poikkeustapauksissa. Muutamia kaupungin työsuhdeautoja lukuun ottamatta varsinkin henkilöautot ovat useiden virastojen tai yksiköiden työntekijöiden käytössä. Pakettiautot ovat useammin vain yhden tietyn työntekijän käytössä, jolloin ne mielletään enemmän "omiksi" autoiksi.

Ajot ovat tyypillisesti kunnan sisäistä tai pääkaupunkiseudun paikallista ajoa. Erityisesti sosiaali- ja terveystoimien ajot voivat olla hyvinkin lyhyitä. Monen auton matkamittariin kertyykin tästä syystä vain muutamia tuhansia kilometrejä vuodessa. Pidemmillä matkoilla käytetään joukkoliikennettä tai muita kulkutapoja.

Autovarikoiden omassa käytössä olevien autojen käyttöastetta seurataan ja pidetään hyvänä, mutta kaupungin muiden yksiköiden autonkäytön käyttöastetta ei seurata systemaattisesti.

3.3 Kustannusten hallinta

Kaikissa pääkaupunkiseudun kunnissa autojen oma operointi on keskitetty yhdelle ”varikolle”. Varikolla hoidetaan kunnan työkoneiden ja raskaan kuljetuskaluston lisäksi lähes kaikki henkilöautoiluun liittyvät työt: lisälaitesennukset, huollot, korjaukset, renkaanvaihdot jne., poislukien kaupallisella huolto-leasingsopimuksella vuokratut autot, joiden huollosta ja hoidosta vastaa luonnollisesti kyseinen palveluntarjoaja.

Myös ajoneuvojen hankinnat on keskitetty. Kunnissa hankinnoista vastaa varikko, valtion yksiköiden osalta valtion kokonaan omistama Hansel Oy.

Keskittämisen lisäksi kustannuksia pyritään minimoimaan erilaisilla ajoneuvojen omistamisen ja pitkäaikaisen vuokraamisen muodoilla. Keskitetysti kilpailutetut henkilöautojen huoltoleasing-sopimukset ovat käytössä Espoossa, Vantaalla ja Kauniaisissa. Helsingissä tälle pyritään tarjoamaan edullisempi kunnallinen vaihtoehto.

Kustannuksia hallitaan myös kulkutapavalinnoilla. Käytännössä paikallinen liikkuminen hoituu henkilöautoilla, mutta pitempi matka edullisimmalla kulkutavalla, joka voi olla joukkoliikennekin. Työajan ja kokonaiskustannusten määrittelytapa vaikuttaa myös kulkutapavalintoihin. Kokonaistyöaikaa noudattavan on sallittua käyttää nopeinta kulkutapaa myös normaalin päivittäisen työajan ulkopuolella. Tiettyä rajattua työaikaa noudattavan työntekijän on monesti parasta käyttää edullisinta kulkutapaa. Käytännössä tämä liittyy asemaan työyhteisössä. Päälliköt ja johtajat liikkuvat nopeimmalla ja kalleimmalla (lentokone, taksi, oma tai työsuhdeauto), työntekijät halvimmalla ja hitaammalla (joukkoliikenne) kulkutavalla. Yhteiskäyttöautoilu sijoittuisi useimmiten näiden ääripäiden väliin.

Usein pyritään hankkimaan mahdollisimman edullisia autoja. Niitä käytetään kuuden, seitsemän vuoden ajan. Autoista pyritään pääsemään eroon ennen kuin niiden huoltotarve alkaa kasvaa.

3.4 Toimialojen työnjako

Autovarikon toimintaperiaatteet ovat kehkeytyneet paljolti työkoneiden ja muiden ajoneuvojen korjaamisen, varustamisen ja muun ylläpidon perustalle. Varikon rooli henkilöautojen hallinnan keskipisteenä on kehittynyt ajan mittaan kunnan teknisen toimen työ- ja huoltokoneiden sekä varikon omien henkilöautojen ympärille.

Ylivoimaisesti suurimpia autonkäyttäjäyksiköitä kaupungeissa ovat sosiaali- ja terveyshallinto. Seuraavana ovat kenttäkäyntejä (ja mm. pysäköinnin valvontaa) tekevä tekninen sekä ympäristötoimi. Kaupunkien tai valtion työntekijöillä on erittäin vähän ns. työsuhdeautoja. Oikeutta työsuhdeautoon on yleensä rajoitettu. Se on mahdollistettu vain yksiköiden korkeimmalle johdolle. Työsuhdeauton statuksesta esimerkiksi Helsingissä kertonee se, että kaupunginjohtaja päättää jokaisen työsuhdeauton hankinnasta erikseen.

Tyypillisesti hallintoyksikkö vuokraa auton pitkäaikaisella vuokrasopimuksella, josta maksetaan kuukausittainen vuokra. Autoa käyttävät useat yksikön työntekijät. Yksikön ulkopuolisen työntekijän käyttöön tällaista autoa ei yleensä anneta.



Kuva 5. Staran logistiikkapalveluiden autovarikko (Kuva Staran web-sivulta 9.9.2013)

Kaupungin omistuksessa ja käytössä olevan autokannan hallinta on aina kahden kauppaa: taloussuunnitteluyksikkö linjaa taloudelliset reunaehdot ja autovarikko operoi (tai yksikkö ostaa huolto-leasing-palvelun kaupalliselta palveluntarjoajalta). Ajoneuvot nähdään siis yhtäältä taloudellisena ja toisaalta teknisenä kysymyksenä.

Ajoneuvojen hallinnan käytännöt vaikuttavat melko vakiintuneilta, joten taloudelliset linjaukset lähinnä rajoittavat ajoneuvojen kokonaismäärän kasvua ja pyrkivät optimoimaan taloudellisesti edullisinta autokannan hankintahintaa ja uusimisrytmiä. Taloussuunnittelutahoilla ei tunnu olevan kiinnostusta panostaa ajoneuvojen taloudelliseen hallintaan saati liikkumismuotojen uusiin linjauksiin.

3.5 Ympäristö- ja liikennepolitiikka?

Haastattelujen perusteella vaikuttaa siltä, että pääkapunkiseudun julkishallinnossa autonkäyttö nähdään lähinnä teknis-taloudellisena ja työsuhdekysymyksenä, ei niinkään ympäristö- tai liikennepoliittisena, saati kaupunkikulttuurisena kysymyksenä. Auton kustannustarkastelussa korostuu suuren pääoman ja pienten käyttökustannusten merkitys. Kun auto on kerran hallintoyksikölle hankittu, sitä kannattaa myös käyttää – toki ennalta suunnitellun kokonaiskilometrimäärän puitteissa. Yhden yksikön osaoptimoinnissa, teknisesti ja taloudellisesti tarkasteltuna auton yhteiskäyttö näyttää usein liian kalliilta ja hankalalta. Esimerkiksi Espoon tekninen keskus arvioi City Car Clubin käytön liian kalliiksi itselleen. Helsingin kaupungin ympäristökeskuksessa suositeltu yhteiskäyttöauton käyttö kilpailee yksikön omien autojen käyttöasteen ylläpitopyrkimyksen kanssa. Vaikka Ympäristökeskus on jo puolittanut omien autojensa määrän, kilpailuasetelma on edelleen olemassa.

Ympäristöpolitiikkaa toteutetaan lähinnä ajoneuvojen käyttöenergiavaihtelulla ja ajoneuvokohtaisilla CO₂-päästörajoilla. Tällaista autoilun ympäristöpoliittista³ linjausta ympäristötutkijat luonnehtivat maltillisiksi: autoiluun sinänsä ei pyritä puuttumaan, vaan käytetään ajoneuvoteollisuuden tarjoamia keinoja autoilun ympäristöhaittojen minimoimiseksi. Huippua tässä pyynnissä edustaa Espoo Logistiikka –liikelaitos. Se on perustanut oman aurinkovoimalan sähköautojensa energianlähteeksi.

3.6 Autonhallinnan uusia avauksia

Vantaalla otetaan käyttöön vuonna 2013 kaupungin sisäinen, uusi vuokrausmalli. Henkilöautoa ei vuokrata tietylle yksikölle. Varikon hallinnoimia ajoneuvoja sijoitetaan useiden hallintoyksiköiden virastokeskittymiin. Näitä hyvinkin lyhytaikaisesti vuokrattavissa olevia ajoneuvoja hallinnoidaan sähköisen kalenterin ja ajoneuvopaikannuksen avulla. Näin on selkeästi tiedossa kunkin käyttökerran kuljettaja ja ajokilometrien määrä.

Valtionhallinnon käyttämä Hansel on ottamassa vuonna 2013 käyttöön sähköisen ajoneuvotietopalvelun, jonka avulla ajoneuvon voi myös varata lyhytaikaiseen käyttöön. Tämä mahdollistaa erilaisia autonkäyttötoimintoja. Hansel on myös sopinut autovuokraamon tuntiveloitushinnasta valtion työntekijöille. Hansel pitää näitä vuokratukustannuksia käyttäjälle hyvin kilpailukykyisinä. Käyttäjällä ei tällaisen lyhyt vuokrauksen yhteydessä sattuvien vahinkojen suhteen ole lainkaan korvausvelvollisuutta (omavastuu 0%). Vuokrauspalveluun voi tarvittaessa liittyä myös auton tuonti ja nouto käyttäjän työpaikalta.

3.7 Valtion matkustusohje – entä seudun?

Valtion yksiköissä noudatetaan valtion matkustusohjetta (nykyinen voimassa 31.3.2014 saakka). Kyseinen ohje koskee yli 15 kilometrin päähän suuntautuvia virkamatkoja, joista esimiehen tulee laatia matkamääräys. Monesti tämän tyyppisillä matkoilla kilometrejä kertyy paljon ja aikaa kuluu useitakin päiviä. Tällöin yhteiskäyttöauto ei useinkaan ole edullisin vaihtoehto eikä siten täytä matkustusohjeen perusvaatimusta. Myös kuntien tai kuntayhtymä/seutu-organisaatiot noudattavat virka- ja työehtosopimuksen ohjaamana pidempien virkamatkojen valtion matkustusohjetta tai sen muunnosta. Pidemmällä virkamatkoilla matkustusohjeen mukainen km-korvausten periminen voi tuntua työntekijästä edullisimmalta vaihtoehdolta.

Paikallinen tai seudullinen liikkuminen esimerkiksi kokouksiin pääkaupunkiseudulla ei ole valtion pidempien virkamatkojen tapaan selvästi ohjeistettu. Jotkut yksiköt, kuten Helsingin ympäristökeskus,

³ Julkishallinnon ympäristöpolitiikkaa voi kuvata myös esimerkiksi henkilöautojen talvirengasvaihtojen avulla. Noin 70-80% autoista varustetaan nastarenkailla. Ympäristöystävällisemmät kitkarenkaat (ks. esim. www.nasta.fi) on laitettu autoon vain, jos kuljettaja on itse niin toivonut. Perusteeksi talvirengaspolitiikalle varikoiden johtajat ja muu henkilöstö esittävät mm. naisvaltaisen ja ajotaidoiltaan vaihtelevan käyttäjäjoukon.

noudattavat yksikön omaa liikkumissuunnitelmaa, jossa mm. suositellaan auton yhteiskäyttöä. Useilla yksiköillä, kuten Helsingin seudun ympäristö –kuntayhtymällä (HSY), ei ole minkäänlaista matkustusohjetta. Usein matkustusohje puuttuu erityisesti hallinnollisista asiantuntijaorganisaatioista, joissa työskennellään lähinnä yksinomaan toimistoympäristössä. Niissä siirrytään työpäivän aikana pääasiassa hyvien joukkoliikenneyhteyksien turvin virastokeskittymästä toiseen (esimerkiksi Pasila – Tikkurila - Helsingin keskusta – Espoon keskus).

Yhteiskäyttöautoilun kannalta tärkeimpiä ovat sellaiset paikalliset tai seudulliset työpäivän aikana suoritettavat kokous- ja kenttämatkat, jotka suuntautuvat hankalien joukkoliikenneyhteyksien varrelle ja joihin asianomaisesta yksiköstä lähtee useampia henkilöitä. Tällaisilla matkoilla oman auton käyttö ja siten työntekijän kilometrikorvausten laskutusoikeus on laajasti käytössä. Lyhyellä aikavälillä tämä on yksikölle edullista ja tähän on taloushallinnossa valmis toimintamalli. Autokohtaisen matkustajamäärän lisäämiseen ehkä kannustaa jokaisesta kyydissä olevasta virkamatkalaisesta maksettava kolmen sentin lisäkorvaus matkakilometriä kohden.

Organisaatiot, joiden työntekijät käyvät runsaasti tarkastus- tai muilla kenttämatoilla, joutuvat arvioimaan henkilöauton omistus- ja hallintamuotojen kokonaistaloudellisuutta. Tässä yhteydessä tulee arvioitavaksi myös perinteisten työsuhdeautojen hyödyntäminen organisaation matkustustarpeissa.

4. Yhteiskäyttöautoilun ongelmana pysäköinti

Nykyaikaisessa liikennepolitiikassa pyritään yleisesti hillitsemään henkilöautoilua kaupunkiseuduilla. Yleisesti autojen yhteiskäyttö yhdistettäneen lähinnä henkilöautojen käyttöön. Yhteiskäyttöautopalveluiden näkökulmasta pakettiautojen kysyntä on kuitenkin vakaampaa.⁴

Yksi tiivistyvän kaupunkirakenteen aiheuttama autoilun kustannustekijä on pysäköinti. Pysäköinnin kustannukset ja saatavuus ovat kynnyskysymyksiä erityisesti yhteiskäyttöautopalveluille, jotka pyrkivät tarjoamaan palveluitaan kaupunkikeskustoissa ja ihmisten kulkureittien solmukohdissa. Seuraavissa kappaleissa käsitellään Helsingin seudun kaupunkien pysäköinnin organisointia ja pysäköintipolitiikkaa lähinnä yhteiskäyttöautoilun pysäköinnin tukemisen näkökulmasta.

4.1 Helsingin seudun pysäköintipolitiikat

Helsingin seudun kuntien voidaan sanoa toteuttavan karkeasti ottaen kolmenlaista pysäköintipolitiikkaa.

1) **Ohjaus.** Helsingin kantakaupungissa ja muissa pääkaupunkiseudun kaupunkien aluekeskuksissa ohjataan tietoisesti autoilua pysäköinnin organisoinnin avulla. Pysäköinti on maksullisuudella (erityisesti Helsingin keskustassa) tai aikarajoitteisuudella rajattu lyhytaikaiseen käyttöön, mikä tukee yhteiskäyttöautoilua. Pysäköinninvalvonta on realistinen uhka pysäköintisääntöjä uhmaavalle autoilijalle, vaikka yhteiskäyttöautoautoille osoitettuja kadunvarsipaikkoja käyttävätkin yksityisautoilijat sääntjen vastaisesti. Oma lukunsa ovat suuret lumikaset autojen yhteiskäyttöpaikoilla. Yhteiskäyttöautopaikkojen sijoittaminen mahdollistaa pienen kevennyksen tontin velvoiteautopaikkamäärään, joskin vain Helsingissä.

2) **Mahdollistaminen.** Helsingin kantakaupungin sekä Vantaan, Espoon ja Kauniaisten aluekeskusten ulkopuolella, joissa yhdyskuntarakenne on väljempi, pysäköinnin organisointitapa lähinnä *mahdollistaa* autoiluun perustuvaa elämäntapaa. Kaikille autoille pyritään järjestämään riittävästi asukas-, vieras- ja asiointipysäköintimahdollisuuksia. Vain lähiöiden yhteydessä oleva (ilmainen) liityntäpysäköinti on paikoin riittämätöntä. Espoo ja Vantaa ovat tietoisesti houkutelleet yrityksiä ja maksukykyisiä asukkaita autoilua mahdollistavalla pysäköintipolitiikalla.

3) **Tilaa on.** Väljemmän maankäytön vuoksi seudun muissa kaupungeissa (Kuuma-kunnat eli Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula ja Vihti) maksuttoman pysäköinnin tarjonta ja kysyntä ovat lähempänä tasapainoa kuin pääkaupunkiseudulla, saati Helsingin kantakaupungissa. Joitain strategisen tason aloitteita on tehty autoriippuvuuden rajoittamiseksi ja joissain keskustapaikoissa on hiukan maksullista pysäköintiä. Keskusta-alueiden

⁴ Esimerkiksi 24rent on vakiinnuttanut toimintansa ensin pakettiautoja vuokraamalla ja alkanut vasta sitten laajentaa henkilöautotarjontaansa. (toim. joht. Matti Hännisen haastattelu 15.8.2013).

tiivistyminen nostanee tulevaisuudessa pysäköinnin edellisen kohdan tyyppiseksi mahdollistamisen kysymykseksi. Ylipäänsä pysäköinti esiintyy raideliikenne- ja väylähankkeiden tavoittelun hallitsemisessa KUUMA-kuntien kärkihankkeissa vain marginaalisesti, lähinnä liityntäpysäköinnin ja pysäköinninvalvonnan kehittämisenä. Yhteiskäyttöautoilu, saati sen pysäköintikysymykset, eivät ole alueella kovinkaan näkyvä ilmiö.

4.1.1 Helsingin pysäköintipolitiikka ja yhteiskäyttöautoilu

Helsingin asukkaille kaavoitetaan nykyisellä ja näköpiirissä olevalla kustannustasolla olevaa kysyntää vastaava määrä pysäköintipaikkoja koko kaupungin alueella. Varsinaista pysäköinnin ylitarjontaa vältetään, mutta pyritään kuitenkin rakentamaan kaikille autoille riittävästi pysäköintitilaa. Asukkaiden auton omistusta sinänsä ei rajoiteta pysäköintipolitiikalla, mutta kysynnän oletetaan seuraavan kustannustasoa.

Ydinkeskustassa työpaikkojen ja liikkeiden tonteille sijoittuvia autopaikkojen määriä ohjataan määrittelemällä asemakaavassa, paljonko enintään (ns. maksiminormi) saa rakentaa autopaikkoja aotontilla olevan kiinteistön kerrosalaa kohti). Enimmäisnormia ei kuitenkaan sovelleta asuntorakentamiseen. Sen lähtökohtana on ottaa asukkaiden pysäköintitarve annettuna. Tarpeen ennakkoarviointi perustuu asuntojen sijaintiin suhteessa keskustaan, joukkoliikenteen saavutettavuuteen sekä alueen (kylläkin määrittelemättömään) vetovoimaisuuteen. Joissain tapauksissa kiinteistön tulee esittää sen kerrosalan edellyttämät autopaikat oman tontin ulkopuolelta (ns. velvoitepaikat), esimerkiksi lähistön pysäköintilaitoksesta.

Tavoitteena on säännöstellä yksin omalla autolla kantakaupunkiin töihin tulevien tai muiden autoilijoiden pitkäaikaisempaa asiointi- ja vierailupysäköintiä. Tämä edistää liikenteen sujuvuutta korkean kysynnän aikaan sekä parantaa joukkoliikenteen suosiota ja toimintaedellytyksiä.

Kantakaupungissa lyhytaikaisella pysäköinnillä suositetaan lyhytaikaista asiointi- ja vierailuliikennettä. Asukas-pysäköinnillä helpotetaan asukkaiden pysäköintipaikkojen saatavuutta. Työpaikkapysäköintiin ei tarjota pitkäaikaista kadunvarsipysäköintiä.

Maksuttomia tai hyvin edullisia liityntäpysäköintipaikkoja on tarjolla lähinnä raskaan raideliikenteen asemien yhteydessä (ei kuitenkaan Rautatieasemalla tai Pasilan asemalla). Ilmaisiin tai hyvin edullisiin paikkoihin kohdistuvaa kysyntää ei suosituimmilla alueilla kyetä tyydyttämään.

Tätä kirjoitettaessa kommentoitavana olevassa Helsingin pysäköintipolitiikka –luonnoksessa (KSV/LSOn selvityksiä 2013:1) haetaan pysäköinnin organisoinnille uutta ajattelutapaa. Alhaiseen kustannustasoon perustuvien pysäköintikysyntäennusteiden ja niiden perusteella laadittujen autopaikkojen tarvetarkastelun sijaan haetaan keinoja olemassa olevien pysäköintipaikkojen käyttöasteen nostamiselle. Ylitarjonnan sijaan etsitään mahdollisuuksia hyödyntää informaatiotekniikkaa ja joustavia tariffeja. Ylipäänsä uudessa ajattelutavassa pyritään näkemään

autojen pysäköinti yhteisesti ja melko läpinäkymättömästi jaetun infrastruktuurikustannuksen sijaan pysäköijän täysimääräisenä (sisältäen investointi- ja ylläpito- sekä huoltokustannukset) kustannuksena markkinoilla, mikä on pitemmällä aikavälillä yhteiskäyttöautoilua tukeva suuntaus.

Yhteiskäyttöautot huomioidaan konkreettisesti luonnoksen monessa kohdassa. Näistä mainittakoon yhteiskäyttöautoille Helsingin keskustassa osoitettujen kadunvarsipaikkojen talvikunnossapidon kehittäminen ja yhteiskäyttöautolle osoitetulla kadunvarsipaikalla havaitun virheellisen pysäköinnin virhemaksun korotus 250 euroon. Lisäksi luonnoksessa mainitaan, että yhteiskäyttöautopaikan sisältävän kiinteistön pakollisten autopaikkojen määrää tulisi keventää nykyistä kolmen prosentin vähennystä enemmän. Kalasatamassa sijaitsevan autottomaksi kortteliksi aiotun alueen läheisyyteen on myös suunniteltu yhteiskäyttöautopaikkoja.

4.1.2 Muun pääkaupunkiseudun pysäköintipolitiikasta

Helsinkiä ympäröivällä pääkaupunkiseudulla pysäköintipaikkojen tarjoaminen kaavoituksen keinoin on osa kaupunkien kiinteistö- ja elinkeinopolitiikkaa eikä pysäköinnin rajoittamista käytetä liikenteen ohjauskeinona. Pysäköinti on sijoitettu pääosin yksityisille alueille, ja jokaisen kiinteistön tulee tarjota tarvittavat pysäköintipaikat. Kadunvarsipysäköinnin tarjonta on vähäistä ja luonteeltaan täydentävää. Sen vuoksi kaupunki on hyvin harvoin pysäköintiin liittyvä maanomistaja. Yhteiskäyttöautopalveluiden ei olla aikaisemmin uskottu olevan niin vakiintunut ja laaja toimiala, että sitä olisi ollut syytä erityisesti huomioida pysäköinninsuunnitteluohjeissa.

