



**SAVONIA**

■ OPINNÄYTETYÖ - AMMATTIKORKEAKOULUTUTKINTO  
MATKAILU-, RAVITSEMIS- JA TALOUSALA

# TAHKO BY BOAT

Kuopion Pursiseura ry:n järjestämä eskaaderi

TEKIJÄ: Suvi Manninen

Koulutusala Matkailu-, ravitsemis- ja talousala	
Koulutusohjelma Matkailun koulutusohjelma	
Työn tekijä(t) Suvi Manninen	
Työn nimi TAHKO BY BOAT - Kuopion Pursiseura ry:n järjestämä eskaaderi	
Päiväys	24.9.2014
Sivumäärä/Liitteet	63 / 5
Ohjaaja(t) Pauli Verhelä	
Toimeksiantaja/Yhteistyökumppani(t) Kuopion Pursiseura ry	
Tiivistelmä	
<p>TAHKO BY BOAT järjestettiin ensimmäisen kerran vuoden 2013 elokuussa KuoPS Goes Tahko nimisenä veneilytapahtumana. Tapahtumassa Kuopion Pursiseuran jäseniä veneili yhdessä Kuopiosta Muuruveden ja Juankosken kautta Nilsiä satamaan, josta veneet lähtivät yhtenä kulkueena, eskaaderina, Tahkolle. Veneilytapahtuma oli Kuopion Pursiseura ry:n ja Kuopion kaupungin yhteistyö, jolla haluttiin saada Kuopion ja Tahkon väliselle vesireitille tunnettavuutta. Vuoden 2013 ideaa jatkettiin vuonna 2014, kun TAHKO BY BOAT järjestettiin Kuopion Pursiseuran omin voimin heinäkuun ensimmäisenä viikonloppuna. TAHKO BY BOAT oli suunniteltu koko perheen tapahtumaksi, jolla tavoiteltiin veneilijöitä kokoontumaan yhteisen harrastuksen pariin Tahkolle.</p> <p>Tämän toiminnallisen opinnäytetyön aiheena on TAHKO BY BOAT -eskaaderi. Koska TAHKO BY BOAT on järjestetty vasta kaksi kertaa, Kuopion Pursiseuralla oli tarvetta saada tietoa eskaaderin luonteesta kokonaisuudessaan sekä tarkempaa tietoa osallistujien mielipiteistä sekä tyytyväisyydestä.</p> <p>Viitekehiksenä opinnäytetyössä käytetään matkailutuotteen, asiakaslähtöisen matkailutuotteen, matkailupalvelupaketin, matkailun ohjelmalvelun sekä asiakaslähtöisen matkailutuotteen kehittämisen käsitteitä. TAHKO BY BOAT -eskaaderia tarkasteltiin matkailupalvelupaketin näkökulmasta, jolla saatiin esille eskaaderin rakenne kokonaisuudessaan sekä yksityiskohtaisempaa tietoa osallistujien eri vaiheista tapahtuman aikana. Lisäksi tapahtuman kuvailemiseen on hyödynnetty Matkailun ohjelmalvelujen Normistoa vesiympäristössä järjestettävistä ohjelmalveluista.</p> <p>Aineiston kokoamiseksi käytettiin toiminnalliseen opinnäytetyöhön soveltuvaa tutkimuksellista selvitystä. Selvitys toteutettiin kvalitatiivisella tutkimusmenetelmällä havainnoinnilla sekä kvantitatiivisella tutkimusmenetelmällä kyselyllä. Havainnoinnin ja kyselyn tuloksissa oli yhteneväisyyttä. Kyselystä kävi ilmi, että eniten osallistujat kehittäisivät ennakkoinformaatiota, ohjeistusta eskaaderin aikana sekä eskaaderin ohjelmasisältöä. Havainnoinnin johtopäätöksenä eskaaderi tarvitsee selkeämmän aikataulutuksen sekä hyvää tiedottamista ennen eskaaderia ja osallistujat huomioon ottavaa opastusta koko eskaaderin ajan.</p> <p>Opinnäytetyö on tarkoitettu Kuopion Pursiseuralle helpottamaan eskaaderin suunnitteluvaiheita sekä toteuttamista jatkossa. Opinnäytetyötä voivat hyödyntää myös muut veneilytapahtuman järjestäjät sekä veneilijät, jotka tarvitsevat tietoa Kuopion ja Tahkon välisestä vesireitistä.</p>	
Avainsanat	
Eskaaderi, Kuopion Pursiseura ry, Matkailutuote, Ohjelmalvelu, TAHKO BY BOAT	

Field of Study Tourism, Catering and Domestic Services			
Degree Programme Degree Programme in Tourism			
Author(s) Suvi Manninen			
Title of Thesis TAHKO BY BOAT - yachting parade organized by Kuopion Pursiseura ry			
Date	24.9.2014	Pages/Appendices	63 / 5
Supervisor(s) Pauli Verhelä			
Client Organisation /Partners Kuopion Pursiseura ry			
<p>Abstract</p> <p>TAHKO BY BOAT yachting event was organized for the first time under the name KuoPS Goes Tahko in August 2013. In the event, part of the members of Kuopion Pursiseura's yacht club motorboated together from Kuopio via Muuruvesi and Juankoski to the marina of Nilsia from where the motorboats left as a parade to Tahko. KuoPS Goes Tahko was made in cooperation with Kuopion Pursiseura ry and the city of Kuopio. The purpose of the event was to make the waterway from Kuopio to Tahko more well-known. The event was carried out again in 2014 when TAHKO BY BOAT was organized by Kuopion Pursiseura on the first weekend of July. TAHKO BY BOAT was planned as a family event and it aimed at gathering yachtsmen to Tahko with their common hobby.</p> <p>The subject of this functional thesis is TAHKO BY BOAT yachting event. Because TAHKO BY BOAT has been organized only two times, Kuopion Pursiseura needed information from the event as a whole and more detailed information from the participants' satisfaction and opinion.</p> <p>The theoretical framework of the thesis concentrates on the definitions of tourism product, customer-oriented tourism product, tourism product as a service package, activity tourism and the development of customer-oriented tourism product. TAHKO BY BOAT was explored as customer-oriented tourism package to describe the structure of the event as a whole but also to show the participants' stages of action during the event. The handbook of norms for Finnish activity tourism companies was also used to explain TAHKO BY BOAT as a tourism activity carried out in a water environment.</p> <p>The functional part of this thesis was made with a survey that combined two research methods, observation and questionnaire. The results of observation and questionnaire were mostly consistent. According to the results of the questionnaire, participants would mostly develop the information of the event given in advance, the guidance during the event and the programme. The results of observation show that TAHKO BY BOAT needs better scheduling, informing before the event and guidance during the event.</p> <p>This thesis was made for Kuopion Pursiseura to simplify the planning and implementation process in the future. This thesis can also be used by others who need information about organizing a yachting event or who need information about the waterway from Kuopio to Tahko.</p>			
Keywords			
Activity tourism, Kuopion Pursiseura ry, Tourism product, TAHKO BY BOAT, Yachting parade			

## SISÄLTÖ

1	JOHDANTO .....	6
1.1	TAHKO BY BOAT -eskaaderi .....	7
1.2	Toiminnallinen opinnäytetyö .....	7
1.3	Toimeksiantaja Kuopion Pursiseura ry (KuoPS) .....	9
2	MATKAILUTUOTE JA MATKAILUN OHJELMAPALVELUT.....	10
2.1	Matkailutuotteen määritelmä .....	10
2.2	Asiakaslähtöinen matkailutuote .....	11
2.3	Matkailupalvelupaketti .....	14
2.4	Matkailun ohjelmapalvelut .....	15
2.4.1	Matkailun ohjelmapalvelujen Normisto (MoNo).....	17
2.4.2	Vesiaktiviteetit kaupallisena ohjelmapalvelutuotteena .....	17
2.5	Asiakaslähtöisen matkailutuotteen kehittäminen .....	19
3	VENEILY SUOMEN JÄRVILUONNOSSA .....	21
3.1	Jokamiehenoikeudet ja vesiliikenteen säädökset .....	21
3.2	Huviveneilyn määrittely .....	22
3.3	Veneilyä Savon sydämessä – Tahkon vesireitti .....	23
3.4	Veneiden mitoitus Tahkon vesireitillä kulkiessa .....	27
4	TAHKO BY BOAT -ESKAADERI .....	29
4.1	Bella-matkaveneiden kokoontumisajot.....	29
4.2	KuoPS Goes Tahko – eskaaderin ensiaskeleet Tahkon vesireitillä.....	30
4.3	TAHKO BY BOAT -eskaaderin suunnittelu .....	30
5	TAHKO BY BOAT -ESKAADERISTA KERÄTTY AINEISTO.....	32
5.1	Havainnointi .....	33
5.1.1	Eskaaderin epävirallinen startti perjantaina 4.7.2014 .....	34
5.1.2	Eskaaderi Nilsistä Tahkolle lauantaina 5.7.2014.....	38
5.1.3	Kotiinpaluu sunnuntaina 6.7.2014 .....	42
5.2	Kysely .....	44
5.3	Havainnointi- ja kyselyaineiston reliabiliteetti ja validiteetti .....	49
6	TAHKO BY BOAT -ESKAADERIN KEHITTÄMISEN KOHTEET .....	51
7	POHDINTA.....	54
	LÄHTEET JA TUOTETUT AINEISTOT .....	56

LIITE 1: KIRJE TAHKO BY BOAT -ESKAADERIIN OSALLISTUVILLE .....	64
LIITE 2: KYSELYLOMAKE.....	65
LIITE 3: ESITE BELLA-MATKAVENEIDEN KOKOONTUMISESTA VUODELTA 1991 .....	67
LIITE 4: ESITE TAHKO BY BOAT –ESKAADERISTA.....	68

## 1 JOHDANTO

Eskaaderilla tarkoitetaan yhdessä kulkueena matkaavien aluksien ryhmää. Aikaisemmin sanaa käytettiin lähinnä sotalaivakulkueista, mutta nykyisin eskaadereja tehdään yhä enemmän huviveneilyn merkeissä. Varhaisin tapahtuma kuopiolaisten joukkoveneilystä on vuodelta 1887, jolloin ”valkosiipisille joutsenille” oli järjestetty eskaaderipurjehdus. Lisäksi vuonna 1908 Kuopion Pursiseurun edeltäjä Savon Pursi-Seura järjesti yhteispurjehduksen, johon tiedetään osallistuneen purjeveneiden lisäksi moottoriveneitä. (Jämsä ja Leikas 2008, 135.)

