

Liikenne- ja viestintäministeriölle 23.5.2016

Lausunto Liikennekaaresta, lausuntopyyntönnö LVM/2096/03/2015

Kiitämme ministeriötä mahdollisuudesta esittää näkemyksemme luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Suomen kasvumarkkinat Oy ottaa sisältöön kantaa tuottamansa liikennekaari.fi palautekanavan kautta saapuneen kansalaispalautteen perusteella.

Suomen kasvumarkkinat Oy:n tekemän sähköisen kyselyn perusteella tavallinen kansalainen näkee Liikennekaari –lainsäädännön tärkeimmäksi tehtäväksi Uberin ja Uberin kaltaisten kuljetuspalveluiden mahdollistamisen ja taksiliikenteen vapauttamisen. Liikennekaari.fi –sivustolle kertynyt palaute on hyvin suoraviivaista ja suomalaisen käytännönläheistä. Kuluttajamielipiteen voisi tiivistää yhteen lainaukseen:

”En lukenut lainsäädäntöä, mutta kannatan ehdottomasti taksiliikenteen avaamista esim. Uberille, jos maksaa verot Suomeen.”

Suomen kasvumarkkinat Oy:n toimesta toteutettu kansalaispalautekanava koostui kahdesta osa-alueesta: a) monivalintakysymyksiin toteutetusta verkkokyselystä ja b) ilman kysymyksenasettelua toteutetusta avoimesta vastauslomakkeesta, johon vastaaja sai kirjoittaa avoimen palautteen. Verkkokyselyyn vastasi lähes 900 henkilöä. Näiden lisäksi avointa palautetta antoi 201 henkilöä. Koska on oletettavaa, että osa vastaajista on samoja, on palautetta antaneiden vastaajien joukko arviolta n=1000.

Monivalintakyselyssä lähes kaikkiin lakiesityksestä tukeviin kysymyksiin vastattiin neljän keskiarvolla, asteikolla yhdestä (täysin tarpeeton tai täysin eri mieltä) viiteen (erittäin hyödyllinen tai täysin samaa mieltä). Kun taksi- ja muun autoalan ammatikseen tai toimialakseen ilmoittaneet luetaan pois ovat keskiarvot selkeästi yli neljän. Kyselylomake ja kyselyn tulokset ovat tarkasteltavissa Liitteessä 1.

Avointa palautetta antoi 201 henkilöä. Palautteen antajista Liikennekaari-lainsäädäntöön suhtautui positiivisesti kokonaisuutena 178 henkilöä (89%) ja kriittisesti 19 henkilöä (9,5%). Neljä palautetta oli luonteeltaan sellaisia, että suhtautuminen jäi epäselväksi. Vaikka asiasisällöt oli sivustolla esitelty tasapainoisesti koskien eri liikennekaaren osa-alueita, kansalaispalaute kohdistui voimakkaasti taksiliikenteen vapauttamiseen.

Sekä avoimen palautteen että monivalintakysymysten vastaukset ovat täysin linjassa toistensa kanssa. Tämä lausunto sisältää koosteen avoimesta palautteesta. Tämän lausunnon liitteeksi tulemme toimittamaan erillisen laajemman materiaalin, joka käsittää analyysin koko materiaalista ja yksittäiset vastaukset kyselyn tulosten julkaisemisen yhteydessä toukokuun loppuun mennessä 2016.

1. Kansalaiselle Uber on liikennekaaren tärkein sisältö

Kaiken kaikkiaan lähes puolet (88 kpl) avointa palautetta antaneista halusi sallia Uber-palvelun. Uber-palvelun laillistamista puoltaneista kaksi kolmasosaa (57 kpl) kertoi palautteessaan positiivisesta omakohtaisesta käyttökokemuksestaan yhtenä perusteena palvelun sallimiselle. Uberista saatuihin kokemuksiin perustuen Uberin uskottiin parantavan palvelua, lisäävän palvelun saatavuutta ja laskevan liikkumisen kustannuksia.

”Joukko- ja henkilöliikenne, mukaanlukien taksit, on ehdottomasti avattava kilpailulle. Oma joukkoliikenteen käyttäni on huomattavasti lisääntynyt kun Onnibussi tuli markkinoille ja alensi matkojen hintoja laajemminkin, mm. ExpressBus ja VR vastasivat kilpailuun alentamalla lippujensa hintoja. Tämä on myös hyvä tapa vähentää yksityisautoilua. Taksien hinnat ovat tällä hetkellä aivan liian ylihinnoiteltuja Suomessa, Uber on ollut tervetullut lisä tälle kentälle.”

”Vapaa kilpailu, joka sallii myös Uberin kaltaiset toimijat, voi myös tervehdyttää alaa ja parantaa kuluttajan saamaa palvelua. Uberilla kuskilla ei ole varaa töröttöillä, koska jokainen kyyti arvioidaan. Esim. Helsingin taxilla on surkeita kuskeja, jotka eivät löydä perille, käyttäytyvät asiattomasti jne.”

UberPop -palvelu on toiminut todella hyvin, joten kannatan taksiliikenteen vapauttamista! Tämä olisi modernia digitaloutta ja tukisi Suomen kilpailukykyä lisäämällä yrittäjyyttä ja työpaikkoja!

”Itse käytän mielummin Uberia kuin taksia koska Uber on reippaasti halvempi. Ja usein Uber-kuskit ovat mukavampia tyypejä kuin taksikuskit.”

”Uber pitäisi sallia koska se on ensimmäinen askel itse ohjautuvien autojen vuokrausmallina.”

2. Taksipalveluiden roolia yhteiskunnassa pidetään vanhanaikaisena

Perusteluissa vertailtiin Uberin palvelua nykyiseen taksijärjestelmään. Noin 5%:ssa (8kpl) palautteista kritisoitiin nykyistä taksin hintatasoa, 8 kpl palautteissa kritisoitiin nykyistä Taksin palvelutasoa tai kerrottiin negatiivisesta Taksin käyttökokemuksesta.

"Taksiliikenne kuten muukin joukkoliikenne on avattava kilpailulle. Etenkin taksiliikenteen kohdalla on kuitenkin varmistettava edelleen matkojen turvallisuus (käytettävä kalusto on riittävän korkea tasoista ja huollettu ja kuljettajista selkeä rekisteri tms) ja seurattava hintojen kehitystä, jotta Tukholman taksin kaltaisilta ongelmilta vältytään."

"Liikenne ei ole sellaista erityistoimintaa, jota pitäisi erityisesti suojella lainsäädännöllä."

"Yhtä perustellusti voisi sanoa, että IT alalle tarvitaan kiintiöt yritysten määrissä ja henkilöiden määrissä, jotta ohjelmistojen laatu pysyy korkeana."

"Taksiliikenteen sääntelylle ei ole relevantteja perusteita, ainoastaan vanhan ansaintalogiikan säilyttäminen."

"Taksimonomoli on yhtä vanhentunutta kuin apteekkialan sääntely."

"Suomessa on toimiva, luotettava ja ennen kaikkea turvallinen taksijärjestelmä. Pidetään se sellaisena."

3. Jakamistalous nähdään tärkeänä tulevaisuudessa

Toiseksi eniten vapaamuotoista palautetta annettiin muiden jakamistalouden palveluiden mahdollistamisesta ja sääntelyn avaamisesta yleisellä tasolla. Kaiken kaikkiaan vastaukset olivat jakamistalousmyönteisiä :

"Nykypäivänä varsinkin pääkaupunkiseudulla asuvat eivät tarvitse päivittäin autoa, joten jakamistalous esimerkiksi auton suhteen olisi loistava vaihtoehto."

