

Jouni Virtanen

TUTKIMUS YKSITYISAUTOILIJAN
KÄYTTÄYTYMISESTÄ AUTOALAN
TARPEITA JA PALVELUITA
KOHTAAN

Opinnäytetyö
Auto- ja kuljetustekniikka


Tammikuu 2013




MIKKELIN AMMATTIKORKEAKOULU

Mikkeli University of Applied Sciences

KUVAILULEHTI

 MIKKELIN AMMATTIKORKEAKOULU Mikkeli University of Applied Sciences	Opinnäytetyön päivämäärä 30.1.2013		
Tekijä(t) Jouni Virtanen	Koulutusohjelma ja suuntautuminen Auto- ja kuljetustekniikka		
Nimeke Tutkimus yksityisautoilijan käyttäytymisestä autoalan palveluita ja tarpeita kohtaan			
Tiivistelmä <p>Opinnäytetyön tarkoituksena oli tutkia tavallisten autoilijoiden käyttäytymistä sekä asenteita autoilua ja autoalan palveluja kohtaan. Tutkimuksessa selvitettiin, mitä tekijöitä autoilijat arvostavat esimerkiksi valittaessa autoalalta löytyviä palveluita kuten korjaamopalveluita. Autoalan palveluiden ja tarpeiden lisäksi kartoitettiin myös, miten autoilijat suhtautuvat autoiluun liittyviin jokapäiväisiin ilmiöihin.</p> <p>Tutkielman perustana oli aluksi laadittu kysely, joka julkaistiin Internetissä. Kysely tehtiin Webropol -ohjelmalla, jolla oli myös mahdollista kyselyn valmistuttua analysoida sekä vertailla saatuja vastauksia. Kyselystä saadut vastaukset oli mahdollista esitellä pylväsdiagrammeina, joista vastausten jakautuminen oli helppo käsitellä.</p> <p>Kyselyssä saatujen tulosten avulla oli mahdollista saada kohtuullisen laaja käsitys siitä, mitä autoilijat autonalan palveluilta haluavat ja kuinka he tietyissä autoiluun liittyvissä tilanteissa käyttäytyvät. Saatuja vastauksia vertailtiin kyselyn alussa kysytyihin perustietoihin, jolloin pystyttiin arvioimaan esimerkiksi, kuinka eri-ikäisten tai eri sukupuolta olevien autoilijoiden käytökset eroavat toisistaan.</p> <p>Tutkimuksen antia voidaan pitää varsin tyydyttävänä. Vastausten määrä olisi toki voinut olla laajempi, mutta huomioon ottaen rajalliset resurssit voidaan nyt saatuja vastaajien määriä pitää kohtuullisena. Vastauksissa tuli hyvin esille, että erityisesti asiakaspalvelua ja sen laatua arvostettiin korkealle. Itse opinnäytetyön teossa ongelmia aiheutti aikataululliset kiireet, mutta työn sisältöön ja tutkimuksen analysointiin voi olla tyytyväinen ja opinnäytetyön tavoite kartoittaa autoilijan käyttäytymistä ja asenteita täyttyi.</p>			
Asiasanat (avainsanat) autoilijat, autoala, tutkimus, käyttäytyminen, asenteet, korjaamot, katsastus			
Sivumäärä 26+14	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Kieli Suomi</td> <td style="width: 50%;">URN</td> </tr> </table>	Kieli Suomi	URN
Kieli Suomi	URN		
Huomautus (huomautukset liitteistä)			
Ohjaavan opettajan nimi Kari Ehrnrooth	Opinnäytetyön toimeksiantaja		

DESCRIPTION

 <p>MIKKELIN AMMATTIKORKEAKOULU Mikkeli University of Applied Sciences</p>		Date of the bachelor's thesis 30.1.2013
Author(s) Jouni Virtanen	Degree programme and option Automotive and transport engineering	
Name of the bachelor's thesis Research about the drivers behaviour towards the automotive sector's services		
Abstract <p>The goal of this thesis was to study ordinary drivers' attitude towards motoring and also the automotive sector's services. This thesis discusses what qualities the drivers appreciate for example when they are choosing a workshop.</p> <p>The basis of this thesis was the inquiry that was published in the Internet. The inquiry was made by a program called Webropol. That program was found from the Internet. Webropol allowed to analyze and compare the answers after the inquiry was finished. It was easy to transform the individual answers to easy-to-read diagrams.</p> <p>The inquiry gave quite clear understanding what the drivers want from the automotive sector's services and also how they behave in certain motoring scenarios. By comparing the answers it was easy to see how the behaviour varied by gender and age.</p> <p>The result of the research was relatively satisfying. In the answers it was made clear that drivers appreciate customer service and its good quality very high. The number of the answers could have been higher but considering about the limited recourses the 206 answers were a quite good result.</p>		
Subject headings, (keywords) drivers, the automotive sector, research, behavior, stance, workshops, mot test		
Pages 26+14	Language Finnish	URN
Remarks, notes on appendices		
Tutor Kari Ehrnrooth	Bachelor's thesis assigned by	

SISÄLTÖ

1	JOHDANTO	1
2	TUTKIMUKSEN VALMISTELU	2
3	KYSYMYSTEN LAADINTA.....	3
4	TULOSTEN ANALYSOINTI.....	5
4.1	Perustiedot	5
4.2	Auton huolto	9
4.3	Auton katsastus	13
4.4	Turvallisuus ja asenteet.....	15
4.5	Käyttäytyminen liittyen autoiluun	18
5	VASTAUSTEN VERTAILUA.....	21
5.1	Vertailu sukupuolen mukaan	22
5.2	Vertailu iän ja koulutuksen mukaan	23
6	POHDINTA	24
	LÄHTEET	26

LIITTEET

- 1 Dieselin kannattavuus ajokilometreihin nähden
- 2 Kyselyn kysymykset ja vastaukset

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön aiheena tutkitaan yksityisautoilijoiden käyttäytymistä ja asenteita sekä mielipiteitä autoalaa kohtaan. Tutkimuksessa pyritään selvittämään, miten autoilijat käyttäytyvät tietyissä autoiluun liittyvissä tilanteissa ja tarpeissa. Näitä autoiluun liittyviä tilanteita ovat muun muassa turvavyönkäyttö ja autoilu talvisaikaan. Autoilijoiden mielipiteitä ja käyttäytymistä tutkittiin myös laajemmin autoalan yleisimpiä palveluita kohtaan. Näitä olivat esimerkiksi korjaamo- ja katsastusala sekä autoiluun liittyvät kustannukset.

Opinnäytetyön pohjana oli kysely, jonka perusteella pystyi tekemään tarkempaa analyysia vastausten perusteella. Kysely jaettiin omiin aihealueisiinsa. Kyselyn alussa kysyttiin vastaajien perustiedot. Näiden perusteella pystyi myöhemmin tekemään tarkempaa vertailua eri vastaajaryhmien välillä. Näin ollen oli mahdollista vertailla esimerkiksi naisten ja miesten tai eri-ikäisten vastaajien käyttäytymistä ja niiden eroavaisuuksia erinäisissä tilanteissa.

Opinnäytetyössä keskitytään pääasiassa tulosten esittelyyn ja niiden analysointiin sekä vertailuun. Tietyissä kysymyksissä pyritään sivuamaan valtakunnallisia tuloksia muiden tekemissä virallisissa tilastoissa ja arvioimaan näin, kuinka lähelle kyseessä oleva tutkimus on näitä päässyt. Lopuksi on vielä tehty pohdintaosuus, jossa on pyritty analysoimaan, kuinka tutkimus onnistui ja mahdollisesti mitä parannettavaa vielä olisi jäänyt.

2 TUTKIMUKSEN VALMISTELU

Ajatus opinnäytetyöhöni lähti omasta ideastani tutkia hivenen laajemmin yksityisautoilijoiden ajatuksia ja käyttäytymistä autoalasta. Omaan käyttäytymiseeni vaikuttaa vahvasti mielenkiinto autoilua ja autoalaa kohtaan sekä saamani koulutus. Näin ollen oma asenteeni ja käyttäytymiseni ovat väistämättäkin erilaiset ja poikkeavat verrattuna ei-autoalalla työskentelevään autoilijaan. Juurikin tästä syystä koin mielenkiintoiseksi aiheeksi lähteä tutkimaan, kuinka muut autoilijat, joilla ei välttämättä ole ammatillista yhteyttä tai kovin suurta mielenkiintoa autoilua kohtaan, kokevat tietyt asiat omalta alaltani.

Opinnäytetyöni tärkeimpänä osiona oli ehdottomasti kyselyn laadinta. Koska koko tutkimus pohjautui tämän kyselyn tuloksiin, oli ehdottoman tärkeää panostaa kyselyyn ja siinä esiintyviin yksittäisiin kysymyksiin. Käytinkin huomattavan määrän aikaa kyselyn tekemiseen, koska halusin saada mahdollisimman laajan kuvan useista autoalaa koskevista kohteista. Olisin voinut tehdä kyselystä vieläkin laajemman, mutta luonnollisesti sitä tuli rajoittaa mielekkääksi, jotta vastaajien mielenkiinto kyselyn täyttämässä pysyisi mahdollisimman hyvin yllä.

Kyselyn julkaisua ajatellen tuli miettiä sen analysointia ja käsittelyä vastausten valmistumisen jälkeen. Alkuun olin ajatellut, että kyselyä voisi levittää myös paperimuodossa esimerkiksi kotitalouksiin ja yrityksiin. Varsin pian kuitenkin ymmärsin, että paperimuotoisen kyselyn käsittely voisi muotoutua hyvinkin hankalaksi verrattuna sähköisessä muodossa olevan kyselyn käsittelyyn ja muokkaamiseen. Tästä syystä päätinkin, että pelkästään sähköisessä muodossa oleva kysely olisi kaikista järkevin tapa toteuttaa kysely ja sen myöhempi analysointi.

Kyselyn pohjana käytettiin Internetistä yleisesti saatavilla olevaa ohjelmaa, jolla onnistui kyselyn tekeminen sekä sen verkkopohjainen julkaisu. Tämä Webropol – niminen datan analysointi- ja kyselytyökalu on laajasti käytössä muun muassa useilla yhtiöillä. Webropolia käyttää 40 000 henkilöä 2500 organisaatiossa Suomessa ja maailmalla /10/. Tähän ohjelmaan tuli rekisteröityä, mikä onnistui oppilaitoksemme kautta. Mikkelin ammattikorkeakoulun ATK-henkilöstön avulla sain ohjelmaan käyttäjätunnuksen sekä opastusta ohjelman käyttöön.

Alkuun ongelmaksi muodostui Webropolin antama pitkä URL-osoite Internetin osoitervillä. Tämä pitkä osoite hankaloitti kyselyn jakamista muilla kuin Internetin kautta tapahtuvilla välineillä, kuten puhelimitse ja tekstiviestein. Ongelma ratkesi siten, että pitkä URL-osoite siirrettiin linkkinä lyhyemmän ja yksinkertaisemmän osoitteen taakse. Kyselyn valmistumisen jälkeen se julkaistiin linkkinä Mikkelin ammattikorkeakoulun Intranetissä Studentissa sekä ammattikorkeakoulun henkilöstön sähköpostissa. Julkaisun jälkeen linkkiä kyselyyn pystyi jakamaan näin ollen myös sähköisesti eteenpäin. Mikkelin ammattikorkeakoulun oppilaiden ja henkilöstön ohella myös sukulaisten ja ystäväpiiriin onnistui täyttämään kysely.

3 KYSYMYSTEN LAADINTA

Kuten jo edellä tulin todenneeksi, käytin kysymysten laadintaan ja muotoiluun huomattavan paljon aikaa ja vaivaa. Kysymysten huolellisella valmistelulla halusin varmistua, että kyselystä ja sen tuloksista tulisi mahdollisimman kattava koskien autoalaa ja autoilua itsessään. Kysymyksiä ja erityisesti niiden vastausvaihtoehtoja tuli miettiä huolellisesti, jotta kaikki tai ainakin suurin osa vastaajista löytäisi sopivan vaihtoehdon kysytyyn kysymykseen. Samalla tuli olla koko ajan mielessä se, että kysymysten analysointi ja lajittelu jälkikäteen olisi mahdollisimman nopeaa ja helposti käsiteltävää. Tämä rajoitti mm. vapaiden tekstilaatikoiden käyttöä huomattavasti, sillä yli kahdensadan omin sanoin kirjoitetun yksittäisen vastauksen läpikäynti, vaikkapa vain muutamankin kysymyksen kohdalla, olisi ollut huomattavan työlästä. Lisäksi vastausten monimuotoisuus ja oikeinymmärtäminen olisi varmasti aiheuttanut ylimääräisen lisähaasteen. Tästä syystä suurimpaan osaan kysymyksistä olikin jo mietittynä valmiit vastausvaihtoehdot.

Päätin jakaa kyselyn karkeahkosti useampaan osioon, joita olivat seuraavat:

- perustiedot
- auton huolto
- katsastusala
- turvallisuus ja asenteet
- käyttäytyminen liittyen autoiluun.

Kyselyä kasatessani en lokeroinut kysymyksiä kovinkaan tiukasti tiettyihin osioihin vaan järjestelin kysymykset mahdollisimman mielekkääseen järjestykseen. Edellä luetellut osiot auttoivat kyselyn luonnin alkuvaiheilla määrittelemään ne rajat, joissa yksittäiset kysymykset tuli pysyä.

Perustietojen kohdalla oli varsin helppo miettiä, mitä kaikkea vastaajista haluaa tietää. Toisaalta perustiedot tuli miettiä myös siinä mielessä tarkasti, että jatkossa vastausten lajittelu tapahtuisi juurikin näiden perustietojen avulla. Sukupuolen, iän ja ammatin lisäksi halusin kysyä vastaajien automerkkiä sekä vuosimallia. Merkillä ja vuosimallilla halusin nähdä kuinka lähelle oma tutkimukseni pääsi viimeisimpien valtakunnallisten tilastojen kanssa koskien Suomessa myytäviä suosituimpia ajoneuvomerkkejä sekä Suomessa olevan autokannan keski-ikää. Perustietojen lopuksi kysyin vielä vuodessa ajettujen kilometrien määrää.

Auton huoltoa koskevassa osiossa halusin kysyä vastaajien käyttäytymistä ja mielipiteitä koskien auton huoltoa ja sen teettämistä. Kysyin esimerkiksi, minkälaisessa liikkeessä vastaajat yleensä huollattavat autoaan sekä millä perusteilla he valitsevat juuri kyseessä olevan autokorjaamon. Halusin myös kysyä vastaajien omia huoltotoimenpiteitä autojaan kohtaan. Kysymys oli ehkä hieman epätasapuolinen siinä mielessä, että nykyaikaisissa autoissa perustaidoilla tehtävät huoltokohteet, joita aiemmin pystyi vielä tekemään, ovat vähentyneet minimiin. Esimerkiksi öljynvaihdon yhteydessä tulee usein nollata tai asettaa uudestaan huoltoväliä näyttävä tietokone tai palanutta polttimoa uusittaessa joutuu purkamaan edestä pois suurempia osia tai osakokonaisuuksia. Näin ollen vanhempien autojen omistajien on helpompi suorittaa itsenäisiä huoltotoimenpiteitä siitä yksinkertaisesta syystä, että auton huoltokohteet ovat yksinkertaisempia ja helpommin huollettavissa olevia. Yhdestä auton ehkäpä tärkeimmistä huoltokohteista eli renkaista halusin kysyä vielä muutaman mielipidekysymyksen.