Eskaaderien järjestämisellä on pitkä historia Kuopion Pursiseurassa. Aluksi eskaadereja tehtiin Saimaan vesillä, mutta aikojen kuluessa sisävesiltä veneiltiin myös merelle. Pursiseurun historiallinen eskaaderi on ollut vuonna 1989 tehty matka Pietariin, joka tuohon aikaan tunnettiin neuvostoajan Leningradina. Matka veneiltiin 24 purjeveneeseen sekä kahdeksan moottoriveneeseen voimin. Eskaaderi koontui Lappeenrannassa, josta Saimaan kanavalle veneiltiin yhdessä ryhmässä. Ensimmäisenä pysähdyspaikkana oli Viipuri, jossa veneilijät viettivät muutaman päivän. Viipurista matka jatkui Pietariin. Aivan ongelmitta matka ei sujunut, sillä laivueen kerrotaan hajonneen Viipurista lähdön jälkeen huonon sään vuoksi. Viimeinen eksynyt veneilijä löysi perille vuorokautta myöhemmin. Matkan kerrotaan kuitenkin olleen ikimuistoinen. (Jämsä ja Leikas 2008, 135-136.)

Viimeisin Kuopion Pursiseurun järjestämä eskaaderi oli TAHKO BY BOAT, jonka idea on lähtöisin Bella-matkaveneiden kokoontumisesta (Wetzell 2014-09-10). Bella-nimisiä veneitä valmistaa kuopiolainen yritys Bella-Veneet Oy, joka on tällä hetkellä Suomen ja Pohjoismaiden johtava lasikuitumoottoriveneiden valmistaja (Bella-Veneet Oy 2012). Bella-matkaveneiden kokoontumisen tarkoituksena oli koota Bella-matkaveneiden omistajia tapaamaan toisiaan ja vaihtamaan kokemuksiaan Bellan veneistä. Bella-Veneet Oy:lle kokoontumisen tavoitteena oli vahvistaa Bella-veneiden imagoa. Bella-veneiden valmistajat olivat mukana kokoontumisissa ja he tapasivat asiakkaitaan kasvotusten. Bella-matkaveneiden kokoontuminen oli suuri tapahtuma, johon osallistui useita kymmeniä, enimmillään lähes sata, venekuntaa eri puolelta Suomea. Kokoontumisia järjestettiin Kuopiossa, Savonlinnassa sekä muualla Saimaan vesistön alueella 80-luvun puolivälistä aina 90-luvun puoliväliin asti. (Wetzell 2014-09-10.)

Ensimmäisen kerran TAHKO BY BOAT järjestettiin vuoden 2013 elokuussa Kuopion Pursiseurun sekä Kuopion kaupungin yhteistyönä. Tuolloin eskaaderi kantoi nimenään KuoPS Goes Tahko, jossa Kuopion Pursiseurun jäseniä veneili Kuopiosta Muuruveden, Juankosken ja Nilsiänsä kautta Tahkolle. Eskaaderilla tavoiteltiin Kuopion ja Tahkon välisen kauniin vesireitin tunnettavuuden parantamista, sillä vuoden 2013 alussa Nilsiä ja sitä kautta Nilsiässä sijaitseva matkailullisesti vetovoimainen Tahkon matkailukeskus liitettiin Kuopion kaupunkiin (Jalkanen 2013). Kuopion Pursiseura jatkoi vuoden 2013 eskaaderin ideaa seuraavana vuonna 2014, kun TAHKO BY BOAT järjestettiin kaupallisena veneilytapahtumana heinäkuun ensimmäisenä viikonloppuna 4.–6.7.2014. Veneilytapahtumalla tavoiteltiin veneilijöitä ympäri Suomen kokoontumaan Tahkolle yhteisen harrastuksen pariin.

## 1.1 TAHKO BY BOAT -eskaaderi

Tämän opinnäytetyön aiheena on TAHKO BY BOAT -eskaaderi. Kuopion Pursiseuran tavoitteena on tulevaisuudessa järjestää TAHKO BY BOAT isommassa mittakaavassa. Kuitenkin TAHKO BY BOAT on järjestetty vasta kaksi kertaa Kuopion ja Tahkon välisellä vesireitillä, joten Kuopion Pursiseura tarvitsi tietoa siitä, millainen eskaaderi on tällä hetkellä ja miten eskaaderiin osallistujat siihen suhtautuvat. Tätä tietoa eskaaderin nykytilanteesta voidaan käyttää vertailupohjana tulevaisuudessa järjestettävälle TAHKO BY BOAT -veneilytapahtumille.

Koska opinnäytetyö kuuluu osaksi matkailun koulutusohjelman opintoja, matkailualan teoriasta on nostettu työn viitekehikseksi ja keskeisiksi käsitteiksi matkailutuote, asiakaslähtöinen matkailutuote, matkailupalvelupaketti, matkailun ohjelmalvelut sekä asiakaslähtöisen matkailutuotteen kehittäminen. Vaikka TAHKO BY BOAT -eskaaderia voisi tarkastella tapahtuman tuottamisen näkökulmasta, matkailutuotteen käsite soveltui paremmin kuvaamaan viikonlopun tapahtumien vaiheita eskaaderiin osallistuvien veneilijöiden näkökulmasta. Tuotenäkökulma helpottaa myös Kuopion Pursiseuraa hahmottamaan TAHKO BY BOAT kokonaisuutena sekä yksityiskohtaisemmin osallistujien tapahtumien vaiheina. Matkailutuotteen käsitteen lisäksi TAHKO BY BOAT -eskaaderiin on hyödynnetty Matkailun ohjelmalvelujen Normistoa (MoNo), joka on tehty tuotekehityksen käsikirjaksi eri ohjelmalvelujen tuoteryhmille (Verhelä ja Lackman 2003, 47). Yksi tuoteryhmistä kuvailee vesiaktiviteetteja eli vesiympäristössä järjestettäviä ohjelmalveluja. Koska TAHKO BY BOAT -eskaaderin aiheena on veneily, voidaan se ymmärtää kuuluvaksi ohjelmalvelujen tuoteryhmässä vesiaktiviteetteihin.

Opinnäytetyön aineisto on kerätty toiminnalliseen opinnäytetyöhön soveltuvalla tutkimuksellisella selvityksellä. Selvitys tehtiin kvalitatiivisella tutkimusmenetelmällä havainnoinnilla sekä kvantitatiivisella tutkimusmenetelmällä kyselylomakkeella. Näillä kahdella eri tutkimusmenetelmällä saatiin kootua eskaaderista tietoa kokonaisvaltaisesti. Havainnoinnilla oli mahdollista nähdä tapahtumien kulku niiden oikeissa asiayhteyksissä ja kyselyllä saatiin selvitettyä TAHKO BY BOAT -eskaaderin osallistujien mielipiteitä ja tyytyväisyyttä sekä heidän omakohtaisia kehitysehdotuksia eskaaderille.

Opinnäytetyön tarkoituksena on koota yhteen sellainen aineisto, joka helpottaa niin TAHKO BY BOAT -eskaaderin suunnitteluvaihetta kuin sen toteuttamista jatkossa. Opinnäytetyö voi toimia pohjana myös muille veneilytapahtuman järjestäjille sekä kaikille veneilijöille, jotka tarvitsevat tietoa Kuopion ja Tahkon välisestä vesireitistä.

## 1.2 Toiminnallinen opinnäytetyö

Vilka ja Airaksinen (2003a, 9) kuvailevat toiminnallisen opinnäytetyön olevan vaihtoehto ammattikorkeakoulun tutkimukselliselle opinnäytetyölle (Vilka ja Airaksinen 2003a, 9). Toiminnallisessa opinnäytetyössä korostuu tutkimuksellisuuden sijaan ammatillinen käytännönläheisyys, käytäntöön sovellettavuus ja toiminnallinen, toiminnasta ja kokemuksesta syntyisin oleva ymmärrys ja tiedonkäsitelmä. (Vilka ja Airaksinen 2003a, 7, 9; Heikkilä 2008, 24.) Tämä käytännönläheisyys oli itselleni läh-

tökohtana, ja syy sille miksi en valinnut täysin tutkimuksellista opinnäytetyötä. Halusin opinnäytetyön olevan ammatillista osaamista kehittävä ja ammattitaitoa kasvattava. Vilkan ja Airaksisen (2003a, 65) mielestä opinnäytetyö on ammatillisen kasvun lisäksi myös persoonallisen kasvun väline (Vilka ja Airaksinen 2003a, 65), jota pidin itselleni yhtenä tärkeänä tavoitteena opinnäytetyötä tehdessäni. Tekisin opinnäytetyön myös itseäni varten kehittämään henkilökohtaisia opinnäytetyön tekemiseen vaadittavia taitoja.

Yleisesti ammattikorkeakoulun koulutuksen tavoitteena on, että opiskelija työskentelee tutkintonsa suoritettuaan koulutusalan asiantuntijatehtävissä, joihin liittyvät kehittämisen ja tutkimuksen perusteet hänellä tulisi olla tiedossa ja taidossa opintojen päätyttyä (Vilka ja Airaksinen 2003a, 10). Vilka ja Airaksinen (2003a, 16-17) suosittelevat, että toiminnallisella opinnäytetyöllä olisi toimeksiantaja, sillä usein työelämässä tapahtuvat muutokset etenevät koulutuksesta opittuja tietoja nopeammin. Toimeksiannetulla opinnäytetyöllä on mahdollista nähdä työelämän nykytilanne, johon koulutusala opittuja tietoja ja taitoja peilataan. (Vilka ja Airaksinen 2003a, 16-17.)