4.1.3 KUUMA-kuntien pysäköintipolitiikasta

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksen 2012 – 2015 (MAL) tavoitteissa korostetaan joukkoliikenteen, tiiviin yhdyskuntarakenteen ja asumisen yhteyttä. Pysäköintiin liittyen mainitaan liityntäpysäköinnin ja pysäköinninvalvonnan kehittäminen. Esimerkiksi Tuusulassa ei ole lainkaan kunnallisia pysäköinnintarkastajia. Samassa hengessä KUUMA-kuntien kaupunkimaiset keskukset (Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Hyrylä, Kirkkonummi) mainitsevat kehityskuvansa erääksi tavoitteeksi mahdollisuuden autottomaan elämäntapaan. Yhteiskäyttöautoilua ei pysäköintinormistojen yhteydessä mainita lainkaan.

Hyvinkää on ottanut vuoden 2013 alusta alkaen käyttöön autokohtaisen yleispysäköintitunnuksen kolmella keskustan pysäköintialueella. Tunnus maksaa 50€/kk.

Keravan keskustasta on tehty vuonna 2013 laajahko pysäköintiselvitys, jossa on kirjattu suomalaisten kaupunkien valmiiden tai rakenteilla olevien pysäköintilaitoksien perusratkaisuja ja kustannuksia. Tavoitteena on vastata vuoden 2035 kysyntään: ratkaisuna on tutkittu suurehkon pysäköintilaitoksen rakentamista.

4.1.4 Pysäköinti yleisillä alueilla

Seuraavassa pureudutaan pääkaupunkiseudun pysäköintityyppeihin, pääpainon ollessa kuitenkin kadunvarsipysäköinnissä. Se on yhteiskäyttöautoilun kannalta keskeisin pysäköintimuoto. Toiseksi tärkein p-tyyppi olisi liityntäpysäköinti.

Helsingin kantakaupungin kaikista autopaikoista (45 000 kpl vuonna 2005) yli puolet (24 000 kpl) sijaitsee katualueilla. Kadunvarsipysäköinti on sallittu vain merkityillä paikoilla ja lähes kaikkialla maksullista työpäivisin ja paikoin myös lauantaisin. Valtaosa (19 200 kpl) paikoista on merkitty asukas- ja yrityspysäköintipaikoiksi, joilla kyseisen alueen asukkaat tai alueella toimivat yritykset voivat pysäköidä maksutta lunastettuaan tähän oikeuttavan vuositunnuksen. Asukaspysäköintitunnuksia on myönnetty noin 1,6-kertaisesti paikkoihin nähden. Asukaspysäköintitunnus maksaa 10€/kk ja sen voi lunastaa vuodeksi kerrallaan.⁵ Vastaaville alueille tarkoitettu yrityspysäköintitunnus maksaa 370 € vuodessa. Yleisissä pysäköintilaitoksissa kantakaupungin paikoista on kymmenesosa (4 500 kpl). Yksityiset operaattorit tarjoavat niissä lyhytaikaista asiointi- ja kuukausimaksullista sopimuspysäköintiä. Osassa on myös tarjolla erilaisia yö- ja viikonloppupysäköintipaketteja.

Helsingin esikaupunkialueilla kadunvarsipysäköinti on lähtökohtaisesti sallittua ja maksutonta. Joillakin alueilla on alueellisia pysäköintikieltoja. Merkityillä pysäköintipaikoilla sekä monilla alueellisilla kokoojakaduilla on aikarajoituksia.

Talvihoidon helpottamiseksi kadunvarsipysäköintiä rajoitetaan jonkin verran vuoropysäköinti- tai muilla aikasidonnaisilla liikennemerkkeillä.

Vantaalla, Espoossa ja Kauniaisissa kadunvarsipysäköinti on yleensä aikarajoitettua, mutta aina maksutonta. Espoossa katupysäköinti on sallittu vain erikseen merkityillä paikoilla sekä yleisillä pysäköintialueilla. Espoossa kadunvarsipaikkoja osoitetaan jonkin verran kaikille alueille palvelemaan mm. päiväkotien saattoliikennettä, kioskien asiointia ja asuntojen vieraspysäköintiä. Vantaalla kadunvarsipysäköinti on sallittua siellä missä se voi tapahtua muuta liikennettä tai kunnossapitoa häiritsemättä tai vaarantamatta. Katupysäköintiä koskevat rajoitukset on osoitettu liikennemerkkeillä. Kadunvarsilla sekä kaupungin tarjoamilla p-alueilla pysäköinti on maksutonta, mutta yleensä kuitenkin aikarajoitettua. Niin Helsingin keskusta, kantakaupunkiin kuin lähiöihinkin verrattuna Espoossa ja Vantaalla on hyvin vähän kadunvarsipysäköintipaikkoja.

⁵ Helsingin pysäköintipolitiikan kehityspohdintoissa on esitetty asukas- ja yrityspysäköintitunnuksen hinnan vähittäistä, mutta nykyiseen (asukkaat 120€ ja yritykset 370€/v.) verrattuna huomattavaa korottamista: vuonna 2020 asukaspysäköinti (ja yrityspysäköinti yhdellä alueella) maksaisi 680€/v ja yrityspysäköinti (kaikilla alueilla) 1050€/v.

4.1.5 Tonttien autopaikkamäärien mitoitusohjeet

Yhteiskäyttöauton noutopisteen sijoittaminen kiinteistön tontille on nousemassa yhdeksi erityiskysymykseksi, mm. koska se saattaa vaikuttaa uudis- ja täydennysrakennushankkeiden pakollisiin autopaikkamääriin ja siten rakennuskustannuksiin. Sen vuoksi seuraavassa kuvataan yleisesti Helsingin seudun autopaikkanormeja.

Kaikissa kaupungeissa uudisrakennuksilta vaadittava autopaikkamäärä riippuu sijainnista kaupunkirakenteesta sekä etäisyydestä metro- tai juna-asemalle. Niin sanotuille esikaupunkien vetovoimaisille erityisalueille sovelletaan hieman suurempaa autopaikkanormia kuin muilla esikaupunkialueilla. Helsingin uusien asuintonttien minimiautopaikkamäärien laskentaohjeen mukaan autopaikkamäärää voidaan alentaa kolmella prosentilla, jos tontilla on yksi tai useampia yhteiskäyttöautopaikkoja. Pysäköintipolitiikka-luonnoksessa nähdään tontin yhteiskäyttöautopaikkojen tuottama vähennysmahdollisuus suuremmaksi ja toivotaan ylipäänsä tapauskohtaisesti joustavampaa vähennysoikeutta pysäköintipaikkojen toteutusvelvollisuuksiin. Ylipäänsä pyritään siihen, että autopaikat eivät nykyisessä määrin ohjaisi asuin- ja toimitilojen lisää- ja täydennysrakentamisen kaavoitusta.

Asuntorakentamisessa sovelletaan vähimmäisnormeja, joissa otetaan huomioon alueen mahdollinen keskustatoimintojen luonne sekä joukkoliikenteen palvelut samaan tapaan kuin Helsingissä.

KUUMA-kuntien asemakaavoituksen autopaikkanormeissa myymälöiden autopaikkanormi vaihtelee välillä 1ap/20-40 k-m². Asuinkiinteistöjen autopaikkanormi vaihtelee välillä 1ap/60-100 k-m², kuitenkin vähintään 1-1,5 ap/asunto. KUUMA-kunnissa ollaan vähitellen vähentämässä autopaikkojen määrää suhteessa kerrosalaan ainakin asukaspysäköinnin osalta. Keskustapaikoille harkitaan joissain kunnissa, esimerkiksi Kirkkonummella, autopaikkojen maksiminormin käyttöönottoa.

Espoon aluekeskuksissa mitoituksena käytetään 1 ap / 100 k-m² asunto-kerrosalaa, kuitenkin vähintään 0,8 ap / asunto. Kaupunkikeskuksien ulkopuolella mitoitus on 1 ap / 85 k-m² asuntokerrosalaa, kuitenkin vähintään 1,2 ap / asunto, erityisen hyvän joukkoliikenteen alueella kuitenkin 1 ap / 90 k-m² asuntokerrosalaa, kuitenkin vähintään 1,0 ap / asunto. Kaupunkikeskusten ulkopuolisten mitoitusosalta Espoon ja Vantaan autopaikkamitoitukset suhteessa kiinteistön kerrosalaan ovat samaa luokkaa KUUMA-kuntien kanssa.

Espoon kaupungilla on valmistumassa syksyllä 2013 hanke, jossa tutkitaan mahdollisuuksia autopaikkanormin huomattavaankin keventämiseen (pakollisten autopaikkojen suhteellisen määrän vähentämiseen). Laskennallisena kokeilukohteena on Otaniemi.

Vantaan pysäköinnin mitoitusohjeet hyväksyttiin vuonna 2012. Vantaan kaupunki on kuitenkin vuonna 2013 selvittämässä eräiden asumista ja muita toimintoja yhdistävien kortteleiden pysäköintiä, lähinnä juna-asemien läheisyydessä. Tässä yhteydessä selvitetään myös mahdollisuuksia ohjeistaa yhteiskäyttöautojen sijoittamista tonteille.

4.1.6 Yhteiskäyttöautoille varatut autopaikat

Yhteiskäyttöautot tarvitsevat näkyviä, jalan ja joukkoliikenteellä helposti tavoitettavia pysäköintipaikkoja, joilla ei ole aikarajoitusta. Nykyisin valtaosa seudun noutopisteistä sijaitsee Helsingin kantakaupungissa. Käytäntönä ovat olleet pysähtyminen kielletty -merkin lisäkyllillä erikseen nimetyt paikat, joista palveluntarjoaja maksaa kaupungille kuukausi- tai vuosivuokraa.

Helsingissä kaupunki on varannut yhteiskäyttöautoille osoitettavia kadunvarsipaikkoja. Käytännössä vain City Car Club on tehnyt sopimuksia tiettyjen paikkojen varaamisesta autojensa käyttöön. City Car Club maksaa vuokraa yhdestä autopaikasta 16,87 euroa/kk ja on kustantanut lisäksi paikkojen merkitsemiseen tarvittavat liikennemerkkit. Vuokrattuja paikkoja on 34 kpl. Paikkamäärä on määritelty vuonna 2003 eikä sopimusta ole sen jälkeen päivitetty. Noutopisteitä on CCC:llä nykyisin Helsingin kaupungin alueella 75, joista 33 noutopaikkaa sijaitsee linjan Teollisuuskatu–Nordenskiöldinkatu eteläpuolella.



Muut yhteiskäyttöautoilun tai vastaavan vuokraustoiminnan palveluntarjoajat eivät ole saaneet kantakaupungista nimikoituja pysäköintipaikkoja eivätkä ole pääseet käyttämään yhteiskäyttöautoille varattuja kadunvarsipaikkoja. Esimerkiksi Oliivi Autot (toiminta lopetettu syksyllä 2012) ja 24rent ovat kokeneet tämän keskeisesti toimintansa laajentamista rajoittavaksi tekijäksi.

Kuva 6. Helsingin kaupungin City Car Clubille vuokraaman kadunvarsipaikan pysähtyminen kielletty -merkki ja lisäkilpi (kuva: Kalle Toiskallio).

Esikaupunkien noutopisteitä ei yleensä ole merkitty katumaalauksin tai liikennemerkkein tietyn palveluntarjoajan käyttöön. Tällöin kyseessä on esimerkiksi katuosuus tai pysäköintialue, jolla aikarajoittamattomia autopaikkoja on yleensä aina saatavissa. Esikaupungeissa on liityntäpysäköintialueita, joiden käyttöaste nousee työpäivinä yli sadan prosentin. Ne rasittavat myös lähistön kadunvarsipysäköintiä ja ovat siten toisinaan yhteiskäyttöautojen nouto- ja jättöpaikkamiljöönä kriittisellä rajalla.

Espoon toistakymmentä (CCC:n) noutopistettä on sijoitettu pääasiassa asemien liityntäpysäköintialueille sekä yksityisille pysäköintialueille. Osa paikoista on 24 tunnin rajoitusalueella, mutta yhteiskäyttöautoille ei ole myönnetty erioikeuksia yleisistä rajoituksista. CCC on myös vuokrannut Espoon kaupungilta katualuetta Suurpellon aluerakentamiskohteen tulevalta

keskusaukiolta ja perustanut siihen oman nimikkopaikan. Liikennemerkin hankkimis- ja perustamiskulujen lisäksi se maksaa alueesta kaupungille vuosivuokraa 120€.

Kauniaisissa ei ole yhteiskäyttöautojen noutopisteitä. Vertaisvuokrausautojen pysäköintiä ei olla nähty suurena ongelmana, sillä niiden pysäköinnin järjestäminen on joka tapauksessa omistajan vastuulla. Parhaimmillaan niillä voi olla oma talli- tai pysäköintipaikka tontilla.

Niissä maissa, joissa vertaiskäyttöjärjestelmät ovat laajempia, autot on yleensä pysäköity kadun varteen. Täsmällistä paikkaa ei ole varattu, mutta autot pyritään pysäköimään mahdollisimman lähelle määriteltä noutopaikkaa.

Vantaan kaupunki ei ole osoittanut liikennemerkein merkittyjä paikkoja katualueille. Vantaalla CCC:n



Kuva 7. City Car Clubin autopaikka ja sen merkki Espoon Suurpellosta vuokratulla maa-alueella.

noutopisteitä on Helsinki-Vantaan lentokentällä⁶, vilkkaimmilla juna-asemilla sekä Kartanonkoskella. Juna-asemien liityntäpysäköinnissä on usein 12 tai 24 tunnin rajoitus.

⁶ Lentokentän heikohkosti opastetulle lyhytaikaiselle, maksulliselle ja puomein rajatulle "Pikaparkki"- alueelle ajetaan normaalisti sisään ottamalla pysäköintilipuke sisäänajopuomilta. Sisäänajon jälkeen pysäköintilipuke tulee kuitenkin jättää huomiotta. Ulos pääsee ajamaan ilmaiseksi, kun ilmoittaa puomin mikrofonin pyrkivänsä CCC-autolla ulos. Tätä käytäntöä ei ohjeisteta missään (kirjoittaja on koekäyttänyt palvelua useita kertoja vuonna 2012 ja 2013). Ensikertalaiselle tai harvoin yhteiskäyttöautoa käyttävälle tällainen epävirallisen oloinen käytäntö ollee hankala. Tämä se on hyvä esimerkki siitä, että yhteiskäyttöautoilu on ikäänkuin yksityis- ja vuokra-autojen marginaalissa jopa kohteessa, jota voisi luonnehtia Suomen ykköslityntäpysäköintikohteeksi (vrt. San Franciscon lentokentän vuonna 2013 nostama oikeuskanne vertaiskäyttöpalvelu FlightCaria vastaan, koska se ei maksa toiminnastaan lentokenttähallinnolle).

5. Yhteiskäyttöautoilun tuki ulkomailla

Nykymuotoisen yhteiskäyttöautoilun julkinen tukeminen on alkanut niin Euroopassa (tässä: Sveitsi, Saksa, Ruotsi ja Belgia) kuin USA:ssakin (Chicago ja Philadelphia) vuosituhannen vaihteen paikkeilla. Useista maista ja kaupungeista löytyy tukitoimia, joiden laajuus on Suomeen ja Helsingin seutuun verrattuna, väestömääräkin huomioiden, huomattava. Myös perusasetelmasta löytyy isoja eroja. Maailmalla yhteiskäyttöautoilun synnyttäminen tai huomattava tukeminen on usein lähtökohtaisesti kunnan, maakunnan tai jopa valtion oma hanke, kun taas Suomessa toiminta on pienten yritysten resurssien ja innovatiivisuuden varassa. Toteuttajana voi ulkomailla olla paikallisen julkisen tahon lisäksi yksityinen toimeksisaaja. Esimerkiksi Italian ympäristöministeriö on vuodesta 1998 vuoteen 2009 käyttänyt yli 9 miljoonaa euroa tukeakseen useiden kaupunkien pääosin julkisomisteisia yhteiskäyttöautopalveluita.

Lukuisten eurooppalaisten ja pohjois-amerikkalaisten esimerkkien perusteella voidaan erottaa ainakin viisi julkisen tuen päämuotoa yhteiskäyttöautoilulle. Ne ovat

- 1) liikenne- ja erityisesti pysäköinnin suunnittelu (esim. ilmaiset tai **edulliset autopaikat kadunvarressa** ja joukkoliikenneasemilla sekä omia ajokaistoja yhteiskäyttöautoille)
- 2) yhteiskäyttöautoilun tiivis yhteistyö joukko- ja julkisen liikenteen operaattorien kanssa (markkinointi, joukkoliikenneasemat, **tiedotus**, lippulajit, matka/kulkukortit, **ristikkäisalennukset** jne.)
- 3) aloittavien yhteiskäyttöautoyritysten voimakas tukeminen ja rahoittaminen (autojen ostaminen, asettuminen palvelun käyttäjäksi, ensimmäisen vuoden kulujen huomattava (50%) korvaaminen, selvitysten ja kansallisen tason mielikuvamarkkinoinnin teettäminen jne.) Esimerkiksi Sveitsi on kerännyt polttoaineverotuksen yhteydessä ilmastosenttiä (1c/l), jonka tuotto on kohdistettu osin yhteiskäyttöautoilun markkinointiin. Saksa on toteuttanut valtiollisia yhteiskäyttöautoilun tiedostamiskampanjoita (vrt. Liikenneturvan liikenneturvallisuuskampanjointi). Ruotsissa on tavallista, että kunta tilaa yhteiskäyttöautopalvelun toteuttamisen yksityiseltä palveluntoimittajalta tai osuuskunnalta.
- 4) Kannustetaan taloudellisin keinoin kolmansia osapuolia yhteistyöhön. Esimerkiksi rakennuttaja markkinoi "yhteiskäyttöautolla varustettua asuntoa" vastineeksi rakennuskohteen autopaikkanormin kevennyksestä. Saksassa on tyypillistä, että kiinteistöyhtiö rahoittaa jopa 30 kuukauden ajan yhteiskäyttöautoilua. Yhteiskäyttöautopalveluntarjoaja vastaa kuitenkin toiminnan ja talouden pyörittämisestä.

- 5) Kaupungin tukema voittoa tuottamaton organisaatio tukee naapurustojen elinoloja mm. mahdollistamalla yhteiskäyttöautoilun monin keinoin vähävaraisille ja nuorille. Esimerkiksi Chicago (USA) rahoitti ensimmäisen yhteiskäyttöautopalvelun perustamisen ja käyttää itse kyseistä palvelua. Kaikki autovuokraamot, jotka vuokraavat autoja tuntiperusteisesti, on vapautettu 6% autovuokraamoverosta. Philadelphia (USA) takaa mm. yhteiskäyttöautopalvelun ilmaisen jäsenyyden, auton joka kortteliin, ilmaisen paikallisjunakyydin ao asemalta junaa käyttäville jäsenille ja erittäin edullisen tuntihinnan (3,90 dollaria) sekä yhteiskäyttöauton saannin 18-vuotiaille kuljettajalle.

Ylläolevassa listassa on lihavoitu toimenpiteet, joiden tyyppistä julkista tukea on annettu Suomessakin. Ulkomaisten esimerkkien toteuttaminen sellaisenaan ollee yhteensopimaton suomalaisen hallintomallin kanssa, vaikka viime kädessä kyse onkin vain liikennesuunnittelun poliittisesta tahtotilasta. Seuraavassa on ehdotettu lukuisia tukimuotoja, lähtien nimenomaan suomalaisen hallinnon olosuhteista ja käytännöistä.

6. Helsingin seudun kuntien mahdollisuuksia tukea yhteiskäyttöautoilua

Yhteiskäyttöautopalvelu on liiketoimintaa, jonka tulee kattaa toiminnan kustannukset ja tuottaa riittävä kate, jotta palvelua ylipäänsä olisi yleisölle jatkossa tarjolla. Koska autojen yhteiskäytöllä on mainittujen yritysliiketoimintojen tavoitteiden ohella yhteiskunnallisia etuja, on perusteltua harkita erilaisia etuisuuksia tätä toimintaa harjoittaville. Etuisuuksia määriteltäessä on tärkeää, että kaikilla, myös uusilla toimijoilla, on tasavertaiset mahdollisuudet tulla markkinoille ja hyötyä näistä etuisuuksista.

Tukimuotoja voivat olla monet yhteismarkkinoinnin keinot, julkishallinnon oma yhteiskäyttöautojen käyttö ja siihen liittyvät talous- ja henkilöstöhallinnon ohjeistukset, erityisesti kunnalliset ja seudulliset matkustusohjeet sekä ajoneuvojen julkinen vakuuttaminen. Pysäköinti ollee kuitenkin julkisen tukemisen tuntuvin teema.

6.1 Yhteismarkkinointi

HSL:lla on merkittävä näkyvyys katutilassa, joukkoliikennevälineissä ja suuri tunnettuus ja kosketuspinta mediassa ylipäänsä. Yhteiskäyttöautopalvelun tarjoajien laaja mukaanottaminen tähän näkyvyyteen olisi suuri kädenojennus autojen yhteiskäyttöalalle. City Car Club onkin jonkin verran saanut nauttia tästä yhteistyöstä ja klubijäsenyyteen ja matkakortteihin liittyvistä taloudellisista alennuksista. Nyt kun vakavasti otettavia auton yhteiskäyttöpalveluiksi laskettavia palveluja on tunnistettu useita, julkisen tahon tukea mm. markkinointiyhteistyön muodossa voidaan katsoa tarjottavan yhteiskunnallisia etuja tuottavalle alalle, eikä enää vain yhdelle taholle.