Katsastusala koskettaa minua henkilökohtaisesti läheltä, sillä opintojen vielä ollessa kesken pääsin onnekseni katsastusalalle koulutukseen ja lopuksi työsuhteeseen. Näin ollen halusinkin kysyä autoilijoilta joitain kysymyksiä koskien heidän mielipiteitään ja asenteitaan auton katsastusta ja katsastusalaa kohtaan. Kysyin muun muassa vastaajilta perusteluita, miksi he käyvät tietyllä katsastusasemalla. Halusin myös tietää, mitä mieltä he ovat nykyisestä määräaikaikatsastuksen hintatasosta sekä mahdollisia parannusehdotuksia koskien katsastuksen hinnoittelua.

Turvallisuudesta ja autoiluun liittyvistä asenteista halusin kysyä myös muutaman kysymyksen. Tästä osiosta jouduin alun perin hieman tinkimään, koska opiskelukaveri teki samaan aikaan omaa tutkimustaan liittyen juurikin turvallisuuteen ja ajokäyttäytymiseen. En tästä syystä halunnut tehdä kovin syvällistä kyselyä tästä osiosta, jotta välttyttiin päällekkäisyyksiltä ja saman aiheen tutkimiselta. Aihetta sivuten kysyin kuitenkin mm. turvavyönläytöstä ja auto-onnettomuuksista. Laajempaan kysymykseenä halusin vastaajien arvioivan, millaisia kuljettajia he itsensä näkevät olevan.

Viimeisenä osiona päätin kysyä vastaajilta yleisiä näkemyksiä ja käyttäytymistä koskien mm. jokapäiväistä autoilua. Tässä osiossa kysyin mielipiteitä auton ostoon liittyvissä perusteissa ja mieltymyksissä. Samoin kysyin auton päivittäistä käyttöä ja ajettuja ja päiväkohtaisia kilometrimääriä. Näillä kysymyksillä halusin saada viitettä siitä, kuinka välttämätöntä auton omistaminen ylipäättensä on ja kuinka hyvin ilman sitä tulisi toimeen. Kyselyn lopussa kysyin vielä auton yleisestä käytöstä muun muassa talvisaikaan.

4 TULOSTEN ANALYSOINTI

Tulosten analysointi ja niistä tehdyt johtopäätökset kuuluvat opinnäytetyöhöni päävaiheisiin. Näin ollen tulenkin tarkastelemaan kysymysten tuloksia melko yksityiskohtaisesti ja tekemään vastauksista myöhemmin vielä vertailuja eri ryhmien välillä. Tulosten analysointia ajatellen oli käyttämässäni kyselytyökalussa varsin yksinkertainen ja selkeä työkalu, jolla vastaukset saatiin graafisesti selkeään muotoon. Perustietojen avulla myös myöhempi vertailu onnistui varsin vaivattomasti. Osa vastauksista tuli muokata järkevämmiin vielä Excel-ohjelmalla, jotta vastaukset saatiin suppeampaan ja helposti luettavampaan muotoon.

4.1 Perustiedot

Perustiedoista sain kerättyä tiedot mm. vastaajien sukupuolesta, ikäjakaumasta sekä koulutuksesta. Kaikkiaan vastaajia tekemääni kyselyyn oli yhteensä 206 kappaletta. Näistä yli kahdestasadasta vastaajasta 116 oli naisia ja 90 miehiä. Vaikka naisia oli vastaajien joukossa hieman enemmän, niin kuitenkin voidaan todeta, että sukupuolen kannalta vastaajien määrä meni suhteellisen tasan. Myös muiden taustatietojen osalta voidaan todeta, että vastaajat jakaantuivat varsin tasaisesti ajatellen vastaajaryhmien

välillä tehtävää vertailua. Liitteen 2 alusta voidaan graafisista kuvioista nähdä, että vastaajista melko tasan puolet oli iältään 25 –vuotiaita tai nuorempia. Näin ollen loput vastaajista olivat 26 –vuotiaita tai vanhempia. Tästä voidaan päätellä, että melko tasan puolet vastaajista oli opiskelijoita ja puolet työelämässä tai eläkkeellä olevia. Tämän päätelmän vahvistaa liitteessä 2 oleva kysymys numero 3 ammattiluokituksesta, josta nähdään, että kyselyn 206 vastaajasta 107 oli opiskelijoita. Tämä asetelma antoi hyvän lähtökohdan vertailun tekemiseen opiskelijoiden ja työssäkäyvien välillä.

Yhtenä perustietojen kysymyksenä halusin tietää vastaajien käytössä olevien ajoneuvojen merkin sekä niiden vuosimallin. Näiden tietojen avulla pystyin tekemään vertailun valtakunnallisten tilastojen kanssa ja näkemään, kuinka lähelle oma tutkimukseni valtakunnallista keskiarvoa tässä kohdin pääsi.

TAULUKKO 1. Kyselyn yleisimmät automerkit

1	VW	28 kpl
2	Ford	24 kpl
	Toyota	24 kpl
4	Opel	18 kpl
5	BMW	15 kpl
6	Nissan	14 kpl
7	Volvo	13 kpl
8	Peugeot	11 kpl
9	Audi	10 kpl
10	Mazda	7 kpl
	Skoda	7 kpl

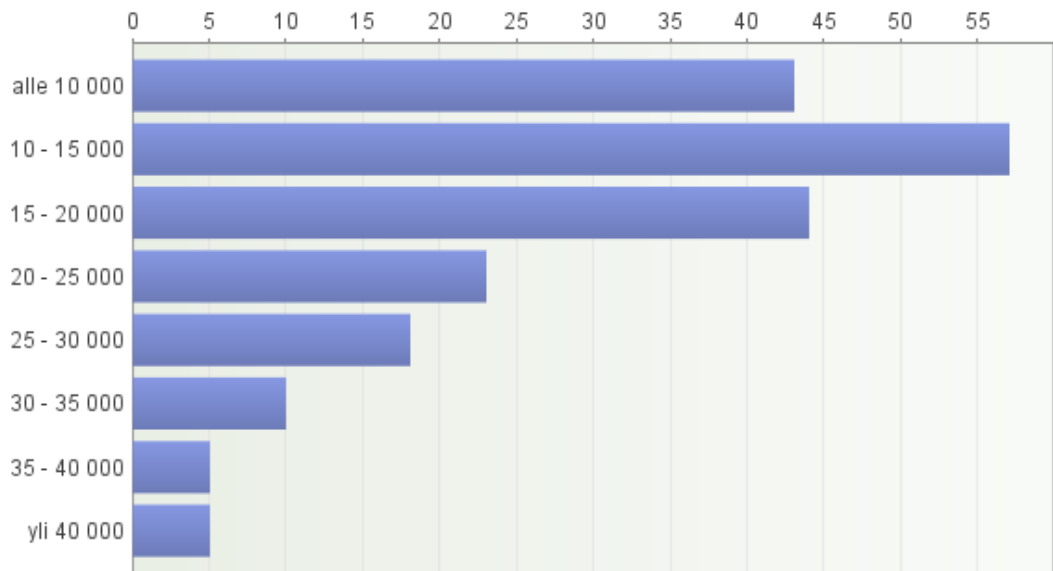
Yllä olevaan taulukkoon on koottu vastaajien ilmoittamat ajoneuvomerkit. Kun merkkejä vertaa alla olevaan valtakunnalliseen tilastoon vuodelta 2011 /3/, voidaankin todeta, että oman kyselyni ajoneuvokanta osuu varsin lähelle myös valtakunnallista tilannetta. Kolmen kärki on mm. täysin sama, ja kymmenen yleisimmän merkin joukossa on peräti kahdeksan kappaletta samoja merkkejä valtakunnallisen tilaston kanssa.

TAULUKKO 2. Henkilöautojen ensirekisteröinnit vuonna 2011

1	VW
2	Toyota
3	Ford
4	Skoda
5	Volvo
6	Nissan
7	Audi
8	Kia
9	Opel
10	MB

Vastaajien autoihin liittyen kysyin vielä niiden vuosimallia. Tällöin sain selville kyselyssä olevien autojen keski-ian. Kuten liitteestä 1 on nähtävillä, niin vastaajien autojen keski-ikä on 12,6 vuotta. Hieman lähteestä riippuen löysin valtakunnalliseksi autojen keski-ikäksi 10 ja 12 vuoden väliin. Liikenteen turvallisuusviraston kesällä 2012 julkaiseman tiedon mukaan Suomessa olevien henkilöautojen keski-ikä, ilman museorekisterissä olevia ajoneuvoja, olisi 10,7 vuotta /6/. Oman tutkimukseni autojen keski-ikä olisi näin ollen hieman korkeampi johtuen ehkä opiskelijoiden omistuksessa olevasta vanhemmasta kalustosta. Ero ei kuitenkaan ole mielestäni niin merkittävä, etteikö tutkimuksessani oleva ajoneuvokanta kävisi hyvin lähtökohdaksi tutkimuksen pätevyyttä ajatellen.

Luonnollisesti tulin kysyneeksi myös vastaajilla käytössä olevien ajoneuvojen käyttövoiman eli ajavatko he bensiini- vai dieselmoottorisella autolla. Reilusti suurin osa vastaajista ajoi bensiinimoottorisella ajoneuvolla. Vain hieman alle 40 vastaajaa, noin 18 % kokomaismäärästä, ilmoitti käyttävänsä dieselmoottorista autoa. Tämä dieselautoilijoiden vähäinen määrä oli pienoinen pettymys, mutta osittain ennalta arvattava. Kyselyyn vastasi pääosin sellaiset kohderyhmät, joiden osalta ennalta arvelin, että dieselkäyttöinen auto ei taloudellisesti olisi kannattava vaihtoehto.



Kuva 1 Vuodessa ajettut kilometrit

Kysyttäessä arviota vuodessa ajetuista kilometreistä voidaan huomata, että suurin osa vastaajista ajaa varsin maltillisia määriä. Lähes 70 % vastaajista ilmoitti ajavansa alle 20 000 kilometriä vuodessa. Bensiinikäyttöisillä autoilla ajavista 74,3 % ilmoitti ajavansa alle 20 000 kilometriä vuodessa. Dieselmikäyttöisillä autoilla ajavista 66,8 % ilmoitti ajavansa yli 15 000 kilometriä vuodessa. Hivenen yllättävää oli se, että lähes 30 % dieselmikäyttöisillä autoilla ajavista ilmoitti ajavansa 15 000 ja 20 000 kilometrin väliin vuosittain. Kuten liitteessä 1 tekemäni laskelman mukaan voidaan havaita, on näillä kilometrimäärillä vielä kannattamatonta omistaa ja käyttää dieselmikäyttöistä autoa.

Bensiinimoottorisilla autoilla ajajilta vastaajilta kysyin heidän käyttämäänsä polttoainelaatua. Kyselyyn vastaajien kohdalla lähes puolet ilmoitti käyttävänsä 98E5 -polttoainelaatua ja hieman vajaa 40 % ilmoitti tankkaavansa edullisempaa 95E10 -laatua. Noin 10 % ilmoitti käyttävänsä kumpaakin laatua. Tulos näyttää todeksi sen, että vieläkin suurin osa tämän kyselyn vastaajista ilmoitti käyttävänsä 98E5 -polttoainetta. Etanolipitoisempi 95E10 ei siis ole vieläkään ottanut takaisin suositumpaa asemaansa polttoainelaatuna. Tähän voi olla yhtenä syynä mediassa kovasti esillä olleet väitteet uuden polttoainelaadun negatiivisista vaikutuksista moottorin käyttäytymiseen. Samoin aluksi oli esillä polttoainelinjastoon vaikuttavista vioista, joita lisätty etanoli voisi aiheuttaa. Loppujen lopuksi kohu oli kuitenkin aiheeton, sillä oikein käytettynä 95E10 ei aiheuta ongelmia. Vastauksista on kuitenkin havaittavissa, että

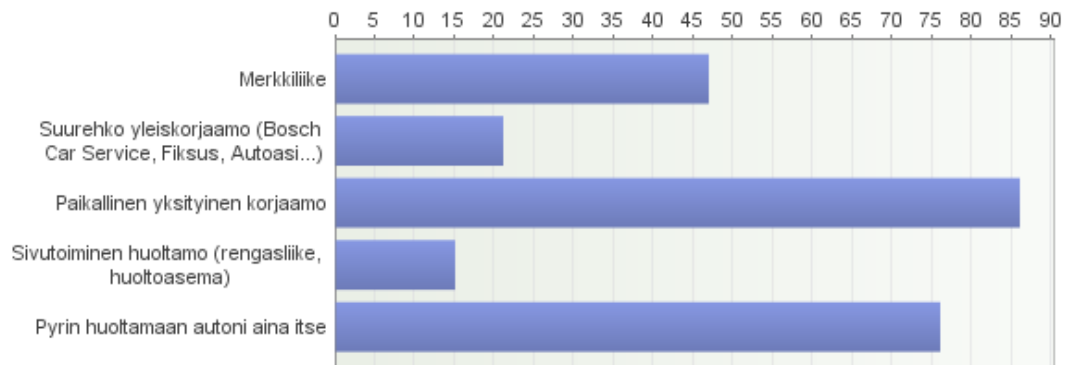
95E10 liittyneet alun epäilyt ovat jääneet ihmisten mieliin ja vaikuttaneet varmasti osaltaan käyttäytymiseen liittyen polttoainelaadun valintaan.

Bensiinin litrahinta on ollut Suomessa melko korkealla viime vuosien aikana. Olikin varsin odotettavaa, että kysyttäessä korkean hinnan vaikutuksia auton käyttöön suurin osa vastasi pyrkineensä vähentämään auton käyttöä. Tästäkin huolimatta lähes saman verran, yhteensä 44,6 % vastaajista ilmoitti, ettei korkea bensiinin hinta ole vaikuttanut heidän autonkäyttöön ollenkaan. Tästä voi päätellä sen, että näille vastaajille auto on joko pakollinen jokapäiväinen liikuntaväline tai sitten bensiinin litrahinnan tulisi kohota entistä korkeammalle, jotta varsinainen kipuraja saavutettaisiin. Aiemmissä tutkimuksissa onkin käynyt selväksi, että autoilijoiden mielipide bensiinilitran kipurajahinnasta on noussut jatkuvasti. Bensiinin litrahinnan kohotessa kipuraja on kohonnut sen edellä, ja viimeisimmän tutkimuksen mukaan raja on jo noussut 2,70 euroon litralta /2, s. 19/. Näyttääkin siltä, että yksityisautoilussa bensiinin litrahinnalla ei loppujen lopuksi olekaan aivan niin suurta merkitystä, mitä ennakolta olin ajatellut.

Dieselautoilijoiden joukossa oli hivenen enemmän yhtenäisempiä mielipiteitä koskien dieselautoilua koskevia maksuja. Vuoden 2012 alussa astui voimaan uusi verotusjärjestelmä koskien dieselautoja ja dieselpolttoaineita. Dieselautojen käyttövoimaverolaski 6,7 sentistä 5,5 senttiin alkavalta omamassan 100 kilolta, kun taas dieselpolttonesteen litrahintaan tuli reilun 10 sentin korotus /1/. Tällä verotusmuutoksella pyrittiin keventämään kustannuksia vähemmän ajavien kohdalla, kun taas runsaasti ajavilla kustannukset nousivat verrattuna vanhaan verotusjärjestelmään. Dieselautoilla ajavista vastaajista tasan puolet ilmoitti, etteivät dieselautoiluun kohdistuneet verotusmuutokset ole aiheuttaneet muutoksia heidän autoilussaan verrattuna entiseen. Muista 36,8 % ilmoitti seuraavansa kustannusten kehittymistä ja reilu 10 % ilmoitti vaihtavansa autonsa bensiinikäyttöiseksi. Tästä voidaan päätellä, että reilusti suurin osa vastaajista ilmoitti olevansa jokseenkin tyytyväinen nykyiseen verotustasoon, sillä vain reilu kymmenes ilmoitti veromuutoksen aiheuttavan muutoksia heidän autoilussaan. Näin ollen verotusmuutosta voidaan pitää kohtuullisen onnistuneena.

