

KierRe-hanke

***- Yhteenveto taksiyrittäjien
näkemyksistä kaasautosta***

Envitecpolis Oy

2017



Kaasuautolla ajavat taksiautoilijat, yhteenveto puhelinhaastatteluista

- Keskeinen ajuri kaasuautoon siirtymisessä ollut taloudellinen hyöty
- Tällä hetkellä hyöty polttoaineessa n. 300-350 €/kk ja käyttövoimaverossa n. 400 €/v
- Ajokilometrejä 80 000 – 100 000 €/v
- Muut esille nostetut edut
 - Mahdollisuus näkyvyyteen ja markkinointihyötyyn (esim. brändäytymällä -> ”ekotaksi”)
 - Alueen ensimmäinen kaasutaksiin investoiva saa neuvotteluvaltin mm. autoliikkeen ja kaasunjakelijan kanssa
 - Kestääkö moottori paremmin, kun kaasu palaa puhtaammin? -> ei nokea tai karstaa
- Esiin nostetut haitat
 - Tankki on pienempi, joten tankilla pitää käydä kerran päivässä
 - Tankkausasemia harvemmassa
- Muuta huomioitavaa
 - Kaasuauton käytön ei koettu eroavan juurikaan dieselauton käytöstä
 - Huolto toiminut moitteetta autoliikkeen kanssa kuten ennen
 - Ajettavuus pysynyt hyvänä, mm. auton teho ei ole muuttunut niin, että olisi vaikutus ajettavuuteen
 - Käytännön taksiliikenteessä lähes kaikki ajaminen mahdollista tehdä kaasulla
 - Tankkausaseman tulee kuitenkin olla kaupunkialueella



Ryhmäkeskustelu, 16.11.2017 lisalmi

- Paikka: taksikoppi
- Mukana: Juhani Paavilainen, ProAgria Pohjois-Savo
Senja Arffman, Envitecpolis Oy
- Taksiautoilijoiden yhteyshenkilö: Matti Laitanen
- Paikalla taksiautoilijoita vaihdellen kyytitilanteen mukaan, yhteensä tavattiin 7 hlöä

- Yhteenveto keskusteluista
 - Tärkein kriteeri kaasuvaihtoehtolle on taloudellinen kannattavuus.
 - Tällä hetkellä taksiala on murroksessa (lakiuudistus, joka astuu voimaan 1.7.2018), joten tulevaisuudessa myös muut markkinoinnilliset arvot voivat nousta johonkin rooliin.
 - Jos/kun kaasuauto on taloudellisesti kannattava, taksiryttäjät vaihtavat siihen, mikäli tankkaus onnistuu vaivatta.
 - Tankkausaseman tulee olla kaupunkialueella. Viitostien varressa on riittävän lähellä.
 - Kaasuautojen tekniikka on vielä tuntematonta, mm. se, että autossa on myös bensatankki, joten tien varteen ei jää, vaikka kaasu loppuisi. Tekniset yksityiskohdat kiinnostivat autoilijoita ja niiden kautta päästiin syvällisiin keskusteluihin.
 - lisalmessa taksiautoja vajaa 40 kpl, ajokilometrit vaihtelevat n. 80 000 – yli 100 000 km / v



Ryhmäkeskustelu, 27.11.2017, Varkaus

- Paikka: taksikoppi, keskusliikenneasema
- Mukana: Marjatta Räsänen, ProAgraria Pohjois-Savo
Teija Härkönen, Navitas Yrityspalvelut
Senja Arffman, Envitecpolis Oy
- Taksiautoilijoiden yhteyshenkilö: Pasi Eklind
- Paikalla taksiautoilijoita vaihdellen kyytitilanteen mukaan, yhteensä tavattiin 7 hlöä

- Yhteenveto keskusteluista
 - Tällä hetkellä lakiuudistus, jonka lopullisia toteutusmalleja ei vielä tiedetä, huolestuttaa ja vaikuttaa mm. siihen, että autoinvestointeja ei juuri nyt tehdä.
 - Tämä kuitenkin lisäsi kiinnostusta kaasautolla saataviin säästömahdollisuuksiin.
 - Taloudellinen näkökulma tärkein kriteeri kaasuauton valintaan.
 - Lisäksi tärkeää, että tankkaus hoituu vaivattomasti. Tankkausaseman sijaintina viitostien varrella riittävä.
 - Tekniikka osalle tuttua, osalle täysin vierasta. Etenkin se, että autossa myös bensiinitankki.
 - Varkaudessa taksiautoja reilu 30, ajokilometrit n. 80 000 – 100 000 km / v



Ryhmäkeskustelu, 28.11.2017, Kuopio

- Paikka: Savon Taksidata Oy, ylimääräinen yhtiökokous, Iso-Valkeinen
- Mukana: Marjatta Räsänen, ProAgraria Pohjois-Savo
Minna Kuuluvainen, Kuopion kaupunki
Senja Arffman, Envitecpolis Oy
- Taksiautoilijoiden yhteyshenkilö: Jarmo Immonen
- Paikalla taksiautoilijoita n. 30, joista lähes kaikkien kanssa juteltiin pienissä ryhmissä
- Yhteenveto keskusteluista
 - Tärkein kriteeri kaasuautovaihtoehdolle on taloudellinen kannattavuus sekä toimivuus (auto on taksiautoilijan työkalu, joten sen käytön pitää olla helppoa ja toimivaa).
 - Taksiautoilijat eivät olleet tietoisia, että ensivuonna Kuopioon tulossa tankkausasema.
 - Tankkausaseman paras sijainti olisi aivan kaupunkialueella, kuten Rastaantien Teboil. Matkus on sijainniltaan liian kaukana, jos se ei ole esimerkiksi kodin lähetyvillä / kotimatkan varrella. Mikäli tankkaus olisi kaupunkialueen laitamilla, mieluummin pohjoispuolella kaupunkia, koska sinne ajetaan lentokenttäkyytejä.
 - Kaasuautojen tekniikka suurelle osalle jollain tavalla tuttua, osalle täysin vierasta. Joku oli asiasta jutellut jo autoliikkeessäänkin.
 - Teemoina esille nousi taloudellisuuden lisäksi käyttömukavuus, turvallisuus (kun kyseessä kaasuauto) ja kaasuautojen saatavuus.
 - Kuopiossa taksiautoja reilu 200, ajokilometrit n. 70 000 – yli 100 000 km / v



Johtopäätelmät

- Kaasuauto on toimiva vaihtoehto taksiautoilussa.
- Taksiryttäjien tiedoissa kaasuautoilusta ja kaasuautojen tekniikasta oli puutteita. Tiedon lisäämistä tarvitaan, että taksiryttäjien mielipiteet ja valinta perustuvat faktatietoon.
- Merkittävin taksiryttäjän valintaan vaikuttava tekijä on kaasuautoilun taloudellinen kannattavuus.
- Tankkausaseman tulee olla kaupunkialueella, vaivattomasti työpäivän aikana käytettävissä.
- Kun kaasuasema on tulossa paikkakunnalle, ovat taksiryttäjät keskeinen ryhmä, jotka ovat potentiaaleja kaasuauton käyttäjiä. Tämä kannattaa huomioida kaasuasemasta viestittäessä ja sitä markkinoitaessa.