Yhteiskäyttöautopalvelut tulisi esittää yhtenä toimialana, jonka yksittäiset toimijat esiintyvät ikään kuin samassa rivissä. Ruotsin tapaan voisi Internetissä olla yhteinen yhteiskäyttöautojen portaali, josta käyttäjät voivat valita itselleen parhaiten sopivan. Portaali on tehty yhteistyössä Ruotsin liikenneviraston, yhteiskäyttöautopalveluiden yms. sekä kuntien ja seutuhallintoyksiköiden kanssa.

BILPOOL Ett samarbete mellan Trafikverket, bilpooler, kommuner och regioner

MÅNADSAKTURA GER DIG KOLL PÅ KOSTNADERNA

FÖRSÄKRING, SERVICE OCH PARKERINGSPLATS INGÅR I PRISET

NYA FRÄSCHA BILAR

Hem Detta är bilpool Här finns bilarna Bilpool i företag Bilpool i hushåll Kontakt Om bilpool.nu

Orter med bilpool

Alingsås	2
Borlänge	2
Falun	8
Gävle	4
Göteborg	142
Halmstad	2
Helsingborg	25
Husvarna	
Jönköping	10
Karlstad	14
Kristianstad	
Lerum	4
Linköping	32
Luleå	3
Lund	29
Malmö	98
Sala	3
Stockholm	46
Sundsvall	8
Tranås	
Trollhättan	1
Umeå	19
Uppsala	6
Vänersborg	2
Västerås	7
Växjö	9
Åmål	
Örebro	21
Örnsköldsvik	
Östersund	8

Bilpool i korthet - 7 bilder på 25 sekunder

Alle användare har en elektronisk nyckel

Välkommen till bilpool.nu

Bilpool är det bekväma och ekonomiska sättet för privatpersoner och företag att få tillgång till nya och fräscha bilar - när de behöver.

Här får du veta hur en bilpool fungerar och vad det kostar. Med vår kartfunktion kan du enkelt se var det finns poolbilar.

Bilpool.nu är ett samarbete mellan Trafikverket, bilpooler, kommuner och regioner - med syftet att bilpooltjänsten ska växa.

Finns det bilpool på din ort?

Använd kartsökningen för att hitta bilarna på din ort.

Skulle det saknas bilpool på orten kan du anmäla ditt intresse för att det startas en ny bilpool.

- Gå till kartsökningen
- Gå till intresseanmälan för ny bilpool

Ett säkert miljöval

Bilpool är ett bra sätt att minska många av biltrafikens avigsidor. Poolbilar är ofta nyare och bättre ur både miljö- och trafiksäkerhetsaspekt.

Sammanställning av svenska bilpooler 2010

Visste du att?

Bilpooler finns på ett 40-tal orter i Sverige idag.

I hela världen finns det bilpooler i 1000 städer och med en halv miljon kunder.

Du kan boka de flesta bilarna på Internet och öppna dem med mobiltelefonen eller ett smartcard.

Totalt antal poolbilar

Kuva 8. Ruotsalainen yhteiskäyttöautopalveluiden portaali (www.bilpool.nu)

Pitemmän aikavälin vaikuttavuutta tunnettuudessa edustaisi kaikkien auton yhteiskäyttöpalveluiden kutsuminen liikenne- ja yhdykuntasuunnittelijoiden, älyliikenteen ja ennen kaikkea liikkumisenohjauksen seminaareihin ja muihin asiantuntijatilaisuuksiin. Myös kaupallisempiin tilaisuuksiin voisi näitä tahoja kutsua, esimerkiksi tarjoamalla heille näkyvyyttä HSL:n messuosastolla tms.

6.2 Julkishallinto: omaisuudenhallinnasta ja työsuhteeksymyksestä työperäisten matkojen optimoinniksi

Auton yhteiskäytön edistäminen mahdollistuisi uudella tavalla, jos julkishallinto ei katsoisi liikkumista autolla silkkanä autokannan omistuksen hankintana tai yksittäisten työntekijöiden työsuhteeksymyksenä, vaan nimenomaan työasiointina, työmatkana ja siihen liittyvien

liikkumispalveluiden hankintana. Tässä mielessä myös työntekijän oman auton käyttökorvaukset ovat joissain tapauksissa järkevää yleisen autokannan käyttöasteen nostoa. Yksiköiden omistamien tai (tyypillisemmin) pitkäaikaisesti haltuunsa vuokraamien autojen sekä työntekijöiden omien yksityisautojen käyttöoikeus kilpailevat selkeimmin yhteiskäyttöautopalvelun kanssa. Esimerkiksi liikkumissuunnitelmien yhteydessä olisi hyvä tehdä näiden välistä kustannusvertailua, huomioiden työpaikan autopaikkojen kustannukset ja kulkutapavalintoja ohjaava vaikutus.

6.2.1 Seudullinen liikkumispalvelukeskus

Kaupungeilla voisi olla jonkinlainen "liikkumispalvelukeskus", joka olisi synnitetty osin taloushallinnosta (hankinnat) ja teknisestä toimesta (autovarikko), mutta myös "ympäristöyksiköstä" ja "liikennelaitoksesta". Tämän tyyppisen yksikön synnyttämisen voisi integroida kaupunkilaisille tarjottavan ns. liikkumisen palvelukeskuksen⁷ luomiseen. Uuden yksikön sisältämät "hallintokunnat" olisivat suunnilleen samat jotka tarjoaisivat liikkumisen palvelukeskuksessa kaikkien liikennemuotojen informaatiota ja palveluita. Ulkomailta tutut yhteiskäyttöauto- ja kaupunkipyöräpisteiden yhdistelmät lisättynä HSL:n neuvontapisteillä ja kaupungin turisti-infopisteillä olisivat konkreettinen itu uudelle suomalaisen liikkumisen palvelukeskuksen konseptille. Se sijoittuisi selkeästi metropolihallinnon piiriin.

6.2.2 Seudullinen matkustusohje

Valtion matkustusohjeen kaltaisen vahvan statuksen omaavan seudullisen matkustusohjeen tarve on ilmeinen, ainakin Helsingin seudulla toimiville virastoille, koskien kunnallista ja seudullista liikkumista työaikana. Ohjeen laatiminen voisi olla seudullisen liikkumispalvelukeskuksen (ks. yllä 8.2.1) tehtävä. Ohjeen tulisi huomioida sekä määrättyä työaikaa että kokonaistyöaikaa noudattava työntekijä tai esimies. Samoin sen tulisi huomioida henkilöstöltään, sijainniltaan ja toiminnoiltaan erilaiset yksiköt. Ohjeen tulisi sisältää selkeät ohjeet ja korvauskäytännöt yhteiskäyttöauton, joukkoliikenteen ja polkupyörän käytöstä. Oman auton kilometrikorvausten laskutusoikeuden tulisi olla viimeinen vaihtoehto, kun joukkoliikenne, taksi, yhteiskäyttöauto tai polkupyörä eivät kulkutapoina tule kyseeseen. Ohje voisi sisältää myös suosituksen työsuhteauton luovuttamisesta tarvittaessa yksikön muiden työntekijöiden käyttöön, jos he tarvitsevat työpäivän aikana autoa työasiointimatkaan.

Mikäli yksikkö sijaitsee virastokeskittymässä, kaupungin keskustassa tai aluekeskuksessa, sen tulisi selvittää ja vertailla yhteiskäyttöauton vuosisopimuksen ja viraston oman yhteiskäyttöisen auton taloudelliset, toiminnalliset ja yhteiskunnalliset hyödyt ja kustannukset, myös ns. kaupunkikonsernin tasolla.

⁷ Vrt. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 27/2008.

6.3 Yhteiskäyttöautoilun tukeminen pysäköintipolitiikalla

6.3.1 Pysäköintipaikan rahamittailustaminen

HSL:n tuella pysäköintiruudun tai sen käyttöoikeuden omaava henkilö voisi vaihtaa omistuksensa tai oikeutensa joukkoliikenteen matkakorttiin. Todennäköisesti lähinnä ajallisesti rajatun pysäköintioikeuden vaihtaminen olisi kiinnostava vaihtoehto kuluttajille. Vaihtamismahdollisuus tulisi olla dynaamista eli se tulisi olla mahdollista myös lyhyiksi ajanjaksoiksi, esimerkiksi kuukaudeksi kerrallaan.

Kun kaikki pysäköinti on tavalla tai toisella ja ennen kaikkea näkyvästi maksullista, pysäköinti saa vaihtoarvoa. Tällä hetkellähän (ilmainen tai hyvin edullinen) kadunvarsipysäköinti nähdään autoilijoiden keskuudessa alueen ”toimivuuden” ja saavutettavuuden symbolina. Koetaan, että alueella ei ole pysäköintipaikkoja, jos ilmaiset kadunvarsipaikat ovat täynnä, vaikka maksulliset p-alueet olisivatkin melko tyhjiä.

Toisin sanoen autoilijoiden pysäköintimahdollisuuksiin kohdistuva kritiikki johtuu usein alihintaiseen palveluun kohdistuvasta ylikysynnästä. Poislukien maksiminormin rajoittama pysäköinnin lisärakentaminen, pysäköintitilan puute siis kertoo liian alhaisesta pysäköinnin hinnasta.

Lyhyellä aikavälillä helppo ja ilmainen yleinen pysäköinti tukee myös yhteiskäyttöautopalvelua, koska auton saa helposti pysäköityä odottamaan uutta käyttäjää ilman että operaattorille koituu pysäköintikuluja. Pitkällä aikavälillä kaupungin antelias autopaikkatarjonta hajauttaa kuitenkin yhdyskuntarakennetta ja heikentää yhteiskäyttöauton tarjoamaa palvelutasoa ja käyttöastetta. Sen vuoksi yleinen autopaikkojen vähentäminen ja niiden yleisen kustannustason nostaminen tuottaa ajanoloon asetelman, jossa yhteiskäyttöautolle osoitettu autopaikka nostaa sen houkuttelevuutta. On kuitenkin syytä todeta, että Helsingin seudun kunnilla ei ole yhteistä linjaa yhteiskäyttöautoilun tukemiseksi pysäköinnin keinoin. Suurin syy ovat kadunvarsipysäköinnin ja maanomistuksen erilaiset roolit seudun kunnissa.

Runsaan kadunvarsipysäköinnin ja tontinomistukseen perustuvan pysäköintipolitiikkansa vuoksi Helsinki lähes aina omistaa maan, jolla pysäköidään, niin kadunvarressa kuin tontillakin. Seudun muissa kunnissa kadunvarsipysäköinti on lähinnä täydentävä pysäköintimuoto, joten pysäköinti tapahtuu pääasiassa tonteilla, jotka taas ovat seudulla tyypillisesti yksityisomistuksessa. Tältä perustalta on seuraavassa pohdittu pysäköinnin hallintaa asemakaavoituksen keinoin.

6.3.2 Asemakaavamääräysten autopaikkannormit yhteiskäyttöautoilun tukena

Kaavoittaja saa pysäköintinormeista tukea työssään yhtäältä rakennuttajien, kiinteistösijoittajien ja toisaalta pidemmän ajan kaupunkisuunnittelullisten tavoitteiden ristipaineissa.

Rakenteellinen pysäköinti-infra on yleensä yhtä pitkäikäistä kuin kiinteistön muukin rakennuskanta. Sen vuoksi pysäköinnin suunnittelussa on huomioitava tulevaisuuden mukanaan tuomat muutokset. Viime vuosisadan loppua kohti se on merkinnyt lähinnä autokannan kasvun ennakointia, tällä

vuosisadalla myös joukkoliikenteen ja muiden kulkumuotojen kasvavan roolin ja autoilun mahdollisen vähentymisen ennakkointia. Helsingin seudun kunnat eroavat on tässä suhteessa toisistaan selvästi. Helsinki, muu pääkaupunkiseutu ja muu Helsingin seutu elävät autoilun ja pysäköinnin suhteen kolmessa eri todellisuudessa.

Kategorisesti voitaisiin tutkia tavoitetta, että Helsingin niemen ja Lauttasaaren uudis- tai täydennysrakennustonteilla kukin yhteiskäyttöautopaikka vähentää velvoiteautopaikkojen määrää viidellä prosentilla.

Paikallisia olosuhteita huomioiden voisi yhteiskäyttöautoilua tukea asemakaavamääräysten avulla joustavammin millä alueella tahansa ja seuraavalla periaatteella: seurataan pysäköinnin ja yhteiskäyttöautoilun paikallista kysyntää: jos uudis- tai täydennystoimitilarakentaja haluaa rakentaa autopaikkoja yli maksiminormin, se sallittaisiin kunhan ao. tontilta osoitettaisiin pysäköintitilaa pääoven edustalta yhteiskäyttöautoille ja veloitettaisiin kiinteistö myös käyttämään yhteiskäyttöautoa tietyllä rahasummalla vuodessa, esimerkiksi 10-15 prosenttia kiinteistön yritysten/toimijoiden matkabudjetista. Autopaikkojen suhde voisi olla harkinnanvarainen, mutta lähtökohtana voisi olla 10 uutta/ylimääräistä autopaikkaa yhtä yhteiskäyttöautopaikkaa kohti. Esimerkiksi tällaisesta alueesta kävisi Pitäjänmäen teollisuusalue. Tässä tulee huomioida suurten yritysten ja virastojen keskittymien yhteiskäyttöautoilun mahdollinen laajentuminen kohti tätä varten kilpailutettuja kaupallisia autovuokraamoja, jotka perustavat ao. suurasiakkaan toimitilojen yhteyteen autojen nouto- ja palautuspisteen.

Vastaavassa suhteessa autopaikkannormista saisi vähennystä esim. Helsingin kantakaupungin reunamilla tai Espoossa, jos tontilta osoitettaisiin yksi yhteiskäyttöautopaikka kahtakymmentä rakentamatonta autopaikkaa kohti. Esimerkkinä voisi olla Espoon Otaniemen kampusalue.

Tämän tyyppisistä ratkaisuista ei ole kotimaisissa oloissa kovinkaan monipuolista kokemusta⁸, joten lienee perusteltua pilotoida asiaa ensin. Tällöin tulee huomioida konkreettisen pilottitontin tai korttelin välittömän ympäristön pysäköintitarjonta ja –kysyntä.

6.3.3 Miniminnormista luopuminen reuna-alueilla ja yhteistyö rakennuttajien kanssa

Helsingin lähiöissä, puhumattakaan pääkaupunkiseudun ulkopuolisista Helsingin seudun kunnista väljä yhdyskuntarakenne vähentää yhtäältä yhteiskäyttöautojen toimintamahdollisuuksia, mutta toisaalta tarjoaa niille ilmaista pysäköintitilaa näkyvillä paikoilla. Silloin yhteiskäyttöautopaikoille ja muille autopaikoille ei todennäköisesti löydy keskinäistä vaihtoarvoa, joka houkuttelisi rakennuttajia. Tähän voisi olla radikaali ratkaisu luopua esim. uusissa aluerakentamiskohteissa eli lähiötyyppisillä ja entisillä teollisuus- ja satama-alueilla kokonaan miniminnormista. Tällöin viranomaisen hallinnoisi

⁸ Esimerkiksi Länsi-Pasilan vuorottaispysäköintimenestys johtuu mm. alueen saarimaisesta sijainnista keskuspuiston, suurten kokoojaväylien ja ratapihan välissä: pysäköintikysyntä ei ole juurikaan päässyt leviämään alueen ulkopuolelle. Vastaavia olosuhteita ei ole joka paikassa.

kunnallista kokonaisautopaikkavarantoa ja kokonaisuutta yhteistyössä rakennuttajien kanssa: jos rakennuttaja aikoo saada sinänsä tuottavat asuinrakennuskohteensa myytyä, sen tulee tavalla tai toisella osoittaa riittäväksi katsomansa määrä autopaikkoja. Vastaavasti kaavoittajan tulisi yhteistyössä rakennuttajan kanssa kaavoittaa keskitettyjä pysäköintilaitoksia, jotka vastaisivat rakennuttajan arvioimaan autopaikkakysyntään ja joustaisivat kaupungin arvioimaan minimitarpeeseen nähden uusin keinoin, esimerkiksi autopaikkojen uudenlaisten vuokrausmenettelyjen ja älykkään pysäköinnin keinoin⁹. Koska asukkaat pyrkivät tällöin välttelemään kustannusten mukaista rakenteellista pysäköintiä, tulisi kadunvarsipysäköinti osoittaa lyhytaikaiseen asiointi- ja vieraspysäköintiin - sekä yhteiskäyttöautojen pysäköintiin. Maksiminormilla kaavoittaja voisi kuitenkin hallita tapauksia, joissa autopaikkojen rakentaminen on poikkeuksellisen edullista ja uhkaa siten heikentää kaupunkikuvaa tms.

Koska yleisesti vielä oletetaan, että edullinenkin asukaspysäköintitarjonta vastaa automaattisesti sen hetkistä kysyntää, tulisi kaikki uudet organisointimallit markkinoida tehokkaasti ja kattavasti, asuntojen ennakkomarkkinoinnista kiinteistönvälittäjien kaupanpäättöpuheisiin saakka.

6.3.4 Pysäköinnin suunnitteluohjeet

Yhteiskäyttöauton pysäköinti tulee huomioida suunnitteluohjeissa. Seuraavassa erilaisia ideoita, joita eri kaupungit voisivat ottaa huomioon mikäli ne sopivat oman kaupungin pysäköinnin organisointiin. Ideat ovat yleisiä ja yksittäisiä. Niiden yhteisvaikutuksia on arvioitava ja tapauskohtaisesti ja mahdollisesti kokeiltava koekohteissa.

- A) Yhteiskäyttöautojen autopaikkojen (YKA-paikka, YKAp) lukumäärän voisi ohjeistaa esimerkiksi seuraavasti:
 - a. Pakollinen minimimäärä paikkoja
 - 1 YKAp / 25 liikehuoneistoa
 - 1 YKAp / 50 huoneistoa
 - 1 YKAp / 100 käyttäjäjäsentä lähialueella
 - 1 YKAp / 30 autopaikkaa
 - YKAp maksullisista kadunvarsi- ja p-aluepaikoista 0,08% - 0,69%
 - 1-2 YKAp / kortteli, 8 per lähiöalue
 - 1-2 YKAp / liityntäpysäköintialue
 - "YKA-kevennys" eli 5% vähennys autopaikkamäärän velvoittamista autopaikkojen lukumäärästä suhteessa kiinteistön kerrosalaan, jokaista tontille hyvälle paikalle sijoitettua yhteiskäyttöautopaikkaa kohden.
- B) YKA-paikkojen sijoittelun ohjeistus (etualalla suhteessa muihin parkkiruutuihin)
 - a. omana alueenaan
 - b. muiden pysäköintiruutujen ohessa
 - c. Pisimmät kävelymatkat pysäköintiruuduista lähtöpysäkeille eivät saisi olla yli 50 metriä (vrt. liityntäliikenteen autopaikkaohje) .

C) Kannustimet

⁹ Vrt. Helsingin uuden pysäköintipolitiikka-luonnoksen ehdotus "pysäköintipörssistä", jossa erityyppisiin pysäköintitarpeisiin kohdistuva kysyntä ja tarjonta voisi kohdata.

- a. ilmainen pysäköinti (pysäköintitalo, Helsingissä kadunvarsi ja asukas/yrityspysäköintilupa-alue)
- b. alennettu pysäköintimaksu (maksulaitteella tai matkapuhelinmaksulla)
- c. pysäköintirajoitusten poisto: esimerkiksi aikarajoitukset eivät koske YKA-autoja
- d. ”parhaan pysäköintipaikan saatavuus” eli lähinnä sisäänkäyntiä
- e. omien paikkojen edelleen vuokraus YKA:lle (yksityishenkilöt, taloyhtiöt)
- f. suurempi pysäköintiruutu (vrt. perhepysäköintiruutu)

D) YKA-paikkojen maksullisuus

- a. YKAn käyttöön voidaan esittää x määrä paikkoja ilmaiseksi (minimitaso).
- b. yksityisten pysäköintilaitosten tulee osoittaa YKAn käyttöön paikkoja alennetulla taksalla (tai halutessaan ilmaiseksi), jonka YKA-palveluyritys tai kunta kompensoi. Edellyttää rekisterikilven tai esim. RFID-tunnistamista sisäänajossa.

Tämän tyyppinen uudenlainen ajattelu on esillä Helsingin pysäköintipolitiikka-luonnoksessa, joskin yksityiskohdissa on eroja. Uusi ajattelutapa vaatii kuitenkin taakseen yleisen tahtotilan sekä asiaa päättäväisesti eteenpäin vievän, näkyvän organisaation sekä koordinaattorin. Uuden mallin toteutuminen ja sen vastaanottaminen vaatii positiivista imagoa. Näin ollen uudet mallit ja niiden integrointi tulisi esittää pysäköijille lisärajoitusten sijaan uusina palveluina ja mahdollisuuksina.

6.3.5 Kadunvarsipysäköinnin hinnoittelu ja yhteiskäyttöauto (Helsinki)

Seuraavassa otetaan lähtökohdaksi yhteiskäyttöautoilun nykytilanne, jossa CCC näyttää hallitsevan markkinoita Helsingin kantakaupungissa. Alalla on kuitenkin muitakin toimijoita kuten Kortteliauto, Smart Travel ja 24rent.

Joustava nykytaso. Voitaisiin myöntää edelleen CCC:lle ja mahdollisille muille vastaaville yhteiskäyttöautoilun toimijoille (kaikille) yhteiskäyttöautoille korvamerkittyjä kadunvarsiruutuja nykyisen tasoista kuukausivuokraa vastaan. Kun CCC:n autojen lukumäärä on noussut toiselle sadalle, se on ehdottanut asukaspysäköintilupia yhteiskäyttöautoille.

Tukemisen näkökulmasta tärkeää on luvasta perittävä hinta. Nykyisen asukaspysäköintitunnuksen kustannustaso alentaisi yhteiskäyttöauton pysäköintikustannuksia, yrityspysäköintitunnuksen kustannustaso lähes säilyttäisi nykytason. Alueellinen maksullinen tunnus toisi joka tapauksessa joustavuutta. Useampien autojen ja eri palveluntarjoajien yhteiskäyttöautojen samanaikainen kadunvarsipysäköinti mahdollistuisi tietyllä katujaksolla. Tämän helpottaisi nykyisin toistuvaa tilannetta, jossa yksityisauto tai lumikasa on vallannut yhteiskäyttöautolle nimetyn ruudun. Toisaalta, ylikysynnän oloissa, kuten Helsingin keskustan kadunvarsipysäköinti iltaisin, nimikkopaikan puute nostaisi riskiä olla lainkaan saamatta pysäköintipaikkaa halutusta korttelista tai edes sen lähistöltä.