4.2 Auton huolto

Auton huoltoon ja korjaukseen liittyvässä osiossa olin utelias tietämään, mitkä asiat vaikuttavat vastaajien käyttäytymiseen mm. korjaamon valinnassa.



Kuva 2 Korjaamon valinta

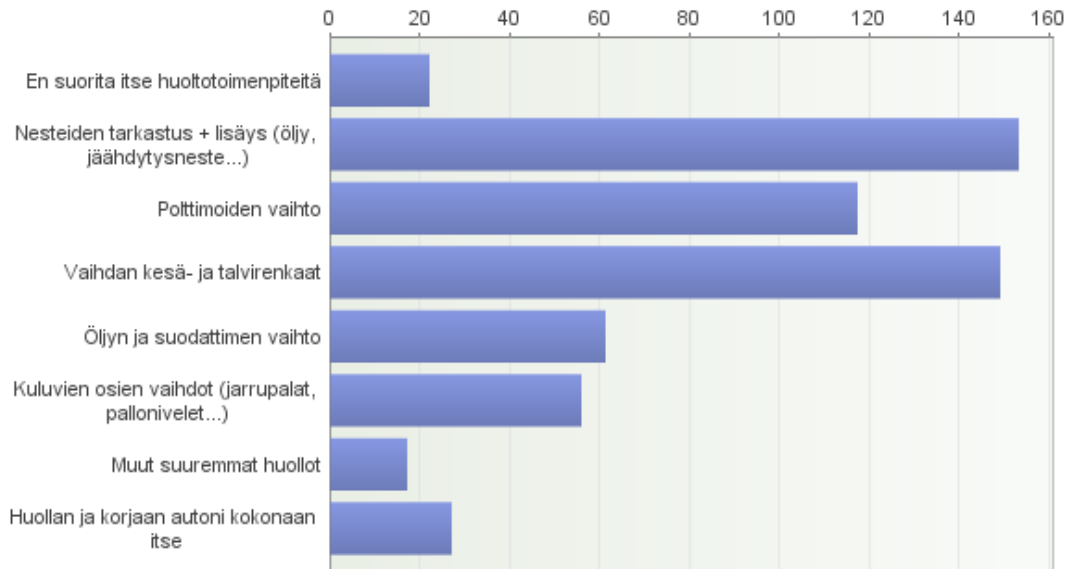
Kuten kuvasta 2 käy ilmi, nousi muutama vaihtoehto vastaajien joukossa toisia korkeammalle. Paikalliset korjaamot ja merkkiliikkeet olivat huolto- ja korjausta tarjoavista palveluista valituimmat. Ero kahteen muuhun palvelun tarjoajaan oli varsin selkeä. Tulos on toisaalta varsin odotettu, sillä molemmilla sekä pienemmällä paikallisella korjaamolla että isolla merkkikorjaamolla on omat vahvuutensa. Yksityiset korjaamot mielletään usein edullisemmiksi korjaamoiksi ja ovat hintapolitiikkansa ansiosta suosiossa, kun taas merkkikorjaamoihin liitetään usein laadukkuuden ja hyvän lopputuloksen meilikuvat. Näin ollen molemmille liikkeille löytyy varmasti omat asiakaskuntansa. Hieman yllättävä oli suurempien yleiskorjaamoiden heikohko osuus. Vaikka kyseisiä korjaamoketjuja ja yksittäisiä liikkeitä on runsaasti tarjolla, ei niiden suosio noussut kovinkaan korkealle. Toinen yllätys oli suuri osuus omien huoltotöiden kohdalla. Suurella osuudella on varmasti jonkin verran tekemistä sen kanssa, että auto-puolen opiskelijoita vastasi kyselyyn kiitettävästi. Mutta siltikin kun rajasin vastauksista opiskelijat pois, lähes 30 % vastaajista ilmoitti huoltavansa autonsa itse.

TAULUKKO 3. Perustelut korjaamon valinnalle

	1	2	3	4	5
Tunnettu yritys	32	25	51	53	27
Laadukas mielikuva	10	12	41	78	47
Hyvä asiakaspalvelu	5	4	24	85	71
Läheinen sijainti	5	18	32	66	66
Edullinen hinta	4	6	29	69	80
Aiempi kokemus	5	3	15	66	100

Taulukkoon 3 olen laatinut vastaukset perusteluista korjaamon valintaan. Kysymys oli lajiteltu yhdestä viiteen, missä ykkösellä ei ole suurta merkitystä ja viitosella erittäin suuri merkitys. Kysyttäessä perusteluista korjaamon valintaan voidaan huomata, että saadulla palvelulla on äärimmäisen suuri merkitys asiakkaiden käyttäytymiseen. Hyvä asiakaspalvelu sekä erityisesti aiempi kokemus korjaamon palveluista nousivat varsin selkeästi arvostettujen ominaisuuksien kärkeen. Tärkeäksi koettu aiempi kokemus liikkeessä asioimisesta korostuu erityisesti ensikertaa korjaamolla käyvään täysin uuteen asiakkaaseen. Sillä ensimmäisestä käyntikerrasta jäänyt kokonaisvaltainen kokemus ja mielikuva korjaamon työstä ja palvelusta vaikuttaa suuresti siihen, palaako asiakas uudestaan samaan korjaamoon vai etsiikö hän uuden liikkeen.

Suurinta erimielisyyttä vastaajissa aiheutti kysymys yrityksen tunnettavuudesta. Suurempi osa vastaajista ilmoitti, että tunnetulla yrityksellä ei ole juuri ollenkaan merkitystä heidän korjaamon valintaansa kuin heillä, jotka vastasivat, että tunnettavuudella on suuri merkitys. Tästä voi päätellä, että asiakkaiden päätös ei suoraan ole sidoksissa tiettyyn brändiin ja yhtiöön korjaamoalalla, vaan liikkeitä arvioidaan aina tapauskohtaisesti.



Kuva 3 Itse tehdyt huoltotoimenpiteet

Itse suoritettujen huoltotoimenpiteiden kohdalla oli positiivista huomata, että suurin osa vastaajista tekee vielä yksinkertaisimmat huollot itse. Vain hieman yli 20 vastaajaa kahdestasadasta ilmoitti, ettei suorita itse ollenkaan huoltoja tai tarkastuksia autolleen. Olin myös erittäin yllättynyt, että yli kaksi kolmasosaa vastaajista ilmoitti vaihtavansa autoon kesä- ja talvirenkaat itse. Renkaiden vaihdon kohdalla tulos on sama, vaikka opiskelijat otti vastauksista pois. Myös suurempia huoltoja, kuten nesteiden vaihdot ja jarruhuollot, tehtiin varsin useita itse. Usein rajoittavana tekijänä itse tehtäville huolloille on sopivan huoltopaikan, kuten autotallin, puute.

Viimeisenä aiheena auton huollossa kysyin renkaiden ostamisesta ja niiden vaihdosta uusiin. Henkilökohtaisesti koen auton yksittäisistä turvallisuuteen vaikuttavista osakokonaisuuksista asianmukaiset renkaat hyvinkin tärkeäksi. Tästä syystä halusinkin tiedustella autoilijoiden näkemyksiä renkaista tarkemmin. Uusien renkaiden ostoon liittyen painotettiin renkaiden laadukkuuden perään. Myös renkaiden hinta koettiin määräväksi tekijäksi. Ehkä hieman ihmetystä aiheutti se, että rengasmyyjän suosituksille ei annettu juuri kovinkaan suurta merkitystä. Suurempi osa vastaajista oli merkinnyt vähemmän merkitykselliseksi myyjän suositukset renkaiden oston yhteydessä. Tämä aiheutti hieman kummastusta, sillä rengasmyyjällä pitäisi jo ammattinsa puolesta olla alansa asiantuntemusta ja kokemusta, joten myyjällä varmasti myös pitäisi olla perustellusti hyvät syyt suositella tiettyjä renkaita. Ehkä taustalla on epäily huijatuksi tulemisesta, mikä yleisesti liitetään vahvasti autoalaan liittyvässä kaupanteossa. Ylivoi-

maisesti suurin osa vastaajista ilmoitti suorittavansa renkaiden kunnan tarkastuksen itse. Mielenkiintoisena jatkokysymyksenä olisi voinut vielä kysyä, missä vaiheessa renkaat yleensä vaihdetaan uusiin tai parempikuntoisiin. Työssäni olen huomannut, että monet autoilijat ajavat renkaansa aivan lain sallimaan minimiin asti, vaikka asiantuntijoiden yleinen suositus on uusia renkaat parempiin silloin, kun kulutus pintaa on vielä useampi millimetri jäljellä.

4.3 Auton katsastus

Yksi mielenkiintoisimmista aiheista itselleni oli katsastukseen liittyneet kysymykset ja niistä saadut vastaukset. Erityisesti kiinnostivat vastaajien perustelut katsastusaseman valinnasta sekä mielipiteet katsastuksen hinnoittelusta. Varsinkin hinnoittelusta kiinnosti saada tarkempi kuva, sillä mediassa on ollut viime aikoina useasti esillä katsastuksen kohonneet maksut.

TAULUKKO 4. Perustelut katsastusaseman valinnalle

	1	2	3	4	5
Läheinen sijainti	12	20	34	70	64
Edullinen hinta	5	5	23	76	90
Tunnettu / tietty yritys	27	37	61	45	27
Hyvä asiakaspalvelu	10	17	43	73	56
Tuttu katsastaja	58	48	41	25	23

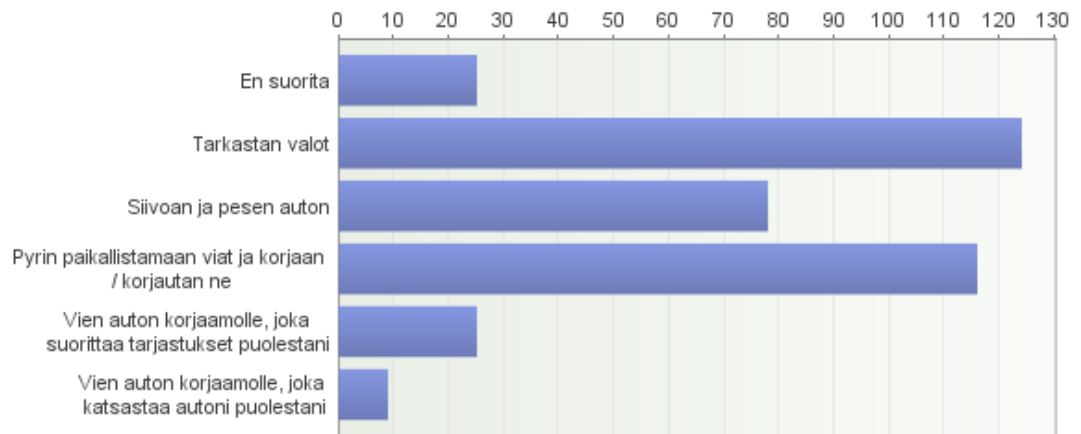
Ensimmäisenä kysymyksenä tiedustelin vastaajilta painoarvoja tietyille asioille, joita he arvostavat katsastusasemaa valittaessa. Kuten taulukosta 4 voi havainnoida, annettiin katsastuksen edulliselle hinnalle kaikista juurin merkitys. Yli 80 % vastaajista ilmoitti edullisella hinnalla olevan erittäin suuri tai suuri merkitys katsastusasemaa valittaessa. Katsastusaseman läheistä sijaintia arvotettiin seuraavaksi eniten ja vasta kolmanneksi korkeimmalle asetettiin hyvä asiakaspalvelu. Ehkä hieman yllättäen, mitä ennalta olin ajatellut, vastaajat eivät olleet arvostaneet tiettyä yritystä kovinkaan tärkeäksi perusteeksi katsastusaseman valintaa koskien. Vastaukset menivät ääripäiden kohdalla tasan tässä kysymyksessä, mutta suurin osa vastasi kuitenkin kysymyksen neutraalisti. Tietyllä yrityksellä ei siis ollut suurta eikä vähäistä merkitystä valintaperusteena.

Siirryttäessä katsastuksen hinnoitteluun liittyviin kysymyksiin tiedustelin aluksi yleistä mielipidettä nykyisestä hintatasosta. Yli kahdestasadasta kyselyyn osallistuneesta 140 eli 69,3 % ilmoitti hintojen olevan liian korkeita. Näin ollen alle kolmannes piti hintoja sopivina. Varsinainen yllätys ei ollut se, että suurin osa piti hintoja liian korkeana, mutta ennalta arvelin, että vieläkin suurempi osa olisi ollut tyytymätön nykyiseen hinnoitteluun.

TAULUKKO 5. Keskiarvot vastaajien antamista hinnoista

Määräaikaikatsastus	Keskiarvo: 31€
Päästöt: bensiini	Keskiarvo: 11,20€
Päästöt: diesel	Keskiarvo: 16,25€
OBD	Keskiarvo: 9,15€
Mahdollinen jälkitarkastus	Keskiarvo: 14,56€
Määräaikaikatsastus yhteensä:	vanh. bens. = 42,20€
	OBD bens. = 51,35€
	diesel auto = 47,25€

Taulukkoon 5 on koottu vastaajien antamista hintaehdotuksista keskiarvot ja loppuun yhteenveto vanhemman bensiinikäyttöisen, 2001 tai uudemman OBD:llä varustetun bensiinikäyttöisen ja dieselkäyttöisen ajoneuvon määräaikaikatsastuksen kokonaishinnoista. Otetaan esimerkiksi 2001 tai uudempi bensiinikäyttöinen auto. Kyselyä tehdessä koko Suomen keskiarvo kyseessä olevalle autolle määräaikaikatsastus päästöineen maksoi noin 81 € /7/. Tästä voidaan suoraan verrata, että vastaajien mielestä hinnasta olisi sopivaa pudottaa 30 € pois. Kuitenkin kun aletaan vertailla alueellisia hintatasoja, voidaan huomata, että vastaajien toivomaan hintatasoon on jo nyt mahdollista päästä hyvinkin lähelle. Etelä-Savon alueella on kyseessä oleva auto mahdollista katsastaa edullisimmillaan 68 euron hintaan, Satakunnassa 66 eurolla, pääkaupunkiseudulla 59 euroon ja Päijät-Hämeessä 52 eurolla /7/. Tästä voidaan huomata, että alueilla, joilla kilpailua on riittävästi, päästään jo hyvin lähelle tai jopa käytännössä samaan hinnoitteluun, mitä kyselyyn vastanneet olivat toivoneet. Näin ollen voidaan todeta, että vaikka valtakunnallinen keskiarvo on melko korkea, johtuu se pääasiassa siitä, että harvempaan asutuilla seuduilla katsastusten hinnat ovat huomattavasti suurempia kuin alueilla, missä kilpailutilanne on parempi.