"Yhtenäisten matkaketjujen mahdollistaminen ovelta ovelle yhdellä lipulla => vähintäänkin järkevää"

"Mahdollisuus ostaa yhdestä kauppapaikasta ovelta ovelle lippu, joka voi sisältää esim. kyydin taksilla, junalla/bussilla ja jälleen taksilla, olisi erittäin toivottu palvelu sikäli kun hinnoittelu on läpinäkyvää ja kohtuullista"

4. Lisää kilpailua ja tilaa Onnibussin kaltaisille palvelulle

Kyselyn avoimissa vastauksissa mainittiin Onnibus 21 kertaa. Vain yksi vastaus oli Onnibussille kriittinen. Onnibussin kaltaista markkinaehtoista liikennettä toivottiin lisää kaukoliikenteeseen – ja jopa Länsiväylälle, kun bussivuorot metron tulon myötä vähenee. Onnibussia käytettiin myös esimerkkinä loistavasta kaupallisesta palvelusta, joita soisi syntyvän muillekin liikenteen osa-alueelle.

"Se, mitä kilpailua on tähän mennessä avattu, on ehdottomasti parantanut palveluita ja hintoja. Esimerkkinä Onnibus."

"Kilpailun vapauttaminen on hyväksi kansalle ja siihen tähtääville yrittäjille ja yksityisille henkilöille. Kuntien ja liittojen kontrollia ja valinnanvapauden tukahduttamista on vähennettävä. Kallit ja kohtuuttomat matkakulut eivät ole kenellekään hyväksi."

"Täysi joukkoliikenteen kilpailu avattava. Esim. Uber tulisi laillistaa ja VR:n monopoli lakkauttaa."

"Länsimetro heikentää monien pääsyä Helsinkiin Espoosta, joten Uber ja yksityiset bussilinjat Länsiväylällä sekä liittymäliikenne Wedtendistä suoraan Koivusaareen mielekästä!"

"Mielestäni joukko- ja henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle mahdollistaa alan tervehtymisen. Näin kävi linja-autoliikenteelle kun Onnibus tuli markkinoille. Aiemmin linjoilla kulki paljon lähes tyhjiä busseja koska yksityishenkilöille saattoi olla jopa edullisempaa käyttää omaa autoaan kuin julkista liikennettä. Tästä tietenkin seurasi kohtuuttoman suuri hiilijalanjälki kun lähes tyhjät bussit ja henkilöautot ajelivat samaan paikkaan. Kun Onnibus tuli alalle ja alkoi polkea hintoja, toiset linja-autoyhtiöt joutuivat pudottamaan hintojaan. Tästä seurasi että bussit alkoivat täyttyä paremmin ja monista linjoista tuli loppujen lopuksi kannattavampia kuin ne olivat olleet aiemmilla korkeammilla hinnoilla. Samalla myös liikenteestä johtuvan hiilijalanjäljen koko pieneni."

"Onnibussin kaltaisia yrityksiä kaivataan muille joukkoliikenne aloille kuten taksiliikenteeseen."

5. Eniten huolta aiheuttaa harmaa talous, mutta myös ratkaisumalleja esietään

Puolet lainsäädännölle kriittisestä palautteesta (9 hlö) epäili henkilöliikenteen vapauttamisen johtavan harmaan talouden lisääntymiseen. Erityistä huolta aiheutti esitetty 10 000 euron raja pienimuotoiselle kuljetustoiminnalle ilman liittymistä ennakkoperintärekisteriin.

Kaikki harmaan talouden näkemykset on kirjattu kriittiseksi palautteeksi, joten myös ratkaisukeskeiset harmaata taloutta koskevat palautteet näkyvät yhteenvedossa lainsäädännölle kriittisenä palautteena.

Kolmannes kaikista kriittisen palautteen antajista oli taustaltaan oman ilmoituksensa mukaan taksin kuljettajia tai –autoilijoita.

”Mielestäni henkilöliikenteen lupien tarveharkinnasta on syytä luopua ja luvan saamisen kriteereitä madaltaa. Kaikilta liikenteen harjoittajilta olisi kuitenkin syytä edellyttää rekisteröitymistä ennakkoperintärekisteriin.”

”varmistetaan että ei synny harmaataloutta (verottajalle suoraan uberilta kuitit Viron tyyliin)”

Ja-a on se ihmeellistä kun ollaan hyväksymässä uberia verokikkailua parhaimmillaan! Miten maksetaan verot ja vakuutukset??? Omatunnon mukaanko-maksetaan?

”Toivon että taksiluvat vaaditaan jatkossakin veronkierron välttämiseksi. Sovelluksilla/aplikaatioilla on mahdollista tehdä taksiautoilusta jaettu kimpakyytejä mutta vain taksiautoilla joiden tuloksesta maksetaan vero, taksiluvalla toimien. Kannattatohan tällaisia sovelluksia, niitä on jo olemassa. Valitettavasti Uber ei ole yksi niistä.”

6. Miten taksisääntelyn vapauttaminen vaikuttaisi maakunnissa?

Nykyistä taksilupajärjestelmää on puolusteltu kysymällä, miten varmistetaan palveluiden saatavuus myös maakunnissa. Kyselyyn vastanneet suhtautuvat liikennepalveluiden mahdollisiin haasteisiin käytännönläheisesti ja ratkaisuhakuisesti.

”Kilpailu on kaikkien etu. Maakunnissa närästää taksipalvelujen mahdollinen heikentyminen, mutta minkä takia kaupunkialueiden palvelujen pitää olla säänneltyä samalla tavalla kun maakunnissa, kun kysyntä ei ole tiheästi asutulla alueella ongelma?”

” Kannatan liikenteen vapauttamista ja mm. Taksisääntelyn poistamista - - Yhteiskunnan tulee silti varmistaa, että vakituisesti asutetuilta seuduilta on pääsy (maa?)kunnallisten ja kaupallisten palvelujen ääreen myös ilman omaa autoa.”

”Mielestäni uusien innovatiivisten kuljetuspalveluiden syntyminen pitää mahdollistaa kilpailijaksi muulle liikenteelle. Jos pelkona on haja-asutusalueiden palveluiden huonominen, pitää realistisesti huomioida näiden alueiden huomattavasti edullisemmat asumiskustannukset ja sen jälkeen tarvittaessa subventoida kuljetuspalveluiden olemassaoloa niillä alueilla, joilla se on tarpeellista. Nykyinen käytäntö kankeista ja säädellyistä taksiluvista on vanhanaikainen. Silti uusilta palveluilta täytyy vaatia laatukontrolli ja turvallisuus, joka voi toteutua myös sisäisellä kontrollilla ja reaaliaikaisella asiakaspalautteella jopa paremmin.”

”Om man som jag bor i en småstad där busstrafiken är obefintlig och minskar mer och mer och tågtrafikens tidtabeller har gjort det omöjligt att snabbt kunna ta sig till Helsingfors, bara väntar vi på ett enklare sätt och till ett överkomligt pris kunna förflytta sig, ex via en ide som uber. Sådana lösningar kommer ändå i framtiden att behöva utvecklas eftersom samhället inte kommer att ha råd med vare sig busstrafik i glesbygden eller färdbiljetter till taxi. Min generation (50-talist) är van att röra på sig och om man inte längre själv kan köra bil och inte har möjlighet att betala 300-400 € för resor till huvudstaden så hoppas jag att man via digitalisering och förenkling av olika tillstånd gör det möjligt för olika ideer att utvecklas”

7. Verkossa liikkuvat kansalaiset ovat avoimia uudistuksille

Kaiken kaikkiaan kyselyn vapaiden vastausten palaute oli erittäin rakentavaa ja muutoksille positiivista muutamaa erittäin kriittistä palautetta lukuun ottamatta:

”Kaikki Bernerin ehdotukset tuntuvat erittäin kannatettavilta.”

”Tämä olisi niin hyvä juttu!! Kannustan!”

"Onnibussi ja Uber ovat ainoat järkevät muutoksen tuulahdukset liikkumiseen tässä maassa vuosikymmeniin. Järjettömän harvaan rakennettu maa tarvitsee toimivia, joustavia kuljetuspalveluita jos käynnissä olevaa (järjetöntä) hajauttamista jatketaan."

"Kaikki ehdotukset kannatettavia! Enemmän vaihtoehtoja ja mahdollisuuksia siirtyä yksityisautoilusta jakamisautoiluun ja joukkoliikenteen/pyöräilyn käyttäjäksi. Ei pelkästään Suomi vaan myös Maapallo tarvitsee sitä."