Laajennettu nykytaso. Jos halutaan tukea myös yhteiskäyttöauton käyttöä, voitaisiin myöntää yhteiskäyttöautoille (Helsingissä) yrityspysäköintitunnus, joka oikeuttaa pysäköimään *kaikilla* asukaspysäköintialueilla. Tämä vastaisi kadunvarsiautoille Saksassa myönnettyä etuutta.

Yhteiskäyttöauton käyttäjällä voi olla suoranaisena käytön esteenä epävarmuus pysäköintipaikan saamisesta käyntikohteessa. Ajatellen kaupungin kokonaispysäköintipaikkamäärän riittävyyttä, yksittäinen yhteiskäyttöauto voi viedä vain yhden autopaikan kerrallaan, puhumattakaan siitä, että se voi käytön aikana olla pysäköitynä jossain aivan muualla. Nykyisin yhteiskäyttöauton (lähinnä CCC) käyttäjä maksaa jokaiselta varaustunnilta pysäköintimaksuun suhteutettuna tuntuvaa vuokraa, mikä ei kannusta makuuttamaan autoa varattuna edes ilmaisella pysäköintipaikalla.

6.3.6 Tuki vertaisvuokrausautojen pysäköinnissä

Kortteliauton ja MeGon tai muiden vastaavien kautta vertaisvuokratut autot ovat noudettavissa yhdessä tietyssä osoitteessa, jossa auton yksityinen omistaja on joka tapauksessa jollain tapaa organisoinut oman asukaspysäköintiratkaisunsa. Tällaiselle autolle voitaisiin vastineeksi suuremmasta vakuutuskustannuksesta ja työstä autokannan käytön tehostamiseksi myöntää (Helsingissä) asukaspysäköintitunnus yhdelle asukaspysäköintitunnuksen alueelle ilmaiseksi. Tämä olisi asukaspysäköintitunnusten hintojen mahdollisen nostamisen aikana houkutteleva tekijä ylipäänsä. Tällä tukimuodolla voidaan vaikuttaa vertaiskäytön ja klubityyppisen yhteiskäytön eroihin.

Pysäköintiedut Helsingissä ja muissa pysäköinnin ylikysyntäkohteissa voivat toki muodostua huomattavaksi vertaiskäyttöautoilun houkuttimeksi, jopa etujen väärinkäyttöön houkuttelevassa määrin. Silloin voidaan välittävän operaattorin tietojen perusteella asettaa auton omistajalle todellisen aktiivisuuden kriteerejä. Voidaan vaatia esimerkiksi tiettyä vuokraustapahtumien vähimmäismäärää jollain aikajaksolla.

Muut kaupungit: liityntäpysäköinti. Pysäköintiolot ja -kysyntä eroavat Helsingin keskustan, kantakaupungin, lähiöiden sekä pääkaupunkiseudun ja KUUMA-kuntien välillä huomattavasti. Sen vuoksi yhteiskäyttöautoilun yleinen pysäköintituki ei liene muissa kaupungeissa yhtä suuri houkutin. Muissa kaupungeissa voitaisiin myöntää pysäköintioikeuksia liityntäpysäköintialueille. On näköpiirissä, että Helsingin seudun pysäköintimuodoista juuri liityntäpysäköinnin organisointimuodot tulevat muuttamaan voimakkaimmin. Uusien metro- ja juna-asemien sekä mahdollisesti bussien pikavuoropysäkkien palvelujen kehittymisen myötä myös liityntäpysäköintialueiden määrä tulee kasvamaan lähivuosisikymmenien aikana selvästi enemmän kuin muut pysäköinnin muodot.

6.3.7 Nimetyt yhteiskäyttöautojen nouto- ja jättöpaikat

Helsinki on vuokrannut City Car Clubille ylipäänsä yhteiskäyttöautoille tarkoitettuja nimikkopysäköintipaikkoja. Käytännössä näille pysäköidään muita autoja usein luvatta ja talvella niihin jopa varastoidaan lunta. Koska varausjärjestelmä tietää autojen paikat ja ne löytyvät kadulta ilman nimikkopaikkaakin, nimettyjen paikkojen merkitys on vähentynyt. Yleisen tunnettuuden ja palvelun konkreettisen saatavuuden vuoksi puolestaan muut yhteiskäyttöautopalveluntarjoajat kuin CCC tarvitsevat vielä erityisiä yhteiskäyttöautopaikkoja Helsingin keskustassa ja vilkkaimmilla liityntäpysäköintialueilla.

Sähköautojen latauksen näkökulmasta pysäköintipaikan säilyminen nimenomaan yhteiskäyttöautojen käytössä on olennaisen tärkeää. Tästä näkökulmasta katsoen paikkojen tulisi sijaita niin, että satunnaiselle ohiajajalle ei synny houkutusta pysäköidä siihen. Tavanomainen kadunvarsipaikka on tässä suhteessa ongelmallinen, mikäli valvonta ei ole tiukkaa ja näkyvää.



Kuva 9. Oliivi Autojen sähköauto latauksessa syystalvella 2011. (Kuva: Kalle Toiskallio)

Näkyvyys katutilassa on parhaimmillaan, jos paikkoja on samassa pisteessä useita. Tällainen noutopiste olisi luontevaa sijoittaa paikalle, jossa on runsaasti potentiaalisia käyttäjiä (keskusta-alueet), paikalle on hyvät julkisen liikenteen yhteydet (käyttäjä voi tulla kauempaakin) ja josta on hyvät ajoyhteydet kaupungin ulkopuolelle (sisääntuloväylien tuntumaan). Tässä raportissa on alempana kuvattu esimerkinomaisesti kolme paikkaa Helsingistä, jotka eri syistä soveltuisivat yhteiskäyttöautojen noutopisteiksi.

Kaupunkitilojen systemaattinen tarkastelu tuottaisi useampiakin mahdollisia sijaintipaikkoja. Oleellista olisi, että jatkossa liikenne- ja katusuunnitelmia laadittaessa tarkistettaisiin aina, onko yhteiskäyttöautojen noutopisteen perustamiselle tarvetta ja mahdollisuuksia.

Noutopisteiden olisi syytä erottua kaupunkikuvassa. Tällä hetkellä pysäköinti- (nro 521) tai pysäyttäminen kielletty -merkin (nro 371) lisäkilpi noutopisteissä on ainoa "virallinen" tapa viitata yhteiskäyttöautoiluun katutilassa. Lisäkilven teksti "Sallittu City Car Clubin autoille" tulisi pikaisesti

korvata tekstillä "Sallittu yhteiskäyttöautoille", joilla puolestaan on oltava esimerkiksi ikkunassa näkyvissä pysäköintiin oikeuttava tunniste. Mikäli yhteiskäyttöautojen muut pysäköintioikeudet ovat kunnossa, auton voi jättää muuallekin mikäli noutopisteessä ei ole paikkoja jäljellä. Satunnaisen ylikysyntätilanteen uhallakin on kuitenkin tavoiteltavaa, että yhteiskäyttöautojen noutopisteitä käytetään vilkkaasti. Tyhjät noutopisteet kertovat autoilla olevan tarvetta, mutta niiden saatavuusmielikuvaa se ei tietenkään paranna.

6.3.8 Esimerkkejä uusista yhteiskäyttöautopaikoista Helsingissä

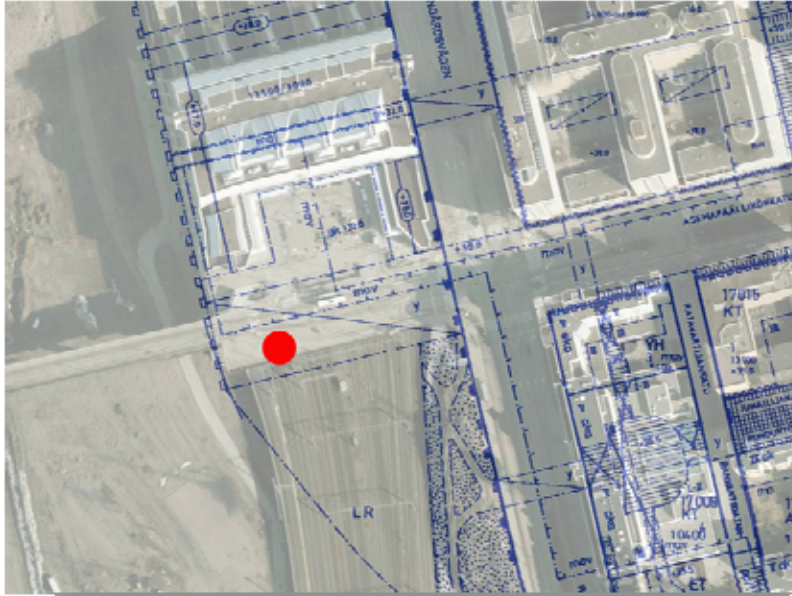
1. Pasilan asema

Pasilan asemalle on erinomaiset julkisen liikenteen yhteydet. Asutusta ympäristössä on niukasti, mutta yritys- ja virastokäyttäjien potentiaali on merkittävä. Asemaa vastapäätä kadun toisella puolella on leveä jalkakäytävä, jonka "taskussa" on runsaasti tilaa noutopisteelle. Ajo noutopisteeseen voidaan toteuttaa niin, että sitä ei satunnaisen ohiajan ole helppoa havaita. Pysäköidyt autot ovat kuitenkin hyvin näkyvissä ja havaittavissa. Ajoyhteydet eri puolille pääkaupunkiseutua ovat sujuvat.

Tätä kirjoittaessa ns. Keski-Pasilan suunnittelu on edistynyt kohti toteutusta, mikä muuttanee Pasilan aseman seudun liikenneympäristönkin totaalisesti. Joka tapauksessa tässä esitetty Pasila-esimerkki kertoo, että olemassa olevaankin kaupunkirakenteeseen on mahdollista sijoittaa uudenlaisia toimintoja.



Kuva 10. Noutopisteen mahdollinen sijainti Pasilan asemaa vastapäätä, kansirakenteen kulmassa.



Kuva 11. Esitetyn noutopisteen sijainti Pasilan aseman ajantasa-asemakaavassa.

2. Ruoholahti

Ruoholahden metroaseman ympäristö on rakentunut 1990-luvulla ja kaupunkirakenne on suhteellisen tiivis. Ajoyhteydet kaupungista länteen ovat sujuvat. Katualuetta on rajallisesti ja sen käyttö eri tarkoituksiin on tarkoin mitoitettu.

Yksi mahdollisuus olisi osoittaa kadunvarsipaikkoja yhteiskäyttöautoille. Tällöin kohdataan samoja ongelmia, kuin jo ennestään City Car Clubille osoitettujen paikkojen kohdalla. Kiinnostavan mahdollisuuden tarjoaa laaja Itämerentori metroasemaa vastapäätä. Tällä hetkellä ajo torialueelle on estetty kivipollarein. Asemakaavassa torin laidassa on myös liittymäkielto ja lisäksi kadunvarsipysäköintiä jouduttaisiin muuttamaan, jos ajo kadulta torille mahdollistettaisiin.

Torin kohdalla kadulla on puolen tunnin kadunvarsipaikkoja. Mikäli näistä voitaisiin luopua, voitaisiin yhteiskäyttöautoille varata paikkoja katualueellakin kuitenkin niin, että pyörätie ohjattaisiin kadun ja noutopisteen välistä. Tällöin houkutus ajaa yhteiskäyttöautojen paikoille olisi vähäisempi. Kadunvarsipaikoista ei välttämättä tarvitse luopua, mutta tällöin ajoyhteyden järjestäminen noutopisteeseen ja sieltä pois vaatii enemmän pohdintaa.



Kuva 12. Esimerkkinoutopisteen sijainti Ruoholahdessa.

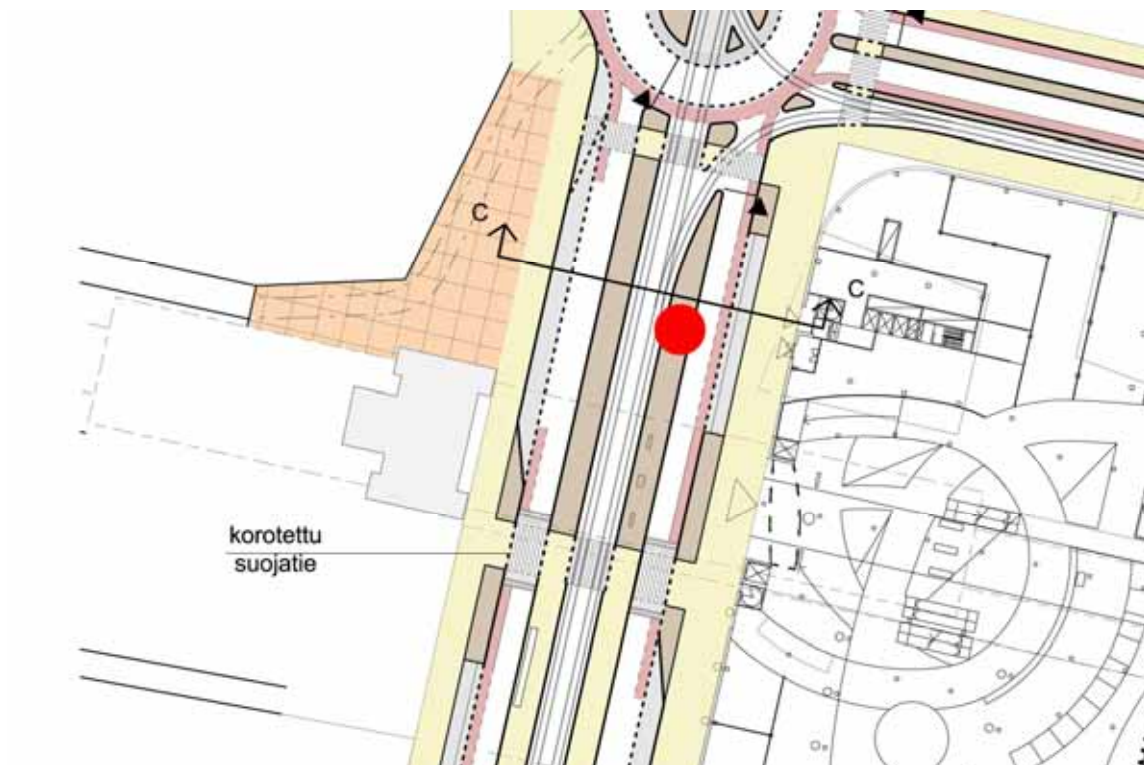


Kuva 13. Noutopisteen mahdollinen sijainti Ruoholahden metroasema vastapäätä. Pyöräkaista linjattaisiin nykyistenkadunvarsipaikkojen kohdalta ja noutopisteen autopaikat sijoitettaisiin nykyisen jalkakäytävän taakse.

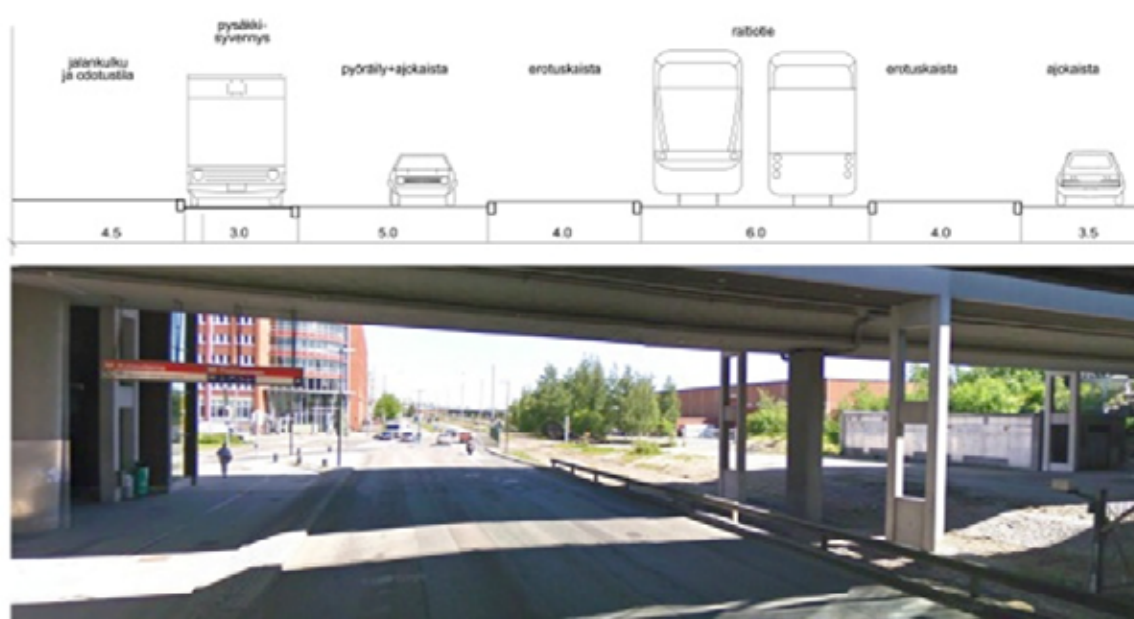
3. Kalasatama

Kalasataman alue on suunnitteilla, mikä on huomioitu esimerkin karttakuvassa. Luonteeltaan tiivis kaupunginosa hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä on erittäin luonteva paikka yhteiskäyttöautoille. Noutopisteen paikkaa on tutkittu tulevan keskuksen alueelta metroaseman tuntumasta. Itäväylän alla, nykyisen metroaseman sisäänkäynnin kohdalla, tulee olemaan vilkas jalankulkuyhteys Kalasataman kauppakeskukseen. Samassa paikassa pysähtyvät bussit ja raitiovaunut, ja samaan yhteyteen on varattu pysähtymispaikkoja saattoliikenteelle. Mahdolliselle noutopisteelle olisi tilaa auto- ja raitiovaunukaistojen välisellä erotuskaistalla. Ajoyhteydet itäisiin kaupunginosiin sekä edelleen kaupungin ulkopuolelle ovat sujuvat, samoin Hermannin rantatietä ja edelleen Lahdenväylää pohjoiseen.

Ajatellen näkyvyyttä kaupunkitilassa ja yleistä tunnettuutta, yhteiskäyttöautojen noutopistettä voisi ajatella myös liikkumisen palvelukeskuksen osana (ks. luku 8.2.1).



Kuva 14. Kalasataman liikennesuunnitelma ja noutopisteen sijoitus.



Kuva 15. Noutopisteen mahd. sijainti Kalasataman metroaseman vieressä. (Suunnitelma: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto).

6.4 Yhteiskäyttöauton yhteiset merkit

Yhteiskäyttöautojen käytön edistämiseksi tarvitaan kolme erilaista merkkityyppiä.

- 1) **Yleinen kuvatunnus.** Julkisen tahon harjoittamaan tai tukemaan yhteismarkkinointiin, internet-portaaliin jne. tarvitaan yleinen ja ajanmukainen yhteiskäyttöautoilun kuvatunnus, jonka yhteyteen esimerkiksi yksittäisen palveluntarjoaja voi sijoittaa oman logonsa ja/tai kuvatunnuksensa.¹⁰
- 2) **Liikennemerkki.** Liikenne- ja katuympäristöön tulisi suunnitella uusi liikennemerkki. Toistaiseksi sen käyttöpaikkoja olisivat nouto- ja jättöpisteet. Tulevaisuudessa, mikäli yhteiskäyttöautojen käyttö suuresti kasvaisi, liikennemerkin käyttömuodot saattaisivat laajentua esimerkiksi omien ajokaistojen osoittamiseen tms..
- 3) **Liikennemerkin lisäkilpi.** Yksinkertaisin ratkaisu olisi laatia yleinen teksti- ja/tai kuvamalli yhteiskäyttöautopaikkaa osoittavalle pysäköinti- tai pysäköinti kielletty –merkin lisäkilvelle.

Seuraavassa käydään tarkemmin läpi näiden kolmen merkkityypin vaatimuksia ja mahdollisuuksia.

6.4.1 Yleinen yhteiskäyttöauton merkki

Merkki voidaan kiinnittää yhteiskäyttöautoon ja sen voimassaolon osoittavan vuosilukumerkinnän perusteella voidaan todeta esimerkiksi oikeus pysäköintietuuksiin. Se voi olla myös kadunkalusteisiin sijoitettava (kuitenkin sijoitusluvan vaativa) merkki, jolla ei ole liikennemerkin statusta.

Liikkumisen ohjauksen kehittämistyötä Suomessa koordinoiva Motiva on ottanut käyttöön eri kulkutapoja esittävät piktogrammit ja niitä yhdistävän graafisen ilmeen. Ohessa näyte nykyisistä liikkumisen ohjauksen piktogrammeista.



Kuva 16. Viisaan liikkumisen piktogrammeja (Motiva).

¹⁰ Yleiskielessä "logolla" viitataan usein kokonaisuuteen, joka tyypillisesti sisältää tekstiä ja kuvaa. Käsitteellisesti olisi hyvä erottaa a) logo = tietyllä kirjasintyyppillä kirjoitettu sana ja b) kuvatunnus = tietty kuva tai muu visuaalinen, ei-sanallinen kokonaisuus.