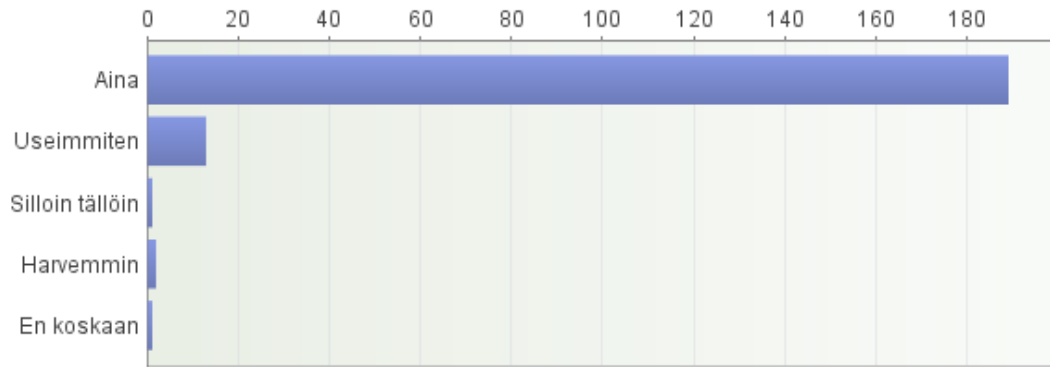
Kuva 4 Toimenpiteet ennen katsastukseen menoa

Kysymykseen suoritetuista toimista ennen auton viemistä määräaikaikatsastukseen ilmoitti huomattavan moni tekevänsä valmisteluita etukäteen. Vain 25 vastaajaa ilmoitti, ettei suorita mitään tarkastuksia tai huoltoja ennen katsastusta. Vastaajista yli puolet ilmoitti pyrkivänsä korjaamaan mahdolliset viat ennen katsastuksessa käyntiä. Vain muutama kymmenen vastaajaa kuitenkin käytti autoaan korjaamolla tarkastuksessa. Tästä voidaankin päätellä, että suurin osa pyrki paikallistamaan vikoja itsenäisesti. Vaikka tällä itse tehtävällä tarkastuksella ei välttämättä kovin perusteellista tulosta saa aikaan, on silti hyvä havaita, että yleisimpiä ja helpohkosti havaittavia vikoja pyritään jo ennalta korjata.

Katsastusosion loppuksi kysyin vielä vastaajien yleistä luottamusta katsastustapahtumaa kohtaan. Ilokseni huomasinkin, että reilusti suurin osa kyselyyn osallistujista ilmoitti luottavansa katsastustapahtuman perusteellisuuteen siten, että pitivät autoaan turvallisenä hyväksytyyn määräaikaikatsastuksen jäljiltä.

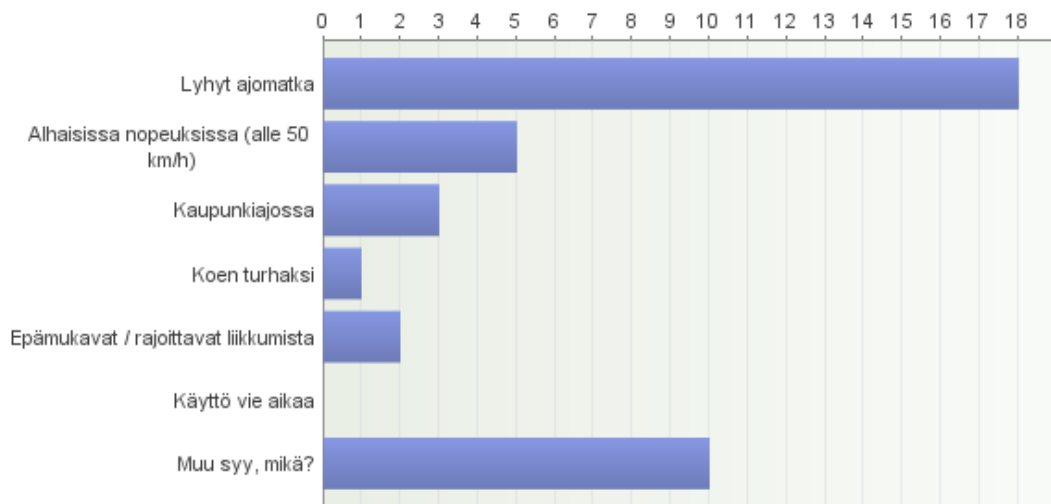
4.4 Turvallisuus ja asenteet

Turvallisuusosiossa kiinnosti tiedustella vastaajien turvavyön käytöstä. Erityisesti koin mielenkiintoiseksi kysyä niitä syitä, joita vastaajat ilmoittivat niissä tapauksissa, joissa he eivät käyttäneet turvavyötä autolla ajettaessa.



Kuva 5 Turvavyön käyttämisen yleisyys

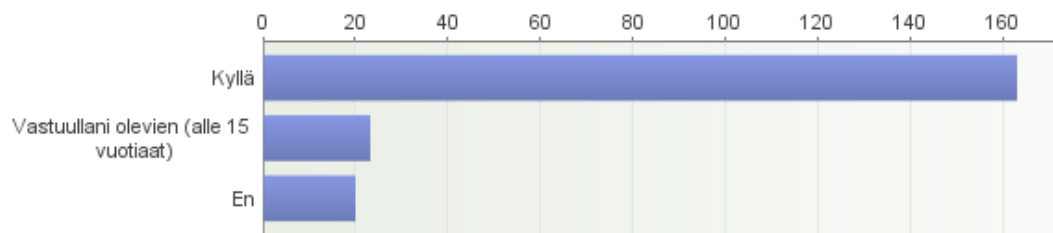
Kyselyyn vastanneista 206 osallistujasta 91,7 % ilmoitti käyttävänsä turvavyötä aina autolla ajettaessa ja huimat 98 % ilmoitti käyttävänsä vöitä joko aina tai useimmiten. Vain muutama yksittäinen vastaaja ilmoitti käyttävänsä turvavöitä silloin tällöin, harvemmin tai ei koskaan. Tästä kyselyn tuloksesta voi olla todella tyytyväinen, sillä turvavyö on kiistatta yksi auton tärkeimmistä passiiviseen turvallisuuteen liittyvistä järjestelmistä. Turvavyön ainoana ongelmana on se, että autossa olijoiden tulee käyttää sitä, jotta siitä saatava apu kolaritilanteissa saadaan hyödynnettyä.



Kuva 6 Syyt turvavyön käyttämättä jättämiselle

Olikin erityisen mielenkiintoista tiedustella, mistä syistä vastaajat yleensä jättivät käyttämättä turvavyötä. Yleisin vastaus käyttämättä jättämiseen oli lyhyt ajomatka ja autoa siirrettäessä esimerkiksi pihalla tai parkkipaikalla. Useampia vastauksia tuli myös kohtiin alle 50 km/h nopeuksissa ja kaupunkiajossa. On kuitenkin todettava, että

kyseessä olevissa ajotilanteissa turvavöistä on ehkä kaikista suurin hyöty törmäyksen sattuessa. Suurissa nopeuksissa tapahtuneiden kolareiden kohdalla turvavyöt eivät ole voineet auttaa kolarinuhreja pelastumaan, sillä ihmisen fysiikka kestää vain rajallisen määrän kolarissa tapahtuvia kiihtyvyyksiä ja hidastuvuuksia. Sen sijaan alhaisissa nopeuksissa tapahtuvissa onnettomuuksissa turvavöillä on todellinen mahdollisuus estää autossa olijoita vammautumasta tai loukkaamasta itseään vakavammin. Näin ollen turvavöistä on ehkäpä juurikin kaikista suurin hyöty kaupunki- ja taajamanopeuksissa. Muina syinä turvavyön käyttämättä jättämiselle mainittiin mm. työhön liittyvät syyt, unohdus, laiskuus ja humala.



Kuva 7 Vaatimus matkustajien turvavyön käytölle

Turvavyön käyttöön liittyen kysyin myös sitä, vaativatko kyselyyn vastaajat myös muita autossa olijoita käyttämään turvavöitä matkan aikana. Huomioin kysymystä tehdessäni sen, että tieliikennelain 6. luvun 88c § mukaan alle 15-vuotiaat matkustajat ovat kuljettajan vastuulla koskien turvavyön käyttöä /5, s. 29/. Varsin yllättävää oli, että huomattavan suuri osa vastaajista vaati myös muilta matkustajilta turvavyön käyttöä. Omalta kohdaltani voin sanoa, että olen laiminlyönyt tämän vaatimuksen lähes aina. Kolaritilanteissa edessä istuville muodostuu todellinen riskitekijä takamatkustajista, jos he eivät käytä turvavöitä. Tällöin törmäyksen sattuessa takana istuvat matkustajat pääsevät vapaasti vyörymään edessä istujien päälle aiheuttaen omalla massallaan edessä istuville suuren riskin vammautua pään ja niskan alueille. Juuri tästä syystä olisikin tärkeää varmistua, että jokainen autossa olija käyttäisi turvavöitä ja varmistaisi näin paitsi itsensä myös muiden kanssa matkustajien turvallisuuden.

Turvallisuusosion lopuksi tiedustelin vastaajilta vielä heidän mahdollisia osallisuuksiinsa liikenneonnettomuuksiin. Kyselyn 206 vastaajasta peräti 40,2 % ilmoitti joutuneensa sellaiseen tilanteeseen, jonka he kokivat auto-onnettomuudeksi. Mielestäni kyseinen prosenttiosuus on hätkähdyttävän suuri. Tietenkään kyseinen kysymys ei anna vastausta onnettomuuksien vakavuudesta, mutta kuitenkin kyllä vastanneet koki-

vat tilanteen vakavuuden olleen sitä luokkaa, että vastasivat joutuneensa auto-onnettomuuteen.

4.5 Käyttäytyminen liittyen autoiluun

Autoiluun liittyvässä käyttäytymisessä halusin tutkia vastaajien näkemyksiä ja käytöstä koskien esimerkiksi oman auton käyttöä ja sen tarpeellisuutta. Halusin myös tietää vastaajien talviautoiluun liittyvistä toimenpiteistä sekä arviota omasta käytöksestään koskien ajotaitoa ja auton ostoa.

TAULUKKO 6. Vastaajien arvio omista kuljettajan taidoista

	1	2	3	4	5
Taloudellinen	5	17	67	91	24
Turvallinen	2	2	49	111	41
Ennakoiva	3	4	39	107	52
Agressiivinen	28	78	56	30	11
Kohtelias	1	19	94	71	20
Taitava auton käsittelijä	1	11	88	81	22
Liikennesääntöjä noudattava	1	4	40	116	44

Kysyttäessä arviota, millaisena kuljettajana vastaajat itsensä näkivät, oli mielenkiintoista nähdä suomalaisen autoilijan yleinen käsitys omasta ajotavastaan. Taulukkoon 6 on koottu vastaukset kuljettajantaitoja koskevasta kysymyksestä. Taulukon asteikko on jaettu yhdestä viiteen siten, että ykkönen ei kuvaa vastaajan näkemystä juuri ollenkaan, kun taas viitosessa vastaaja on täysin samaa mieltä kysytyn asian kanssa. Taulukosta voi yleisesti todeta, että vastaajat näkivät itsensä varsin rauhallisina ja hyvinä kuljettajina. Vastaajat arvioivat itsensä erityisesti turvallisina, ennakoivina ja liikennesääntöjä noudattavina ajajina.

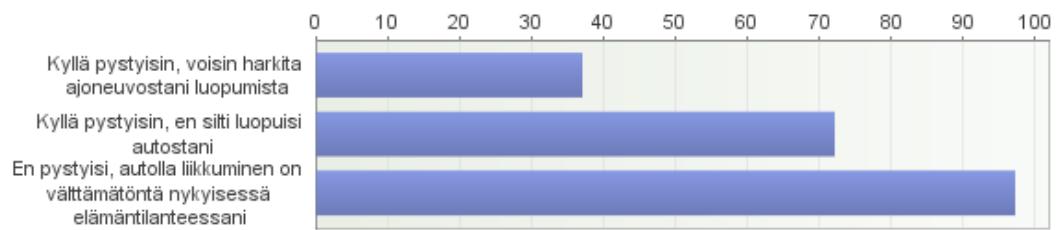
TAULUKKO 7. Kriteerit autoa ostettaessa

	1	2	3	4	5
Mahd. vähän käytetty / ajettu	9	25	49	73	46
Polttoaineen kulutus	6	10	46	93	50
Turvallisuus	7	13	36	90	59
Luotettavuus	3	4	18	91	89
Ympäristöystävällisyys	26	40	76	50	13
Käytännöllisyys	2	14	35	89	62
Ulkomuoto	7	30	51	82	34
Väri	31	57	55	38	22
Tietty merkki	19	30	56	60	37

Taulukkoon 7 on koottuna vastaukset kyselyyn vastanneiden mielipiteistä siitä, mitä ominaisuuksia he painottavat ostaessaan käyttöönsä autoa. Taulukossa ykkösellä ei ole suurta merkitystä, kun taas viitosella on suuri merkitys. Eniten vastaajat arvostavat auton luotettavuutta. Tiettyä merkkiä kysyttäessä vastaajat näyttivät painottuvan merkkiuskollisuuden puolelle. Näyttääkin siltä, että vastaajien joukossa suurempi osa haluaa pysyä tietyn merkin tai tiettyjen merkkien joukossa mieluummin kuin ostaa jotain täysin satunnaista. Eniten hajontaa vastauksissa aiheuttivat kysymykset väristä ja ympäristöystävällisyydestä. Oli melko yllättävää huomata, että nykypäivänä, jolloin ympäristöarvot ovat hyvin voimakkaasti esillä mm. eri medioissa, auton ympäristöystävällisyyttä ei vastaajien joukossa vielä arvoitettu kovinkaan tärkeäksi kriteeriksi autoja hankittaessa. Samoin oli yllättävää, että väri muodostui loppujen lopuksi kaikista vähiten merkitykselliseksi kriteeriksi autoa hankittaessa. Toisaalta värin kannalta on helppoa tehdä kompromisseja käytettyä autoa hankittaessa, kun taas täysin uutta autoa ostettaessa voi värillä olla jo huomattavasti suurempi merkitys. Vastaajat kokivat myös auton käytännöllisyyden tärkeäksi kriteeriksi. Auton käytännöllisyys riippuu voimakkaasti henkilön sen hetkisestä elämän tilanteesta. Esimerkiksi yksinasuvalla opiskelijalla on varmasti erilainen näkemys auton käytännöllisyydestä kuin nelilapsisen perheen vanhemmilla. Mutta siltikin kysymyksestä käy ilmi, että vastaajat pyrkivät ostamaan käytännöllisen auton suuri sen hetkiseen elämäntilanteeseensa nähden.

Auton käyttöä liittyvissä kysymyksissä oli mielenkiintoista nähdä vastaajien tyypillisen arkitilanteen, jossa autoa tuli useimmiten käytettyä. Samoin oli kiinnostavaa tietää, kuinka pitkiä matkoja autolla keskimäärin päivän aikana ajettiin. Tästä keskimää-

rin ajetuista kilometreistä pystyi tekemään päätelmiä, kuinka moni vastaajista aidosti tarvitsi autoa päivittäin ja kuinka moni pystyisi tulemaan ilman sitä toimeen. Yleisimmin vastaajat ilmoittivat käyttävänsä autoaan työ- ja koulumatka-ajoihin. Pitempiin matkoihin ilmoitti autoaan käyttävän vain alle 20 vastaajaa. Tästä voidaan jo päätellä, että suurimmalle osalle vastaajista auto ei välttämättä olisi välttämätön kuluneuvo. Kyseessä olevaa päätelmää tukee edelleen se, että alle puolet vastaajista ilmoitti suoraan tarvitsevansa autoa nykyisessä elämäntilanteessa.