Toiminnallisen opinnäytetyön tavoitteena on toteuttaa toimeksiantajalle hänen tarpeitaan vastaava, usein kirjallisessa muodossa oleva tuotos eli produkti. Tuotos suunnitellaan toimeksiantajan sekä kohderyhmän tarpeiden ja toiveiden mukaisesti, ja se voi olla ammatilliseen käytäntöön suunnattu tapahtuma tai ohje- ja opaskirjan kaltainen tuote. (Vilka ja Airaksinen 2003a, 9, 65.) Kuopion Pursiseuralla ei ollut selkeitä tavoitteita haluamalleen tuotokselle. Asetin itse tämän toiminnallisen opinnäytetyön yhdeksi tavoitteeksi luoda Kuopion Pursiseuran tarpeita vastaava tuotos, joka on tämä opinnäytetyö kokonaisuudessaan.

Vaikka toiminnallisessa opinnäytetyössä korostuu tutkimuksellisen näkökulman sijaan työelämälähtöinen käytännön toiminta, toiminnallinen opinnäytetyö vaatii, että käytäntöön suunnattu toteutus ja toteutuksen raportointi tulisi yhdistyä tutkimusviestinnän keinoin (Vilka ja Airaksinen 2003a, 9-10). Tutkimusviestintä toteutuu huolellisesti valitulla tietoperustalla, josta rakentuu työlle sen teoreettinen viitekehys (Vilka ja Airaksinen 2003b). Opinnäytetyön teoreettisena viitekehysenä on matkailutuote, asiakaslähtöinen matkailutuote, matkailupalvelupaketti, matkailun ohjelmapalvelut sekä asiakaslähtöisen matkailutuotteen kehittäminen. Tarkoituksena oli soveltaa asiakaslähtöisen matkailutuotteen ja matkailupalvelupaketin mallia kuvaamaan TAHKO BY BOAT -eskaaderin viikonlopun vaiheita niin kokonaisuutena kuin yksityiskohtaisemmin osallistujien toiminnan vaiheina.

Jos toiminnallista opinnäytetyötä varten kerätään aineistoa tutkimusmenetelmiä hyödyntäen, tehdään tutkimuksen sijaan tutkimuksellinen selvitys. Tutkimuksellisessa selvityksessä tiedonhankinta on enemmän suuntaa antavaa kuin täsmällisesti teoriaan pohjautuvaa ja teoriasta johdettua (Vilka ja Airaksinen 2003a, 5, 56-57; Heikkilä 2008, 13). Selvityksen tekemisen tarve perustuu usein työn kohderyhmään. Jos kohderyhmän tarpeita, toiveita ja mielipiteitä ei vielä tunneta, on niitä mahdollista saada esille vain selvityksen avulla. Lisäksi tietoa kerätään tutkimusmenetelmillä myös silloin, kun työn aiheesta ei ole paljon julkaistua aineistoa. (Vilka ja Airaksinen 2003a, 57.) Tähän perustuu myös tutkimuksellisen selvityksen tarve tälle opinnäytetyölle. Työn onnistumisen kannalta selvityksen tekeminen oli välttämätöntä, sillä tarvittavaa aineistoa ei olisi ollut mahdollista koota ilman kyse-



lyä ja havainnointia. Yhteen kerätyn aineiston avulla Kuopion Pursiseura sai tietoa sekä TAHKO BY BOAT -eskaaderin osallistujista että kokonaisvaltaisesti eskaaderin suunnitteluvaiheista aina toteutusta myöten.

### 1.3 Toimeksiantaja Kuopion Pursiseura ry (KuoPS)

Tämän työn toimeksiantaja on Kuopion Pursiseura ry (KuoPS), joka on yksi Suomen vanhimmista veneily- ja urheiluseuroista. Pursiseuran historian alkujuuret ulottuvat vuoteen 1889, jolloin pidettiin Kuopion Pursiyhdistyksen, Kuopion Pursiseuran edeltäjän, perustava kokous. Yksi Kuopion Pursiyhdistyksen perustajista oli kirjailija, Savo-lehden päätoimittaja, ja aktiivinen veneilijä, Juhani Aho. Luonnollisesti aktiivisena yhdistyksen jäsenenä Aho kirjoitti paljon yhdistyksen toiminnasta Savo-lehdessä, minkä ansiosta yhdistyksestä on jäänyt paljon kirjoitettua historiatietoa. (Jämsä ja Leikas 2008, 8, 13, 15, 18 - 19, 22; Kuopion Pursiseura ry 2014a.)

Kuopion Pursiyhdistys vaihtoi nimensä Savon Pursi-Seuraksi vuonna 1906, ja vuonna 1920 nimi muutettiin Kuopion Pursiseuraksi, jolloin seura liittyi myös Suomen Purjehtijaliittoon. Kuopion Pursiseura on arvokkaasti jatkanut Kuopion Pursiyhdistyksen ja Savon Pursi-Seuran perinteitä. Jo yhdistystä perustettaessa päätettiin yhdistyksen tarkoituksiksi yhdistää purjehdusta urheiluna harrastavat yhdistyksen jäsenet yhteisen harrastuksen pariin. Samalla yhdistyksen toiminnan haluttiin edistävän purjehdustaitoja Savon alueen sisävesillä. (Jämsä ja Leikas 2008, 22, 33.) Myös tänä päivänä yksi Kuopion Pursiseuran perustehtävistä on edistää vesillä liikkumista. Seura tavoittelee toiminnassaan puhtaan vesiympäristön arvostamista ja säilyttämistä, hyvien veneilytapojen noudattamista sekä seuran jäsenten ohjaamista sisäistämään pursiseuran arvot. Kuopion Pursiseuralla on hyvin aktiivista harrastus- ja vapaaehtoistoimintaa. Seuran tehtäviin kuuluukin niin juniori-, koulutus-, kilpailu- ja katsastustoiminta kuin Kuopion alueen kolmen venetukikohdan ylläpitäminen. (Kuopion Pursiseura ry 2014a; Jansson 2014.)

Sain tutustua Kuopion Pursiseuran toimintaan kolmannen vuoden restonomiopintojen ohella, jolloin suoritin Kuopion Pursiseuralle syventävää työharjoittelua Kallavesj' 2014 -messuilla. Messut ovat joka keväinen veneilyn-, matkailun- ja vapaa-ajan tapahtuma Kuopiossa, ja niiden järjestäminen on kuulunut pursiseuran jäsenten perinteikkääseen talkootyöhön vuodesta 1964 lähtien. Opinnäytetyön aloittaminen oli ajankohtainen harjoitteluni aikana, joten selvitin oliko Kuopion Pursiseuralla tarvetta opinnäytetyölle. Opinnäytetyöprosessin aloitin syksyllä 2013, mutta päätin siirtää opinnäytetyön aloittamisen vuoden 2014 kevääseen, sillä opinnäytetyön tekeminen alkoi tuntua mahdottomalta työharjoittelun ja muiden opintojen ohella. Harjoitteluni jatkuessa mietimme opinnäytetyön aiheita pursiseuran pääsihteerin Jani Kelon kanssa, ja lopulta päätimme, että opinnäytetyön aiheeksi tulisi TAHKO BY BOAT -eskaaderi. Yhteistyön jatkuminen Kuopion Pursiseuran kanssa tuntui luontevalta harjoitteluni päätyttyä, ja olen hyvin tyytyväinen siihen, että tällainen seuratoiminta huomioi opiskelijoita antamalla mahdollisuuden niin työharjoitteluun kuin opinnäytetyön toimeksiannolle.

## 2 MATKAILUTUOTE JA MATKAILUN OHJELMAPALVELUT

### 2.1 Matkailutuotteen määritelmä

Matkailutuote yhdistää kaksi käsitettä: matkailun ja tuotteen. Matkailumarkkinoinnin kirjallisuudessa tuote on matkailuyrityksen tarjoama, sillä on tietty hinta, ja se tyydyttää joitain kuluttajan tarpeita ja toiveita. Tuote voi muodostua palveluista, informaatiosta, aineellisista tai elämyksiä herättävistä elementeistä. (Kotler, Bowen ja Makens 2010, 13.) Matkailutuote on aina yksi osa matkailijan kokeman matkan kokonaisuudesta. Matka alkaa, kun matkailija suunnittelee tai harkitsee matkaansa, ja se päättyy, kun matkalta palataan takaisin kotiin. Matkan alkamista ja sen loppumista voidaan sanoa myös henkiseksi esi- ja jälkikulutukseksi. Henkinen esikulutus voi tapahtua ennen kuin matkailija on vuorovaikutuksessa matkailutuotteen tarjoajan kanssa. Lisäksi matkan tarkkaa päättymisajankohtaa voi olla vaikea määritellä, sillä kotiinpaluun jälkeen matkaa käsitellään vielä muistoissa ja ajatuksissa. Tätä matkan kokonaisuutta, matkan henkistä esikulutusta, matka kotoa johonkin kohteeseen, matkailijan toiminta kohteessa, matka takaisin kotiin, ja matkan henkistä jälkikulutusta, kutsutaan kokonaismatkailutuotteeksi. (Komppula ja Boxberg 2005, 12-13; Grönroos 2009, 86.)

Komppulan ja Boxbergin (2005, 11) mukaan matkailutuotteen tunnetuimpana määritelmänä pidetään viiden komponentin mallia, joka muodostuu matkakohteen vetovoimatekijöistä, palveluista, saavutettavuudesta, matkailijan mielikuvasta kohteesta sekä hinnasta (Middleton, Fyall, Morgan ja Ranchhod 2009, 123; Komppula ja Boxberg 2005, 11). Kuitenkin tässä työssä keskitytään matkailutuotteeseen palveluna, matkailupalveluna tai matkailupalvelutuotteena, joka voi koostua yksittäisten tai useampien eri yritysten tarjoamista palveluista (Komppula ja Boxberg 2005, 10, 13) kuten liikenne-, majoitus- ja ravitsemispalveluista sekä muista matkakohteessa tarjottavista viihdykkeistä ja ohjelmista (Middleton ym. 2009, 120). Grönroos (2009) käsittelee palveluja palvelujen johtamisen ja markkinoinnin näkökulmasta, jota voidaan hyödyntää selittämään myös matkailutuotteen palvelun luonnetta. Grönroos (2009, 77, 100) on määritellyt palvelun subjektiivisesti koettavaksi ja aineettomien ja aineellisten toimintojen sarjojen muodostamaksi prosessiksi, joka tuotetaan usein asiakkaan, palveluntarjoajan ja mahdollisesti myös muiden asiakkaiden välisessä vuorovaikutuksessa. (Grönroos 2009, 77, 100.)