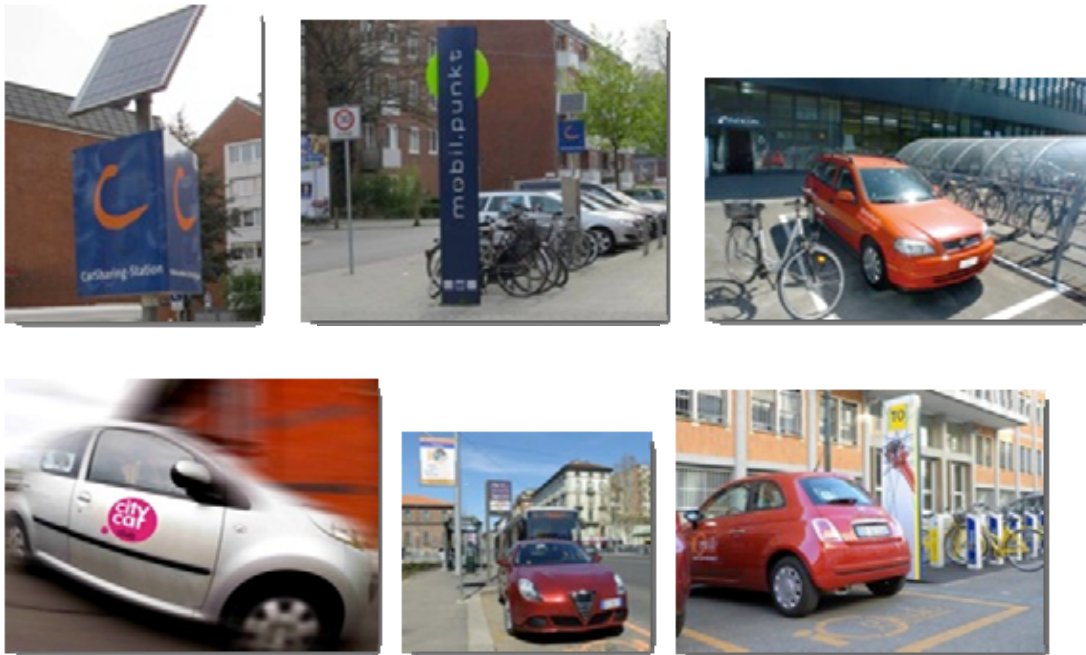
Motivan kuvastossa korostuu lähinnä eri kulkumuodoista eri yhteyksien kautta koostettavissa oleva matkaketju. Yhden kulkutavan ominaispiirteet eivät kuitenkaan korostu tavalla, joka olisi yhteiskäyttöautoilun markkinoinnin kannalta tärkeää. Motivan yhteiskäyttöautoa kuvaava merkki vaatisi visuaalista tai verbaalia lisäinformaatiota, jotta sen erottaisi yksityisauton merkistä yhteiskäyttöauton merkiksi.

Seuraavassa on amerikkalaisia yhteiskäyttöautopalveluiden ja -järjestelmien¹¹ ja niiden kuvatunnuksien esimerkkejä:



Kuva 17. Amerikkalaisia yhteiskäyttöauton tunnuksia.

¹¹ <http://www.roadtrafficsigns.com/blog/car-sharing-trends/> (18.8.2013)



Kuva 18. Eurooppalaisia yhteiskäyttöauton tunnuksia.

Ulkomailla yhteiskäyttöauton tavanomaisen liikennemerkin yhteydessä voi olla lisäkilpiä, kuvatunnus voi sijaita tai muodostua katukalustemaisesta pylonista tai viesti voi olla maalattuna kadun pintaan. Auton kyljessä ja ikkunassa voi olla tarrakiinnitteisiä logoja ja kuvatunnuksia, jotka toistuvat muissa markkinointimateriaaleissa.

Useammassa kaupungissa yhteiskäyttöautojen noutopiste on yhdistetty kaupunkipyöräpisteeseen. Yhteiskäyttöautojen ikonografiassa toistuvat abstraktit väri- tai muotosommitelmat, tyylitelty auton (piktogrammi)kuvat, jotka on yhdistetty joko useaan ihmishahmoon tai, kuten Iso-Britanniassa, kelloon, jonka voi puolestaan helposti tulkita liittyvän ajan mittaamiseen.

6.4.2 Ehdotuksia yleiseksi yhteiskäyttöauton merkiksi Helsingin seudulla

Mikäli kuvatunnusta käytetään kadulla, sen voisi ripustaa normaaliin liikennemerkin metallitolppaan, joka on kuitenkin maalattu kokonaan oranssiksi (vrt. Zipcar USAssa). Tolpassa voi olla myös tolpan suuntaisesti lukusuunnassa ylhäältä alas etenevää, mustaa tai valkoista tekstiä. Lukusuuntaa voisi ehkä osoittaa lisänuolella.

Yhteiskäyttöauton yleisen tunnuksen tavoitteita:

- näkyvyys (väritys, sijoituspaikka)
- ymmärrettävyys: eurooppalaisella kulttuurialueella piktogrammi ylittää kielierot – merkin yhteydessä on syytä välttää ainakaan pelkkää suomenkielistä tekstiä. Angloamerikkalaisella kielialueella on totuttu käyttämään enemmän pelkkää tekstiä.
- väritys: joko perinteisestä liikennemerkkivärityksestä poikkeava, mutta samaa tekstityyppiä käyttävä tai selkeästi osa perinteistä liikennemerkistöä.
- selkeys (kuvasymbolin tai piktogrammin yksinkertaisuus). Merkissä voisi olla mukana tuttu P-kirjasintyyppi, mutta selkeästi eri värityksellä kuin valkoinen sinisellä pohjalla.
- nykyiset yhteiskäyttöautoilun brändit? Merkki ei saisi suosia nykyisiä toimijoita värityksellään, eikä kuvakielellään, vaan edustaa yleistä yhteiskäyttöautoilua
- merkin sijoituspaikka: merkkiä tulee voida käyttää erilaisissa paikoissa: kadun varressa, p-alueilla ja p-laitoksissa. Käytettäessä tolppaa, tolppa voisi olla väritykseltään osa merkin visuaalista ilmettä.

Tekstin ja termistön tunnettuus: Onko yhteiskäyttöauto(ilu) riittävän tunnettu käsite suuren yleisön piirissä? Erilaisissa autoilua koskevissa haastatteluissa ja satunnaisissa keskusteluissa ”City car” tuntuisi olevan yleisin yhteiskäyttöautoiluun viittaava sanapari ainakin pääkaupunkiseudulla asuvilla. Puhuja yleensä tietää, että joku kolmaskin sana kokonaisuuteen kuuluu, mutta sitä ei yleensä muisteta. Toisin sanoen alan tunnetuin toimija CCC on tullut jättäneeksi vahvan jäljen yleiskieleen, vaikka sen koko nimeä ei vielä yli kymmenen toimintavuoden ja runsaan julkisuuden perusteellakaan tunneta.

Helsingin seudulla ja muualla Suomessakin voisi ajatella kuvatunnusta, jossa on

- liikennemerkin sininen tausta valkoiselle P-merkille viittaamassa tieliikenteeseen
- henkilöautoa yleispätevästi, mutta edestäpäin (kasvoanalogia) kuvaava piktogrammi. Auton vihreä väri viittaa yhteiskäyttöauton ajanmukaisuuteen (=muotiväri) ja kestävän kehityksen mukaisiin arvoihin
- analoginen kellotaulu (ja mahdollisesti kellon viisarit) viittamaan auton käytön kustannusten suoriteperusteisuuteen ja käyttäjän tietoisuuteen varatun käyttöajan rajallisuudesta
- useita anonyymejä ihmishahmoja kuvaamaan sitä, että yhdellä autolla on useita käyttäjiä, jotka eivät tunne toisiaan

- ihmis-piktogrammien asettaminen kellotaululle viittaa muiden palvelunkäyttäjien varausajankohtiin: yhteiskäyttöauto on palautettava ajallaan, jotta muutkin voisivat käyttää sitä
- merkin ja mahdollisen lisäkilven sijoittuminen tolppaan on hahmotelma siitä, että kuvatusunnuskin voi viitata liikennemerkkiin. Tolpan oranssi väri erottaa sen kuitenkin liikennemerkkinä tolpasta ja viittaa samalla maailman suurimpaan yhteiskäyttöautopalveluun (Zipcar).

Seuraavassa alustavia esimerkkejä¹² yllä hahmotelluista sisällöistä:



Kuva 19. Ehdotuksia yhteiskäyttöauton yleisiksi merkeiksi.

¹² Luonnoksien tekijänoikeudet omistaa graafikko Arvo Vatanen (Studio Arvokirjat).

Motivan merkistä voisi johtaa esimerkiksi seuraavanlaisia aiheita:



Kuva 20. Motivan yhteiskäyttöautomerkin hyödyntäminen.

6.4.3 Yhteiskäyttöauton p-paikan liikennemerkki

Mikäli yhteiskäyttöautopaikan merkin on tarkoitus tulla hyväksytyksi liikennemerkinä, sen tulisi olla graafisesti yleistä kuvatunnusta pelkistetympi. Liikennemerkin tulee aina sopeutua nykyiseen liikennemerkkijärjestelmään värien ja merkin ulkomuodon osalta. Ylipäänsä liikennemerkin tulisi olla graafisesti hyvin yksinkertainen, jotta se olisi helppo valmistaa ja havaintopsykologisesti käyttökelpoinen liikenneympäristössä. Liikennemerkin tulee myös olla graafiselta tyyliältään yleistä kuvatunnusta ajattomampi, koska sen todennäköinen uudistamissykli on yleistä merkkiä hitaampi.

Seuraavassa ulkomaisia esimerkkejä pysäköinti- ja pysähtyminen kielletty –merkeistä ja niiden lisäkilvistä sekä tiemerkinnoista.

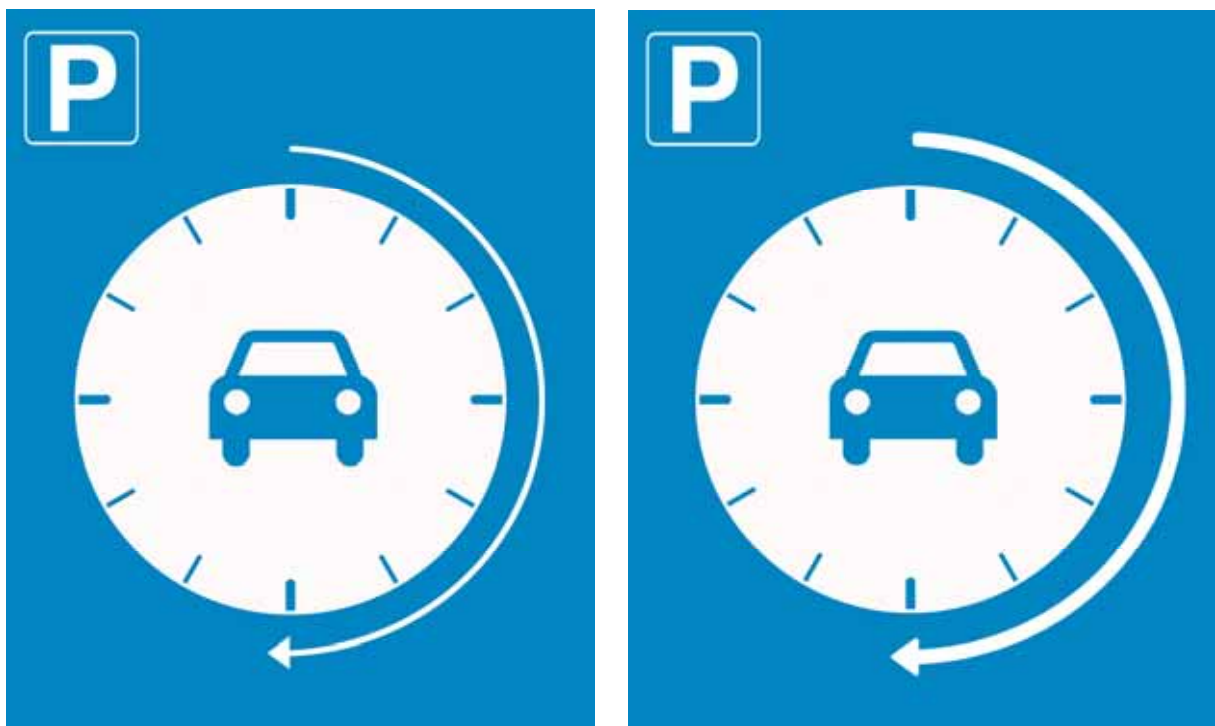


Kuva 21. Eurooppalaisia ja amerikkalaisia yhteiskäyttöautoon liittyviä liikennemerkkejä.

Liikennemerkkinä yhteiskäyttöautopaikan merkki voisi olla

- ohje- (vrt. Taksiasema (534), Liityntäpysäköinti (520))
- kielto- tai rajoitusmerkki (vrt. Taksiasema-alue (375))
- opastusmerkki (vrt. Pysäköinti (677))

Uuden liikennemerkkin hyväksyy Suomessa Liikenne- ja viestintäministeriö ja toteuttaa liikennevirasto. Alustava esimerkki suomalaisesta yhteiskäyttöautopysäköinnin tai -pysäköintipaikan liikennemerkistä voisi olla seuraavan kaltainen. Yllä esitetty Motivan matkaketju-liitoksinen autopiktogrammi voisi olla tässä yhteydessä graafisesti liian monitahoinen. Siksi auton kuva on mahdollisimman yksinkertainen. Kellotaulua kiertävä nuoli kuvaa auton käytön ajan mittausta



Kuva 22. Mahdollisia esimerkkejä yhteiskäyttöautopaikan liikennemerkistä.

6.4.4 Yhteiskäyttöautopaikkaa osoittavan liikennemerkkin lisäkilpi

Pysäköintimerkin tai pysähtyminen kielletty -merkin uuden *lisäkilven* hyväksyminen liikenteenohjauslaitteita koskevassa lainsäädännössä lieenee nopeampi prosessi kuin varsinaisen liikennemerkkin virallinen hyväksyttäminen. Lisäkilvenkin hyväksymiseen kuluvan ajan voisi hyödyntää pyrkimällä luomaan pääkaupunkiseudulle yhtenäisen yhteiskäyttöautopaikkojen lisäkilpikäytännön. Erityisesti kiinteistöjen alueelle sijoittuvilla pysäköintialueilla esiintyy värykseltään virallisen näköisiä, mutta sisällöltään epävirallisia lisäkilpiä. Tämä on omiaan aiheuttamaan sekaannusta esimerkiksi vastuu- ja korvauskysymyksissä. Lisäkilven tulisi mahdollistaa juridisesti pysäköintivirhemaksun perimisen.

Lisäkilpi sisältänee lähtökohtaisesti vain tekstiä, joskin jo käytössä olevissa (kelta- tai sinipohjaisissa) lisäkilvissä on runsaastikin piktogrammeja (vrt. ajoneuvotyypit (mm. 831-836, 841-843), pysäköintikiekkko, pysäköinnin maksullisuus tai vaikkapa hätäpuhelin ja sammutin (880). Iso-Britanniassa car club –kuvatunnus, jonka voisi tulkita vaikkapa ”auton munakelloksi”, on eräänlainen lisäkilven luonteinen lisukemerkki.

Yhteiskäyttöautopaikkaa osoittavan liikennemerkkin lisäkilven teksti voisi olla esimerkiksi ”Sallittu yhteiskäyttöautoille” tai ”Ei koske yhteiskäyttöautoja”. Koska yhteiskäyttöauto on suomeksi ja ruotsiksi (bilpoolsbil) pitkäkö sana, lisäkilvessäkin voisi harkita jotain yllä kuvatun suomalaisen yhteiskäyttöautopaikan liikennemerkkin kaltaista kuvaketta lyhyen tekstin (esim. Sallittu vain / Endast för) yhteydessä.

7. Yhteenveto: yhteiskäyttöautopalveluiden ala on laaja

Yhteiskäyttöautopalveluiden ja autovuokraamojen yhteys Suomessa ja maailmalla on monella tavalla läheinen. Ehkä tunnetuimman amerikkalaisen yhteiskäyttöautopalvelu Zipcarin osti vuoden 2013 alussa suuri kansainvälinen autovuokraamo Avis. Toinen maailmanlaajuinen autonvuokraamoketju Hertz on perustanut yhteiskäyttöautopalvelun Hertz-on-demand. Suomalainen City Car Club toimi kymmenkunta vuotta tuottamatta voittoa, ennen kuin se yhdisti voimansa mainoksilla päällystettyjä pieniä vuokra-autoja vuokraavan O2median kanssa. Suomalaiset yhteiskäyttöautopalvelut Smart Travel ja 24rent toimivat myös autovuokraamoina.

Autojen yhteiskäyttöpalvelujen voikin sanoa olevan tietynlaisia autovuokraamoja. Ne erottuvat perinteisistä autovuokraamoista lähinnä internetin ja sen mobiilikäyttöliittymien paremmalla hyödyntämisellä ja vuokraamoja suoriteperusteisemmalla ja hienojakoisemmalla hinnoittelulla. Näin ne vastaavat paremmin kuluttajan tarpeisiin ja saavat samalla tukea jakamistaloudellisesta moraalijäittelystä.

Autovuokraamojen ja yhteiskäyttöautopalvelujen monitahoisen likeisyyden vuoksi Helsingin seudulla tulee määritellä ja suhtautua erilaisiin autonvuokrauspalveluihin joustavasti ja kannustavasti. Kansainvälisesti pienellä talousalueella ei voida olettaa, että yhteiskäyttöautoilu saisi merkittävää riskirahoitusta tai muuten laajan ja nopean kasvun mahdollistavaa yksityistä tukea. Kansainvälisesti vertaillen yhteiskäyttöautoilun tuki on ollut Helsingin seudulla erittäin pientä. Tämän raportin myötä ilmennyt useiden yhteiskäyttöautopalveluiden olemassaolo poistanee julkisten tahojen pelot yhden monopoliasemassa olevan yhteiskäyttöpalvelun tukemisesta. Merkittävä este panostaa reilusti enemmän yhteiskäyttöautoilun julkiseen tukemiseen on poistunut.

Yhteiskäyttöauto on kuin vuokra-auto myös siksi, että se joutuu ajan mittaan kolareihin ja muihin korjauksiin yksityisautoa enemmän. Vakuutuskustannukset nostavat vääjäämättä kokonaiskustannuksia. Vakuutuskysymysten vuoksi myöskään nuoret, tuoreen ajokortin haltijat eivät tule yhteiskäyttöautoilun piiriin kuin poikkeustapauksissa (Smart Travel). Olisiko julkisella taholla mahdollisuuksia tukea tämän käyttäjäryhmän yhteiskäyttöä (vrt. valtion omat autot, joita ei ole lainkaan vakuutettu)?

Työpäivän aikainen yhteiskäyttöautoilu on tärkeä kaluston käyttöasteen lisääjä. Yhteiskäyttöautopalvelun kustannusrakenne ja –raportointi eivät aina liity riittävän saumattomasti suurten yritysten ja virastojen talous- ja henkilöstöhallinnollisiin käytäntöihin. Yrityksissä henkilöstön matkakulujen käsittely hoituu kuitenkin julkishallintoa joustavammin. Julkishallinnossa tuleekin kehittää kunnallista ja seudullista matkustusohjetta, joka entistä enemmän mahdollistaa yhteiskäyttöautoilun myös asiantuntijatason työntekijöille. Pienyrityksissä tilanne on parempi.

Yritysten keskimääräisen koon pieneneminen ja yritysten sijoittuminen yhä enemmän edullisten (lähiö)asuntojen yhteyteen voi olla pidemmällä aikavälillä yhteiskäyttöautoilun etu. Työpäivänaikainen

kysyntä ja edulliset pysäköintimahdollisuudet kohtaavat, varsinkin jos yhteiskäyttöautojen noutopisteiden levinneisyys on riittävä.

Yhteiskäyttöautojen nouto- ja jättöpisteiksi soveltuvien eli riittävän houkuttelevien pysäköintipaikkojen saatavuus ja kustannustaso on tunnistettu yhdeksi tärkeimmistä yhteiskäyttöautoilun kynnyskysymyksistä Helsingin kantakaupungissa ja osittain muillakin Helsingin seudun liityntäpysäköintialueilla. Helsingin kaupungin kanssa vuonna 2003 tehdyn kadunvarsipaikkasopimuksen ja sopimustulkintojen vuoksi City Car Club käytännössä hallitsee Helsingin kantakaupungin yhteiskäyttöautomarkkinoita. Tämä on CCC:n laadukkaan visuaalisen ilmeen ja HSL:n markkinointiyhteistyön ohella vahvistanut väärää mielikuvaa siitä, että yhteiskäyttöautopalveluja tarjoaisia vain yksi merkittävä toimija. Tämä harhaluulo on puolestaan vähentänyt merkittävästi julkisten tahojen aktiivisuutta yhteiskäyttöautojen tukijana.

Näkyvät ja yleiset yhteiskäyttöautojen autopaikat tai muutoin osoitetut alueet Helsingin keskustassa ja vilkkaimmilla raskaan raideliikenteen liityntäpysäköintialueilla olisivat uusille palveluntarjoajille ja samalla toimialan laajentumiselle ja tunnettuudelle keskeinen menestystekijä. Kaupan pysäköinnin yhteydessä toimiva liityntäpysäköinti tuottaa enemmän kävijöitä kauppaan, kun mukana on yhteiskäyttöautojen pysäköintiä. Liityntäpysäköintiin pysäköity yksityisauto tuo kauppaan asiakkaan korkeintaan kerran. Yhteiskäyttöautoa ehtii käyttää esim. saman illan aikana useampi autokunta.

Yhteiskäyttöautopaikoilla olisi hyvä käyttää kaikille yhteistä merkkiä tai kuvatunnusta, jota voisi käyttää myös muussa yhteiskäyttöautoilun markkinoinnissa. Mahdollisesti yhteiskäyttöautopaikalla voisi olla myös sitä varten suunniteltu virallinen liikennemerkki tai ainakin lisäkilpi.

Pidemmällä aikavälillä yhteiskäyttöautojen tonttipysäköinti nousee tärkeäksi kysymykseksi, varsinkin Helsingin ulkopuolisella pääkaupunkiseudulla, jossa kadunvarsipysäköintiä on hyvin vähän. Yksittäisille rakennushankkeille ja pidemmällä aikavälillä koko kaupungin autopaikkavarannolle keskeinen työkalu on kuntien asemakaavoissaan käyttämä autopaikkannormi. Joissain tapauksissa yhteiskäyttöautopaikkojen sijoittaminen rakennettavalle tontille voi tarjota yhteiskäyttöautolle näkyvyyttä ja saatavuutta sekä erityisesti rakennuttajan kaipaamaa vähennystä pakollisten autopaikkojen määrään. Helsingin seudun kuntien linjauksissa onkin havaittavissa varovaista pyrkimystä keventää tai joustavoittaa asemakaavojen autopaikkannormia. Useimmiten se tarkoittaa pakollisten autopaikkojen määrän vähentämistä suhteessa rakennettavan kerrosalan määrään.