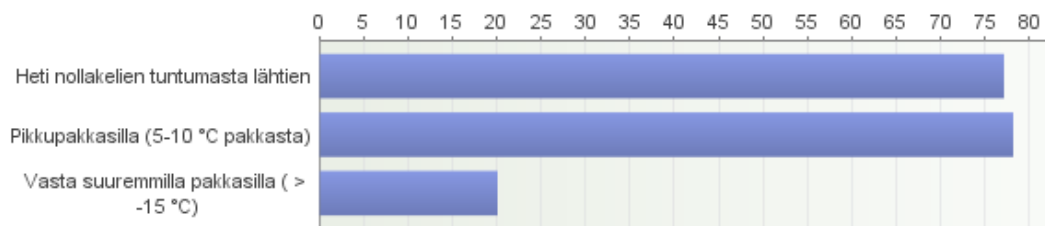


Kuva 8 Kysymys autosta luopumisesta

Kuten kuvasta 8 käy ilmi, suurin osa vastaajista eli 53 % ilmoitti pystyvänsä tulemaan toimeen nykyisessä elämäntilanteessaan ilman autoa. Siltikin vain kolmasosa näistä vastaajista ilmoitti, että voisi harkita autostaan luopumista. On siis huomattava, että 67 % ajoneuvostaan luopumaan pystyvistä vastaajista on valmis maksamaan autosta aiheutuvat ylimääräiset kustannukset, vaikka tulisivat toimeen ilman autoa.

Erillisenä kysymyksenä esitin vielä vastaajilta arviota heidän päivän aikana ajamistaan kilometrimääristä. Keskiarvoksi tuli ehkä yllättäen 41,72 kilometriä, joka on mielestäni melko suurehko määrä ajoa normaalilta arkipäivältä. Vastauksien joukossa oli muutamia useamman sadan kilometrin ajomääriä, jotka varmasti osaltaan nostivat keskiarvoa noinkin korkealle. Kun vastauksista otti erilleen alle 20 km ja alle 10 km päivässä ilmoitetut ajomäärät, sai jo todennukaisemman kuvan keskimääräisestä auton käytöstä. Vastaajista 58,2 % ilmoitti ajavansa keskimäärin 20 km tai alle päivässä ja tasan kolmannes ajoi keskimäärin 10 km tai alle päivän aikana. Kyseessä olevat kilometrimäärät ovat jo sellaisia, joilla on mahdollista pärjätä varsin helposti ilman käytössä olevaa henkilöautoa. Näin ollen tutkimukseni on varsin hyvin linjassa valtakunnalliseen tilastoon, jossa keskimääräiseksi matkaksi ilmoitettiin 15 kilometriä /4/.

Viimeisenä osiona olin kiinnostunut tietämään autoilijoiden käytöksestä koskien talvi-autoilua ja erityisesti moottorin esilämmittämistä. Moottorin esilämmittämisestä on tehty useita tutkimuksia, joissa on todettu, että esilämmittämisellä on huomattavan positiivinen vaikutus kylmäkäynnistystä seuraavaan polttoaineen kulutukseen ja pakokaasupäästöihin /8; 9/. Valtaosa vastaajista ilmoittikin esilämmittävänsä tai pitävänsä autoaan lämpimässä tallissa talvisaikaan. Vain 14 vastaajaa ei ilmoittanut esilämmittävänsä autoaan ollenkaan.



Kysymykseen vastanneista 44 % ilmoitti aloittavansa esilämmityksen heti nollakelien tuntumasta. Toiset vajaa 45 % ilmoitti aloittavansa esilämmityksen lämpötilan ollessa selvästi pakkasen puolella ja reilu 11 % ilmoitti esilämmittävänsä vasta suurempien pakkasten koittaessa. Tutkimukset ovat kuitenkin osoittaneet, että suositeltu esilämmittämisen aloituslämpötila on jo +5 astetta ja siitä alaspäin /8/. Näin ollen reilusti yli puolet vastaajista aloittaa moottorin esilämmityksen vasta liian myöhään, sillä esilämmittämisellä on mahdollista saada huomattava hyöty jo plussakelienkin aikana. Suurin osa vastaajista ilmoitti esilämmittävänsä autonmoottoria 1-3 tuntia riippuen pakkasen kovuudesta. Tutkimuksissa onkin käynyt selville, että noin 2 tunnin esilämmittäminen, riippuen esilämmittimen tyypistä, on kannattava enimmäisaika /9, s. 15–16/. Tuossa ajassa saadaan paras hyöty suhteutettuna moottorin lämpötilaan ja sähkönkulutuksesta koituneisiin taloudellisiin kustannuksiin.

5 VASTAUSTEN VERTAILUA

Vastausten vertailussa en nähnyt kovinkaan järkeväksi lähteä analysoimaan ja vertailemaan jokaista vastausta yksitellen. Koin huomattavasti mielekkäämmäksi rajata kyseistä aihealuetta siten, että vertailin vastauksia vain suurempia eroja aiheuttavien kysymysten kohdalla. Vertailun pohjatietona käytin kyselyn alussa käyttämäni perustietojen lajittelua, joista valitsin sukupuolen sekä iän ja koulutuksen. Nämä vertailuun ottamani ryhmät valitsin sillä perusteella, että molempiin ryhmiin saatiin vastaajat

jaettua melko tasan puoleen. Sukupuolijakauma oli riittävän tasan, jotta vertailua näiden ryhmien välillä pystyi luotettavasti tekemään. Naisia kyselyyn vastasi hieman enemmän kuin miehiä. Kaikkiaan naispuoleisia vastaajia oli 56,3 prosenttia. Yhdeksi osioksi valitsin vielä iän ja koulutuksen mukaan jakautuvan ryhmän, jossa vastaaja määrä meni lähes tasan puoleen. Nuoria alle 25-vuotiaita vastaajia oli tasan puolet ja samaten opiskelijoita oli myös lähes puolet 51,9 prosenttia. Näin ollen ryhmiksi pystyin valitsemaan nuoret ja aikuiset sekä opiskelijat ja työssäkäyvät.

5.1 Vertailu sukupuolen mukaan

Ensimmäisenä ryhmänä otan vertailuun sukupuolen välillä tapahtuneet eroavaisuudet. Ensimmäinen suurempi ero vastauksissa tuli korjaamon valinnan kohdalla. Tässä kysymyksessä puolet enemmän naisista käytti merkkiliikkeen palveluja verrattuna miehiin. Samoin yksityisten korjaamoiden käyttö oli suurempaa naisilla kuin miehillä. Sen sijaan varsin suurena yllätyksenä ei tule se, että miehet pyrkivät korjaamaan autoaan enemmän itse. Kysyttäessä perusteluita korjaamon valintaan voidaan huomata, että naiset pitivät hyvää asiakaspalvelua huomattavasti suuremmassa arvossa kuin miehet. Samoin korjaamon läheinen sijainti oli naispuolisille vastaajille huomattavasti tärkeämpi kuin miehelle. Miehet puolestaan arvostivat enemmän yrityksen laadukasta mielikuvaa. Molempien sukupuolten kohdalta voidaan todeta, että aiempi kokemus yrityksestä arvosteltiin ehdottomasti korkeimmalle.

Ennakolta odotin suurempaa vaihtelua vastusten kohdalla juurikin sukupuolten välillä, kun kysyttiin arvioimaan omia ajotaitoja. Mutta vastauksia analysoidessa on kuitenkin todettava, että eroja vastausten välillä ei juuri tullut. Miehet arvioivat itseään hivenen enemmän ennakoiviksi ja paremmiksi auton käsittelijöiksi, mutta erot näissä kysymyksissä eivät silti olleet mitenkään suuret. Muun muassa kohdissa ”Turvallinen ja taloudellinen kuljettaja” vastaukset jakaantuivat sukupuolten välillä lähes identtisesti. Turvavyön käytössä naiset olivat miehiä tunnollisempia. 94 prosenttia naisista ilmoitti käyttävänsä turvavöitä aina, kun vastaava luku miehillä oli 88,9 prosenttia. Miehistä 10 % ilmoitti käyttävänsä turvavöitä useimmiten.

Katsastusaseman valinnassa naiset pitivät hyvää asiakaspalvelua tärkeämpänä tekijänä kuin miehet samaan tapaan kuin korjaamonkin valinnassa. Samoin naiset pitivät tunnettua tai tiettyä katsastusyritystä enemmän tärkeämpänä kriteerinä valintaa tehdessä

verrattuna miehiin. Miehet puolestaan pitivät katsastuksen nykyistä hintatasoa enemmän liian korkeana, kun taas naisissa oli enemmän kannatusta sopivasta hintatasosta. Viimeinen suurempi ero vastausten välillä tuli kysymyksessä, jossa tiedusteltiin auton tarpeellisuutta nykyisessä elämäntilanteessa. Naisissa oli huomattavasti enemmän vastaajia kohtaan, jossa autoa pidettiin välttämättömänä tarpeellisuutena liikkumisen kannalta. Miesten puolella taas enemmistö vastasi siten, että pystyisi tulemaan toimeen ilman autoa, mutta ei kuitenkaan haluaisi luopua auton käytöstä. Näin voidaankin päätellä että miesten keskuudessa autolla on enemmän mukavuusarvoa tai sosiaalista arvoa, kun taas naiset pitävät autoa vain enemmän välttämättömänä liikkumisvälineenä.

5.2 Vertailu iän ja koulutuksen mukaan

Iän ja koulutuksen mukaan tapahtuvan vertailun ensimmäinen suurempi eroavaisuus tapahtui kysymyksessä korjaamon valintaperusteluista. Aikuisvastaajat arvostivat hyvää asiakaspalvelua korkeammalle kuin nuoret. Nuorilla taasen vastaukset painottuivat enemmän edullisen hinnan puolelle. Tämä jakauma ei kylläkään ole mikään yllätys, sillä nuoremmilla ihmisillä harvemmin on rahaa käytettävissään samoja määriä aikuisväestöön verrattuna ja näin ollen edullinen hinta onkin yleensä se tärkein kriteeri. Samoin kävi vastausten suhteen esimerkiksi kysyttäessä perusteluja renkaiden ostamiseen. Nuoremmat vastaajat arvostivat edullisen hinnan huomattavasti korkeammalle, kun taas aikuisväestö arvosti renkaiden hiljaisuuden ja tunnetun merkin korkeammalle.

Jonkin verran vastauksissa muodostui eroja auton valintaa koskevassa kysymyksessä. Vastauksista huomasi, että aikuisväestö painotti perusteissaan auton turvallisuuden, luotettavuuden sekä polttoainetalouden puolelle. Nuorilla vastaukset jakaantuivat epätasaisemmin eikä näin ollen selkeää linjaa tullut esille auton valintaa perusteltaessa. Voikin olla, että nuoremmilla auton ostoon, niin kuin muihin hankintoihin, vaikuttaa hetken mielijohde tai impulssi enemmän kuin ennakkoon harkittu ja ajateltu kohde. Kysymyksessä turvavyön käytöstä oli myös havaittavissa eroja vastauksissa samaten kuin sukupuolten välillä oli tapahtunut. Nuorista 87,4 prosenttia ilmoitti käyttävänsä turvavöitä aina, kun vastaava luku aikuisilla oli 96,1 prosenttia. On siis huomattava, että myös tässä tutkimuksessa voidaan todeta, että nuorilla on suurempi kynnys käyttää turvavöitä ajon aikana kuin aikuisväestöllä.

Oli yllättävää havaita, että katsastusasemaa valittaessa molemmat ikäryhmät pitivät katsastuksen edullista hintaa merkittävimpana tekijänä katsastusasemaa valittaessa. Ennakolta ajattelin, että nuoret olisivat arvostaneet hintatekijää korkeammalle, mutta itse asiassa aikuisväestössä oli enemmän kannatusta edullisen hinnan puolesta. Samoin aikuisvastaajissa oli enemmän niitä, jotka vastasivat, että katsastuksen hinta on nykyisin liian korkea. Toisaalta aikuisväestö arvosti myös läheistä sijaintia ja hyvää asiakaspalvelua. Voinkin olla, että katsastusasemaa valittaessa paras kokonaisuus voittaa enemmän kuin yksittäinen ominaisuus. Kuten sukupuolen kohdalla, myös nyt eroja vastauksiin aiheutui auton käyttöä koskevassa kysymyksessä. Aikuisvastaajissa sekä työssäkäyvillä suurin osa vastasi tarvitsevansa autoa siinä määrin, että ei tulisi toimeen ilman sitä. Sekä nuorissa että opiskelijoissa oli enemmistö sitä mieltä, että voisi tulla toimeen ilman autoa, mutta ei siltä halunnut luopua siitä. Onkin nähtävissä selkeästi, että autosta on tullut eräänlainen mukavuusväline tiettyjen ryhmien piirissä. Vaikka ilman autoa pystyttäisiin tulemaan toimeen, ollaan silti valmiita maksamaan auton ylläpidosta koituvat kustannukset ja pitämään auto käytössä. Autoilu onkin kehittynyt viime vuosikymmeninä siihen suuntaan, että yhä useammilla on mahdollisuus käyttää ja ylläpitää autoa, vaikka todellista tarvetta sille ei välttämättä olisikaan.

6 POHDINTA

Opinnäytetyön tekeminen oli mielenkiintoinen projekti, joka vaati tekijältään varsin paljon malttia ja keskittymistä, jotta nyt nähty lopputulos saatiin aikaan. Yksi suurimmista haasteista tätä opinnäytetyötä tehdessä oli aikataululliset seikat. Varsinaisten opintojen jälkeen työelämä kutsui yllättävänkin nopeasti luokseen, enkä oikein ehtinyt varautua siihen, että opinnäytetyötä tulisi työstää yhtä aikaa työnteon kanssa. Vaikka opinnäytetyön teko viivästyi melkoisesti, olen silti tyytyväinen kokonaisuuteen.

Vuoden 2011 ja 2012 vaihteessa, kun olin päättänyt lyödä nykyisen aihevalinnan lukkoon, aloin työstää tutkimukseni selkärankana pitämäni kyselyä ja sen yksittäisiä aihealueita sekä varsinaisia kysymyksiä. Tähän opinnäytetyön vaiheeseen olen erittäin tyytyväinen, sillä kysymysten laadinta onnistui mielestäni hyvin. Pohdin kysymysten muotoilua ja aihealueita sekä lopullista kysymysten järjestystä erityisen huolella, sillä tiesin tutkimukseni nojaavan tähän kyselyyn lähes täysin. Näin jälkempäin ajatellen tiettyjä kysymyksiä olisi mahdollisesti voinut karsia pois ja joitain vastausvaihtoehtoja laajentaa, mutta kokonaisuutena pidän kyselyä onnistuneena.

Suurimmat ongelmat opinnäytetyössä alkoivat melko pian kyselyn valmistumisen ja sen Internetissä tapahtuneen julkaisun jälkeen. Katsastajanurani koulutus alkoi hiihtolomaviikolla helmikuun lopussa ja kesti yhtäjaksoisesti noin puolitoista kuukautta. Tänä aikana kaikki keskittymiseni luonnollisesti kohdistui uuteen ammattiini koulutukseen. Kun sekä teoritunnit että käytännön harjoitukset olivat kokeiden muodossa hyväksytysti suoritettu, huomasin olevani täysipäiväinen kevyen kaluston määräämiskatsastaja. Näin ollen kiireinen kesä 2012 meni nopeasti uuteen ammattiin, työyhteisöön sekä työtovereihin tutustuessa. Vasta hektisen työrupeaman hieman hellittäessä syksystä ja alkutalvesta 2012 pystyin palaamaan opinnäytetyön tekoon, jota en ollut tehnyt käytännössä ollenkaan eteenpäin sitten alkuvuoden ja kyselyn laadinnan jälkeen. Marraskuussa pidetyn viikonloman aikana sain kirjoitettua suurimman osan opinnäytetyöstä kasaan. Lopun hienosäädön ja lisäilyt tekstiin tein viikonloppujen aikana.