"Jos on innovaatio niin amerikkalaiset tekevät siitä bisnestä, kiinalaiset kopioivat sen ja eurooppalaiset sääntelevät sen" me suomalaiset voisimme olla purkamassa tätä käsitystä omalta osaltamme."

"Pidän tästä nykyisestä, avoimesta ja kysyvästä kehittämisen suunnasta!"

Yleisten vastausten lisäksi moni yksittäinen asia nousi vastauksissa esille:

"Tulevaisuudessa ei ole takseja on vain itsestään ajavia autoja jotka toimivat toivottavasti sähköllä, joka tuotetaan esimerkiksi aurinkovoimalla."

"Sähköautoille etuoikeuksia Norjan malliin. Molemmat vaativat vanhojen rakenteiden purkamista. Tsemppiä siihen !!!"

"Suomen vaihtotaseen kannalta on tärkeää, että kalliit tuontiautot ovat mahdollisimman tehokkaassa käytössä. Tehokkaan käytön mahdollistaa yhteiskäyttöautopalvelut sekä kuluttajien tarjoamat kyyti- ja kuljetuspalvelut. Vaihtotaseen kannalta tärkeää on myös korvata vuosittain 7 miljardin euron arvosta Suomeen tuotava tuontiöljy liikenteessä kotimaisella uusiutuvalla sähköllä. Sähköautot tulisi Norjan mallin mukaan vapauttaa arvonlisäverosta määräjäksi sekä tukea investointeja latauspisteisiin."

Näin kysely toteutettiin

Suomen kasvumarkkinat Oy toteutti kyselyn 2.5.-23.5.2016 välisenä aikana. Kysely julkaistiin liikennekaari.fi -sivustolla ja toteutettiin avoimena verkkokyselynä, johon kuka tahansa voi vastata.

Kysely koostui kahdesta osa-alueesta: a) monivalintakysymyksiin toteutetusta verkkokyselystä ja b) ilman kysymyksenasettelua toteutetusta avoimesta vastauslomakkeesta, johon vastaaja sai kirjoittaa avoimen palautteen. **Verkkokyselyyn** vastasi lähes 900 henkilöä. Näiden lisäksi **avointa palautetta** antoi 201 henkilöä. Koska on oletettavaa, että osa vastaajista on samoja, on palautetta antaneiden vastaajien joukko arviolta n=1000.

Kysely käsitti 22 monivalintakysymystä kaikista liikennekaari-lainsäädännön osa-alueista (Kyselylomake liitteenä 1). Kyselyyn vastasi yhteensä 877 henkilöä tai organisaatiota. Näistä 397 (45%) antoi vastauksen omalla nimellään.

Kyselyn tarkoitus ei ole olla tieteellinen tutkimus, vaan pikemminkin haistella kansalaismielipidettä liikennealan normien purkamiseen ja lainsäädännön kehittämiseen. Kyselystä tiedotettiin minimalistisesti. Tavoitteena oli saada kyselyyn vastaamaan mahdollisimman tavallisia ihmisiä. Pyrkimyksenä oli myös, että mahdollisimman vähän liikennealan vaikuttajia löytäisi kyselyn, jotta kysely heijastelisi aidosti kansalaismielipidettä.

Kyselyn laatijoilla on vakaa käsitys siitä, että vastaajajoukko on monimuotoinen ja edustaa aidosti todellista sähköistä kansalaismielipidettä.

