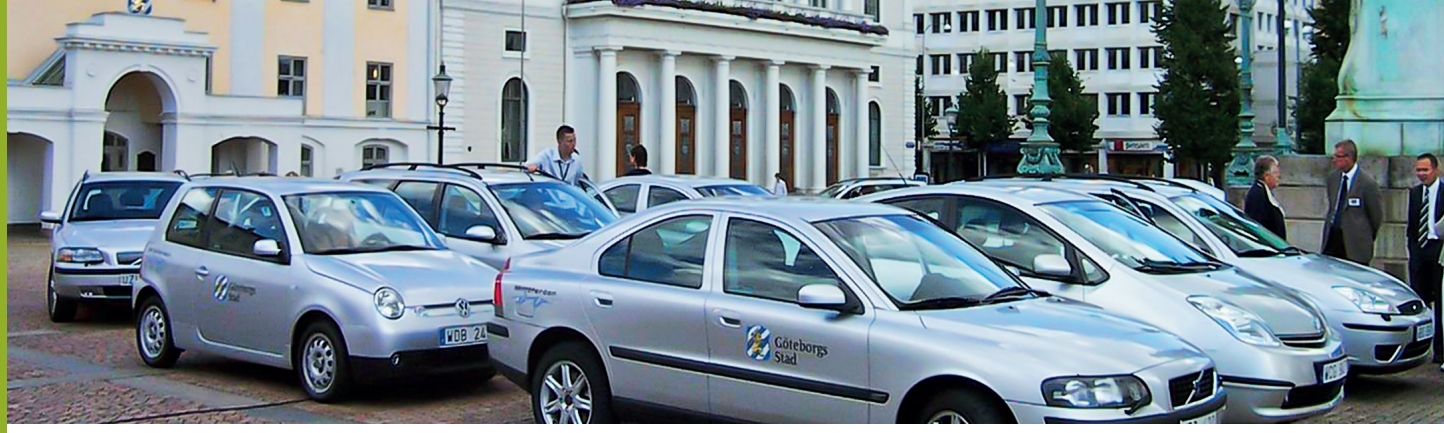

Göteborgin kaupunki

Yhteiskäyttöautopalvelun edelläkävijä

Göteborgin kaupunki kilpailutti yhteiskäyttöautopalvelun ensimmäisen kerran vuonna 2003. Autonkäyttö tehostui, ja kaupunkilaiset saivat uuden vaihtoehdon liikkumiseen. Muut ruotsalaiset kaupungit ovat seuranneet perässä Trafikverketin kannustamana.

Yhteiskäyttöautopalvelut yleistyvät maailmalla myös työasioinnissa. Vaivattoman palvelun avulla vähennetään turhaa autonkäyttöä, säästetään tilaa ja selkeytetään autonkäytön kulujen raportointia. Göteborgin kaupunki oli uranuurtaja, kun se vuonna 2003 kilpailutti yhteiskäyttöautopalvelun kuuden viraston tarpeisiin.

Monet Helsingin kaupungin työntekijät käyttävät City Car Clubin yhteiskäyttöautoja työasiamatkoihin. Silloin töihin ei tarvitse tulla omalla autolla vaan vaikkapa joukkoliikenteellä.

Tarjouspyynnössä esitetty arvio autonkäyttötarpeen laajuudesta perustui työntekijöiden liikkumistottumuksista tehtyyn selvitykseen. Yhteiskäyttöautojärjestelmälle esitetyt vaatimukset perustuivat autojen yhteiskäytön määritelmään, jossa keskeistä on, että auton saa käyttöönsä lyhyeksikin ajaksi, autojen nouto ja palautus tapahtuu itsepalveluna lähellä asiakasta olevissa pisteissä ja käytöstä maksetaan tuntien ja ajettujen kilometrien perusteella.

Vaatimuksia esitettiin myös autojen ominaisuuksille. Lisäksi edellytettiin, että työntekijöillä on mahdollisuus käyttää palvelua yksityisasiakkaina työajan ulkopuolella.

Autonkäytön kokonaiskustannukset näkyviin

Tarjousten arvioinnissa suurin painoarvo oli hinnalla eli arvioidun käyttötarpeen mukaisilla vuosikustannuksilla (30 %). Toiseksi suurin painoarvo oli yhteiskäyttöautojärjestelmän ominaisuuksilla (25 %), minkä jälkeen tulivat kokemus (20 %), ajoneuvot (15 %) ja yrityksen toiminta (10 %). Lisäksi katsottiin eduksi, jos kaupungille varatut yhteiskäyttöautot ovat myös kaupunkilaisten käytettävissä työajan ulkopuolella.

Palvelu otettiin käyttöön kuudessa virastossa syksyllä 2004. Noutopaikkoja oli kaksi, joissa autoja yhteensä 25. Palvelun myötä virastot luopuivat osasta omia autojaan ja ohjasivat työntekijöitä käyttämään yhteiskäyttöautoja omien autojensa sijaan. Ilmaisesta pysäköinnistä työpaikalla luovuttiin.