Henkilöauton kulttuurisen merkityksen muuttuminen Länsi-Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa menestyksen mittarista väljän yhdyskuntarakenteen vaatimaksi käyttöesineeksi lupaa hyvää yhteiskäyttöautoilulle. Suomi seurannee kehitystä tässäkin muutoksessa, tosin hitaasti. Tämä mahdollistaa Helsingin seudulle yhteiskäyttöautoilun julkisen tukemisen kokemusten ja mallien omaksumisen ulkomailta.

2000-luvun aikana yhteiskäyttöautoilu on Suomessa alkanut laajentua niin määrällisesti kuin laadullisesti. Viranomaisten on aika alkaa suhtautua siihen kasvavana toimintana. Yhteiskunnallista etua se tuottaa merkittävässä määrin kuitenkin vain viranomaisten kannustavilla toimenpiteillä.

8. Jatkossa selvitettävää

Suomessa liikenne- ja erityisesti pysäköintiselvitysten keskeisintä sisältöä ovat muiden samankokoisten kaupunkien ”benchmarkkaus”, jolla etsitään parhaita käytäntöjä. Niiden avulla tunnistetaan entistä paremmin kysyntää, muita ongelmia sekä hiotaan vanhoja käytäntöjä. Virkamiesselvitysten, maastokäyntien, pysäköintilaskentojen ja käyttäjäkyselyiden lisäksi tulee kehittää yhteistyössä akateemisen yhteisön (liikennetekniikan lisäksi myös yhdyskuntasuunnittelu ja talousmaantiede) kanssa aidosti uusia näkökulmia ja menetelmiä.

Erityisiä jatkoselvityksen aiheita olisivat:

- julkisen tahon ottamat liikenne- ja autovakuutukset (tai valmius omaan korjaustoimintaan (vrt. Stara))
- ”virallisen” yhteiskäyttöauton liikennemerkin laadinta
- yhteisesti hyväksytyn yhteiskäyttöautomerkin laadinta ammattimaisen graafisen suunnittelijan avulla
- seudullisen matkustusohjeen osatekijät: jääkö jotain tärkeää työsuhdesopimusten ulkopuolelle?
- laajan yhteismarkkinoinnin konkreettiset mahdollisuudet HSL:n ja kaikkien yhteiskäyttöautopalveluiden kesken
- yhteiskäyttöautopalveluiden julkisten organisointimallien ja aloittavien palveluiden taloudellisen tuen konkreettisten käytäntöjen tarkempi selvittäminen
- autopaikkanormin keventämismahdollisuudet ja kaavoittajan ja rakennuttajan yhteistyömalli tapauksissa, joissa rakennuttaja sitoutuu integroimaan yhteiskäyttöauton osaksi markkinoimaansa kiinteistöä, sen elinkaaren huomioiden

LIITE 1

Yhteiskäyttöautoilun monet muodot

AUTOVUOKRAAMOT

Perinteinen tapa saada auto käyttöön maksua vastaan on sen vuokraaminen. Vuokraaja varaa auton joko Internet-palvelun avulla tai suoraan vuokraamosta. Itse vuokraustapahtuma edellyttää kirjallista sopimusta sekä vuokraajan henkilötietojen oikeellisuuden tarkistamista vuokraamossa. Yleisesti vuokraaja noutaa ja palauttaa auton vuokrauspisteeseen, sillä auton kuljettamisesta asiakkaan luo peritään huomattava palkkio. Auton vuokraus on siis harvoin spontaani teko. Tyypillisesti markkinoidaan vuorokauden vähimmäisvuokrausaikaa.

Suomessa on runsaasti autovuokraamoja. Toiminta keskittyy vahvasti suuriin kaupunkeihin, autokauppojen yhteyteen ja lentoasemille. Helsingin seudulla toimii useita kansainvälisiä autovuokraamoketjuja, ja näillä on useita toimipisteitä myös keskusta-alueella. Suurelta osin yrityksiä viikolla palvelevat autovuokraamot tarjoavat kalustoa tavallista edullisemmin viikonloppu- ja loma-aikoina.

City Car Clubin omistaja Suomen kaupunkiautot Oy harjoittaa autonvuokrausta myös toiminimellä O2Media (www.o2media.fi). Vuokra-aika on rajattu 1–3 vuorokauteen ja auton nouto ja palautus ovat mahdollisia vain vuokraamossa sen aukioloaikoina, minkä vuoksi se luokitellaan taustayhteisöstään huolimatta tässä yhteydessä autovuokraamoksi. Mainoksilla päällystetyn pikkuauton päivähinta on ollut hyvin edullinen (luokkaa 5-10€/vrk). Auton kokonaan peittävien mainosten näkyvyyden vuoksi autoilla on pitänyt ajaa vähintään 30 km päivässä. Tämä ei tietenkään sovi yhteiskäyttöautoilun ympäristöarvoihin. Nykyään O2media markkinoi itseään mainostajille, mutta halukkaille vuokraajille näitä pienikokoisia mainosautoja on saatavilla vain City Car Clubin normaalin toiminnan kautta.

Autovuokraamot ovat laajentaneet toimintaansa myös yhteiskäyttöautoilun suuntaan.

Suomalaisena esimerkkinä tästä voidaan ottaa 24 Rental Networks Oy:n operoima 24Rent, Toiminta on aloitettu vuonna 2009. Yrityksen liikevaihto on 0,6M€ ja toiminta voitollista. Se markkinoi itseään pääasiassa vuokraamona, mutta myös yhteiskäyttöautopalveluna, jonka käyttäminen ei välttämättä edellytä jäsenyyttä. Maksuton jäsenyys tuo kuitenkin hiukan etuja. Kuka tahansa voi varata auton internetissä käyttöönsä mille vuorokauden ajalle tahansa (tällä hetkellä vähintään kolmeksi tunniksi) ja vuokratun auton ovet käyttäjä avaa ja sulkee tekstiviestillä tai internet-selaimella varustetun matkapuhelimella. Autoissa on paikannuslaitteet. Henkilöautoja on kymmenkunta ja pakettiautoja 80.

Pääosa autoista on uudehkoja. Autojen vuokrataso perustuu aina kyseisen autoyksilön ominaisuuksiin. Palveluja operoidaan lisensoijayritysten kautta kymmenessä kaupungissa, pääpainon ollessa kuitenkin pääkaupunkiseudulla. Kiinteää palvelupistettä ei ole lainkaan. Käyttäjä maksaa kulutuksensa mukaisen polttoaineen lisäksi auton vuokran etukäteen normaalina verkkomaksuna. Kustannusten vuoksi autot sijaitsevat maksuttomassa kadunvarsipysäköinnissä tai yhteistyöyritysten paikoilla. Palvelun ominaisuudet tuovat sen erittäin lähelle tässä raportissa hahmoteltua yhteiskäyttöauton määritelmää.

ARVIO YHTEISKUNNALLISTEN HYÖTYJEN NÄKÖKULMASTA

Parhaimmillaan autovuokraamot lähestyvät varaus- ja käyttöönottojärjestelmien joustavuudessa ja autoilun kustannusvastaavuudessaan suurehkoa yhteiskäyttöautopalvelua. Tällöin ne pystyvät tarjoamaan kilpailukykyisen ja myös ympäristönäkökulmasta hyväksyttävän vaihtoehdon omalle autolle.

Suurilla autovuokraamoilla on vakiintuneet myyntikanavat asiakkaille, joiden työpaikka on suuressa työpaikkakeskittymässä ja auton tarve työaikana. Iltaisin ja viikonloppuisin autoa tarvitsevat yksityisasiakkaat täydentäisivät asiakaskantaa hyvin, koska näin autojen käyttöaste saadaan korkeammaksi.

SWOT-ANALYYSI PERINTEISISTÄ AUTOVUOKRAAMOISTA YHTEISKÄYTTÖAUTOILUN YLEISEN EDISTÄMISEN NÄKÖKULMASTA:

Vahvuudet	Heikkoudet
Suuret vuokraamoketjut: - Autokanta on erittäin uutta, hyväkuntoista ja ammattimaisesti ylläpidettyä - Palvelee hyvin pitkämatkaisia matkaketjuja suurissa matkustajaterminaaleissa, erityisesti lentokentillä, sekä toimihenkilövaltaisissa työpaikkakeskittymissä. - Vuokraamoiden järjestelmät on hyvin integroitu suuren yleisön käyttämiin lento- ja hotellivarausjärjestelmiin sekä muiden matkustajapalveluiden tai kaupan keskusliikkeiden bonusjärjestelmiin. - Suuret toimijat pystyvät tarjoamaan laajan skaalan erityyppisiä palveluita alkaen leasing-tyyppisestä pitkän aikavälin vuokrauksesta yhteiskäyttöautopalveluun Pienet vuokraamot	Suuret vuokraamoketjut: - Lyhin vuokra-aika on vuorokausi, jolloin palvelu on liian kallis lyhytaikaiseen tarpeeseen - Noutopaikat ovat keskittyneet maantieteellisesti - Jokainen käyttöönotto edellyttää vuokraussopimusta ja paperityötä virkailijan kanssa - Auton nouto on mahdollista vain vuokraamon toimipisteen aukioloaikoina Pienet vuokraamot - Ajoneuvot voivat olla vanhoja ja/tai huonokuntoisia. - Sähköisiä varausjärjestelmiä ei ole tai niiden toiminta on epävarmaa - Auton nouto on mahdollista vain

• Toimijoiden kevyt kustannusrakenne mahdollistaa edullisen hintatason käyttäjilleen. • Vuokraustilanteen salliessa mahdollisuus myös muutaman tunnin vuokrausjaksoihin. • Vuokraamot sijaitsevat usein asuinalueilla tai niiden lähellä. • Franchaising-tyyppinen yms. verkostoituminen mahdollistaa kansallisen tason toiminnan • Internetin ja paikannusteknologian hyödyntäminen varaus-, sekä ovien avaus/sulkutoiminnoissa	vuokraamon toimipisteen aukioloaikoina • Noutopaikkoja on vähän, yleensä vain yksi, ja toimipisteet sijaitsevat usein vaikeapääsyisillä ja/tai epämääräisillä pienteollisuusalueilla • Puhelinpalvelu voi olla yhden henkilön läsnäolon varassa
Uhat • Autoilun kustannusrakenteen nopeat muutokset nostavat omistamisen riskiä ja nostavat vuokraushinnat yksityiskäyttäjän ulottumattomiin • Autovuokraamotoimijat syövät auton yhteiskäyttötoimijat (vrt. Avis - Zipcar) • Autonvuokraamot integroituvat suurasiakkaisiinsa pelkäksi in-house-toimijaksi • Vahva ja tunnettu autonvuokraustoiminta vähentää joukkoliikennekysyntää / -tarjontaa (vrt. amerikkalainen lentokenttä)	Mahdollisuudet • laajentuminen erittäin lyhytaikaiseen ja toisaalta hyvin pitkäaikaiseen vuokraustoimintaan, tarjoten monenlaisia vaihtoehtoja yksityisauton omistamiselle • sähköisen varaus- ja paikannusjärjestelmän ja muun tarjonnan laajentuminen tehostamaan suurten asiakasyksiköiden autonkäyttöästä, samalla vähentäen yksityisautojen ja niiden pysäköintitilan tarvetta • laajentuminen vapaa-ajan autoiluun ja polkupyörä- vuokraukseen

Yhteiskäyttöautoklubit

Klubityyppisessä autojen yhteiskäyttöpalvelussa palvelun asiakas (yksityishenkilö tai organisaatio) tekee sopimuksen jäsenyydestä ja saa maksua vastaan käyttöoikeuden palvelun tarjoamiin autoihin. Asiakas saa auton helposti käyttöönsä kodin tai työpaikan läheltä sekä liikenteen solmukohdista (esim. varaus internetissä tai puhelimella, käyttöönotto älykortilla tai matkapuhelimella), kaikkina viikonpäivinä ympäri vuorokauden ja myös lyhyeksi ajaksi kerrallaan. Auton käytöstä maksetaan käytön mukaan, ja hinnat sisältävät kaikki autonkäyttöön liittyvät kustannukset (mm. vakuutusmaksut, verot, polttoaineet, huollot, pääoman, renkaat ja muut varusteet).

Erona autonvuokraukseen on, että jokaista käyttökertaa varten ei erikseen tehdä sopimusta. Kertaalleen tunnistetut jäsenet voivat joustavasti käyttää autoja tarpeen mukaan. Tämä tukee myös lyhytkestoista käyttöä. Autoja sijoitetaan eri noutopisteisiin kysynnän mukaan. Usein auton voi myös palauttaa muuhun kuin lähtöpisteeseen.

Alan suurin toimija on yhdysvaltalainen Zipcar, jolla on 400 000 jäsentä ja 9000 autoa. Yrityksellä on 80 prosentin markkinaosuus Yhdysvalloissa ja jäsenkunta vastaa noin puolta koko maailman yhteiskäyttöautoilijoista.

Autovuokraamo Hertz on myös aloittanut yhteiskäyttöautopalvelujen tarjoamisen (www.hertzondemand.com). Palvelun elementtejä ovat osoitetut pysäköintipaikat, auton avaaminen jäsenkäyttäjän henkilökohtaisella tunnisteella (sirukortti/avaimenperä), jonka auton vastaanotin lukee tuulilasin läpi, ympärivuorokautinen saatavuus sekä liittymis- ja vuosimaksuton jäsenyys. Henkilöautojen tuntihinnat esimerkiksi Lontoon seudulla ovat 4,5 punttaa ja vuorokausihinta 36 punttaa, mihin sisältyy 20 mailia ajoa. Lisämaili maksaa 25 penniä (pence).

Suurille yritys- ja julkishallintoasiakkaille Hertz-on-Demand tarjoaa 1) sovitun autokaluston sijoittamista ja osoittamista pelkästään tietyn suurasiakkaan käyttöön tai 2) suurasiakkaan oman kaluston operointia Hertzin seurantateknologian avulla.

Yleisölle tarjolla olevat automallit edustavat kaupunkiliikenteen tarpeita: pienehköjä, myös sähkökäyttöisiä henkilöautoja sekä pakettiautoja. Hertzin palvelu on toiminnassa väestörikkaiden maiden (USA, UK, Saksa, Espanja, Ranska ja Australia) suurimmilla kaupunkiseuduilla sekä erityisesti niiden työpaikkakeskittymissä ja yliopistokampuksilla. Hertz ilmoittaa palvelun maailmanlaajuisesti jäsenmääräksi 85 000 ja autojen määräksi 700. Todennäköisesti Suomi ei tällä hetkellä edusta riittävän kiinnostavaa markkinaa Hertzille, jotta toiminnan perustamiskulut täällä tulisivat katetuksi.

YHTEISKÄYTTÖAUTOKLUBIT SUOMESSA

Nykytilanteessa Helsingin seudun näkyvin yhteiskäyttöautoiluklubi – ja juuri klubimuotoisuudessaan ainoa – on City Car Club. Se on tuottanut autojen yhteiskäyttöpalvelua vuodesta 2001 alkaen. Elokuussa 2013 jäseniä oli 3847, joista yritysasiakkaita 969.

Vaikka City Car Club kilpailee yksityisautoilun, organisaatioiden omien autojen ja muiden kulkutapojen kanssa, yhteiskäyttöautoilussa sillä on Suomessa hyvin vahva tunnettuus. Yli kymmenen vuoden (lähes) monopoliasemankaan jälkeen City Car Clubin toiminta ei ole kovin kannattavaa. Nykyäänkin, kymmenen tappiollisen vuoden jälkeen, toiminta vaatii tuekseen muuta liiketoimintaa, esim. ilmoitustilan myyntiä yhdistettynä perinteisempään autonvuokraustoimintaan.

Yleisestä autoliikenteen vähentämisenäkökulmasta katsottuna on heikkous, että City Car Clubin liiketoimintamalli pyrkii jäsenten autonkäytön lisäämiseen. Varauksen minimiaika on yleensä kaksi tuntia. CCC:n toimihenkilöiden kanssa käydyissä keskusteluissa on usein tullut esille, että jäsenmäärä sinänsä on riittävä. Jäsenten vain tulisi käyttää CCC-autoja enemmän.

Oliivi Autot Oy (www.oliivi.org) suunnitteli aloittavansa yhteiskäyttöautotoiminnan vuoden 2012 aikana yksinomaan pienillä kaksipaikkaisilla sähköautoilla. Yrityksen verkkokaupasta auton saattoi varata tunti-, vuorokausi- tai viikonlopputaksalla (6/29/59 €). Oliivi Autot jäi kasvishampurilaisravintolayrittäjän oheistoiminnaksi, vertautuen lähinnä pienimuotoiseen erikoisautonvuokraukseen. Oliivi Autot Oy:n toiminta on loppunut syksyllä 2012.

24rent voitaisiin haluttaessa laskea myös yhteiskäyttöpalveluksi. Toimitusjohtaja Matti Hännisen mukaan (kommunikointi 15.8.2013) minimivuokrausaikaa voitaisiin lyhentää jopa reilusti alle tuntiin, mutta palvelutuote on toistaiseksi haluttu pitää käyttäjille yksinkertaisena.

ARVIO YHTEISKUNNALLISTEN HYÖTYJEN NÄKÖKULMASTA

Silloin kun käytössä on sähköinen varausjärjestelmä, auton käyttöönotto on joustavaa.

Minimivuokraus vaihtelee operaattoreittain 1–4 tunnin rajoissa, esimerkiksi City Car Clubilla se on pääasiassa kaksi tuntia. Ilman sähköistä järjestelmää käyttöönotto vertautuu vuokraukseen, mutta asiakkaan klubijäsenyys mahdollistaa yksinkertaisemman varausten hallinnan ja laskutuksen.

Autojen nouto- ja palautuspisteitä on runsaasti, mikä mahdollistaa laajemman asiakaspotentiaalin.

Jäsenyyden hinta on kiinteä kustannus. Hyvin vähän ajaville kuukausimaksun osuus laskutuksesta voi tuntua suurelta. City Car Clubilla on tarjolla myös kuukausimaksuton jäsenyys, jolloin käyttömaksu on hiukan kalliimpi. Tätä jäsenyyshuutoa ei kuitenkaan markkinoida aktiivisesti.

Toistaiseksi asiakkaista suurin osa on yksityishenkilöitä, jolloin autojen käyttö keskittyy iltoihin, viikonloppuihin ja loma-aikoihin. Autojen arkipäiviin ja päiväsaikaan keskittyvä yrityskäyttö parantaisi yhteiskäytön periaatteiden toteutumista.

SWOT-ANALYYSI YHTEISKÄYTTÖAUTOKLUBEISTA:

Vahvuudet	Heikkoudet
Jäsenet kokevat kuuluvansa edelläkävijäyhteisöön, johon liittyy statustekijöitä, mm. erikseen osoitettujen pysäköintipaikkojen käyttöoikeus.	Operointi edellyttää kehittyneitä teknisiä järjestelmiä sekä henkilöresursseja autojen siirtelyyn ja huoltoon, mikä lisää kiinteitä kustannuksia ja heikentää kannattavuutta.
Laaja ja toimiva tilausjärjestelmä internetissä, auton ovien avaus matkapuhelimen avulla, omalla pin-koodilla.	Toiminta on täysin riippuvainen tietoliikennejärjestelmien ja -yhteyksien toiminnasta. Ovien avaaminen ja sulkeminen aiheuttaa matkapuhelimen käyttökustannuksia, ellei käytössä ole älykortti- tms. tunnistusta (Hertz, Livop, Relayrides) tai web-selaimella varustettu älypuhelin.
Auton voi jättää myös muualle kuin noutopaikkaan, esimerkiksi lomalle lähtiessä lentokentälle, jolloin säästää lentokentän pysäköintimaksun tai taksimatkan hinnan.	Klubille varattuja pysäköintipaikkoja käytetään

Yhteiskäyttöautoklubille on mahdollista luoda erottuva profiili, joka näkyy julkisuudessa ja joka vahvistaa sen neuvotteluasemaa suhteessa julkishallintoon.	luvatta huoltoliikenteeseen, lumen varastointiin ja muuhun pysäköintiin, jolloin järjestelmän toimivuus kärsii. Kannattavuus paranisi, jos asiakkaat ajaisivat enemmän, mikä on ristiriidassa palvelun itselleen asettamien ja yhteistyötahoilleen viestittämien ympäristötavoitteiden kanssa Kuukausimaksu ei kannusta hyvin vähän autoa käyttäviä liittymään jäseniksi. Palveluntuottajan korkeista kiinteistä kustannuksista johtuva aikaperusteinen hinnoittelu soveltuu huonosti pitempiin vuokrauksiin, esimerkiksi mökkimatkoihin. Toiminta kaupunkikeskustoissa on edullisen pysäköintimahdollisuuden varassa.
Uhat Yhteiskäyttöautoilun markkinat eivät kasva, jolloin toiminta ei tehostu ja jää pysyvästi marginaaliin. CCC:n erityisasema voi voimistua eli tehottomuus markkinoilla kasvaa. Yhdyskuntarakenne jatkaa hajautumistaan, jolloin joukkoliikenteen palvelutaso ei riitä, vaan yksityisautojen omistusaste kasvaa. Internetin käytön epävarmuuksien lisääntyminen Suurten kansainvälisten autonvuokraamojen keskittyminen vain suuryritysten ja suurten julkishallinnon yksikköjen palveluun	Mahdollisuudet Kaavoitus voi alkaa tukea yhteiskäyttöautoilua mm. suomalla helpotuksia kiinteistöjen autopaikkavelvoitteista Yksityisautoilun kallistuessa autoilua vähennetään ja yhteiskäyttöauton suhteellinen kilpailukyky paranee Parantunut asiakaspalveluyhteistyö eri liikennemuotojen kanssa voi helpottaa matkaketjuja, esimerkiksi yhteiskäyttöautojen nouto- ja luovutuspaikoille voidaan liittää kaupunkipyöräpaikkoja ja tästä edelleen kehittären Mobility Center -tyyppisiä liikenneasemia kantakaupunkiin (taksiasema + kaupunkipyörät + joukkoliikenteen pysäkit ja infopiste + yhteiskäyttöautojen nouto/jättöpiste) Ruuhka- tai tienkäyttömaksujen käyttöönotto mahdollistaa yhteiskäyttöautojen suosimisen joko muita paremmin pääsyoikeuksin tai edullisemmin hinnoin Suurten autovuokraamojen tulo pääkaupunkiseudun yhteiskäyttöautojen markkinoille omilla vastaavilla palveluillaan (vrt. Hertz on Demand) luo toiminnalle lisää tunnettua ja synnyttää kilpailua Internetin, paikannusteknologian ja mobiililaitteiden web-selaimen käytön yleistymisen lisää autojen yhteiskäyttöpalvelujen toimintamahdollisuuksia kevyillä kustannuksilla.