Espoossa 23.5.2016

Elias Pöyry
Suomen Kasvumarkkinat Oy
Tervanpolttajankuja 2
02330 Espoo

elias.poyry@eera.fi
p. 0500 426125

Liite 1: Kyselylomake ja kyselyn tulokset

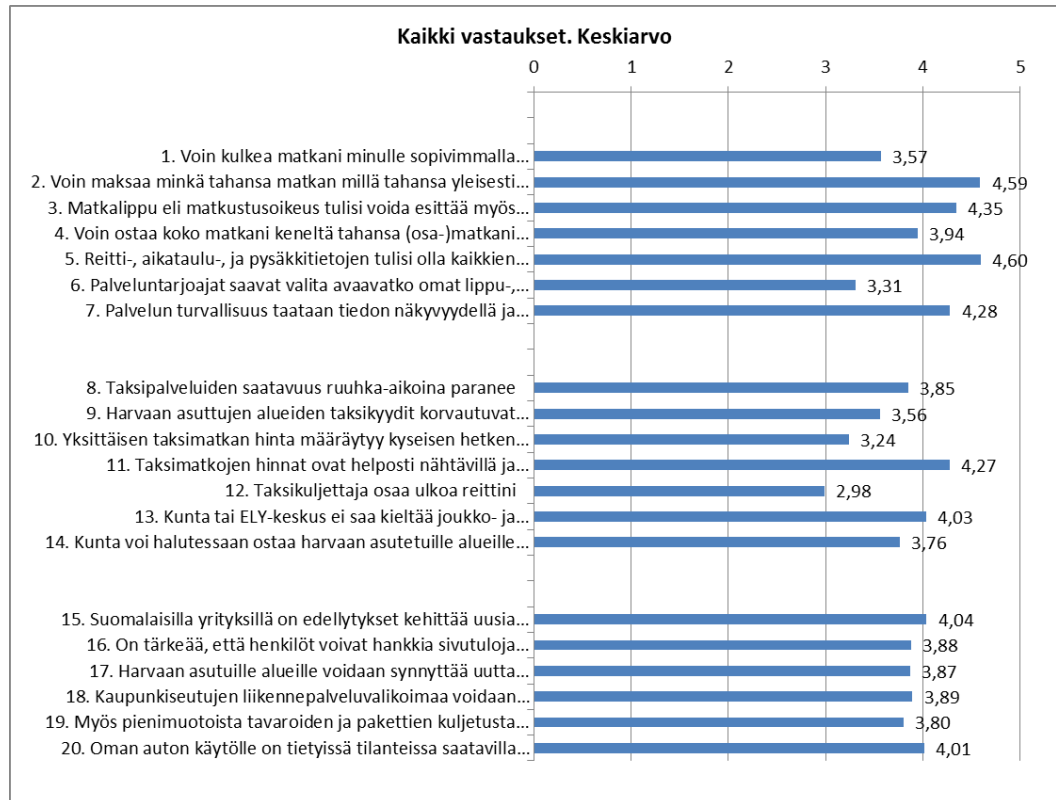
A. Kyselylomake

Kysymys	Vastausvaihtoehdot
Aihe 1: Matkaketjut, lippujärjestelmät ja tieto	
1. Voin kulkea matkani minulle sopivimmalla liikennemuotojen yhdistelmällä yhdellä lipulla alusta loppuun (mukaanlukien taksit, kimppekyydit, bussit, raideliikenne, lentoliikenne ym.)	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin tarpeeton, 2 - varsin tarpeeton, 3 - neutraali, 4 - sangen hyödyllinen, 5 - erittäin hyödyllinen
2. Voin maksaa minkä tahansa matkan millä tahansa yleisesti käytössä olevalla maksukortilla, esim. luottokortit	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin tarpeeton, 2 - varsin tarpeeton, 3 - neutraali, 4 - sangen hyödyllinen, 5 - erittäin hyödyllinen
3. Matkalippu eli matkustusoikeus tulisi voida esittää myös mobiilisti ja sen olisi oltava osa taustajärjestelmää (internetissä), eikä fyysisellä matkustuskortilla	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin tarpeeton, 2 - varsin tarpeeton, 3 - neutraali, 4 - sangen hyödyllinen, 5 - erittäin hyödyllinen
4. Voin ostaa koko matkani keneltä tahansa (osa-)matkani palveluntarjoajalta	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin tarpeeton, 2 - varsin tarpeeton, 3 - neutraali, 4 - sangen hyödyllinen, 5 - erittäin hyödyllinen
5. Reitti-, aikataulu-, ja pysäkkietietojen tulisi olla kaikkien nähtävillä/luettavissa reaaliaikaisesti	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin tarpeeton, 2 - varsin tarpeeton, 3 - neutraali, 4 - sangen hyödyllinen, 5 - erittäin hyödyllinen
6. Palveluntarjoajat saavat valita avaavatko omat lippu-, maksatus- ja muut taustajärjestelmänsä muiden käyttöön	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin eri mieltä, 2 - jokseenkin eri mieltä, 3 - neutraali, 4 - jokseenkin samaa mieltä, 5 - täysin samaa mieltä
7. Palvelun turvallisuus taataan tiedon näkyvyydellä ja henkilötieto- ja kuluttajansuojalailla.	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin eri mieltä, 2 - jokseenkin eri mieltä, 3 - neutraali, 4 - jokseenkin samaa mieltä, 5 - täysin samaa mieltä
Kommentoi matkaketjujen tärkeyttä yleisesti	Avoim tekstikenttä
Aihe 2: Liikenteen avaaminen kilpailulle	
8. Taksipalveluiden saatavuus ruuhka-aikoina paranee	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin tarpeeton, 2 - varsin tarpeeton, 3 - neutraali, 4 - sangen hyödyllinen, 5 - erittäin hyödyllinen
9. Harvaan asuttujen alueiden taksikyydit korvautuvat edullisemmilla kimppa- ja kutsuohjatuilla kyydeillä	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin tarpeeton, 2 - varsin tarpeeton, 3 - neutraali, 4 - sangen hyödyllinen, 5 - erittäin hyödyllinen
10. Yksittäisen taksimatkan hinta määräytyy kyseisen hetken kysynnän mukaan	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin tarpeeton, 2 - varsin tarpeeton, 3 - neutraali, 4 - sangen hyödyllinen, 5 - erittäin hyödyllinen
11. Taksimatkojen hinnat ovat helposti nähtävillä ja etukäteen vertailtavissa	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin tarpeeton, 2 - varsin tarpeeton, 3 - neutraali, 4 - sangen hyödyllinen, 5 - erittäin hyödyllinen
12. Taksikuljettaja osaa ulkoa reittini	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin tarpeeton, 2 - varsin tarpeeton, 3 - neutraali, 4 - sangen hyödyllinen, 5 - erittäin hyödyllinen

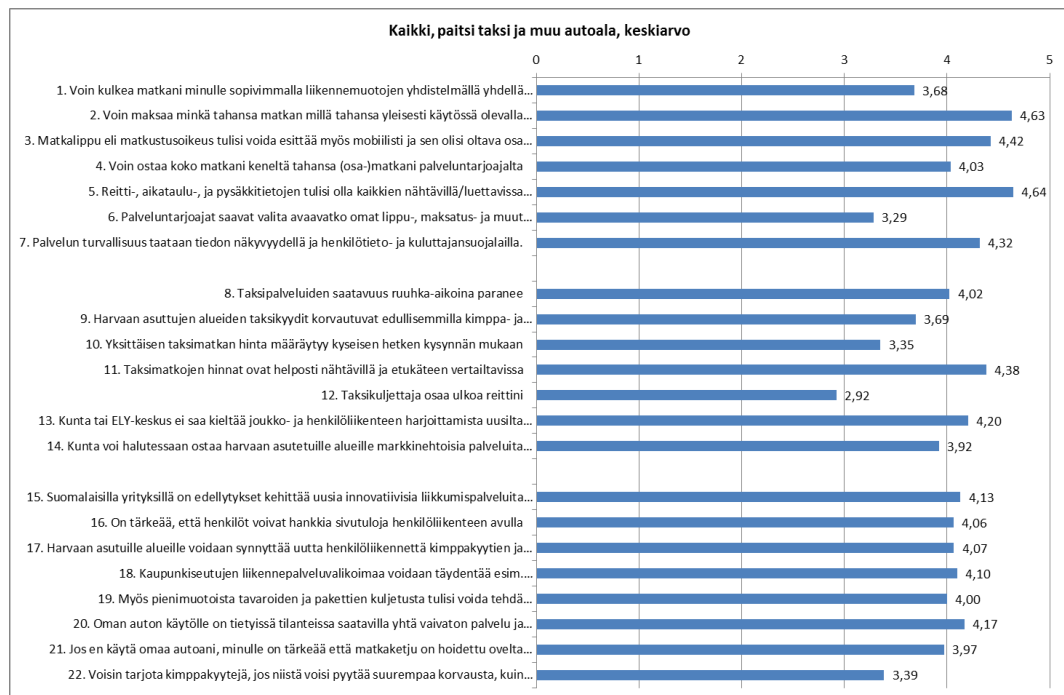
13. Kunta tai ELY-keskus ei saa kieltää joukko- ja henkilöliikenteen harjoittamista uusilta yrityksiltä estääkseen kilpailun itse järjestämiensä palveluiden kanssa	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin eri mieltä, 2 - jokseenkin eri mieltä, 3 - neutraali, 4 - jokseenkin samaa mieltä, 5 - täysin samaa mieltä
14. Kunta voi halutessaan ostaa harvaan asutetuille alueille markkinehtoisia palveluita täydentäviä palveluita yleisen taksien päivystysvelvollisuuden ja joukkoliikenteen reittilupien sijaan	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin eri mieltä, 2 - jokseenkin eri mieltä, 3 - neutraali, 4 - jokseenkin samaa mieltä, 5 - täysin samaa mieltä
Kommentoi kilpailun vapauttamista yleisesti	Avoin tekstikenttä
Aihe 3: Jakamistalous	
15. Suomalaisilla yrityksillä on edellytykset kehittää uusia innovatiivisia liikkumispalveluita kotimarkkinallaan	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin eri mieltä, 2 - jokseenkin eri mieltä, 3 - neutraali, 4 - jokseenkin samaa mieltä, 5 - täysin samaa mieltä
16. On tärkeää, että henkilöt voivat hankkia sivutuloja henkilöliikenteen avulla	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin eri mieltä, 2 - jokseenkin eri mieltä, 3 - neutraali, 4 - jokseenkin samaa mieltä, 5 - täysin samaa mieltä
17. Harvaan asutuille alueille voidaan synnyttää uutta henkilöliikennettä kimppakyytien ja muun pienimuotoisen, ei-ammattimaisen palveluntarjonnan avulla	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin eri mieltä, 2 - jokseenkin eri mieltä, 3 - neutraali, 4 - jokseenkin samaa mieltä, 5 - täysin samaa mieltä
18. Kaupunkiseutujen liikennepalveluvalikoimaa voidaan täydentää esim. ruuhkahuippuina ei-ammattimaisen palveluntarjonnan avulla	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin eri mieltä, 2 - jokseenkin eri mieltä, 3 - neutraali, 4 - jokseenkin samaa mieltä, 5 - täysin samaa mieltä
19. Myös pienimuotoista tavaroiden ja pakettien kuljetusta tulisi voida tehdä jakamistalouden muodossa ei-ammattimaisesti	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin eri mieltä, 2 - jokseenkin eri mieltä, 3 - neutraali, 4 - jokseenkin samaa mieltä, 5 - täysin samaa mieltä
20. Oman auton käytölle on tietyissä tilanteissa saatavilla yhtä vaivaton palvelu ja liikkumismuoto	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin tarpeeton, 2 - varsin tarpeeton, 3 - neutraali, 4 - sangen hyödyllinen, 5 - erittäin hyödyllinen
21. Jos en käytä omaa autoani, minulle on tärkeää että matkaketju on hoidettu ovelta ovelle	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin tarpeeton, 2 - varsin tarpeeton, 3 - neutraali, 4 - sangen hyödyllinen, 5 - erittäin hyödyllinen
22. Voisin tarjota kimppakyytejä, jos niistä voisi pyytää suurempaa korvausta, kuin 0,43€/km	0 - en osaa sanoa, 1 - täysin tarpeeton, 2 - varsin tarpeeton, 3 - neutraali, 4 - sangen hyödyllinen, 5 - erittäin hyödyllinen
Kommentoi jakamistalouden mahdollistamista yleisesti	Avoin tekstikenttä
Yleiset kommentit	Avoin tekstikenttä