Grönroosin mukaan (2009, 79) palveluiden peruspiirteitä on kolme. Kuten edellä on mainittu, palvelut ovat luonteeltaan prosesseja, jotka muodostuvat niin ihmisten kuin muiden palvelun tuottamiseen tarvittavien tukijärjestelmien toiminnoista. Palveluprosessi on joltain osin aineeton. Palvelun aineettomuudella tarkoitetaan matkailun näkökulmasta esimerkiksi sitä, ettei viikonlopun kestävää lomamatkaa voida kokeilla etukäteen ennen kuin se on ostettu. Aineettomuus liittyy myös siihen tunteeseen, joka asiakkaalle muodostuu matkan aikana saamansa palvelun tai matkakohteen fyysisten elementtien kuten hotellihuoneen tai ravintolan tarjoaman ruoan perusteella. (Grönroos 2009, 77, 79-80.)

Palvelun toisena piirteenä on, että se tuotetaan ja kulutetaan samanaikaisesti (Grönroos 2009, 79). Komppula ja Boxberg (2005, 10) havainnollistavat matkailupalvelun tuottamisen ja kuluttamisen

samanaikaisuutta kuljetuspalvelulla. Kun matkustaja liikkuu lähtöpaikasta matkakohteeseen esimerkiksi veneellä, palvelu kulutetaan samanaikaisesti sen syntyessä. (Komppula ja Boxberg 2005, 10.) Palvelun tuottamisen ja kuluttamisen samanaikaisuus liittyy palvelun kolmanteen piirteeseen eli siihen, että asiakas osallistuu palvelun tuotantoprosessiin ja toimii samalla itsekin prosessin tuottajana ja resurssina toiminnan edetessä (Grönroos 2009, 79). Matkailijalle palvelun kuluttamiseen liittyy aina myös palvelusta muodostuva kokemus, johon vaikuttavat niin muiden matkustajien toiminnot kuin matkailupalvelua tuottava henkilökunta. Myös matkailijan oma mielentila vaikuttaa hyvin olennaisesti siihen, miten palvelu koetaan (Komppula ja Boxberg 2005, 11), ja miten matkailija itse käyttäytyy palveluprosessin aikana.

Palvelun käsitteeseen sitoutuu olennaisesti palvelun laadun määritelmä. Asiakkaan näkökulmasta palvelun laatuun liittyy sekä tekninen että toiminnallinen laatu. Tekninen laatu nivoutuu palvelun lopputulokseen eli siihen, mitä asiakkaalle jää sen jälkeen, kun vuorovaikutus palvelun tarjoajan ja asiakkaan välillä on ohi. Kuitenkaan tekninen laatu ei sisällä kaikkea asiakkaan kokemusta laadusta, sillä palveluprosessin aikana palveluntarjoajan ja asiakkaan välillä voi olla monia onnistuneita tai epäonnistuneita vuorovaikutustilanteita. Tämän vuoksi asiakas arvioi palvelun laatua myös toiminnallisesta eli prosessiulottuvuuden näkökulmasta. Siitä, millä tavoin tekninen laatu ja palvelun lopputulos on toimitettu asiakkaalle. Asiakas voi esimerkiksi kiinnittää palveluprosessin aikana huomiota siihen, miten palveluja tarjoava henkilökunta käyttäytyy tai kohtelee asiakasta. (Grönroos 2009, 77, 100.)

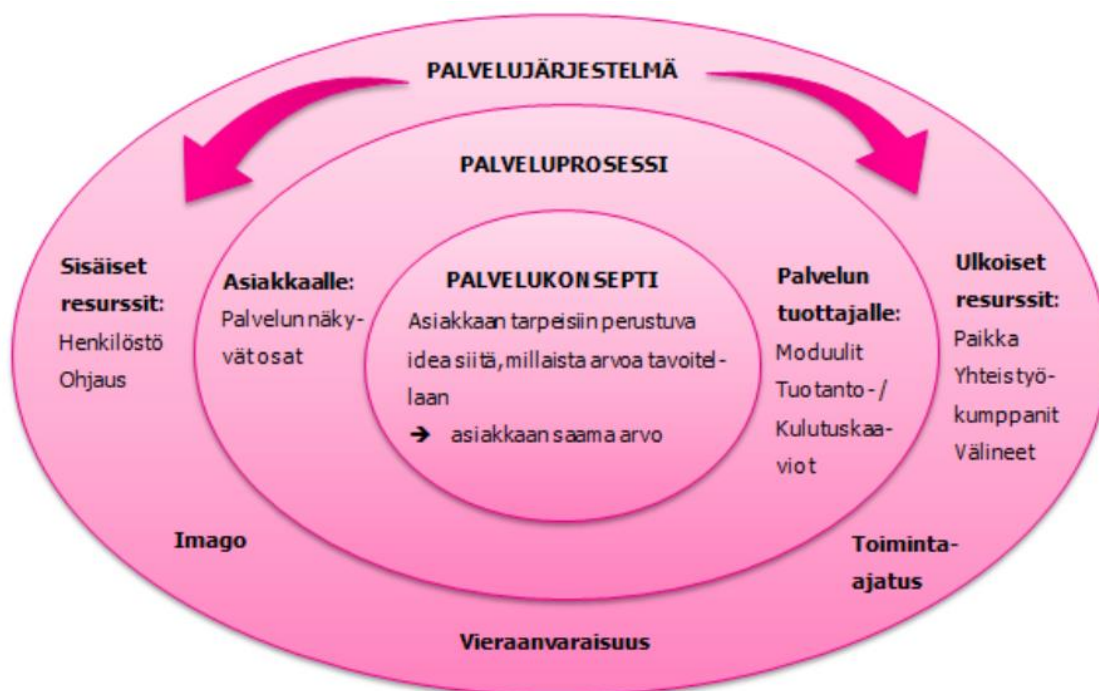
## 2.2 Asiakslähtöinen matkailutuote

Koska matkailijat ovat nykyisin hyvin tietoisia matkailun tarjoamista mahdollisuuksista, matkailun peruspalvelujen, kuten kuljetus-, majoitus- ja ravitsemispalvelujen, lisäksi halutaan matkalla kokea mieleenpainuvia ja unohtumattomia elämyksiä. Lisäksi matkalle lähdön syy pohjautuu usein matkailijan omiin tarpeisiin. Joku haluaa oppia matkallaan uutta, toinen kokea jännitystä, nauttia kulttuurista tai luonnosta ja jollekin toiselle matkan pää tarkoituksena voi olla oman hyvinvoinnin parantaminen. (Verhelä ja Lackman 2003, 5.) Myöskään matkaohjelmaa ei välttämättä haluta päättää tiukasti ennakoon, vaan matkailija valitsee aktiviteetteja omien mieltymysten ja tilanteen mukaan vasta paikan päällä matkakohteessa. Matkakohteessa puolestaan odotetaan asiakslähtöisiä, helposti saavutettavia sekä asiakkaan näkökulmasta vaivattomasti aloitettavia palveluja. (Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy, 2004.)

Palveluja tuottavissa yrityksissä asiakkaat ovat liiketoiminnan perusta ja tulonlähde. Asiakkaalla on valta ostopäätöstä tehdessään eli siinä, mitä palveluja hän ostaa tai jättää ostamatta. Tyytymättömän asiakkaan on helppo vaihtaa käyttämänsä palvelu toiseen, sillä samankaltaisten palvelujen tarjonta on laaja, ja valintamahdollisuuksia on runsaasti. Tämän vuoksi palveluille pyritään luomaan jonkinlaista lisäarvoa houkuttelemaan ostamaan juuri tietyn yrityksen palveluja. Palveluja tuottavalta yritykseltä lisäarvon luominen edellyttää perusteellista ymmärrystä asiakkaan tarpeista, toiveista ja odotuksista. (Edvardsson ja Olsson 1996, 141, 144.) Edvardssonin ja Olssonin (1996, 142) mukaan palveluyrityksen toteuttaessa asiakslähtöistä ajattelua, asiakas asetetaan kaiken keskipisteeksi.

Vaikka onkin tärkeää ymmärtää ja kunnioittaa asiakkaan tarpeita, toiveita ja vaatimuksia, ei niitä tule noudattaa täysin asiakkaan haluamalla tavalla eikä asiakas lue sääntöjä sille, miten yritys palveluun tuottaa. Tärkeintä on, että asiakkaan ja asiakaslähtöisiä palveluja tuottavan yrityksen välillä on avoin ja luottavainen vuoropuhelu, joka mahdollistaa houkuttelevien ja asiakasystävällisten palvelujen tuottamiseen. (Edvardsson ja Olsson 1996, 142.)