KADUNVARSAUTOT

Eräissä ulkomaisissa yhteiskäyttöautopalveluissa toiminta perustuu siihen, että auto otetaan tarpeen tullen käyttöön suoraan kadun varresta. Autoa ei voi varsinaisesti varata etukäteen, sillä varausoikeus on rajoitettu 15 minuuttiin. Tässä ajassa varaaja ehtii kävellä lähimmälle autolle. Käytön jälkeen auto on palautettava kaupunkikohtaisesti määritellylle toimialueelle. Saksassa tällaista palvelua tarjoaa DriveNow, jonka Mini- ja BMW-merkkisiä autoja on Münchenissä, Düsseldorfissa ja Berliinissä sekä syksystä 2013 alkaen Kölnissä. DriveNow:lla on Münchenissä 300 ja Berliinissä 500 autoa. Lisäksi DriveNow tarjoaa käyttöön sähköautoja San Franciscossa. Operoinnista vastaa autovuokraamo Sixt.

Veloitus tapahtuu minuutin tarkkuudella. Taksa on korkeampi (0,29–0,34 eur/min) autolla ajettaessa kuin auton ollessa pysäköitynä (0,10 eur/min). Yöllä klo 01–06 seisonta-ajasta ei veloiteta. Polttoaine sisältyy hintaan. Mikäli vuokraaja joutuu tankkaamaan auton hän saa siitä 20 ilmaista ajominuuttia. Lisäksi hinnastossa on pakettihintoja 3, 6 ja 9 tunnin vuokrauksille; esimerkiksi kolmen tunnin paketti maksaa 23 euroa ja sisältää 60 km ajoa.

Saksassa kukin kaupunki on myöntänyt autoille vapaan pysäköintioikeuden toimialueellaan. Mikäli autoa pitää varattuna itselleen, joutuu siitä maksamaan aikaveloituksen mukaisen hinnan.

Autot voi palauttaa toimialueella mihin tahansa pysäköintipaikkaan, ja ne vapautuvat luovutuksen jälkeen välittömästi odottamaan seuraavaa käyttäjää.

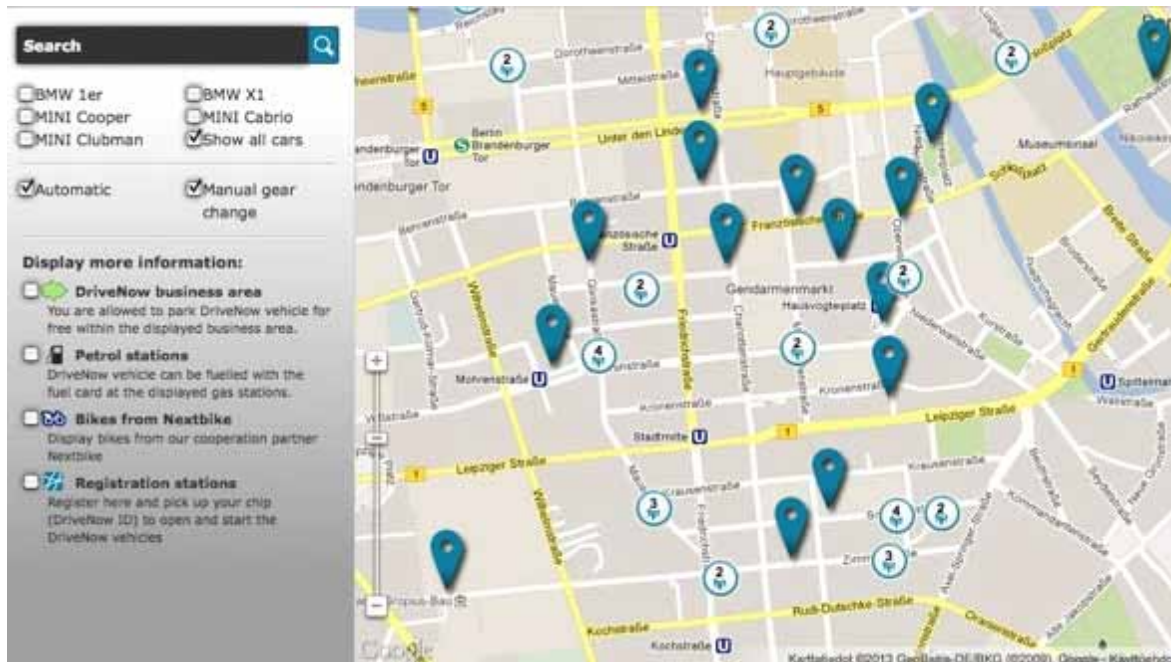
Käyttäjän on rekisteröidyttävä (29 euron kertamaksu), mutta muuta jäsenmaksua ei peritä.

Car2go-palvelu tarjoaa kaksipaikkaisia Smart-autoja Vancouverissa, San Diegossa, Amsterdamissa, Lyonissa ja Ulmissa.

Hyvän saatavuuden varmistaminen edellyttää operaattorilta varsin suurta kertainvestointia ja siihen liittyvää riskinottoa. Edellisten esimerkkien keskittyminen tiettyihin automerkkeihin viittaa myös yhteistyötarpeeseen autonvalmistajien kanssa.

ARVIO YHTEISKUNNALLISTEN HYÖTYJEN NÄKÖKULMASTA

Vuokra-aika voi olla hyvin lyhyt, ja autot ovat erittäin joustavasti käytettävissä. Tarvittavien suurten investointien vuoksi järjestelmän toteutettavuus erityyppisillä alueilla on rajoitettu. Jotta autoille tulisi riittävä käyttöaste, käyttäjiä tulisi olla hyvin runsaasti pienellä alueella. Ilmeisesti toimintaperiaate edellyttää suurempia kaupunkeja, kuin mitä Suomessa on.



Kuva 23. Berliinin keskustassa DriveNow-autoja on hyvin tarjolla.

Vahvuudet • Voi monipuolistaa yhteiskäyttöautotarjontaa ja toimijakirjoa markkinoilla • Sopii ad hoc -tarpeisiin ja toimii siten mm. muiden liikennejärjestelmien täydentäjänä, erityisesti poikkeustilanteissa • Operaattorin brändi ja sen runsas näkyvyys katu ympäristössä vahvistaa toimintaa.	Heikkoudet • Edellyttää suurta määrää ajoneuvoja ja siten investointeja, mikä nostaa aloituskynnystä ja mahdollistaa operoinnin vain suurille toimijoille
Uhat • Suurten investointikustannusten vuoksi järjestelmä toteutetaan vaatimattomana, eikä se saa riittävästi käyttäjiä toimiakseen kannattavasti • Suuri toimija voi haitata tai ehkäistä muiden yhteiskäyttöautopalvelujen tarjoajien pääsyä markkinoille • Pysäköintitilan riittämättömyys keskusta-alueella	Mahdollisuudet • Kaupunkipyörän kaltaisen organisointimallin vuoksi järjestelmä voi tukea myös pyöräilyä näiden tarjotessa yhdessä hyvin joukkoliikennettä täydentävän yksilöllisen liikkumispaketin

Yksityisten autojen yhteiskäyttö eli vertaisvuokraus

Vertaisvuokraustyyppisessä yhteiskäytössä (P2P) palveluntarjoaja hallinnoi virtuaalista autokantaa, jonka omistavat yksityiset henkilöt. Operaattorin pääomaa ei siis sitoudu autoihin. Varausjärjestelmä perustuu älykorttiin ja auton voi vuokrata lyhimmillään tunniksi. Maksu tapahtuu lähes aina välittävän

yrittäjien varausjärjestelmän kautta. Osa palveluista edellyttää vuokraajan ja omistajan tapaamista vuokrauksen alussa ja lopussa. Tällöin vuokrauksen minimiaika on yleensä neljä tuntia ja tämänkin hinta on lähes sama kuin vuorokauden. Autojen merkit ja mallit vaihtelevat, mutta yleisesti sopimusehdoissa asetetaan joitakin rajoituksia auton iän (esim. alle 10 v.), ajomäärän (esim. alle 100 000 km) tai arvon (esim. alle 20 000 euroa) suhteen. Autot tulee palauttaa lähtöpaikkaan tai sen lähistölle.

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

KOLME AUTON VERTAISKÄYTTÖPALVELUA

Suomessa on tätä raporttia varten tunnistettu kolme laajuudeltaan merkittävää vertaisvuokrausjärjestelmää. City Car Clubin operoima MeGo (www.mego.fi) edellyttää henkilökohtaista tapaamista omistajan ja vuokralaisen kesken, järjestelmä tarjoaa ainoastaan työkalun varauksen tekemiseen ja laskutukseen. Autoja on tarjolla tällä hetkellä viisi, kaikki Helsingissä (Töölö ja Munkkiniemi). Toinen järjestelmä, Kortteliauto (www.kortteliauto.fi), perustuu autoon asennettavaan hallintalaitteistoon, jolloin varattu auto voidaan ottaa käyttöön sähköisen ovenavauksen kautta. Autoja on tarjolla tällä hetkellä 12 kpl, pääasiassa Helsingissä, mutta myös Vantaalla, Lahdessa, Turussa ja Tampereella.

Vähemmän tunnettu palveluntarjoaja on Smart Travel. Sen omistavat perustajat, Valtosen



Kuva 24. Smart Travel, MeGo ja Kortteliauto. Kotisivut. (16.8.2013)

veljekset. Palvelu otettiin käyttöön vuosina 2003–2004, joten se on vain pari kolme vuotta City Car Clubia nuorempi ja selvästi vanhempi kuin CCC:n MeGo.

Smart Travelin toiminta perustuu internetin sähköisiin palveluihin. Autoja on saatavilla 16 kaupungissa Suomessa (ja Zubrin kaupungissa Tsekeissä). Henkilö- ja pakettiautoja on tällä hetkellä tarjolla 37

kappaletta, joskin merkittävä osa, parisenkymmentä, sen autoista on käytettyjen autojen liikkeessä myynnissä olevia autoja. Auton vakuutukset ovat auton omistajan vastuulla.

MeGon ja Kortteliauton sivustoja selvästi vaatimattomampi web-palvelu vaikuttaisi olevan lähinnä lisensointiin perustuva vertaisvuokrausjärjestelmä, joka välittää omistajien autoja verkkopalvelun kautta. Tässä mielessä se on hyvin lähellä esimerkiksi autovuokraamo ja auton yhteiskäyttöpalvelu 24Rentiä, jonka palveluntarjoajat ovat tosin kaikki pienimuotoisia yrityksiä.

Yhteiskäyttöautopalveluun liitetään vahvasti liikkumisen ohjaus –henkinen autonkäytön mukainen kustannusrakenne. Smart Travelin välittämien autojen käyttäjät maksavat kuitenkin normaalin autovuokrauksen tapaan varaamastaan ajasta, tyypillisesti vähintään yhdestä päivästä. Sen vuokraamotyyppisesti tarjoamien ”vapaiden kilometrien” vuoksi auton käyttöperustaisina autoilukustannuksina näkyvät vain polttoainekustannukset, kuten 24Rentilläkin.

Käytännössä asiakas voi varata auton verkossa luottokorttimaksun yhteydessä tai soittamalla tai lähettämällä sähköpostia suoraan auton omistajalle. Auton avaimet saa suoraan omistajalta tai auton kiinni olevan sivuikkunan yläreunaan kiinnitetystä kotelosta. Tässä 24Rent eroaa selvästi: asiakas/jäsen näkee vain lisensoidun varausjärjestelmän ja auto aukeaa tekstiviestillä tai painamalla älypuhelimien web-selaimen kosketusnäytöllä yhtä nappia.

Smart Travelin autot ovat pääasiassa iäkkäitä, paljon ajettuja ja käyttäjälle selvästi edullisempia kuin edullisissakaan perinteisissä autovuokraamoissa – tai monesti 24Rentissä. Auton voi saada käyttöönsä päiväksi halvemmalla kuin Kortteliauton tai MeGon kautta muutamaksi tunniksi.

Palvelu koostuu käytännössä useista web-sivustoista. Kameravalvontaan ja vartioihinkin viitataan. Toisin kuin muut vuokraamot tai yhteiskäyttöautopalvelut, Smart Travel tarjoaa autoja myös nuorille ja tuoreen ajokortin haltijoille. Autoilla saa myös ajaa ulkomaille. Siinä missä CCC ja Kortteliauto brändäytyvät ”kaupunkilaisiksi” valinnoiksi Smart Travel markkinoi autojaan myös pitkien, pienellä budjetilla tehtävien ulkomaanmatkojen ajokiksi.

ARVIO YHTEISKUNNALLISTEN HYÖTYJEN NÄKÖKULMASTA

Vuokra-aika voi olla lyhytkin, varsinkin jos autot ovat sähköisesti käyttöön otettavissa. Käytön joustavuus riippuu vuokralleantajasta silloin, kun auton käyttöönotto edellyttää tapaamista.

Tämäntyyppisen yhteiskäyttöautoilun etuna on, että se ei lainkaan lisää liikenteessä olevia autoja, vaan kaikki suorite tapahtuu autoilla, jotka ovat joka tapauksessa olemassa. Autojen yhteiskäyttöpalveluihin verrattuna huomattava etu on, että vertaisvuokrattaville autoille on yleensä pysäköintipaikka valmiina asuinkiinteistön (tai yrityksen) tontilla. Ainakaan se ei lisää kadunvarsipysäköinnin kysyntää.

Palveluita, joissa sopimuksen jälkeen auton vastaanotto tapahtuu suoraan omistajalta, ovat ainakin saksalaiset Autonetzer ja Tamyca, brittiläinen Whipcar, ranskalaiset Deways, Voiturelib ja Buzzcar sekä amerikkalainen Jollywheels.

Autonetzer ja Tamyca tarjoavat autoja neljäksi tunniksi, yhdeksi päiväksi tai viikoksi. Komissio on Autonetzerillä 15 prosenttia vuokratulosta ja Tamycalla 7,50 euroa jokaista alkavaa vuorokautta kohden.

Whipcarilla vuokrauksen minimiaika on kolme tuntia. Whipcar perii omistajalta 15 prosentin provision ja vuokraajalta 3 punnan varausmaksun.

Uudenlainen jakamistalouden start up –yritys FlightCar aloitti Cincinnatiassa ja toimii nyt Bostonissa ja San Franciscossa. Tunnetun AirBnB –kodinvaihtopalvelun tapaan FlightCar välittää lentomatkalle lähteneiden pysäköityjä yksityisautoja lennolta tuleville autontarvitsijoille. FlightCar maksaa autonsa palveluun ”listanneen” pysäköinnin lentokentällä, ottaa auton vastaan, pesee auton ennen ja jälkeen vuokrauksen sekä vakuuttaa runsaskätisesti jokaisen auton, riippumatta siitä, saatiinko auto sillä kertaa vuokrattua vai ei. Auton omistaja saa verojen jälkeen 65% vuokrasummasta. FlightCar on tehnyt sopimuksen vakuutusyhtiön kanssa yksinoikeudella. Ongelmatapauksissa (esimerkiksi vuokrattua autoa ei ole palautettu määräaikaan) autonsa omistajalle taataan autokyyti määränpäähensä ja ao. auton palautus omistajalle myöhemmin. Kolmen MIT-opintonsa keskeyttäneen nuoren miehen perustama FlightCar on kerännyt riskirahoitusta muutamassa vuodessa jo useiden miljoonien dollarien edestä.

Deways edellyttää, että omistajan oma autovakuutus kattaa lainaamisen. Vuokraajan on avaimen saadessaan luovutettava takuuraha, yleensä satoja euroja, joka palautetaan vuokrauksen päättyttyä. Vuokraus maksetaan Paypal-järjestelmällä.

Ranskalainen Buzzcar veloittaa komissiona 16 prosenttia, jota alennetaan viisi prosenttia, mikäli omistaja on itse hankkinut Buzzcarille asiakkaan.

Ranskalaisessa Voiturelib-vuokraamossa kello käy puolen vuorokauden jaksoissa ja minimiaika varaukselle on yksi vuorokausi. Komissio on 30 prosenttia ja siihen sisältyy vakuutus. Polttoaineen maksaa vuokraaja.

Yhdysvaltalainen autovuokraamo JollyWheels tarjoaa vuokrattavaksi sekä alihankkijavuokraamoiden omistamia että vertaisautoja. Yritys ei itse omista autoja. Vertaisautojen vuokraaminen muistuttaa läheisesti tavallista autonvuokrausta minimiajan ollessa yksi vuorokausi. Ellei vuokraajan oma vakuutusturva (kotivakuutus) kata vuokrattua autoa, on hänen ostettava vakuutus vuokrausta tehdessään. JollyWheels perii vuokratessa välityspalkkiota kymmenen prosenttia vuokrasta.

VUOKRAUS SUORAAN YKSITYISOMISTAJALTA SUOMESSA

City Car Clubin MeGo-palvelussa (www.mego.fi) on tarjolla viisi autoa, joille on ilmoitettu sekä tunti- että vuorokausihinnat. MeGo ottaa autolle vuokrauksen ajaksi vakuutuksen, joka kattaa ajoneuvolle sattuneet vahingot. Vakuutuksen omavastuu on 1250 euroa. Omistaja puolestaan vastaa liikennevakuutuksesta. MeGo laskuttaa omistajan asettaman vuokrahinnan ja välittää sen omistajalle pidätettyään siitä itselleen 40 prosenttia. Polttoaineen maksaa vuokraaja eli auto vastaanotetaan ja palautetaan täyteen tankattuna. MeGo:n kautta on tällä hetkellä vuokrattavissa kuusi autoa. Palvelu on ollut pitkään pilottivaiheessa, lähinnä hinnaltaan soveltuvan vakuutustuotteen puuttumisen vuoksi. Autojen vuokraaminen on silti mahdollista. Vuokratuntihinta 7-12 euroa/h. Vuorokausihintaa ei ole mainittu sivustolla.

Smart Travelin palvelujärjestelmän piirissä olevan autonomistajan on mahdollista vuokrata autonsa suoraan asiakkaalle, jos tämä ottaa omistajaan yhteyttä puhelimitse tai sähköpostilla. Smart Travel seuraa autoa paikannuslaitteen perusteella.

VERTAISVUOKRAUS VARAUSJÄRJESTELMÄN AVULLA

Lähempänä yhteiskäyttöautoilun määritelmää ovat palvelut, joissa auton käyttöönotto on mahdollista tapaamatta omistajaa. Tällaisia ovat visuaalista ilmettä myöten hyvin samankaltaiset ranskalainen Livop ja yhdysvaltalainen Relayrides. Myös yhdysvaltalaisella Getaroundilla auton käyttöönotto onnistuu ilman tapaamista, mikäli vuokraajalla on käytössään iPhone.

Livop- ja Relayrides-palveluissa ajoneuvoon asennettava laitteisto mahdollistaa ovien avaamisen vuokraajan älykortin avulla. Minimivuokra-aika on yksi tunti ja vuokrahinta muodostuu sekä ajasta että ajetuista kilometreistä. Livop pidättää itsellään 40 prosenttia tuotosta, mikä kattaa myös vakuutuksen ja polttoaineen. Relayrides.com perii vuokrasta 15 prosenttia ja vakuutukseen 20 prosenttia. Lisäksi omistaja vastaa auton polttoaineesta. Getaround veloittaa 40 prosentin välityspalkkion, joka sisältää vakuutuksen. Vuokraaja vastaa polttoainekuluista.

Hollannissa on vireillä lukuisia vastaavia hankkeita, mutta esteenä on toistaiseksi ollut sopivan vakuutustuotteen puuttuminen markkinoilta.

VERTAISVUOKRAUS VARAUSJÄRJESTELMÄN AVULLA SUOMESSA

Suomessa Kortteliauto on aloittanut vertaisvuokrauspalvelun maaliskuussa 2012. Kortteliauton palvelussa auton omistajan on edellytetty kustantavan autoon asennettavan laitteen (250 euroa). Aluksi hinta perittiin asennuksen yhteydessä. Nykyään maksua ei peritä, mutta vuokraaja maksaa Kortteliautolle kuukausittain 10 euron jäsenmaksun. Kaikki asiakkaat liittyvät ensin käyttäjiksi. Jos käyttäjä lisää palveluun autonsa, hän toimii sekä käyttäjänä että omistajana. Palvelun käyttäjä maksaa liittymismaksun 2€, tämän jälkeen erillistä kuukausimaksua ei peritä. Kortteliauto vastaa etähallintamoduulin

asennuskustannuksista. Omistajan sopimuksen päättyessä moduuli poistetaan autosta ilman erillistä maksua.

Lisäksi omistajan on hankittava vuokraukseen oikeuttava liikennevakuutus, jonka hinta voi olla yli puolitoistakertainen tavalliseen liikennevakuutukseen verrattuna. Käyttäjällä on 1250 euron omavastuu ajoneuvon vahingoista. Ylimenevä osa on auton omistajan riskiä. Omistaja voi ottaa autoon vertaisvuokrauskäyttöön tarkoitetun Isokasko-autovakuutuksen. Omavastuut vakuutuksesta korvattavista vahingoista ovat samat niin omistajille kuin auton vuokraajillekin. Omavastuut vahinkotapauksissa: Vaunuvahingot ja muut vahingot ajoneuvolle ja varusteille: 1000 euro, Hirvi-, palo-, varkaus- ja ilkivaltavahingot: 200 euroa. Vertaisvuokrauskäyttöön tarkoitetussa isokasko-autovakuutuksessa vakuutusyhtiö OP-Pohjola sallii normaaleista suojeluohjeista poiketen auton avainten säilyttämisen autossa kunha avaimia ei voi havaita auton ulkopuolelta.