B. Kyselyn tulokset

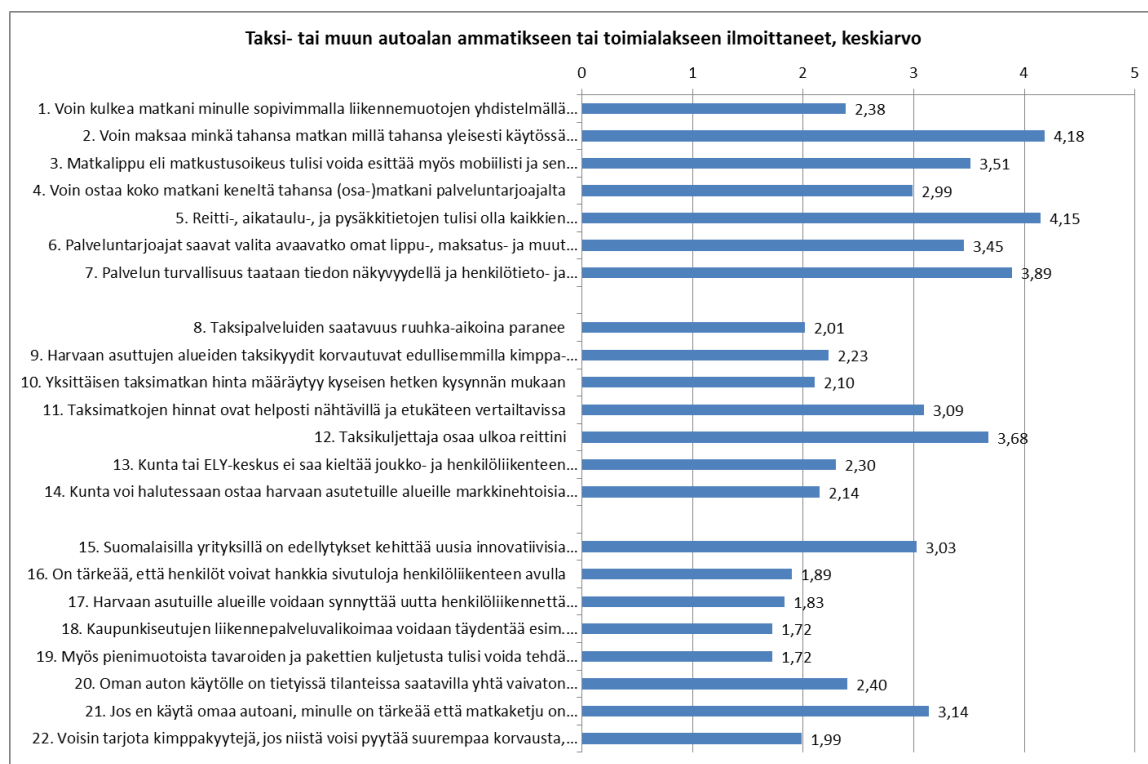
Kuva 1: Kaikkien vastauksien keskiarvo (1-5) (n=769-870)



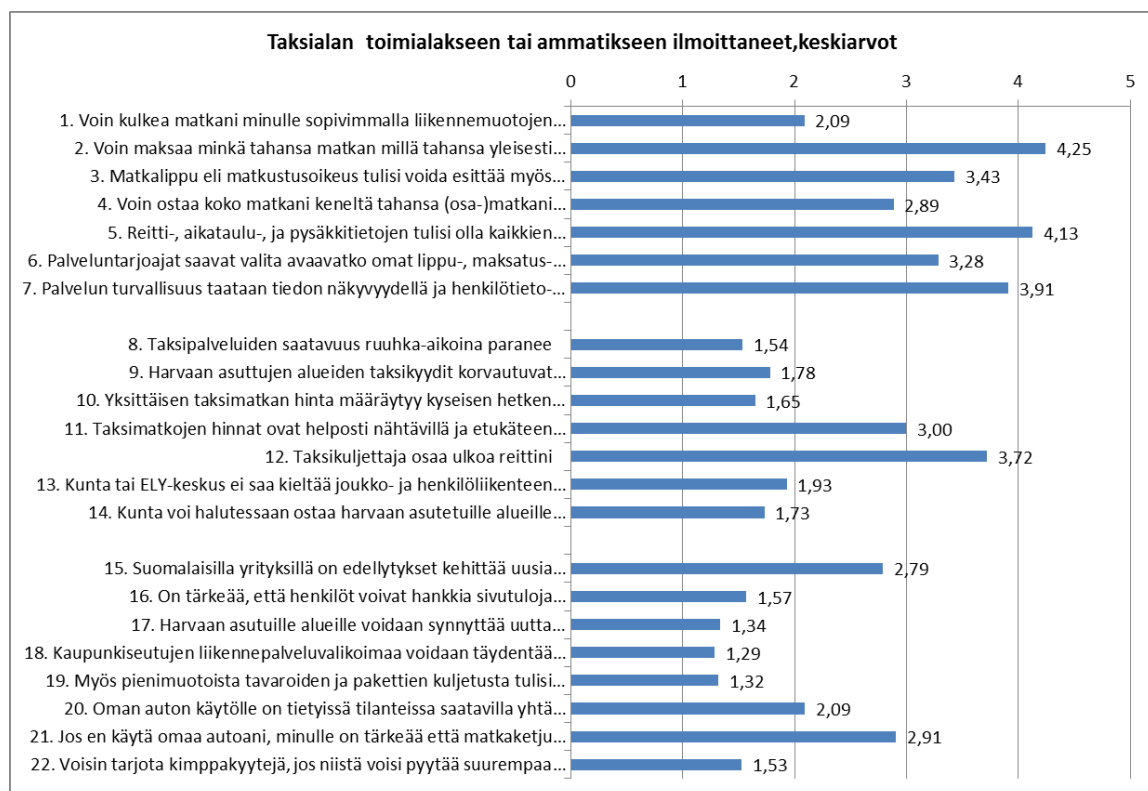
Kuva 2: Kaikki paitsi taksi ja muu autoala, keskiarvo (1-5) (n=693-793)



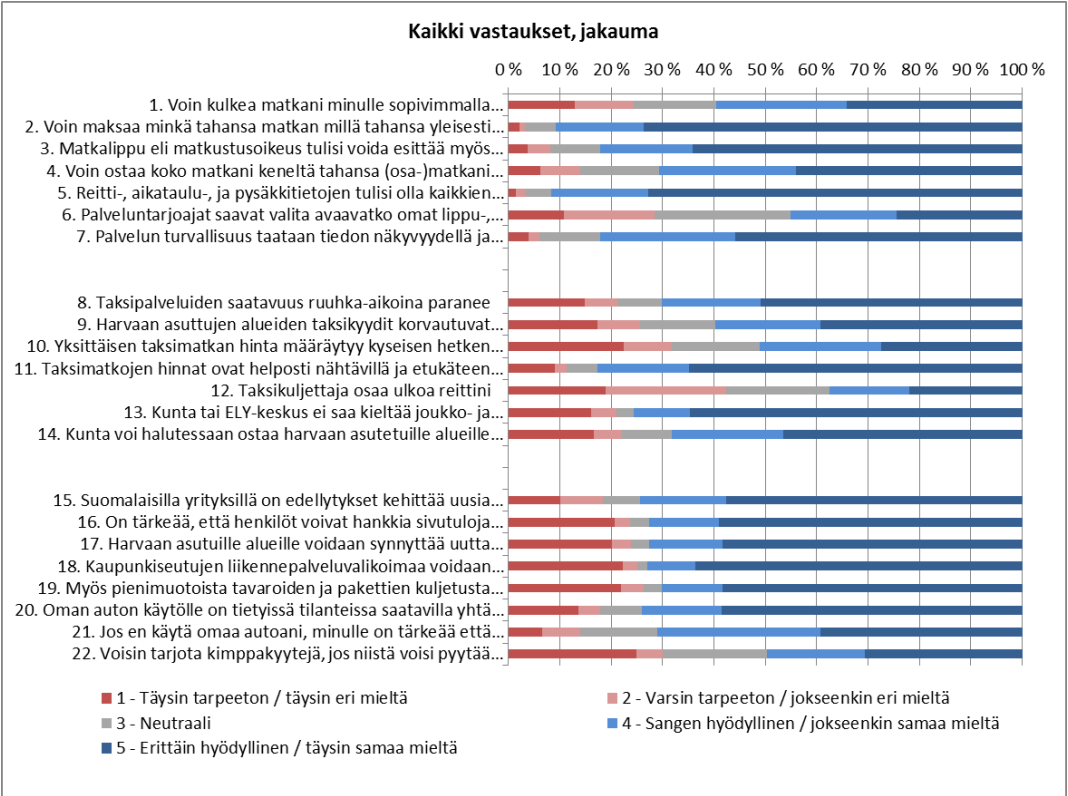
Kuva 3: Taksi tai muun autoalan ammatikseen tai toimialakseen ilmoittaneet, keskiarvo (1-5) (n=73-76)