Matkailupalveluyrityksissä asiakaslähtöinen ajattelu perustuu siihen, että yrityksen toimintaa ohjaavat asiakkaan tarpeet, joita pyritään tyydyttämään erilaisia matkailupalveluja tarjoamalla (Komppula ja Boxberg 2005, 66). Komppula ja Boxberg (2005, 12, 21) ovat soveltaneet Edvardssonin ja Olssonin (1996) teoriaa asiakaslähtöisestä palvelujen tuottamisesta asiakaslähtöiseen matkailutuotteeseen. Asiakaslähtöinen matkailutuote on matkailijalle aina yksilöllinen ja subjektiivinen kokemus ja tunne siitä, millaista hyötyä tai arvoa se asiakkaalle antaa sen jälkeen, kun asiakas on osallistunut palvelun tuotantoprosessiin. Tuotteen luoman arvon tulisi olla oikeassa suhteessa siihen, millaisia kustannuksia ja uhrauksia tuotteeseen joudutaan sijoittamaan. (Komppula ja Boxberg 2005, 12, 21.) Asiakaslähtöisen matkailupalvelun tarjoajan ei ole mahdollista vaikuttaa asiakkaan kokemukseen muuten kuin luomalla puitteet ja edellytykset tuotteen syntymiseen. Näitä edellytyksiä voidaan kuvata mallilla (kuvio 1), joka sisältää kolme osa-alueetta: palvelukonseptin, palveluprosessin sekä palvelujärjestelmän. (Komppula ja Boxberg 2005, 21.)



KUVIO 1. Asiakaslähtöisen matkailutuotteen edellytykset (mukailen Komppula ja Boxberg 2005, 24.)

Asiakaslähtöisen matkailutuotteen sisin osa, palvelukonsepti, on tuotteen idea, joka pohjautuu asiakkaan tarpeisiin (Komppula ja Boxberg 2005, 22) ja siihen arvoon ja hyötyyn, jolla asiakasta houkuttelee tuotteen ostamiseen, ja jolla asiakkaalle välitetään ennalta esimerkiksi internetsivuilla tai tuote-esitteissä kuvin ja sanoin sitä kokemusta, jonka tuote voi asiakkaalle tarjota. (Komppula ja Boxberg 2005, 21-22; Middleton ym. 2009, 128.) Edvardssonin ja Olssonin (1996, 149) mukaan palvelukonsepti on yksityiskohtainen kuvaus siitä, millaisia tarpeita ja toiveita palvelulla tyydytetään ja

miten se konkreettisesti saadaan aikaan (Edvardsson ja Olsson 1996, 149). Tarpeet muodostuvat niistä toiveista ja odotuksista, joita asiakkaalla on matkailutuotetta kohtaan. Lisäksi tarpeet perustuvat matkailutuotteen ostamiseen ja matkustuspäätöksiin vaikuttaviin tekijöihin, joita kutsutaan primäärisiksi ja sekundäärisiksi matkustusmotiveiksi. (Komppula ja Boxberg 2005, 68.)

Primäärinen eli ensisijainen motiivi syntyy syystä sille, minkä takia matkailutuote ostetaan ja miksi matkalle lähdetään (Komppula ja Boxberg 2005, 22, 68). Esimerkiksi jos matkailutuotteena on ruokailun ja majoituksen sisältävä viikonloppumatka, lähdön ja matkailutuotteen osamisen syynä voi olla levon ja rentoutumisen tarve (Middleton ym. 2009, 128). Sekundäärisellä eli toissijaisella motiivilla tarkoitetaan valintoja, jotka pohjautuvat ensisijaiseen motiiviin. Kun päätös viikonloppumatkalle lähdöstä on tehty, seuraavaksi mietitään viikonloppumatkan sisältöä: mikä on viikonloppumatkan kohde, millaisena ajankohtana viikonloppumatkalle lähdetään, miten matkakohteeseen matkustetaan, millaisessa seurassa matka tehdään, millaisia aktiviteetteja viikonloppumatkan aikana harjoitetaan ja kuinka paljon matkasta ollaan valmiita maksamaan. Näiden lisäksi sekundäärinen motiivi sisältää ne päätökset ja valinnat, joita viikonloppumatkan aikana on mahdollista tehdä. (Komppula ja Boxberg 2005, 21-22, 78.)

Palvelukonseptista seuraava kerros, palveluprosessi, sisältää palvelun toteuttamiseen liittyvät toiminnot, jotka ilmenevät asiakkaalle ja palvelun tarjoajalle eri tavoin. Asiakkaalle palveluprosessi sisältää ne näkyvät vuorovaikutustilanteet ja toiminnot, joihin asiakas tuotteessa osallistuu, ja joita hän on itsekin mukana tuottamassa. (Komppula ja Boxberg 2005, 21-22.) Grönroos (2009, 79) mainitsee, että asiakkaalla itsellään on suuri vaikutus siihen, miten palveluprosessi etenee ja millainen lopputulos palveluprosessista syntyy (Grönroos 2009, 79). Tämä puolestaan johtuu siitä, että ihmiset käyttäytyvät hyvin eri tavoin, joten eri asiakkaiden suoritus palveluprosessin aikana on aina jollain tavalla ainutlaatuisia ja käyttäytyminen asiakaskohtaista. Palvelu muodostuu vuorovaikutuksessa, jossa asiakas ei pelkästään vastaanota ja arvioi palvelun lopputulosta, vaan hän on itse mukana luomassa sitä. Siksi asiakkaan läsnäolo vaikuttaa hyvinkin paljon siihen arvoon, joka tämän palveluprosessin lopputuloksena asiakkaalle muodostuu. (Edvardsson ja Olsson 1996, 145.)

Asiakaslähtöisen matkailutuotteen uloimpana kerroksena on palvelujärjestelmä, joka syntyy yrityksen ulkoisista ja sisäisistä resursseista, joiden avulla palveluprosessista tuotetaan palvelu. Ulkoisena resurssina on se toimintaympäristö eli paikka, jossa asiakas osallistuu tuotteeseen ja jossa hänen toimintansa konkreettisesti toteutuu. Toimintaympäristön lisäksi palvelujärjestelmän ulkoisiin resursseihin lukeutuvat fyysiset ja tekniset välineet kuten tietokoneet tai mahdollisesti asiakkaiden tarvitsema varustus. Myös yhteistyökumppanit voivat olla osana palvelujärjestelmää yrityksen ulkoisena resurssina. (Komppula ja Boxberg 2005, 23; Edvardsson ja Olsson 1996, 153.)

Edvardssonin ja Olssonin (1996, 151) mukaan yrityksen sisäisessä resurssissa henkilöstö on tärkeä osa palvelua ja asiakkaan palvelukokemusta. Asiakkaan kohdatessa henkilökunnan, aineeton palvelu muodostuu asiakkaan mielessä konkreettiseksi vuorovaikutukseksi, jota kutsutaan myös totuuden hetkeksi. (Edvardsson ja Olsson 1996, 151.) Tarkemmin totuuden hetkellä tarkoitetaan palvelun tarjoajan näkökulmasta todellista tilaisuutta tässä ja nyt vaikuttaa asiakkaan palvelukokemukseen. Pal-

velutilanteen ollessa ohi ja asiakkaan lähdettyä, on hyvin vaikea jälkikäteen enää korjata epäonnistunutta palvelukokemusta. Palveluprosessin aikana asiakas voi kokea useita totuuden hetkiä, siksi palveluprosessi olisi suunniteltava ja toteutettava niin, että huonosti hoidettuihin totuuden hetkiin on varauduttu ennalta. (Grönroos 2009, 111.)

Sisäisten ja ulkoisten resurssien lisäksi yrityksen palvelujärjestelmään kuuluu toiminta-ajatus, imago, vieraanvaraisuus sekä yleisesti resurssien tai koko palveluyrityksen liiketoiminnan organisointi ja kontrolli. Toiminta-ajatus on se syy, miksi palveluja tarjoava yritys on olemassa ja millaisia asiakkaan tarpeita yritys haluaa tyydyttää (Komppula ja Boxberg 2005, 13). Imago liittyy myönteisiin tai kielteisiin käsityksiin ja odotuksiin, joita asiakkaalla on palveluntarjoajasta (Grönroos 2009, 398). Vieraanvaraisuus syntyy palveluhenkilöstön toiminnasta, paikallisista ihmisistä sekä muiden asiakkaiden toiminnasta (Komppula ja Boxberg 2005, 23-24). Organisointi ja kontrolli voi liittyä esimerkiksi yrityksen sisäisiin resursseihin, siihen miten yrityksen sisällä eri vastualueet on jaettu ja kuinka ne hoidetaan (Edvardsson ja Olsson 1996, 153-154).

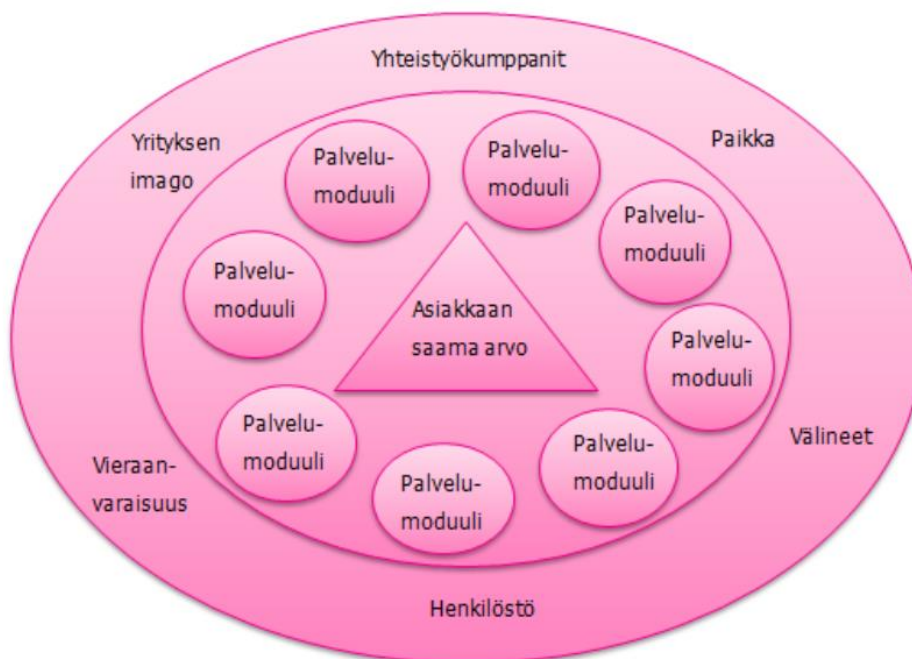
### 2.3 Matkailupalvelupaketti

Grönroos (2009, 222) kuvailee, että usein palvelua havainnollistetaan konkreettisena ja aineettomana palvelupakettina. Yksinkertaisesti määriteltynä palvelupakettimalli sisältää palveluntarjoajan näkökulmasta ydinpalvelun sekä lisäpalvelut (Grönroos 2009, 222). Palveluntarjoajan liikeidea määrittää sen ydinpalvelun eli pääasiallisen palvelun, jolla asiakkaalle tuotetaan hyötyä, ja jolla palveluntarjoaja saa suurimman osan toimeentulostaan. Jos palveluntarjoajan liikeideana on tuottaa majoituspalveluja, palvelupaketin ytimenä on palvelujen toteuttamiseen tarvittava osaaminen sekä asiakkaan majoittumiseen tarvittavat huone ja vuode. (Komppula ja Boxberg 2005, 13.)