Kortteliauton toiminta on tällä hetkellä edelleen pilottivaiheessa, joskin toiminta näyttää käynnistyneen hyvin. Lahdessa sijaitseva auto on ollut ahkerimmin käytössä, ja omistaja on ansainnut sillä 100–200 euroa kuukaudessa. Elokuussa 2013 Kortteliauto toimii kuitenkin pääasiassa Helsingissä. Yksittäisiä autoja on tarjolla Vantaalla, Lahdessa, Tampereella ja Turussa. Ajoneuvokohtainen vuokrahinta vaihtelee 4 – 8,70 euron välillä, kullekin autolle on määritetty myös vuorokausihinta (24 - 64,80 euroa). Autoista on laajat kuvalliset ja sanalliset esittelyt. Tarkasteluhetkellä nuorimmat autoista ovat 6-5-vuotiaita, vanhin vuosimallia 1990. Kortteliauto ei aseta autolle laatu- tai kokovaatimuksia. Lienee ymmärrettävää, että järjestelmän houkuttelevuutta lisääisivät uudet ja erikoisetkin autot, kuten vaikkapa avomalliset urheiluautot. Liikenteessä olevasta uudesta autokannasta merkittävä osa on kuitenkin rahoitusyhtiöiden omistamia, jotka ykskantaan kieltävät autojen vertaiskäytön. Vertaiskäyttö lisää auton kuljettajien määrää ja onnettomuusriskiä. Osa omistajistakin saattaa arastella uudehkon auton nopeampaa kulumista. Käytännössä siis 3-4 vuoden ikäiset ja sitä nuoremmat autot olleet harvinaisuus vertaiskäytössä.

Vahvuudet	Heikkoudet
• Vertaisvuokraus ei lisää lainkaan autojen määrää eikä pysäköintipaikkojen tarvetta, vaan lisää olemassa olevien autojen käyttöastetta. • Autopaikkojen osoittaminen käyttäjille ei vaadi erityisjärjestelyjä. • Konsepti vastaa ”maalaisjärkeä”: autoa lainataan kaverille, kaverin kaverille tai saman naapuruston asukkaalle. • Paikallinen toiminta voi lisätä yhteisöllisyyttä asuntoalueilla.	• Suomessa vakuutusten hinnoittelu ja määrittely hidastaa toiminnan leviämistä, mikä vaatisi erityisponnisteluja palveluntarjoajalta. • Suoraan omistajalta tapahtuva vuokraus sitouttaa omistajaa ja edellyttää asiakkaan tapaamista ainakin vuokrauksen alussa että lopussa. • Sähköisen vuokrausjärjestelmän laitteisto (esim. Kortteliauton ”automoduuli”) autossa synnyttää kustannuksia, jotka operaattori perii auton omistajalta • Riippuen vertaisvuokrausta välittävän operaattorin liiketoimintamallista,

	kannattavan vertaisvuokraustoiminnan tulee olla melko aktiivista. Esimerkiksi Kortteliauto perii autonomistajilta jäsenmaksua 10 euroa kuussa ja City Car Clubin operoima MeGo 40% käyttäjän maksamasta vuokrasta. Smart Travel on minimoinut markkinointi- ja operointikustannuksensa ja kykenee siksi maksamaan omistajille suuremman osan vuokramyynnistä kuin kilpailijansa. • Autokalusto energiankulutus- ja päästöominaisuuksiltaan kirjavaa (osa melko vanhaa)
Uhat • Vakuutustarjonta koetaan edelleen ongelmaksi, mikä rajoittaa vuokralle tarjottavien autojen määrää. • Eristäytymis- ja yksityistymiskehitys yhteiskunnassa kasvaa, mikä ei kannusta auton lainaamista "vieraalle". • Auton omistajan ja vuokraajan kesken voi syntyä nopeastikin eräänlainen vakioasiakassuhde, jolloin heillä on intressi pyrkiä sivuuttamaan välittävä operaattori. • Vertaisvuokraus voi kääntyä ajanoloon pienten autoja myyvien ja vuokraavien jobbarien markkinointikanavaksi (vrt. autoliikkeiden ilmoituksiksi paljastuvat yksityishenkilöiden autonmyynti-ilmoitukset internetin autonmyyntisivustoilla. Vrt. autoliike merkittävässä osassa Smart Travelin tarjoamista autoista)	Mahdollisuudet • Auton omistajalle koituvia sivukustannuksia pystytään alentamaan, jolloin pienikin vuokrakäyttö tuottaa tuloja omistajalle, ja kynnys oman auton tarjoamiseen alentuu. • Vertaisvuokraus voi tarjota pienille, autoja myyville ja vuokraaville jobbareille edullisen markkinointikanavan.

Muut yhteiskäyttöautoilun muodot

NAAPURIN AUTON LAINAAMINEN

Auton lainaaminen naapurille on sinällään hyvä ja kannustettavakin tapa käyttää olemassa olevaa autokantaa tarkoituksenmukaisesti. Myös autovakuutukset hyväksyvät lainaamisen kuljettajalle, kunhan tällä on kyseisen ajoneuvoluokan kuljettamiseen oikeuttava ajokortti. Auton omistajan vahingoksi jäävät kuitenkin mahdolliset vakuutusbonusten menetykset.

Auton lainaaminen edellyttää vahvaa luottamissuhdetta osapuolten kesken. Mikäli tällainen on olemassa, on lainaaminen hyvä ja suositeltava tapa ratkaista liikkumisen tarpeita ilman tarvetta oman auton omistamiseen. Vertaisvuokrausjärjestelmä paikkaa luottamusaukkoa toisilleen vieraiden osapuolten kesken.

Ongelmallinen tämä yhteiskäyttöautoilun kotoisa ja maanläheinen muoto on lähinnä silloin, kun pohditaan mahdollisten etuisuuksien suomisesta yhteiskäytölle. Periaatteessa kuka tahansa voisi väittää aika ajoin lainaavansa autoaan naapurilleen tai tuttavilleen. Tullakseen edistämistoimenpiteiden kohteeksi yhteiskäyttöpalvelulta voidaan edellyttää jatkuvuutta ja ammattimaisuutta. Nämä voidaan osoittaa esimerkiksi julkaisemalla palvelu yleisesti nähtäville ja kaikkien halukkaiden käytettäväksi. Mikäli vertaisvuokrauksessa on käytössä auton omistajan maksama valvontalaitteisto, voidaan tätä pitää osoituksena vakaasta aikeesta tarjota autoa aktiivisesti vuokralle.

Vahvuudet • Ei lisää lainkaan autojen määrää eikä pysäköintipaikkojen tarvetta, vaan lisää olemassa olevien autojen käyttöastetta. • Autopaikkojen osoittaminen ei vaadi erityisjärjestelyjä. • Luonteva ja helppo järjestelmä. • Ei hallintokustannuksia.	Heikkoudet • Auton käyttöönotosta on aina erikseen sovittava, samoin avainten palautuksesta ja kustannusten mahdollisesta korvaamisesta. • Voi heikentää vertaisvuokrauspalveluja tarjoavien yritysten toimintamahdollisuuksia tarjotessaan oikotien auton omistajan ja vuokralle ottajan välille
Uhat • Eristäytymis- ja yksityistymiskehitys yhteiskunnassa heikentää sosiaalisia verkostoja ja vähentää lainaamiseen tarvittavaa luottamusta osapuolten kesken. • Vahinkotapauksissa operaattorin puuttuminen voi aiheuttaa vaikeasti ratkaistavia ristiriitatilanteita	Mahdollisuudet • Tilanteissa, joissa osapuolet ovat toisilleen läheisiä esim. vanhemmat lainaavat autoa aikuisille lapsilleen. • Pelisäännöistä mm. kustannuksista ja vastuista kyetään sopimaan ja ehkäisemään mahdollisia ristiriitoja.

KIMPPAKYYDIT

Kimppakyydeissä auton omistaja tarjoaa matkustusmahdollisuuden muille samaan suuntaan kulkeville. Kimppakyydeistä voidaan sopia tuttujen kesken vaikkapa juniorijoukkueen pelimatkoilla tai työkavereiden kesken vuorotteluperiaatteella. Tämän lisäksi on olemassa palveluita, jotka mahdollistavat kysynnän ja tarjonnan kohtaamisen keskenään toisilleen tuntemattomien henkilöiden kesken. Esimerkki tällaisesta on www.greenriders.fi -palvelu.



Kuva 25. Greenriders pyrkii yhdistämään kimppakyytien tarjoajat ja tarvitsijat.

"Kimppakyyti" on Kouvola kaupungin tarjoama maksuton Internet-palvelu, joka on ollut käytössä vuodesta 2009 lähtien. Rekisteröityneitä käyttäjiä on parisen sataa. (www.kouvola.fi/kimppakyyti). Vastaava Kyydit.net toimii Mynämäellä. Mynämen pilottikohteen kokemusten perusteella oli tarkoitus kehittää palvelumalli, joka on monistettavissa muihin kuntiin. Projekti päättyi kesällä 2011.

Myös kimppakyytien osalta voidaan esittää samantyyppisiä pohdintoja kuin auton lainaamisen suhteen. Silloin, kun joka tapauksessa autollaan liikkuva ottaa muita matkustajia kyytiinsä ja nämä muut olisivat muussa tapauksessa tehneet matkan omalla autollaan, edistetään liikkumisen tehokkuutta ja ympäristöystävällisyyttä. Mikäli kimppakyytejä halutaan yhteiskunnan toimin edistää, tulisi varmistaa, ettei tällä tavoin houkutella kävelijöitä, pyöräilijöitä ja julkisen liikenteen käyttäjiä henkilöauton käyttöön. Esimerkiksi bussikaistojen käyttöoikeuden myöntäminen henkilöautoille, joissa on tietty vähimmäismäärä matkustajia, kohdistuu matkoihin, joilla myös julkinen liikenne olisi vaihtoehto. Harvemmin asutuilla alueilla kimppakyytien suosiminen ja kannustaminen voisi parhaimmillaan muodostua yhdeksi julkisen liikenteen hajautetuksi tuotantotavaksi.

Kimppakyytien kustannusjako kuljettajan ja matkustajan kesken on harmaata vyöhykettä. Osallistumista polttoainekustannuksiin tai kahvin tarjoamista pidetään hyväksyttävänä, ja jonkinasteinen matkustajan osallistuminen lienee pitemmän päälle tarpeellista tarjonnan varmistamiseksi. Toisaalta suoranaisten maksun periminen luokittelisi kimppakyydit ammattimaiseksi palveluksi, jolloin kilpailtaisiin taksien kanssa ilman takseille asetettavia velvoitteita. Rajanveto kimppakyytien ja taksipalveluiden välillä ja pelisäännöt kustannuskorvauksista ovat kysymyksiä, jotka on tarpeen ratkaista, mikäli kimppakyytien halutaan yleistyvän. Kimppakyytijärjestelmä voisi olla myös ammattikuljettajien hyödynnettävissä eräänlaisena matkojenyhdistelykeskuksena.

Vahvuudet • Ei lisää lainkaan autojen määrää eikä pysäköintipaikkojen tarvetta, vaan lisää olemassa olevien autojen käyttöastetta. • Autopaikkojen osoittaminen ei vaadi erityisjärjestelyjä. • Soveltuu myös ajokortittomille	Heikkoudet • Kysynnän ja tarjonnan kohtaaminen ei ole helppoa. • Voi yleistyessään viedä matkustajia julkisesta liikenteestä
Uhat • Kysyntä ja tarjonta eivät kohtaa. • Yleinen ilmapiiri yhteiskunnassa yksityistyy entisestään, mikä ei kannusta kyytien jakamiseen • Liikkumistarpeet yksilöllistyvät, jolloin entistä harvemmat jakavat samoja liikkumistarpeita	Mahdollisuudet • Haja-asutusalueilla tarjoaa korvaavan ratkaisun julkisen liikenteen supistuville palveluille. • Syntyy vahvoja operaattoreita, jotka kykenevät keräämään suuren käyttäjäpotentiaalin ja siten luomaan edellytykset kysynnän ja tarjonnan kohtaamiselle. • Ristiriidat taksien ja muun ammattiliikenteen suuntaan kyetään ehkäisemään ja luomaan molempia osapuolia hyödyttävät pelisäännöt.

Liite 2

Liikenne- ja autovakuutukset autojen yhteiskäytössä

Yhteiskäyttöautojen kuten kaikkien monen käyttäjän autojen kolariherkkyys on yksityisautoa suurempi. Sen vuoksi liikenne- ja autovakuutus sekä niiden kustannukset ovat vääjäämätön kysymys yhteiskäyttöautoilun organisoinnissa. Liikennevakuutus on pakollinen, joten ilman toimivaa vakuutuskäytäntöä yhteiskäyttöautoja ei voi olla olemassa. Vakuuttamisen käytännöt, riskien arviointi ja siten hinnoittelu heikentää yhteiskäyttöautojen taloudellista kilpailukykyä. Esimerkiksi Smart Travel ja Kortteliauto ovat asettaneet auton käyttäjälle noin tuhannen euron luokkaa olevat omavastuut. Smart Travelin sopimusehdoissa mainitaan useita sanktioita käyttäjälle erilaisten ongelmatapauksen varalle (esim. varkaustapaus: 5000€). Kaikkiaan omavastuiden taso heijastelee kolaroidun, autovakuutuksettoman ajoneuvon korjauskuluja.

LIIKENNEVAKUUTUS

Suomessa liikennevakuutus on pakollinen. Liikennevakuutuslain mukaan se kattaa auton käyttämisestä johtuneet, ajoneuvossa olleiden henkilövahingot sekä ulkopuolisten henkilö- ja omaisuusvahingot. Liikennevakuutus ei kata vakuutetulle moottoriajoneuvolle itselleen eikä siinä olleille tavaroille tai kuormalle aiheutuvia vahinkoja.

Liikennevakuutusmaksut lasketaan vakuutusyhtiökohtaisten maksuperusteiden mukaan niin, että ne riittävät korvauksiin sekä vakuutusten ja vahinkojen hoitokustannuksiin. Tarvittaessa yhtiön on annettava selvitys maksuperusteista Vakuutusvalvontavirastolle.

Yleisimpiä vakuutusmaksuun vaikuttavia tekijöitä ovat:

- ajoneuvon laatu
- ajoneuvon merkki ja malli
- sylinteritilavuus
- ajoneuvon käyttötarkoitus
- ajoneuvon kotipaikka
- vakuutus- ja vahinkohistoria / Bonus
- maksutapa

(lähde: Liikennevakuutuskeskus)

a. Autovakuutus eli kaskovakuutus

Autovakuutus (kaskovakuutus) on vapaaehtoinen vakuutus, joka korvaa oman ajoneuvon vahinkoja. Vakuutuspakettiin sisältyy yleensä useampia vakuutuksia, kuten:

- kolari/törmäysvakuutus, joka korvaa omalle ajoneuvolle aiheutuneet vahingot, esim. peltivauriot
- palovakuutus
- varkausvakuutus
- hirvivaikokvakuutus, joka korvaa hirveen, peuraan tai poroon törmäämisestä aiheutuneet vahingot
- ilkivaltavakuutus, joka korvaa ilkivaltavahingot, kun tekijää ei saada kiinni
- autopalvelu/hinausvakuutus, joka korvaa hinauskustannukset lähimmälle korjaamolle
- oikeusturvavakuutus, joka korvaa oikeudenkäyntikuluja
- lunastusturvavakuutus, joka auttaa vastaavanlaisen tai paremman auton hankintaan lunastustilanteessa
- lasivakuutus, joka korvaa auton lasiin välittömästä iskusta aiheutuneen vahingon
- keskeytysvakuutus, joka antaa päiväkorvauksen, kun auto on liikennevahingon seurauksena korjattavana
- rahoitusvakuutus, joka turvaa rahoitusta

Laajat kaskovakuutuspaketit sisältävät yleensä ainakin törmäys/kolarivakuutuksen, hirvivaikutuksen, palovakuutuksen, varkausvakuutuksen, ilkivaltavakuutuksen ja oikeusturvavakuutuksen.

Pieni osakasko puolestaan sisältää yleensä vain palo-, varkaus-, hirvi- ja oikeusturvavakuutuksen.

Liikenne- ja autovakuutuksen hintaan vaikuttaa yleensä bonusjärjestelmä. Sen mukaan vahingottomat kaudet alentavat vakuutusmaksua (nostavat bonusta). Vastaavasti ajoneuvon vakuutuksesta korvatut vahingot korottavat vakuutusmaksua (pudottavat bonuksia).

YKSITYISAUTON LAINAAMINEN JA VUOKRAAMINEN VAKUUTTAMISEN NÄKÖKULMASTA

Yhteiskäyttötilanteessa auton käyttäjä samaistetaan vakuutettuun, eli tällaista henkilöä koskevat samat suojelu- ja pelastusohjeet kuin vakuutuksen ottajaakin. Sinänsä ajoneuvon luovuttamista toisen henkilön käyttöön ei rajoiteta, vaan vakuutus koskee paitsi vakuutuksen ottajaa, myös muita käyttäjiä tai omistajia, tai henkilöitä, jotka vakuutetun suostumuksella käyttävät ajoneuvoa.

Mitä (edellä) säädetään vakuutetusta, kun kysymys on vakuutustapahtuman aiheuttamisesta, suojeluohjeiden noudattamisesta tai pelastamisvelvollisuudesta, sovelletaan vastaavasti henkilöön:

- 1. joka vakuutetun suostumuksella on vastuussa vakuutuksen kohteena olevasta moottorikäyttöisestä tai hinattavasta ajoneuvosta, aluksesta taikka ilma-aluksesta;*
- 2. joka omistaa vakuutetun omaisuuden yhdessä vakuutetun kanssa ja käyttää sitä yhdessä hänen kanssaan; tai*
- 3. joka asuu vakuutetun kanssa yhteisessä taloudessa ja käyttää vakuutettua omaisuutta yhdessä hänen kanssaan.*

Mitä edellä säädetään vakuutetusta, kun kysymys on suojeleuhjeiden noudattamisesta, sovelletaan vastaavasti henkilöön, jonka tehtävänä vakuutuksenottajaan olevan työ- tai virkasuhteen perusteella on huolehtia suojeleuhjeiden noudattamisesta. (Vakuutuslakilaki 28.6.1994/543, 33 §)

Satunnaisesti auton voi lainata tuttaville myös maksua vastaan samoilla vakuutuksilla kuin henkilökohtaisessa käytössä. Tällöin on kuitenkin huomattava, että onnettomuuden sattuessa auton omistajan bonukset laskevat. (Suullinen tiedonanto vakuutusyhtiö Ifistä)

Auton yhteiskäyttö niin, että autoa välitetään internet-palvelun kautta, katsotaan sen sijaan auton vuokraamiseksi. Tällöin auto on rekisteröitävä ”vuokrauskäyttöön ilman kuljettajaa” ja siihen on otettava vuokrauskäyttöön soveltuvat vakuutukset.

Osa vakuutusyhtiöistä (esimerkiksi If) ei myönnä vuokrauskäyttöön tarkoitettuja vakuutuksia yksityishenkilöille lainkaan. Esimerkiksi Keskinäinen Vakuutusyhtiö Turva sen sijaan myöntää vakuutuksia myös vuokratäyttöön, mutta liikennevakuutuksen hinta on yli kaksinkertainen verrattuna normaalikäyttöön tarkoitettuun vakuutukseen. Vastaava täyskasko on hinnaltaan kahdeksankertainen ja osakasko kaksinkertainen verrattuna normaalikäyttöön.

Useimpien yhteiskäyttöautojärjestelmien toiminta perustuu siihen, että auton avaimia säilytetään autossa ja ovet avataan ja lukitaan sähköisesti esimerkiksi matkapuhelimen avulla. Avainten säilyttäminen ajoneuvon sisällä on vakuutusten suojeleuhjeiden vastaista.

Tammikuusta 2013 alkaen Kortteliauto on tarjonnut autonsa vuokralle antaville vakuutuspakettia markkinointiyhteistyössä vakuutusyhtiö Pohjolan kanssa. Kortteliauto ottaa kaikille autoille liikennevakuutuksen sekä omistajan halutessa autovakuutuksen ja laskuttaa molemmat vakuutukset omistajalta. Auto rekisteröidään käyttötarkoitukseen ”vuokraus ilman kuljettajaa” ja Kortteliauto rekisteröidään ajoneuvon toiseksi haltijaksi. Vakuutuksen erityispiirteenä on suojeleuhjeiden muutos, jonka mukaan avainten säilyttäminen autossa on poikkeuksellisesti sallittua, kunhan avaimet ovat näkymättömissä ja ajoneuvo lukittu.

Pakollisten liikennevakuutusten kustannusten vaihteluväli on melko pieni. Sen sijaan vapaaehtoisen autovakuutuksen hintahaarukka voi olla suurikin, varsinkin vuokrauskäyttöön ilman kuljettajaa rekisteröityjen ajoneuvojen tapauksessa. Tätä vaikutelmaa vahvistaa sekin, että uusilla autoilla (joille autovakuutus olisi relevantti) ja pitkän kokemuksen turvin operoiva City Car Club ei ole, neuvotteluista huolimatta, päätenyt yhteistyöhön minkään vakuutusyhtiön kanssa.

HSL:n julkaisuja 18/2013 :
ISSN 1798-6176 :
ISBN 978-952-253-201-5 (nid.) :
ISSN 1798-6184 :
ISBN 978-952-253-202-2 (pdf) :

HSL Helsingin seudun liikenne :
Opastinsilta 6A, Helsinki :
PL 100, 00077 HSL :
puh. (09) 4766 4444 :
etunimi.sukunimi@hsl.fi :

HRT Helsingforsregionens trafik :
Semaforbron 6 A, Helsingfors :
PB 100 • 00077 HRT :
tfn (09) 4766 4444 :
fornamn.efternam@hsl.fi :