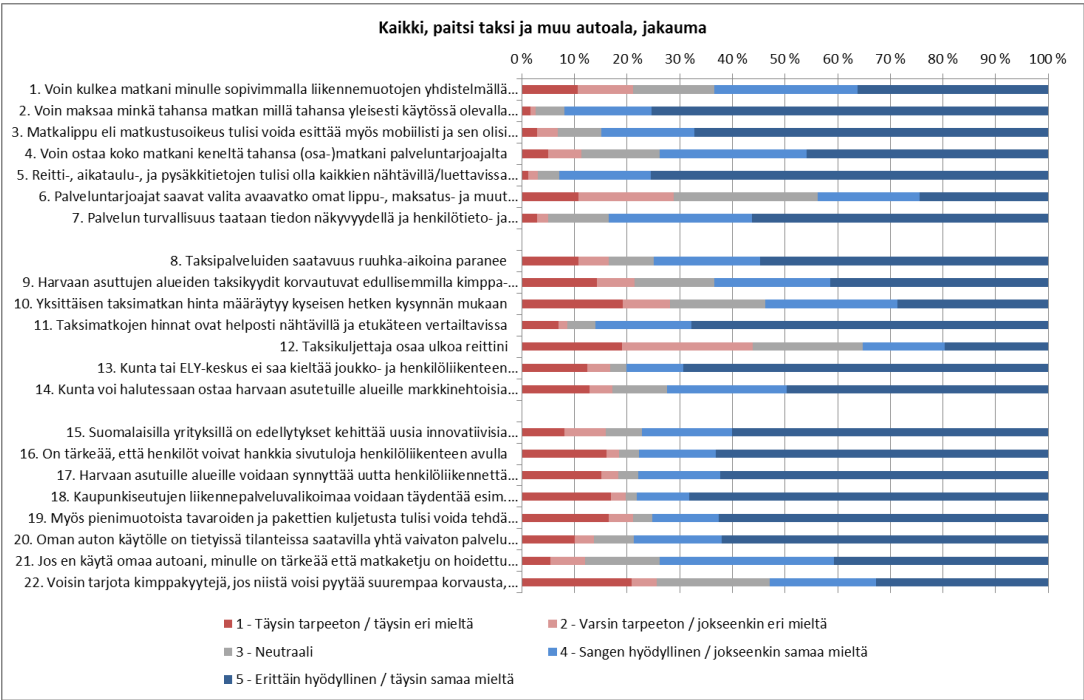
Kuva 4: Taksialan toimialakseen tai ammatikseen ilmoittaneet, keskiarvo (1-5) (n=53-57)



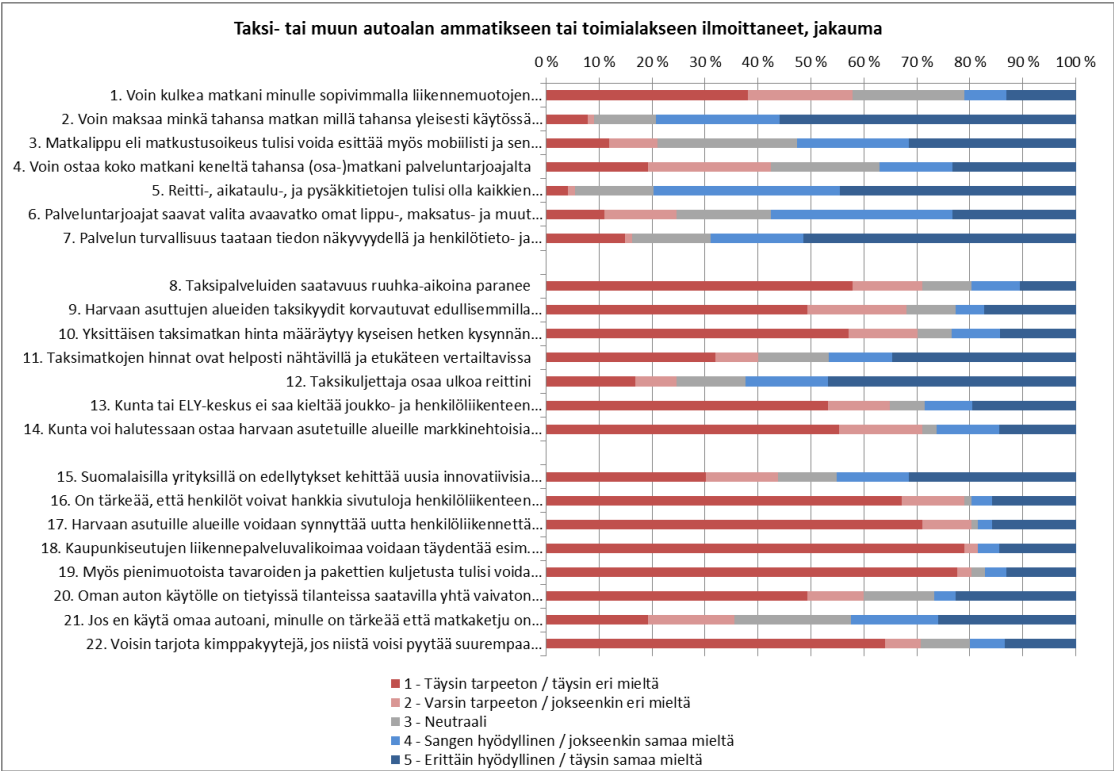
Kuva 5: Kaikki vastaukset, jakauma (1-5) (n=769-870)