Jotta asiakkaalle luotaisiin jonkinlaista lisäarvoa majoituspalvelun ydinyhdyksen (unen tarpeen tyydyttämisen) lisäksi, tarvitaan ydinpalvelun ympärille lisäpalveluja. Grönroos (2009, 224) jaoittelee lisäpalvelut mahdollistaviksi palveluiksi ja tukipalveluiksi. Mahdollistavat palvelut ovat välttämättömät ydinpalvelun toteutumiseksi, eikä asiakkaan ole mahdollista kuluttaa ydinpalvelua ilman mahdollistavaa palvelua. Jos ydinpalveluna on majoituspalvelu, mahdollistavana palveluna ovat luonnollisesti vastaanoton tarjoamat palvelut. Tukipalvelut puolestaan lisäävät palvelun arvonäkökulmaa ja ne tekevät palvelun erilaiseksi muihin samankaltaisiin palveluihin verrattuna. Tukipalveluilla voidaan lisätä asiakkaan mukavuutta, turvallisuutta tai asiakkaasta huolehtimista. (Komppula ja Boxberg 2005, 13; Grönroos 2009, 224-225.)

Grönroosin (2009, 225) mielestä tällaisena kuvattu palvelupaketti ei vastaa sitä todellisuutta, miten asiakas jonkin palvelutuotteen ymmärtää. Näin kuvattu palvelupaketti kuvailee vain sitä lopputulosta, mitä asiakas saa, mutta ei palvelun lähes tärkeintä elementtiä eli palvelukokemusta. Tästä johtuen matkailun palvelupakettia havainnollistetaan useista palvelumoduuleista koostuvana matkailupalvelupakettina (kuvio 2) (Komppula ja Boxberg 2005, 24), ja se on suoraan verrattavissa asiakaslähtöiseen matkailutuotteeseen. Matkailupalvelupaketin keskusta ja tuotteen ydin vastaa asiakaslähtöisen matkailutuotteen palvelukonseptia eli asiakkaan tarpeisiin perustuva ideaa ja kuvausta siitä ar-

vosta, jota palvelun tuottaja pyrkii eri toimintojen avulla asiakkaalleen luomaan. Näistä eri toimintoista muodostuu se palvelujen ketju ja tapahtumat, joita asiakas on myös itse toteuttamassa. Palveluketjut eli palvelumoduulit voivat olla yhden tai useamman eri yrityksen tuottamia. Palvelu koetaan yrityksen tai yritysten luomassa palvelujärjestelmässä, johon voi sisältyä asiakaslähtöisen matkailutuotteen mukaisesti toimintaympäristö eli paikka, fyysiset ja tekniset välineet, henkilöstö, vieraanvaraisuus, yrityksen imago sekä yhteistyökumppanit. (Komppula ja Boxberg 2005, 25.)



KUVIO 2. Matkailupalvelupaketti (mukaillen Komppula ja Boxberg 2005, 25.)

Matkailupalveluja tarjoavalle yritykselle on tärkeää hahmottaa asiakkaan matka yhtenä kokonaisuutena. Toisaalta palvelun järjestäjän olisi myös pystyttävä erottamaan kokonaiskuvasta se tuote, jonka toteuttaminen on palvelun tarjoajan omalla vastuulla. (Verhelä ja Lackman 2003, 16.) Palvelun tuottajan näkökulmasta ongelmallista on, ettei hän voi vaikuttaa muissa saman matkakohteen palveluyrityksissä tapahtuviin palvelutilanteisiin. Tästä johtuen matkakohteessa sijaitsevien ja matkan aikana palveluja tarjoavien yritysten yhteistyö tulisi toimia saumattomasti, jotta matkailijalle muodostuisi eheä ja onnistunut palvelukokonaisuus. Toisin sanoen, jos eri yritysten palvelut muodostavat matkailijalle yhden matkailupalvelupaketin, tulisi yritysten olla tietoisia toisistaan sekä asiakkaan kokonaismatkan sisällöstä. (Komppula ja Boxberg 2005, 12-13, 104.)

#### 2.4 Matkailun ohjelmapalvelut

Matkailun toimiala on laaja kokonaisuus, jossa keskeisimpiä osa-alueita ovat majoitus- ja ravitsemistoiminta sekä henkilöliikenne. Alan tärkeimpiä toimijoita ovat vuoden 2012 Työ- ja elinkeinoministeriön toimialaraportin (Harju-Autti 2012, 8) mukaan matkatoimistot sekä erilaisia aktiviteetteja tarjoavat ja tapahtumia järjestävät yritykset ja yhteisöt. (Harju-Autti 2012, 8.) Suomalainen matkailukäsitteistö määrittelee matkailun ohjelmapalvelujen olevan usein osana matkailutuotetta jonkinlaisena aktiviteettina (Harju-Autti 2012, 8; Verhelä ja Lackman 2003, 16). Ohjelmapalvelut voivat olla ohjattuja tai omatoimisia, luonnossa toteutettavia aktiviteetteja kuten kanootti- ja koskenlaskuretkiä,

moottorikelkkasafareita, kalastustapahtumia tai eläinten tarkkailua. Ohjelmapalveluksi voidaan määrittää myös harrastus- ja virkistyspalvelut, erilaiset kilpailutapahtumat sekä kulttuuri- ja taidetapahtumat ja rakennetut aktiviteetti- ja huvikohteet. Suomessa vetovoimaisia ohjelmapalveluja tarjoavia matkakohteita ovat olleet hiihtokeskukset, huvipuistot, eläintarhat ja museot. (Harju-Autti 2012, 8; Ryymin 2005, 8.)

Matkailun ohjelmapalvelusektorin sisällä on ollut vaihtelua palvelujen tarjonnassa. 1990-luvun puolivälissä Suomeen perustettiin paljon luontoon pohjautuvia ohjelmapalveluyrityksiä, joista suurin osa tarjosi ohjelmapalveluja sivutoimisena maaseutumatkailun yhteydessä (Komppula 2002, 45). Vuoden 2005 ohjelmapalvelujen toimialaraportissa (Ryymin 2005) kuvaillaan, että tuolloin hyvin menestyneitä matkailun ohjelmapalveluyrityksiä olivat liikuntasektorin yritykset sekä niin sanotut safariyritykset. Pienemmät ohjelmapalveluyritykset ovat usein olleet alihankkijoina ohjelmapalvelusektorin kärkiyritysten palveluille kuten kokous- ja ravintolapalveluille, jotka tarjoavat asiakkailleen lisäpalveluina ohjelmallisia aktiviteetteja. (Ryymin 2005.)

Vaikka matkailun toimiala on kokonaisuudessaan herkkä taloustilanteen muutoksille, urheilu- hui- ja virkistystoiminta ovat vahvimmin kehittäneet ohjelmapalveluyritysten liikevaihtoa. Tämä selittyy sillä, että vaihtelevan taloustilanteen aikana panostetaan kotiin, perheeseen ja vapaa-aikaan, jolloin hyödynnetään lähialueen palveluja kuten liikunta- ja kuntokeskuksia sekä teemapuistoja. (Harju-Autti 2012.) Kuitenkaan vapaa-ajan palvelujen kuluttaminen ei rajoitu vain paikallisiin, vaan paikallisten lisäksi matkailijat hyödyntävät paikallisten tavoin esimerkiksi kuntosaleja ja lasten leikkikohteita. Palvelujen loppukäyttäjän rooli siis määrittelee sen käytetäänkö matkailupalvelua vai paikallispalvelua. (Harju-Autti 2012, 8.)

Matkailun ohjelmapalveluiden toimialaraporteissa veneily on jäänyt vähemmälle huomiolle, ja siitä mainitaan vain ohimennen potentiaalisena mahdollisuutena sisävesi- ja saaristoalueilla (Harju-Autti 2012, 29). Verhelän ja Lackmanin (2003, 190-191) mukaan moottoriajoneuvojen käyttäminen ohjelmapalveluissa on palvelun tarjoajan näkökulmasta riskialtista. Moottoriajoneuvot ovat hankintana isoja investointeja, ja niiden olisi oltava uusia, jotta ne olisivat käyttövarmoja ja turvallisia, ja jotta asiakkaat olisivat tarpeeksi kiinnostuneita niiden käytöstä. Kustannuksia syntyy myös vuokratuista kulkuvälineistä, joiden huoltaminen, ylläpito ja vakuutusmaksut vievät paljon menoja. Lisäksi moottoriajoneuvojen käyttäminen edellyttää teknistä osaamista sekä asiakkaan opastusta kulkuneuvon käyttöön asiantuntevasti ja turvallisesti. (Verhelä ja Lackman 2003, 190-191.)

Edellä mainittu voisi selittää myös veneilytuotteiden vähyyttä ohjelmapalvelutarjonnassa etenkin Suomen sisävesillä. Veneiden hankinta on todella iso investointi, ja niiden huoltaminen, ylläpito ja vakuutusmaksut olisivat suuri menoerä ohjelmapalveluyrittäjälle. Veneiden käyttäminen edellyttää teknistä osaamista, kartanluku- ja navigoimistaitoa sekä vesiliikenteen säädösten yleistä tuntemusta. Veneilytuotetta ei ole myöskään mahdollista toteuttaa missä tahansa, sillä merkittjä vesireittejä on noudatettava turvallisuuden varmistamiseksi. Lisäksi veneilykausi on Suomessa suhteellisen lyhyt, joten pelkkien veneilytuotteiden tarjoaminen ei olisi kovinkaan kannattavaa ohjelmapalveluyrittäjälle.