Kuten edellä mainitusta selostuksesta voi huomata, oli töiden nopea alkaminen ja siitä johtuneet aikataululliset ongelmat suurin kompastuskivi opinnäytetyöni teossa. Kyselyyn vastanneiden määrään olen varsin tyytyväinen. Yhteensä 206 vastaajaa on kohtuullisen hyvä määrä, vaikkakin riittämätön, jos vertaa virallisten organisaatioiden teettämiin tutkimuksiin ja kyselyihin. Toki tekemääni kyselyä olisi voinut yrittää levittää useammassa eri medioissa, mitä nyt tein, mutta koin kuitenkin yli 200 vastaajan määrän varsin tyydyttäväksi saavutukseksi. Itse opinnäytetyön kirjoittaminen ja koaminen yhteen eivät tuottaneet suuriakaan vaikeuksia, joskin työelämään jo sopeutuneena ja tottuneena oli alkuun pieniä motivaatiovaikeuksia palata kirjoituskoneen ääreen. Lopuksi voin siis todeta, että huolimatta töiden alkamisesta aiheutuneesta viivästyksestä olen erittäin huojentunut ja tyytyväinen siihen, että sain opinnäytetyöni kunnialla valmiiksi ja pääsen keskittymään katsastajanuraani sekä siellä odottaviin haasteisiin.

LÄHTEET

- 1.) Aamulehti 2011. Ei pelkkää hinnannousua: Näin dieselautosi vero halpenee vuoden alussa. Verkkolehti.
<http://www.aamulehti.fi/Kotimaa/1194708712678/artikkeli/ei+pelkkaa+hinnannousua+nain+dieselautosi+vero+halpenee+vuoden+alussa.html>. Päivitetty 5.12.2011. Luettu 15.12.2012.
- 2.) Aholammi, Erno & Valta, Kati 2012. Tutkimus ympäristöystävällisestä autoilusta 2012. Trafín julkaisuja 27-2012. PDF-dokumentti. www.trafi.fi. Päivitetty 28.9.2012. Luettu 15.12.2012.
- 3.) Autoalan tiedotuskeskus 2011. Henkilöautojen ensirekisteröinnit merkeittäin 2011. Www-dokumentti.
<http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/tilastot/ensirekisteroinnit/vuosittain/2011>. Päivitetty 3.11.2012. Luettu 3.11.2012.
- 4.) Autoalan tiedotuskeskus 2012. Suomen tiestö ja sen käyttö. Www-dokumentti.
http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/tieliikenne/suomen_tiesto/. Päivitetty 3.11.2012. Luettu 3.11.2012.
- 5.) Kahri, Kristiina & Reini, Matti (toim.) 2011. Tieliikennelait 2011. Helsinki: Talentum Media Oy.
- 6.) Karvonen, Karoliina 2012. Liikenteessä olevien autojen määrä ylitti 3 miljoonan rajan. Www-dokumentti.
http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/1863/liikenteessa_olevien_autojen_mara_ylitti_3_miljoonan_rajan. Päivitetty 24.7.2012. Luettu 3.11.2012
- 7.) Katsastuksen keskihinnat Suomessa 2012. Www-dokumentti.
www.katsastushinnat.fi. Päivitetty 29.1.2012. Luettu 29.1.2012
- 8.) Pyrrö, Seppo 2005. Moottorin esilämmitys – autoilijan ja ympäristön etu. Www-dokumentti.
http://www.motiva.fi/ajankohtaista/motivan_tiedotteet/2005/moottorin_esilammitys_automoilijan_ja_ympariston_etu.html. Päivitetty 8.9.2009. Luettu 17.11.2012.
- 9.) Urvikko, Ville 2012. Polttomoottorin sähköinen esilämmitys: lämmitysajan pituuden merkitys. Mikkelin ammattikorkeakoulu. Auto- ja kuljetustekniikka. Opinnäytetyö. WWW-julkaisu.
https://publications.theseus.fi/bitstream/handle/10024/43266/urvikko_ville.pdf?sequence=1. Päivitetty 26.4.2012. Luettu 17.11.2012.
- 10.) Webropol 2012. Yrityksen WWW-sivut. <http://w3.webropol.com/finland>. Päivitetty 11.11.2012. Luettu 11.11.2012.

Dieselin kannattavuus ajokilometreihin nähden

Diesel vs. bensiini vertailu:**Volkswagen Golf 1,2 TSI BlueMotion Technology (105hv) BENSIINI /2/**

- 1234 kg omamassa
- 95E10 yhdistetty kulutus 5,2 l/100km
- 95E10 keskihinta Suomessa 10.2.2012 1,631 €/l /1/

Volkswagen Golf 1,6 TDI BlueMotion Technology (105hv) DIESEL /2/

- 1318 kg omamassa
- diesel yhdistetty kulutus 4,1 l/100km
- dieselin keskihinta Suomessa 10.2.2012 1,567 €/l /1/
- dieselvero vuodessa 361 €

1) Lähde: www.polttoaine.net, luettu 11.2.2012, muokattu 11.2.2012

2) Lähde: www.volkswagen.fi, luettu 11.2.2012, muokattu 11.2.2012

Diesel-laskuri

Kannattaako dieselauto?

Tällä laskurilla voit laskea dieselauton kannattavuuden.

Dieselauton kulutus	<input type="text" value="4.1"/>	litraa/100km
Bensa-auton kulutus	<input type="text" value="5.2"/>	litraa/100km
Dieselin hinta	<input type="text" value="1.567"/>	€/litra
Bensan hinta	<input type="text" value="1.631"/>	€/litra
Dieselvero	<input type="text" value="361"/>	€/vuosi
Ajokilometrit	<input type="text" value="20000"/>	km/vuosi

Dieselauton kustannukset	<input type="text" value="1646"/>	€/VUOSI (sis. dieselveron)
Bensa-auton kustannukset	<input type="text" value="1696"/>	€/vuosi
Säästö	<input type="text" value="50"/>	€/vuosi
Kannattaako?	<input type="text" value="kannattaa"/>	

Kuvaaja

Autotyyppi	Kustannus (€/vuosi)
Dieselauto	1646
Bensa-auto	1696
Säästö	50

Muita linkkejä

Katso polttoaineen hinta www.polttoaine.net

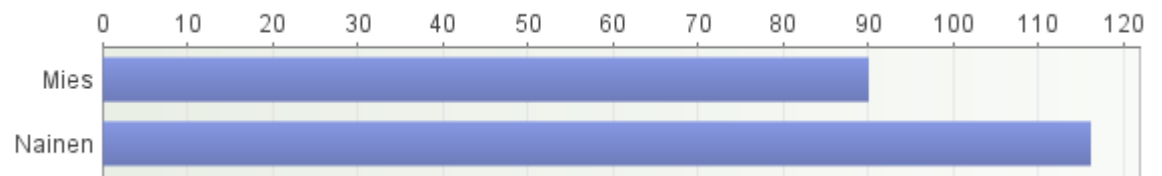
Sähköautot Nyt! www.sahkoautot.fi

Kyselyn kysymykset ja vastaukset

Kysely yksityisautoilijoille 2012: vastaukset

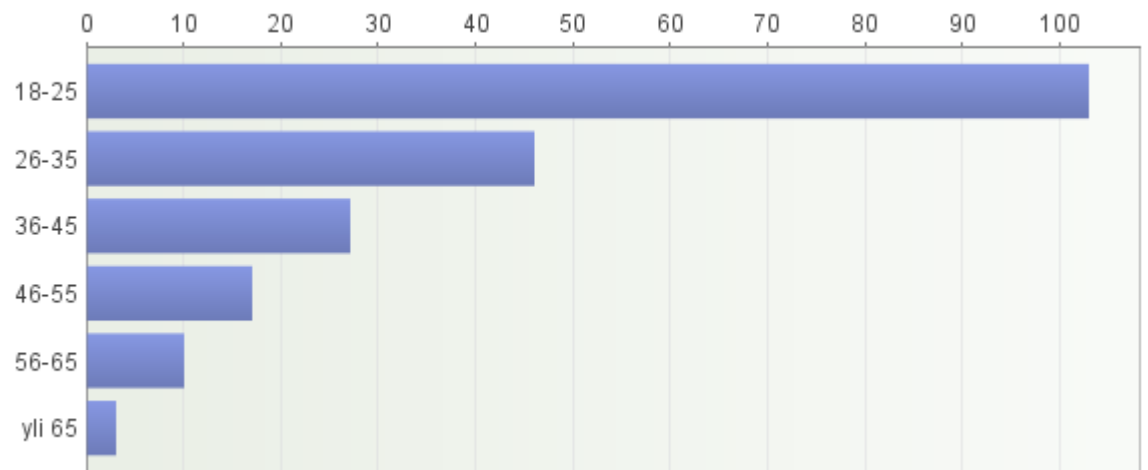
1. Sukupuoli:

Vastaajien määrä: 206



2. Ikä:

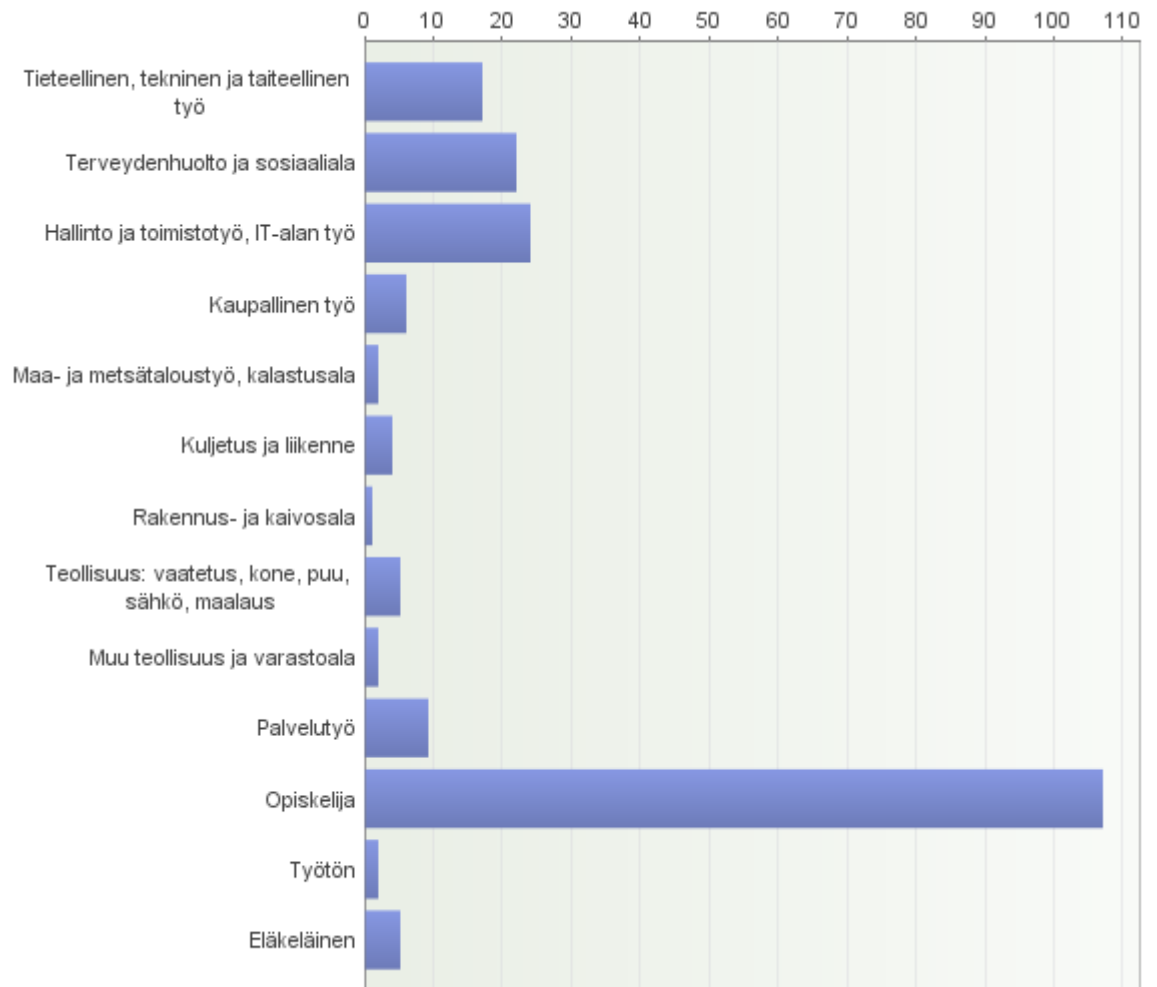
Vastaajien määrä: 206



3. Ammattiluokitus:

Vastaajien määrä: 206

Kyselyn kysymykset ja vastaukset



4. Ajoneuvo, jolla pääsääntöisesti ajat siviilissä:

Vastaajien määrä: 206

1.	VW	28 kpl
2.	Ford	24 kpl
	Toyota	24 kpl
4.	Opel	18 kpl
5.	BMW	15 kpl
6.	Nissan	14 kpl
7.	Volvo	13 kpl
8.	Peugeot	11 kpl
9.	Audi	10 kpl
10.	Mazda	7 kpl
	Skoda	7 kpl
12.	Renault	6 kpl
13.	Fiat	4 kpl
	Honda	4 kpl
	Saab	4 kpl

Kyselyn kysymykset ja vastaukset

	Seat	4 kpl
17.	Chrysler	3 kpl
	Citroen	3 kpl
	Mitsu	3 kpl
20.	Hyundai	2 kpl
	Subaru	2 kpl
21.	Alfa	1 kpl
	Dodge	1 kpl
	Lada	1kpl
	MB	1 kpl
	Mini	1kpl

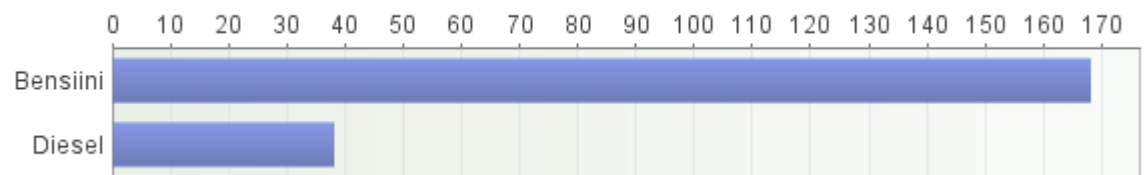
Vuosimalli:

Keskiarvo vuosimallina: **2000,3**

Autojen keski-ikä: **12,6** vuotta

5. Kyseessä olevan ajoneuvon käyttövoima:

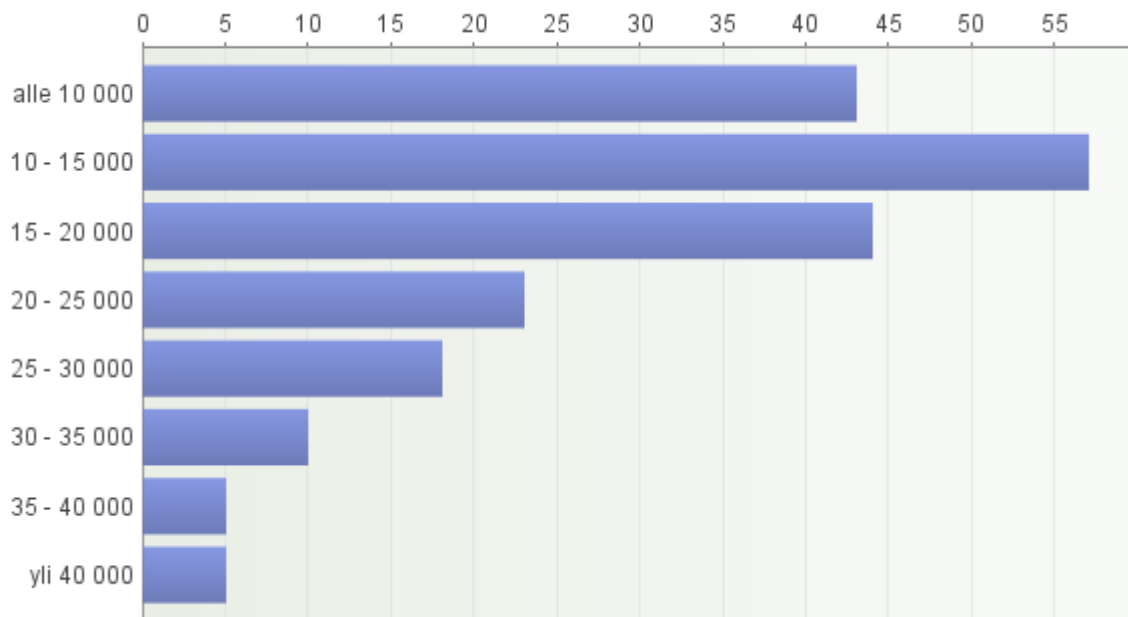
Vastaajien määrä: 206



6. Kuinka monta kilometriä ajat vuodessa?

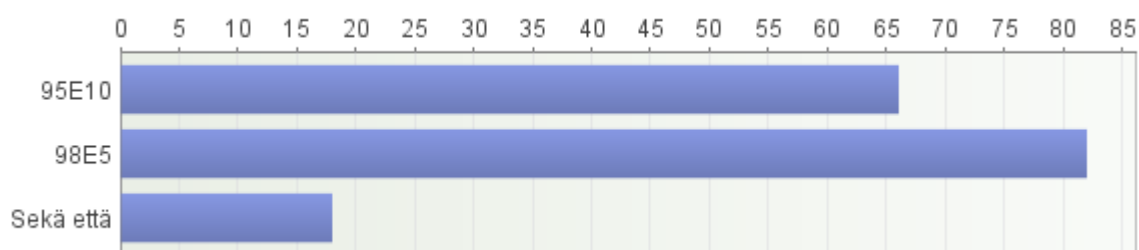
Vastaajien määrä: 205

Kyselyn kysymykset ja vastaukset



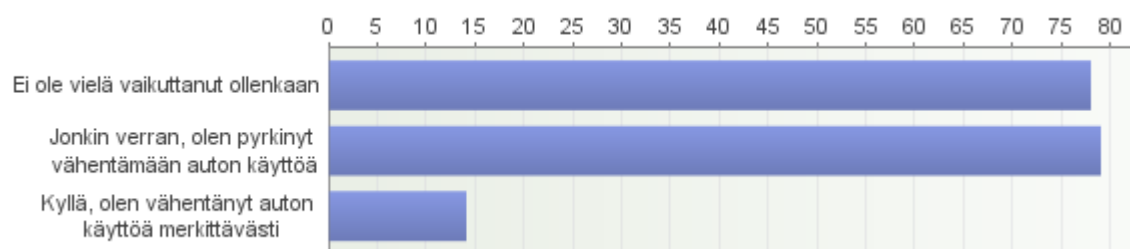
7. Kumpaa polttoainelaatua tankkaatte?

Vastaajien määrä: 166



8. Bensiinin litrahinta on ollut viime aikoina kohoamaan päin. Onko kohonnut hinta vaikuttanut yksityisautoiluunne?

Vastaajien määrä: 171



Kyselyn kysymykset ja vastaukset

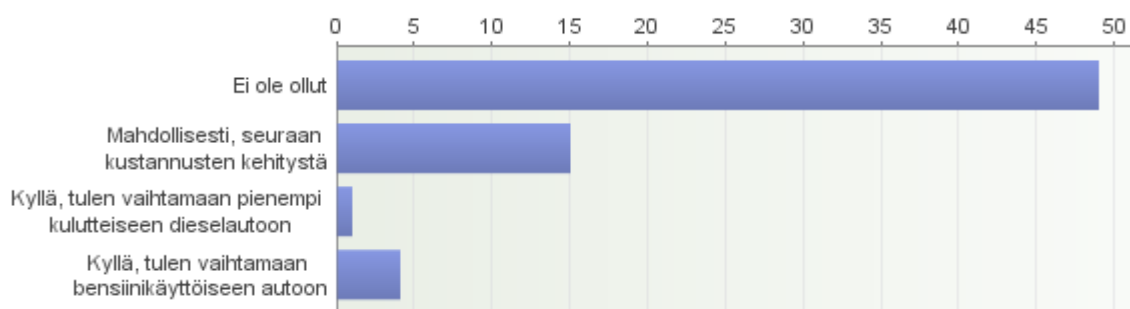
9. Dieselautoihin ja dieselpolttonesteisiin kohdistuvat verotukset muuttuivat vuoden alussa. Muutoksen myötä dieselin litrahinta kohosi kun taas vuosittainen käyttövoimavero (nk. dieselvero) laski.

Esimerkki kannattavuudesta verrattuna bensiiniautoon:

Hyöty/vuosi	Ajokilometrit/vuosi
Ei juuri hyötyä	alle 20 000 km
100€	23 000 km
200€	28 000 km
300€	32 000 km

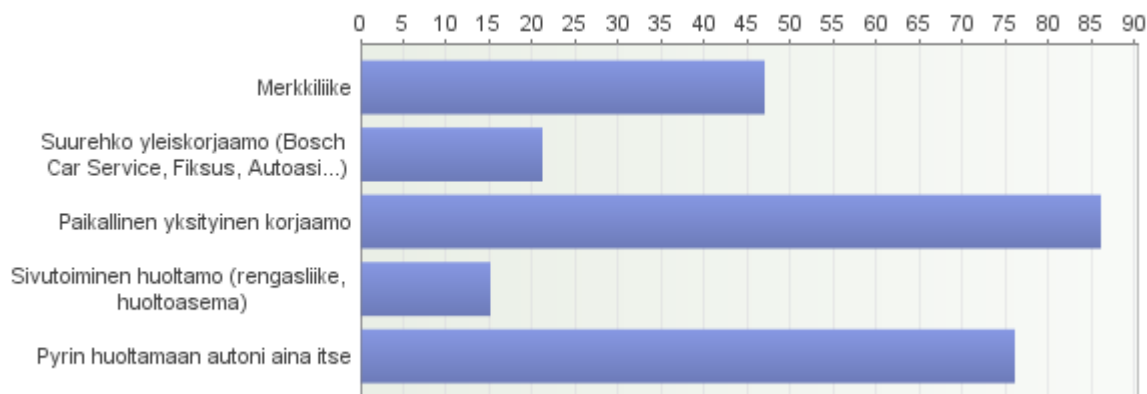
Onko dieselautoiluun kohdistuvilla verotusmuutoksilla ollut vaikutusta yksityis-autoiluunne?

Vastaajien määrä: 69



10. Missä yleensä huollat autosi?

Vastaajien määrä: 203



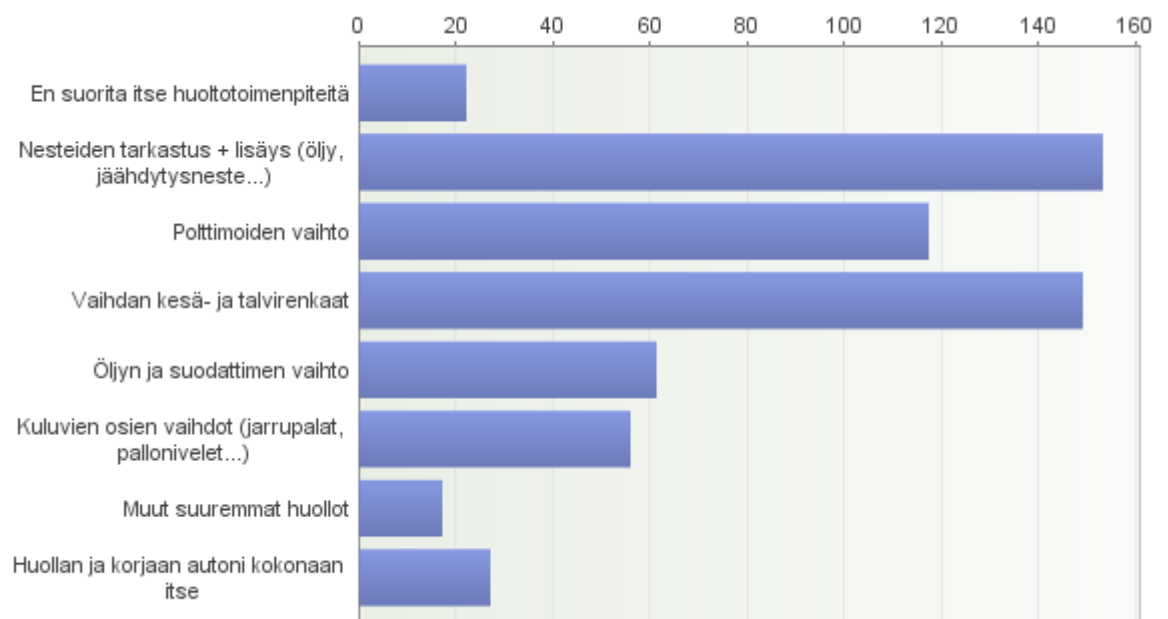
11. Kun huollatat autoasi korjaamolla, millä perusteilla valitset juuri kyseessä olevan korjaamon?

Vastaajien määrä: 191

	1	2	3	4	5
Tunnettu yritys	32	25	51	53	27
Laadukas mielikuva	10	12	41	78	47
Hyvä asiakaspalvelu	5	4	24	85	71
Läheinen sijainti	5	18	32	66	66
Edullinen hinta	4	6	29	69	80
Aiempi kokemus	5	3	15	66	100

12. Mitä huoltotoimenpiteitä suoritat itse autollesi?

Vastaajien määrä: 200



13. Millä perusteilla ostat autoosi uudet renkaat?

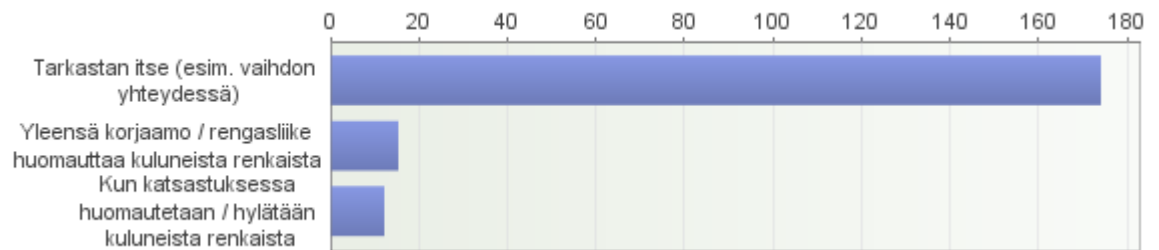
Vastaajien määrä: 198

Kyselyn kysymykset ja vastaukset

	1	2	3	4	5
Tunnettu / tietty merkki	18	29	46	70	33
Hiljaiset	15	29	57	67	26
Menestys rengasteissa	16	36	55	60	29
Myyjän suosittelemat	22	52	62	45	11
Edulliset	8	29	49	71	36
Laadukkaat	3	3	15	95	79

14. Miten toteat että renkaasi ovat liian kuluneet?

Vastaajien määrä: 201



15. Arvioi itseäsi kuljettajana

Vastaajien määrä: 206

	1	2	3	4	5
Taloudellinen	5	17	67	91	24
Turvallinen	2	2	49	111	41
Ennakoiva	3	4	39	107	52
Agressiivinen	28	78	56	30	11
Kohtelias	1	19	94	71	20
Taitava auton käsittelijä	1	11	88	81	22
Liikennesääntöjä noudattava	1	4	40	116	44

Kyselyn kysymykset ja vastaukset

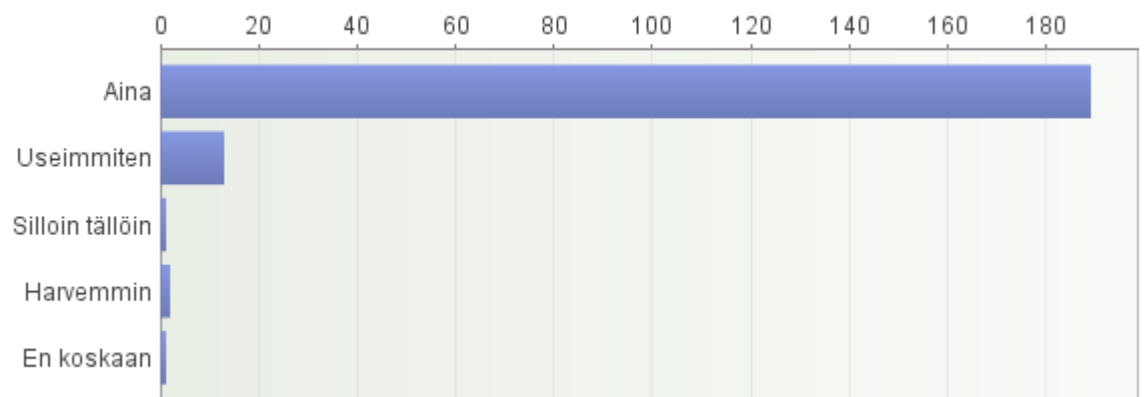
16. Mitä ominaisuuksia / kriteerejä asetat ajoneuvolle, kun olet ostamassa sitä?

Vastaajien määrä: 205

	1	2	3	4	5
Mahd. vähän käytetty / ajettu	9	25	49	73	46
Polttoaineen kulutus	6	10	46	93	50
Turvallisuus	7	13	36	90	59
Luotettavuus	3	4	18	91	89
Ympäristöystävällisyys	26	40	76	50	13
Käytännöllisyys	2	14	35	89	62
Ulkomuoto	7	30	51	82	34
Väri	31	57	55	38	22
Tietty merkki	19	30	56	60	37

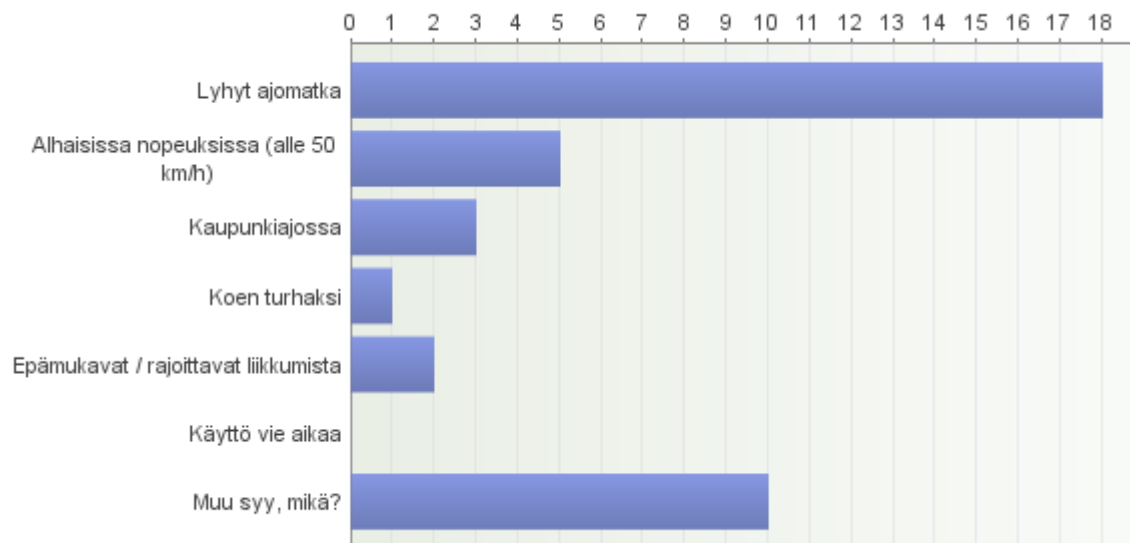
17. Käytätkö turvavöitä ajaessasi?