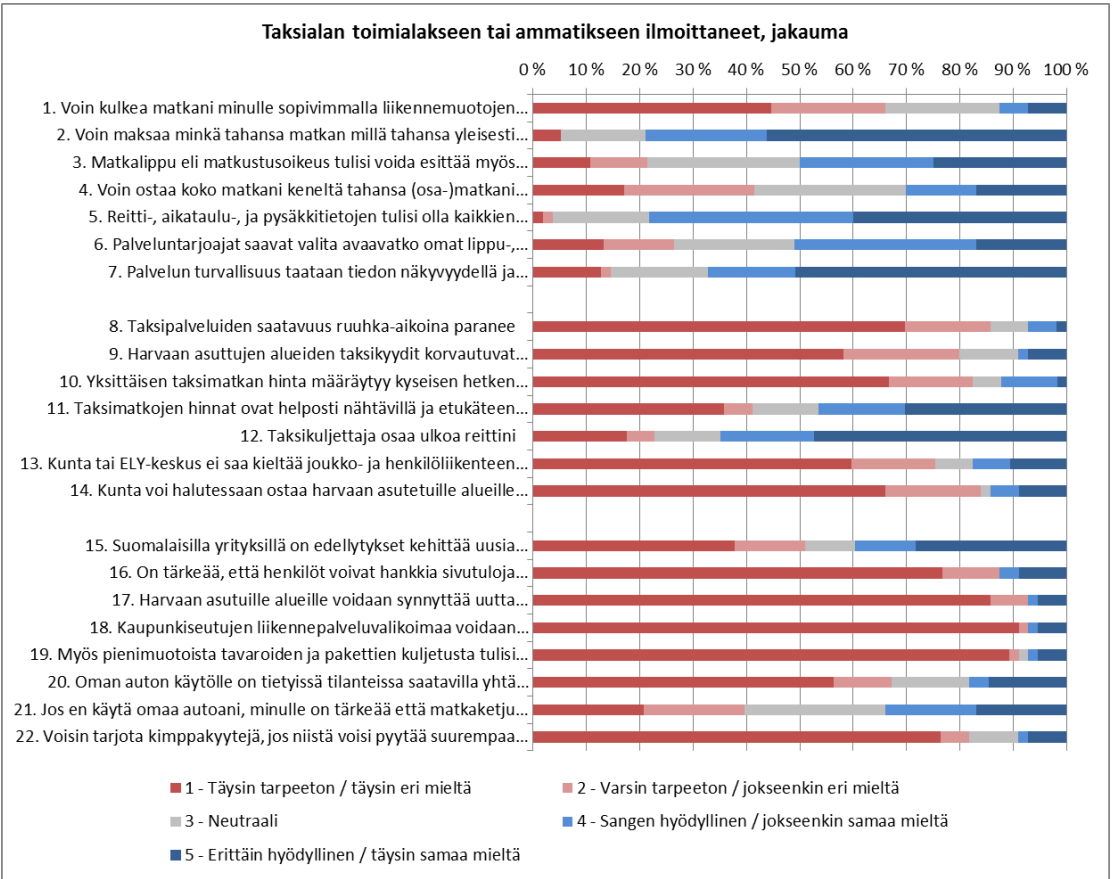
Kuva 6: Kaikki paitsi taksi ja muu autoala, jakauma (1-5) (n=693-793)



Kuva 7: Taksi tai muun autoalan ammatikseen tai toimialakseen ilmoittaneet, jakauma (1-5) (n=73-76)



Kuva 8: Taksialan toimialakseen tai ammatikseen ilmoittaneet, jakauma (1-5) (n=53-57)



Taulukko 1: Kaikki vastaukset

n = 877	N (1-5)	0 tai tyhjä		1	2	3	4	5
1. Voin kulkea matkani minulle sopivimmalla liik	856	21		12,7 %	11,1 %	15,7 %	24,7 %	33,4 %
2. Voin maksaa minkä tahansa matkan millä tah	866	11		2,2 %	1,0 %	5,9 %	16,9 %	72,7 %
3. Matkalippu eli matkustusoikeus tulisi voida e	866	11		3,6 %	4,3 %	9,7 %	17,7 %	63,4 %
4. Voin ostaa koko matkani keneltä tahansa (osa	850	27		6,0 %	7,5 %	14,8 %	25,9 %	42,6 %
5. Reitti-, aikataulu-, ja pysäkkitietojen tulisi olla	863	14		1,4 %	1,8 %	5,0 %	18,6 %	71,6 %
6. Palveluntarjoajat saavat valita avaavatko omat	800	77		9,8 %	16,1 %	24,2 %	18,8 %	22,3 %
7. Palvelun turvallisuus taataan tiedon näkyvyde	831	46		3,8 %	1,9 %	11,2 %	25,0 %	52,9 %
8. Taksipalveluiden saatavuus ruuhka-aikoina pa	866	11		14,7 %	6,3 %	8,4 %	19,0 %	50,3 %
9. Harvaan asuttujen alueiden taksikyydit korvau	830	47		16,4 %	7,8 %	13,9 %	19,4 %	37,2 %
10. Yksittäisen taksimatkan hinta määräytyy kyse	854	23		21,9 %	9,1 %	16,6 %	23,0 %	26,7 %
11. Taksimatkojen hinnat ovat helposti nähtävillä	870	7		9,0 %	2,2 %	6,0 %	17,6 %	64,4 %
12. Taksikuljettaja osaa ulkoa reittini	865	12		18,6 %	23,1 %	19,8 %	15,3 %	21,8 %
13. Kunta tai ELY-keskus ei saa kieltää joukko- ja	863	14		15,7 %	4,9 %	3,4 %	10,6 %	63,7 %
14. Kunta voi halutessaan ostaa harvaan asutetu	839	38		16,0 %	5,1 %	9,2 %	20,8 %	44,6 %
15. Suomalaisilla yrityksillä on edellytykset kehit	850	27		9,7 %	8,1 %	7,0 %	16,3 %	55,9 %
16. On tärkeää, että henkilöt voivat hankkia sivut	865	12		20,3 %	3,1 %	3,5 %	13,5 %	58,3 %
17. Harvaan asutuille alueille voidaan synnyttää	863	14		19,7 %	3,6 %	3,5 %	14,1 %	57,4 %
18. Kaupunkiseutujen liikennepalveluvalikoimaa	870	7		22,1 %	2,7 %	1,9 %	9,4 %	63,1 %
19. Myös pienimuotoista tavaroiden ja pakettien	863	14		21,6 %	4,3 %	3,4 %	11,7 %	57,4 %
20. Oman auton käytölle on tietyissä tilanteissa s	842	35		13,0 %	4,1 %	7,8 %	14,9 %	56,2 %
21. Jos en käytä omaa autoani, minulle on tärkeä	851	26		6,4 %	7,2 %	14,5 %	30,8 %	38,2 %
22. Voisin tarjota kimppakyytejä, jos niistä voisi p	769	107		21,9 %	4,4 %	17,8 %	16,6 %	26,9 %

Taulukko 2: Kaikki paitsi taksi ja muu autoala

n = 798	KA	N (1-5)	0 tai tyhjä		1	2	3	4	5
1. Voin kulkea matkani minulle sopivimmalla liik	3,68	778	20		10,3 %	10,3 %	15,2 %	26,4 %	35,3 %
2. Voin maksaa minkä tahansa matkan millä tah	4,63	787	11		1,6 %	1,0 %	5,4 %	16,3 %	74,3 %
3. Matkalippu eli matkustusoikeus tulisi voida e	4,42	788	10		2,9 %	3,9 %	8,1 %	17,4 %	66,4 %
4. Voin ostaa koko matkani keneltä tahansa (osa	4,03	775	23		4,9 %	6,1 %	14,4 %	27,1 %	44,6 %
5. Reitti-, aikataulu-, ja pysäkkitietojen tulisi olla	4,64	787	11		1,1 %	1,9 %	4,0 %	17,2 %	74,4 %
6. Palveluntarjoajat saavat valita avaavatko omat	3,29	725	73		9,8 %	16,4 %	24,9 %	17,5 %	22,2 %
7. Palvelun turvallisuus taataan tiedon näkyvyde	4,32	755	43		2,8 %	2,0 %	10,9 %	25,7 %	53,3 %
8. Taksipalveluiden saatavuus ruuhka-aikoina pa	4,02	788	10		10,7 %	5,6 %	8,4 %	20,1 %	54,0 %
9. Harvaan asuttujen alueiden taksikyydit korvau	3,69	753	45		13,4 %	6,8 %	14,3 %	20,8 %	39,1 %
10. Yksittäisen taksimatkan hinta määräytyy kyse	3,35	775	23		18,5 %	8,8 %	17,5 %	24,4 %	27,8 %
11. Taksimatkojen hinnat ovat helposti nähtävillä	4,38	793	5		6,9 %	1,6 %	5,4 %	18,0 %	67,4 %
12. Taksikuljettaja osaa ulkoa reittini	2,92	786	12		18,7 %	24,6 %	20,6 %	15,3 %	19,4 %
13. Kunta tai ELY-keskus ei saa kieltää joukko- ja	4,20	784	14		12,2 %	4,3 %	3,1 %	10,7 %	68,0 %
14. Kunta voi halutessaan ostaa harvaan asutetu	3,92	761	37		12,3 %	4,1 %	9,9 %	21,7 %	47,4 %
15. Suomalaisilla yrityksillä on edellytykset kehit	4,13	775	23		7,9 %	7,6 %	6,6 %	16,7 %	58,3 %
16. On tärkeää, että henkilöt voivat hankkia sivut	4,06	787	11		15,9 %	2,3 %	3,8 %	14,4 %	62,3 %
17. Harvaan asutuille alueille voidaan synnyttää	4,07	785	13		14,9 %	3,1 %	3,8 %	15,3 %	61,3 %
18. Kaupunkiseutujen liikennepalveluvalikoimaa	4,10	792	6		16,8 %	2,8 %	2,1 %	9,9 %	67,7 %
19. Myös pienimuotoista tavaroiden ja pakettien	4,00	785	13		16,3 %	4,5 %	3,5 %	12,5 %	61,5 %
20. Oman auton käytölle on tietyissä tilanteissa o	4,17	765	33		9,6 %	3,5 %	7,3 %	15,9 %	59,5 %
21. Jos en käytä omaa autoani, minulle on tärkeä	3,97	776	22		5,3 %	6,4 %	13,8 %	32,2 %	39,6 %
22. Voisin tarjota kimppakyytejä, jos niistä voisi p	3,39	693	105		18,0 %	4,1 %	18,7 %	17,5 %	28,3 %