#### 2.4.1 Matkailun ohjelmapalvelujen Normisto (MoNo)

Matkailun ohjelmapalvelujen Normisto on Suomessa noudatettava ohjelmapalvelujen käytännön toteutustapoja koskeva ohjeistus (Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy). Normisto on tehty yrittäjien ja palvelujen tuottajien tuotekehityksen käsikirjaksi, jonka tarkoituksena on ohjeistaa hyvälaatuisten, turvallisten ja kilpailukykyisten ohjelmapalvelujen tuottamiseen. Normisto ei ole laissa noudatettava määräys eikä sopimus, mutta ohjeistuksen avulla ohjelmapalveluista saadaan yhtenäisesti laadukkaita ja turvallisia. (Verhelä ja Lackman 2003, 47.)

Ohjeistuksesta on tehty niin MoNo -raportti kuin tuoteryhmäkohtaiset MoNo -käsikirjat. MoNo -raportti on kooste normiston keskeisistä teemoista kuten käsitteistä, termeistä, ammattitaidosta, kestävästä kehityksestä, turvallisuudesta, kuluttajansuojasta ja lainsäädännöstä ja sopimuksista. MoNo -käsikirjat ovat käytännöllisiä oppaita ja välineitä eri ohjelmapalvelujen tuoteryhmille, joita ovat moottorikelkkailu, luontoliikkuminen ja maastohiihto, seikkailu- ja elämystoiminta, ratsastus, pyöräily, vesiaktiviteetit, kalastuspalvelut ja kulttuuritapahtumat. (Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy 2004.)

#### 2.4.2 Vesiaktiviteetit kaupallisena ohjelmapalvelutuotteena

Jos vesiaktiviteetti käsitetään kaupallisena ohjelmapalvelutuotteena, sillä tarkoitetaan vesiympäristössä järjestettävää ohjelmapalvelua. Vesiaktiviteetti voi olla omatoimista, joko lihas- (melonta ja soutu), tuuli- (purjevereily) tai konevoimin (purje- ja moottorivereily) tapahtuvaa toimintaa, tai ohjattua, jolloin toiminnan tulisi tapahtua luvallisilla alueilla ja olla ympäristövastuullista. Huomion kohteena ohjelmapalvelun järjestäjän näkökulmasta ovat tällöin myös erilaiset suositukset, vesiaktiviteetteja koskevat lait ja säädökset sekä asianmukaiset varusteet ja turvallisuus. (Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy 2002, 3.)

Kaupallisen ohjelmapalvelutoiminnan keskeisiä käsitteitä ovat toiminnan suorittajat, toimintaan tarvittavat välineet sekä toimintaympäristö. Kaupallisen ohjelmapalvelun suorittajia ovat ohjelmapalvelutuottaja, vesiaktiviteettiopas sekä asiakkaat. Ohjelmapalvelutuottaja voi olla henkilö, yritys, yhdistys tai yhteisö, joka myy tai tuottaa vesiaktiviteetteja kaupallisesti, ja hänellä tulisi olla tarvittavat toimintaedellytykset ja luvat ja oikeudet ohjelmapalvelujen järjestämiseksi. Vesiaktiviteettioppaalla on koulutuksen ja kokemuksen pohjalta hankittua ja ylläpidettyä ammattitaitoa ohjelmapalvelutuotteen toteuttamisesta ja asiakaspalvelusta. Kaupallisen ohjelmapalvelutuotteen asiakkaat voivat olla yksilöitä, yrityksiä tai yhteisöjä. (Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy 2002, 3.)

Vesiaktiviteetin välineisiin kuuluu oikeanlainen varustus, joka voi olla asiakkaan oma tai annettu ohjelmapalvelun järjestäjän puolesta. Vesiaktiviteettivarustuksen ansiosta aktiviteetti voidaan toteuttaa turvallisesti vaihtelevissakin olosuhteissa. Muita vesiaktiviteettitoimintaan tarvittavia välineitä ovat luonnollisesti kanootti, vene tai vesiskootteri. (Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy 2002, 3.) Vesiaktiviteetteja voidaan toteuttaa vaihtelevassa ympäristössä. Ympäristö voi olla aito luonnon muodostama

tai vesiaktiiviteettitarkoitukseen rakennettu paikka tai alue. (Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy 2002, 4; Verhelä ja Lackman 2003, 187.)

Vesiaktiiviteetteihin liittyvät ohjelmapalvelut voidaan jakaa kolmeen eri tuoteryhmään, joilla tarkoitetaan sitä tuotekokonaisuutta, jota asiakkaille tarjotaan. Ensimmäinen tuoteryhmä liittyy kaluston, välineiden ja varustuksen vuokraukseen, kuljetukseen, huoltoon, myyntiin sekä neuvontaan. (Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy 2002, 4.) Esimerkiksi välineiden vuokraus ja huolto on kaupallista toimintaa, jossa palvelun tarjoaja vuokraa tai huoltaa aktiiviteetilajissa tarvittavia välineitä tai vastaavasti myös kuluttajan omia välineitä huolletaan tai korjataan korvausta vastaan (Verhelä ja Lackman 2003, 186). Neuvonta voi olla vesiaktiiviteetin toimintaan ja välineiden käyttöön liittyvää tarpeellista opastusta (Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy 2002, 4).

Toisena tuoteryhmänä on opas- ja opetuspalvelut, joissa vastuhenkilö on vesiaktiiviteetin opettaja, kouluttaja tai ohjauksen antaja (Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy 2002, 4). Ohjeistus tai opastus liittyy lajin suorittamiseen. Matkailutuotteessa ohjeistuksella tarkoitetaan sitä, että kuluttajalle luovutetaan korvausta vastaan karttoja, kirjallisia reittikuvauksia tai ohjeita lajin harrastamiseen. Opastuksella tarkoitetaan palvelun tuottajan edustajan mukanaolemista aktiiviteetissa ohjaamassa ja opastamassa asiakasta tai asiakasryhmää aktiiviteetin toteutuessa. (Verhelä ja Lackman 2003, 186.) Reittiohjauksella asiakas ohjataan vastuullisesti aktiiviteetin toimintaympäristöön ja hänelle opastetaan tai esitetään etukäteen esimerkiksi kartan avulla tarvittava reitti. Opetuspalveluna voi olla melontai- tai purjehduskurssi, joka on maksullinen koulutus, ja jossa opetellaan aktiiviteettiin tarvittavan kaluston käyttöä sekä itse aktiiviteetin suorittamista. (Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy 2002, 4.)

Kolmantena tuoteryhmänä on vesiaktiiviteetteihin liittyvien ohjelmien järjestäminen. Tässä tuoteryhmässä vesiaktiiviteetteihin liittyy retkiä ja ohjelmaa, ne ovat kestoaltaan vaihtelevia, muutamasta tunnista useamman päivän kestäviä, ja tarvittaessa asiakkaalle tarjotaan ruoka- ja majoituspalveluja. Tuotteena voi tässä ryhmässä olla järjestetty kaupallinen tapahtuma, opastettu vesiaktiiviteetti, järjestetty vesistöretki tai vesistövaellus eli safari. (Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy 2002, 4.)

Järjestettynä kaupallisena tapahtumana voi olla soututapahtuma, johon kuuluu osallistumismaksu sekä järjestäjän suunnittelemat ja toteuttamat reitit ja turvallisuustoimet. Opastettu vesiaktiiviteetti on ammattitaitoisen oppaan johtama vesistöretki kuten melontai- tai soutu- retki. Järjestetty vesistöretki on oppaan johdolla toteutettu ja ennakkoon suunniteltu, ja siihen kuuluu ruokailujen ja majoituksen järjestäminen. Vesistövaellus eli safari voi kestää useamman päivän, ja siinä oppaan johdolla kuljetaan yhdestä toimintapaikasta toiseen. Safarissa järjestäjä vastaa majoituksesta sekä ruokailun järjestämisestä. Safari voi olla perushuollettu tai täyshuollettu. Perushuollettuun safariin kuuluu opas- ja turvapalvelut, yöpymiset sekä mahdollisesti varusteiden kuljetus ja niiden huoltaminen. Täyshuollettuun safariin kuuluvat edellisen lisäksi ateriat vesistövaelluksen aikana. (Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy 2002, 5.)

## 2.5 Asiakslähtöisen matkailutuotteen kehittäminen

Komppula ja Boxberg (2005, 99) ovat kehittäneet mallin matkailutuotteen tuotekehitysprosessista (kuvio 3). Koska matkailutuote perusteltiin palveluksi, ei fyysisille tuotteille tarkoitettuja tuotekehitysmalleja voida suoraan soveltaa matkailutuotteen kehittämiseen. (Komppula ja Boxberg 2005, 97, 99.) Vaikka matkailutuotteen tuotekehitysprosessi sisältää useita vaiheita, tässä työssä on keskitytty vain palvelumoduulien suunnitteluun ja kehittämiseen sekä asiakkaalle näkyvän tuotteen kuvaukseen. Nämä tuotekehitysprosessin osa-alueet ovat TAHKO BY BOAT -eskaaderia ajatellen oleelliset kohdat, sillä eskaaderi toteutettiin kaupallisena tapahtumana ensimmäistä kertaa, eikä sitä ole mahdollista tulevaisuudessa kehittää ennen kuin tiedetään, onko eskaaderin palveluprosessi tällä hetkellä kokonaisuudessaan toimiva.



KUVIO 3. Matkailutuotteen tuotekehitysprosessi (mukaiillen Komppula ja Boxberg 2005, 99.)