Kaksi vuotta palvelun käyttöönoton jälkeen palvelua käyttävien virastojen autokilometrit vähenivät 20 prosenttia ja autoiluun liittyvät kustannukset laskivat 30 prosenttia. Työntekijät olivat tyytyväisiä

nykytila → tarve → vaatimukset → hankinta → sopimus → käyttöönotto → seuranta → arviointi

Yhteiskäyttöpalvelun hankinta lähtee liikkumistottumusten ja autonkäytön nykytilan ja tarpeiden selvittämisestä.

palveluun. Kustannussäästöt muodostuivat ennen kaikkea autonkäytön ja pysäköintipaikkojen vähentymisestä. Yhteiskäyttöautopalvelu toi autonkäytön kokonaiskustannukset selkeästi näkyviin, ja siksi autonkäyttöä harkittiin aikaisempaa enemmän.

Göteborgin kaupunki järjesti toisen kilpailutuksen vuonna 2008. Uudessa sopimuksessa on mukana jo 11 virastoa, joissa käyttäjiä on yhteensä 700.

Muu Ruotsi seuraa perässä

Lukuisat ruotsalaiset kunnat ovat seuranneet Göteborgin esimerkkiä: muun muassa Umeå, Hallstahammar, Tukholma, Örebro, Malmö ja Kristiansand. Trafikverket (aikoinaan Vägverket) tuotti vuonna 2004 kunnille ja julkisille organisaatioille oppaan yhteiskäyttöautopalvelun hankintaa varten. Kuntien asiakkuus on merkittävästi edesauttanut autojen yhteiskäytön leviämistä ja lisääntymistä Ruotsissa, jossa oli vuoden 2010 lopussa lähes 18 000 autojen yhteiskäyttäjää yli 40 kunnassa. Suomessa autojen yhteiskäyttäjiä oli tuolloin vasta 3 500.

Helsingin kaupunki yhteiskäyttöautopalvelun asiakkaana

Helsingin kaupunki solmi vuonna 2007 puitesopimuksen City Car Clubin kanssa, joka on pitkään ollut ainoa yhteiskäyttöautoyritys Suomessa. Vuoden 2010 lopussa 275 työntekijää kaupungin eri virastoista oli yhteiskäyttöautopalvelun käyttäjiä.

Vuonna 2009 tehdyn kyselyn mukaan suurin osa yhteiskäyttöautopalvelun käyttäjistä oli tyytyväisiä palveluun. Ympäristökeskuksessa ollaan tyytyväisiä siihen, että yhteiskäyttöautopalvelun myötä työnhakijoilta ei enää tarvitse edellyttää auton omistamista maastokäyntejä varten.

Yksi yhteiskäyttöauto korvaa viidestä kymmeneen yksityistä autoa. Yhteiskäyttöautoilijat kulkevat pääosin joukkoliikenteellä, pyöräillen ja kävellen ja ajavat autoa noin 30 prosenttia vähemmän kuin väestö keskimäärin.

Tampereella ja Turussakin harkitaan

Motiva on selvittänyt Tampereen ja Turun kaupungeille yhteiskäyttöautopalvelun hankkimisen hyötyjä ja käytäntöjä osana eurooppalaista *momo* Car-Sharing -hanketta. Tampereella asiaan on suhtauduttu erittäin positiivisesti, ja ruotsalainen toimintamalli kiinnostaa.

"Kaupungilla on tarve tehostaa autojen käyttöä ja vähentää päästöjä. Autojen yhteiskäyttö tarjoaa tähän yhden uuden vaihtoehdon. Siksi palvelua halutaan kehittää", toteaa Tampereen kaupungin ECO2-hankkeen johtaja **Pauli Välimäki**.

- Lisätietoa yhteiskäyttöautopalvelun julkisista hankinnoista Ruotsissa: **www.trafikverket.se/bilpool**
- Lisätietoa autojen yhteiskäytöstä: **www.motiva.fi/yhteiskayttoautot**
- Autojen yhteiskäytön potentiaali ja vaikutukset pääkaupunkiseudulla, Turussa ja Tampereella. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 45/2010. **www.liikennevirasto.fi** > julkaisut
- Pääkaupunkiseudulla toimivat yhteiskäyttöautopalvelut: **www.citycarclub.fi** **www.oliivi.org**
- momo Car-Sharing -hanke: **www.momo-cs.eu**

momo
more options for energy efficient mobility through Car-Sharing

INTELLIGENT ENERGY EUROPE

IEE:n vastuuvapauslauseke:
Kirjoittajat ovat yksin vastuussa tämän tietokortin sisällöstä. Sisältö ei välttämättä heijastele Euroopan yhteisöjen mielipidettä. Euroopan komissio ei ole vastuussa sisällön mahdollisesta tulevasta käytöstä.

Motiva

Urho Kekkosen katu 4–6 A
PL 489
00101 Helsinki

Puhelin 0424 2811
Faksi 0424 281 299
www.motiva.fi

Teksti: Motiva Oy – Ulkoasu: Merja Sainio/Designio – Kuvat: Trafikkontoret/Göteborg, Kimmo Halmi – 07/2011