Taulukko 3: Taksi tai muun autoalan ammatikseen tai toimialakseen ilmoittaneet

n = 77	KA	N (1-5)	0 tai tyhjä		1	2	3	4	5
1. Voin kulkea matkani minulle	2,38	76	1		37,7 %	19,5 %	20,8 %	7,8 %	13,0 %
2. Voin maksaa minkä tahansa r	4,18	77	0		7,8 %	1,3 %	11,7 %	23,4 %	55,8 %
3. Matkalippu eli matkustusoike	3,51	76	1		11,7 %	9,1 %	26,0 %	20,8 %	31,2 %
4. Voin ostaa koko matkani ken	2,99	73	3		18,2 %	22,1 %	19,5 %	13,0 %	22,1 %
5. Reitti-, aikataulu-, ja pysäkki	4,15	74	1		3,9 %	1,3 %	14,3 %	33,8 %	42,9 %
6. Palveluntarjoajat saavat valit	3,45	73	3		10,4 %	13,0 %	16,9 %	32,5 %	22,1 %
7. Palvelun turvallisuus taataan	3,89	74	1		14,3 %	1,3 %	14,3 %	16,9 %	49,4 %
8. Taksipalveluiden saatavuus r	2,01	76	1		57,1 %	13,0 %	9,1 %	9,1 %	10,4 %
9. Harvaan asuttujen alueiden t	2,23	75	1		48,1 %	18,2 %	9,1 %	5,2 %	16,9 %
10. Yksittäisen taksimatkan hint	2,10	77	0		57,1 %	13,0 %	6,5 %	9,1 %	14,3 %
11. Taksimatkojen hinnat ovat f	3,09	75	2		31,2 %	7,8 %	13,0 %	11,7 %	33,8 %
12. Taksikuljettaja osaa ulkoa re	3,68	77	0		16,9 %	7,8 %	13,0 %	15,6 %	46,8 %
13. Kunta tai ELY-keskus ei saa k	2,30	77	0		53,2 %	11,7 %	6,5 %	9,1 %	19,5 %
14. Kunta voi halutessaan ostaa	2,14	76	0		54,5 %	15,6 %	2,6 %	11,7 %	14,3 %
15. Suomalaisilla yrityksillä on e	3,03	73	3		28,6 %	13,0 %	10,4 %	13,0 %	29,9 %
16. On tärkeää, että henkilöt vo	1,89	76	1		66,2 %	11,7 %	1,3 %	3,9 %	15,6 %
17. Harvaan asutuille alueille vo	1,83	76	1		70,1 %	9,1 %	1,3 %	2,6 %	15,6 %
18. Kaupunkiseutujen liikenne	1,72	76	1		77,9 %	2,6 %	0,0 %	3,9 %	14,3 %
19. Myös pienimuotoista tavar	1,72	76	1		76,6 %	2,6 %	2,6 %	3,9 %	13,0 %
20. Oman auton käytölle on tiet	2,40	75	2		48,1 %	10,4 %	13,0 %	3,9 %	22,1 %
21. Jos en käytä omaa autoani, t	3,14	73	4		18,2 %	15,6 %	20,8 %	15,6 %	24,7 %
22. Voisin tarjota kimppekyyte	1,99	75	1		62,3 %	6,5 %	9,1 %	6,5 %	13,0 %

Taulukko 4: Taksialan ammatikseen tai toimialakseen ilmoittaneet

n = 57	KA	N (1-5)	0 tai tyhjä		1	2	3	4	5
1. Voin kulkea matkani minulle sopivimmalla	2,0892857	56	1		43,86 %	21,05 %	21,05 %	5,26 %	7,02 %
2. Voin maksaa minkä tahansa matkan millä t	4,245614	57	0		5,26 %	0,00 %	15,79 %	22,81 %	56,14 %
3. Matkalippu eli matkustusoikeus tulisi void	3,4285714	56	1		10,53 %	10,53 %	28,07 %	24,56 %	24,56 %
4. Voin ostaa koko matkani keneltä tahansa (o	2,8867925	53	4		15,79 %	22,81 %	26,32 %	12,28 %	15,79 %
5. Reitti-, aikataulu-, ja pysäkkietietojen tulisi	4,1272727	55	2		1,75 %	1,75 %	17,54 %	36,84 %	38,60 %
6. Palveluntarjoajat saavat valita avaavtko o	3,2830189	53	4		12,28 %	12,28 %	21,05 %	31,58 %	15,79 %
7. Palvelun turvallisuus taataan tiedon näkyv	3,9090909	55	2		12,28 %	1,75 %	17,54 %	15,79 %	49,12 %
8. Taksipalveluiden saatavuus ruuhka-aikoina	1,5357143	56	1		68,42 %	15,79 %	7,02 %	5,26 %	1,75 %
9. Harvaan asuttujen alueiden taksikyydit kor	1,7818182	55	2		56,14 %	21,05 %	10,53 %	1,75 %	7,02 %
10. Yksittäisen taksimatkan hinta määräytyy k	1,6491228	57	0		66,67 %	15,79 %	5,26 %	10,53 %	1,75 %
11. Taksimatkojen hinnat ovat helposti nähtä	3	56	1		35,09 %	5,26 %	12,28 %	15,79 %	29,82 %
12. Taksikuljettaja osaa ulkoa reittini	3,7192982	57	0		17,54 %	5,26 %	12,28 %	17,54 %	47,37 %
13. Kunta tai ELY-keskus ei saa kieltää joukko	1,9298246	57	0		59,65 %	15,79 %	7,02 %	7,02 %	10,53 %
14. Kunta voi halutessaan ostaa harvaan asute	1,7321429	56	1		64,91 %	17,54 %	1,75 %	5,26 %	8,77 %
15. Suomalaisilla yrityksillä on edellytykset k	2,7924528	53	4		35,09 %	12,28 %	8,77 %	10,53 %	26,32 %
16. On tärkeää, että henkilöt voivat hankkia s	1,5714286	56	1		75,44 %	10,53 %	0,00 %	3,51 %	8,77 %
17. Harvaan asutuille alueille voidaan synnytt	1,3392857	56	1		84,21 %	7,02 %	0,00 %	1,75 %	5,26 %
18. Kaupunkiseutujen liikennepalveluvalikoi	1,2857143	56	1		89,47 %	1,75 %	0,00 %	1,75 %	5,26 %
19. Myös pienimuotoista tavaroiden ja pakett	1,3214286	56	1		87,72 %	1,75 %	1,75 %	1,75 %	5,26 %
20. Oman auton käytölle on tietyissä tilanteis	2,0909091	55	2		54,39 %	10,53 %	14,04 %	3,51 %	14,04 %
21. Jos en käytä omaa autoani, minulle on tär	2,9056604	53	4		19,30 %	17,54 %	24,56 %	15,79 %	15,79 %
22. Voisin tarjota kimppekyytejä, jos niistä vo	1,5263158	57	2		73,68 %	5,26 %	8,77 %	1,75 %	7,02 %