Vastaajien määrä: 206

**18. Syitä, miksi mahdollisesti et käytä turvavöitä ajon aikana**

Vastaajien määrä: 27

Kyselyn kysymykset ja vastaukset

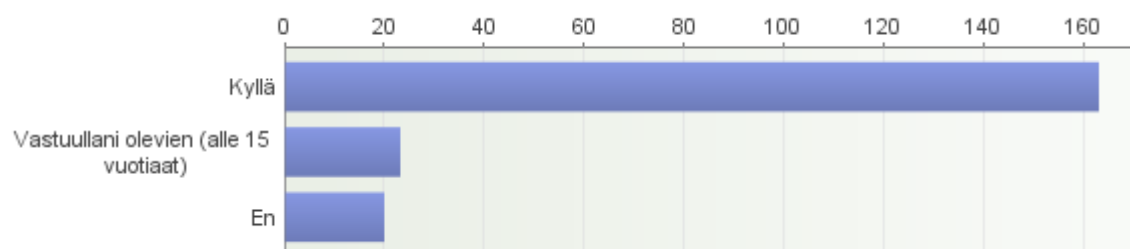


Avoimet vastaukset: Muu syy, mikä?

- humala
- Jos siirrän pihassa
- Ei ole
- Unohdus
- ei ole tottunut käyttämään
- Laiskuus
- työtehtävissä, kun joutuu melkein heti poistumaan autosta uudelleen (tieverkostoon liittyvä työ) nössöille!
- Turvavyön viallisuus joskus estää käytön
- parkkipaikan vaiho

19. Vaaditko muiden matkustajien käyttävän turvavöitä ajaessasi?

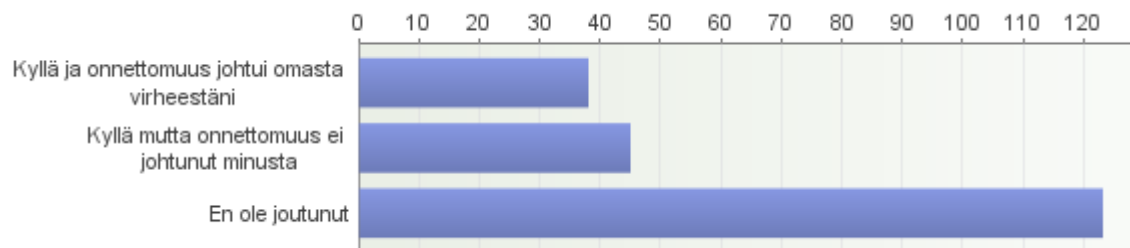
Vastaajien määrä: 206



20. Oletko autoilu-urasi aikana joutunut auto-onnettomuuteen?

Vastaajien määrä: 206

Kyselyn kysymykset ja vastaukset



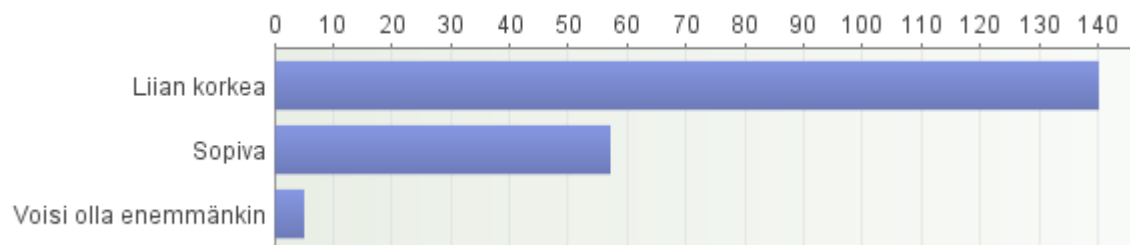
21. Millä perusteilla valitset katsastusasemasi?

Vastaajien määrä: 202

	1	2	3	4	5
Läheinen sijainti	12	20	34	70	64
Edullinen hinta	5	5	23	76	90
Tunnettu / tietty yritys	27	37	61	45	27
Hyvä asiakaspalvelu	10	17	43	73	56
Tuttu katsastaja	58	48	41	25	23

22. Onko määräaikaikatsastuksen hinta mielestäni nykyään...?

Vastaajien määrä: 202



23. Jos et ole tyytyväinen nykyiseen hintatasoon, niin mitkä olisivat mielestäsi kohtuullisemmat hinnat?

Vastaajien määrä: 130

Määräaikaikatsastus:

Keskiarvo: 31€

Päästöt; bensiini:

Keskiarvo: 11,20€

Päästöt; diesel:

Keskiarvo: 16,25€

Kyselyn kysymykset ja vastaukset

OBD:

Keskiarvo: 9,15€

Mahdollinen jälkitarkastus:

Keskiarvo: 14,56€

Määräaikaikatsastus yhteensä:

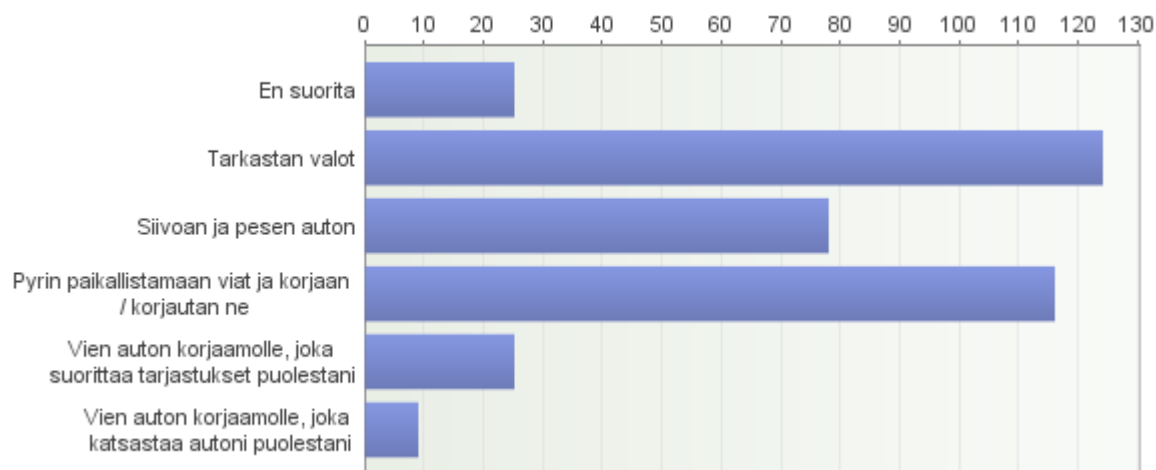
vanh. bens. 42,20€

OBD bens. 51,35€

diesel auto 47,25€

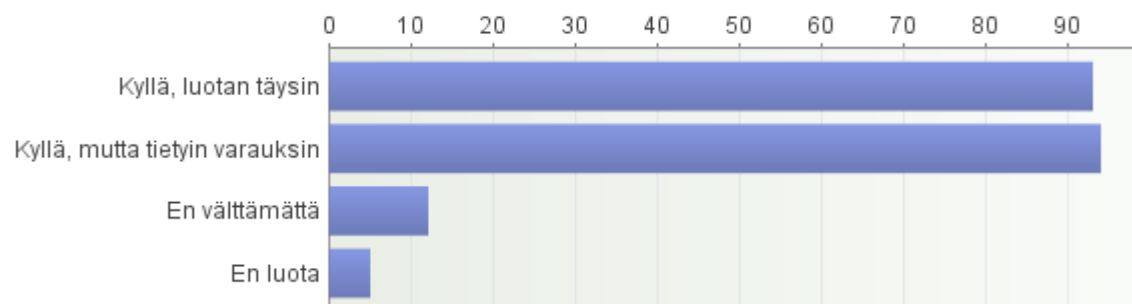
24. Suoritatko joitain toimenpiteitä autollesi ennen määräaikaikatsastukseen menoa?

Vastaajien määrä: 201



25. Luotatko että autosi on hyväksytyn määräaikaikatsastuksen jälkeen turvallinen ja teknisesti hyvässä kunnossa?

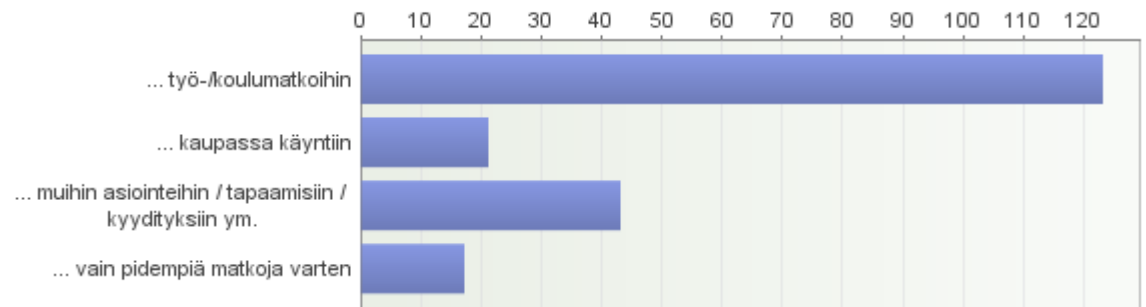
Vastaajien määrä: 204



Kyselyn kysymykset ja vastaukset

26. Yleisimmin käytän autoani...

Vastaajien määrä: 204

**27. Kuinka monta kilometriä ajat keskimäärin normaalina arkipäivänä?**

Vastaajien määrä: 201

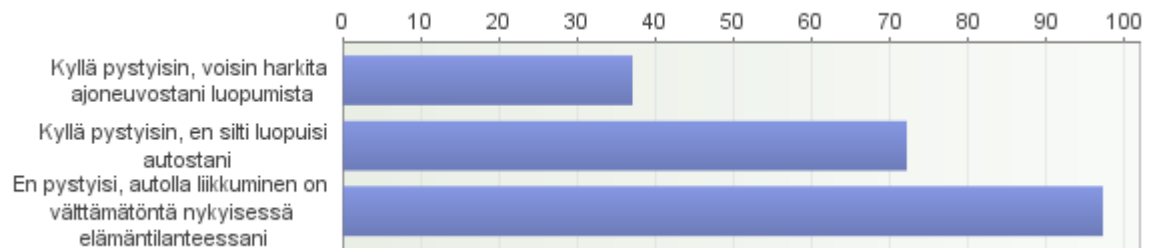
Keskimäärin 41,72 km

Ajaa 20 km tai alle: 117 kpl

Ajaa 10 km tai alle: 67 kpl

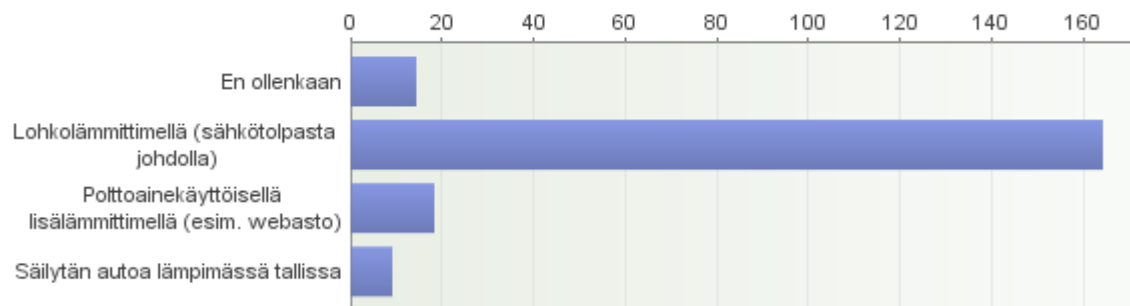
28. Pystyisitkö tulemaan toimeen nykyisenkaltaisessa elämäntilanteessasi, jos et omistaisi autoa?

Vastaajien määrä: 206

**29. Miten esilämmität autoasi talven aikana?**

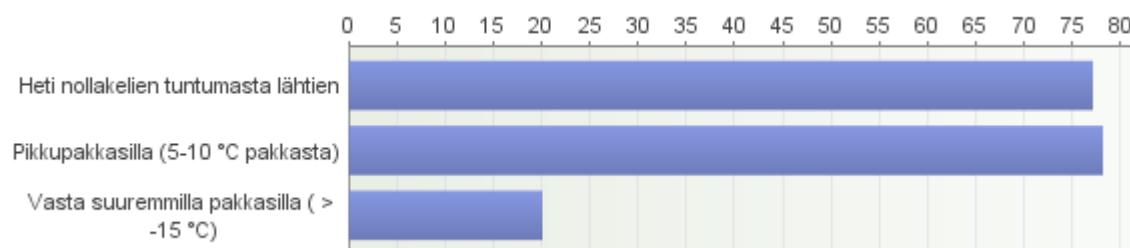
Vastaajien määrä: 205

Kyselyn kysymykset ja vastaukset



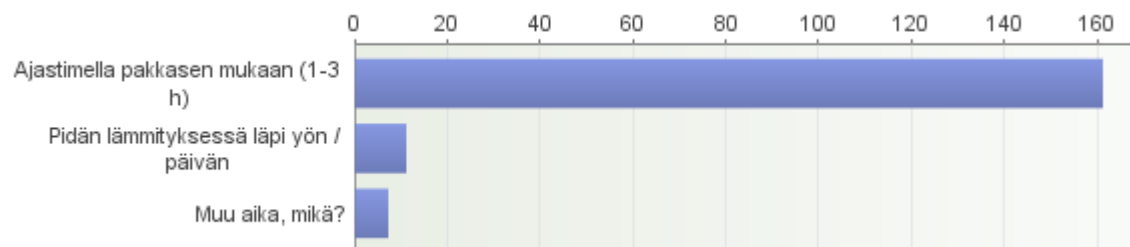
30. Jos käytät lohkolämmittintä, niin koska otat sen käyttöön?

Vastaajien määrä: 175



31. Entä kuinka pitkään lämmität sillä moottoria?

Vastaajien määrä: 179



Avoimet vastaukset: Muu aika, mikä?

- noin 1h
- pakkasesta riippuen 0,5-2h, mutta käytössä ei ole ajastinta
- 1 h
- Tolppaan alkaa tulla keskellä yötä virta niin siitä eteenpäin.
- lämmitystolpassa on ulkoilman lämpötilan huomioiva termostaatti-ohjaus, sähkö ei ole jatkuvasti päällä lämmittimessä.
- 0.5-2.5h pakkasen mukaan
- Sierra käynnistyy aina!