Palvelumoduulien suunnittelun ja kehittämisen lähtökohtana on palvelukonsepti eli se arvo, jota tuotteella halutaan asiakkaalle välittää, ja jota asiakas tuotteelta odottaa. Asiakkaan odotuksiin voidaan vastata siten, että tuotteen eri osa-alueet toimivat sujuvasti yhtenä kokonaisuutena, jotta asiakkaan toiminta olisi vaivatonta ja luontevaa jokaisen palvelumoduulin aikana. (Komppula ja Boxberg 2005, 103.) Palvelumoduulien yhtenäisyyden suunnittelussa ja kehittämisessä voidaan noudattaa alla olevaa listaa tuotteelle sen soveltuvin osin (Komppula ja Boxberg 2005, 103-104):

- ❖ Asiakkaan on helppo muodostaa itselleen kuva kokonaistuotteesta ja myös sen osista
- ❖ Kaikissa tuotteen moduuleissa on otettu huomioon tuotteen alkuperäinen tavoite
- ❖ Kuhunkin aktiviteettiin ja niistä toiseen siirtymiseen on varattu riittävästi mutta ei liikaa aikaa
- ❖ Sääolosuhteiden muutokset ja vaatimukset on otettava huomioon siten, että jos toiminto ei ole mahdollinen, on varauduttava johonkin toiseen toimintoon
- ❖ Tuotteeseen liittyvät riskit on kartoitettava ja niiden hallinta on järjestettävä
- ❖ Erilaisten asiakkaiden erilaiset edellytykset osallistua tuotteen tuottamiseen on otettu huomioon (lapset ja liikuntarajoitteiset)
- ❖ Turhat, asiakasta rasittavat rutiinit (kuten jonottaminen) on karsittu minimiinsä
- ❖ Eri moduulien tuottajat ovat tietoisia toisistaan ja kokonaistuotteen sisällöstä
- ❖ Asiakkaan kokema vuorovaikutuslaatu on tasainen, vaikka tekninen laatu voi tarkoituksellisesti vaihdella
- ❖ Tuote sisältää vähintään ne elementit, jotka asiakas tietää ostaneensa

Matkailuyrityksissä suurin osa tuotteen kaupallistamisesta eli lanseeraustyöstä tehdään tuotetarjouksilla ja henkilökohtaisella myyntityöllä. Hyvin usein tuotteen huono myynti johtaa siihen, että tuote unohdetaan, jos tuotteen kehittämiseen ei ole varaa uhrata resursseja. Yksi selittävä tekijä huonolle myynnille voi olla se, miten jokin toiminta tai aktiviteetti tuote-esitteessä tai tuotetarjouksessa esitetään asiakkaalle. Yhdeksi menestyvän tuotteen salaisuudeksi sanotaankin, että tuotteen idea esitetään asiakkaalle oikein. Tuotekuvauksellahan kuitenkin luodaan ne mielikuvat siitä, millaisia tarpeita tuotteella tyydytetään sekä millaisia kokemuksia tai elämyksiä asiakkaille tuotteella välitetään. (Komppula ja Boxberg 2005, 111, 114-115.)

Myös Edvardsson ja Olsson (1996, 144-145) huomauttavat, että markkinoinnilla luodaan odotuksia tuotteen luomasta lopputuloksesta. Yrityksen olisikin otettava vastuu siitä, ettei asiakkaille luoda epärealistisia odotuksia. Siksi markkinoinnin suunnittelu ja toteuttaminen tulisi olla olennainen osa palveluprosessin kehittämistä, jotta asiakkaille luodaan totuudenmukaisia odotuksia. (Edvardsson ja Olsson 1996, 144-145.) Edvardsson ja Olsson (1996, 142) uskovat, että tiiviillä ja vuorovaikutteisella asiakaskontaktilla on mahdollista kehittää palveluja. Asiakkaat otetaan mukaan palvelujen kehittämiseen ja vuoropuheluun, jolloin asiakas tuntee helpoksi ilmaista omia tarpeitaan, vaatimuksiaan ja toiveitaan. (Edvardsson ja Olsson 1996, 142.)

### 3 VENEILY SUOMEN JÄRVILUONNOSSA

Suomi on yksi maailman vesistöisimmistä maista (Nylander ja Leppänen 2005). Suomen pinta-alasta 10 % on vettä ja sisämaassa on yhteensä 647 jokea, 188 000 järveä sekä 98 000 saarta. Saaria Suomen rannikolla on jopa 179 584, ja rannikkoalueiden saaristoa kuvaillaan yhdeksi maailman ainutlaatuisimmista. (Discovering Finland Guide Oy; Nylander ja Leppänen 2005, 22.) Suomen luonnon vesistörikkaus on tehnyt mahdolliseksi sen, että Suomi lukeutuu Euroopan veneilyvaltaisimpiin maihin (Nylander ja Leppänen 2005, 28) ja se on yksi maailman maista, jossa on eniten veneitä väkilukuun verrattuna (Räisänen 2012, 2).

Suomessa järvet ja niiden muodostamat vesistöt ovat yksi matkailun tärkeä voimavara. Kuitenkaan järvivesistöihin kohdistuva matkailu ei rajoitu pelkästään järvivesistöön vaan myös sitä ympäröivään luontoon. Kokonaisuutena se käsittää vesistöt, rannikot sekä palvelut ja rakenteet vesistöjen äärellä. (Hall ja Härkönen 2006, 4-5; Vuoristo 2002, 206.) Ryhäsen (2001, 14) mukaan Itkonen ja Kortelainen (1998, 79-80) tarkastelevat järveä fyysisenä, toiminnallisena sekä symbolisena kokonaisuutena. Järvet ovat niin teollisuudelle kuin kotitalouksille fyysinen voimavara, sillä järvistä saadaan käyttö- ja juomavettä sekä energiaa vesivoimalla. Toiminnallisesta näkökulmasta järveä voidaan käyttää ihmisten tai tavaroiden kuljettamiseen, vapaa-ajan viettoon ja virkistäytymiseen. (Ryhänen 2001, 14, 19; Itkonen ja Kortelainen 1998, 79-80.) Järven symbolinen arvo muodostuu järviympäristön asukkaiden sosiaalisesta ja kulttuurisesta elämäntavasta sekä toimintaympäristöstä (Ryhänen 2001, 14) ja subjektiivisista tunteista, joita järvi yksilössä herättää.

Matkailijalle järviluonto voi olla maisemallinen kohde matkanähtävyytenä tai toiminnallinen kohde vapaa-ajanviettoympäristönä (Vuoristo 2002, 206; Hall ja Härkönen 2006, 3). Ryhänen (2001, 14) ottaa esille Järviluoman (1996, 14) huomion, että matkailijalle järviluonnon fyysinen ympäristö on havainto- ja elämysympäristö, joka voi ilmetä niin maisemaelämyksenä, äänimaisemana, hajuaistimuksina tai makuaistein (Ryhänen 2001, 14; Järviluoma 1996, 14). Lisäksi Ryhänen (2001, 15) kirjoittaa Järviluoman (1996, 15) mainitsevan, että matkailutoiminnan kannalta järvivesistöt eivät ole yksinään kiinnostava, sillä järvet toimivat yhä enemmän matkailijoille aktiviteettien toimintaympäristönä, niin matkailijan omatoimisille ulkoiluharrastuksille kuin matkailupalvelun tarjoajan matkailutuotteelle (Ryhänen 2001, 15; Järviluoma 1996, 15).

#### 3.1 Jokamiehenoikeudet ja vesiliikenteen säädökset

Suomen luonnossa, metsissä ja vesistöissä, liikkuminen on mahdollistettu muihin maihin verrattuna melko laajoilla jokamiehenoikeuksilla, jotka perustuvat voimassaolevaan Suomen lainsäädäntöön. Jokamiehenoikeuksilla on suuri merkitys luontomatkailulle sekä luonnossa liikkumiseen virkityskäyttötarkoituksena. Jokamiehenoikeudet tarkoittavat, että jokaisella on oikeus ilmaiseksi liikkua, tilapäisesti oleskella tai leiriytyä luonnossa ilman maanomistajan lupaa tai suostumusta. Kuitenkin jokamiehenoikeudet tuovat mukanaan myös velvollisuuksia, sillä luonnossa liikkumisesta tai oleskelusta ei saa aiheutua häiriötä, vahinkoa eikä vähäistä suurempaa haittaa ympäristölle. Lisäksi luonnossa

liikkumista ja oleskelua jokamiehenoikeudella voidaan rajoittaa vain kielloilla, jotka perustuvat viranomaisen tekemiin päätöksiin. Liikkumista ja oleskelua rajoittavat viranomaiset voivat olla puolustusvoimat, Metsähallitus ja elinkeinokeskus, ympäristökeskus tai esimerkiksi sataman pitäjä. (Ympäristöministeriö 2013, 3, 4; Verhelä ja Lackman 2003, 60-61.)

Jokamiehenoikeudet koskettavat myös vesialueilla liikkumista ja oleskelua (Ympäristöministeriö 2013, 15), ja niille on tehty säädöksiä niin vesi- kuin vesiliikennelaisissa (Vesilaki 2011, luku 2, §3; Vesiliikennelaki 1996, luku 2, §5). Vesilain mukaan jokaisella on oikeus kulkea vesistössä tai sen jäällä ja vesistöaluetta voi käyttää uimiseen, tilapäisesti ankkuroimispaikkana tai puutavaran uittamistaroituksessa. Vesistössä liikkujalla on myös oikeus siirtää kulkuväylällä olevia pyydyksiä tai irtaimistoa, tai väylän ulkopuolella olevaa esinettä, joka on esteenä puutavaran uittamiselle tai kohtuuttomasti muuten haittaa vesillä liikkumista. (Vesilaki 2011, luku 2, §3.)

Vesiliikennelaki on säädetty edistämään vesiliikenneturvallisuutta sekä ehkäisemään vesikulkuneuvojen käyttämisestä aiheutuvia haittoja (Vesiliikennelaki 1996, luku 1, §1). Vesillä liikkujan velvollisuutena on noudattaa huolellisuutta ja varovaisuutta ja hänen on toimittava siten, ettei vaikeuta tai häiritse muiden vesillä liikkumista, eikä aiheuta vaaraa tai vahinkoa. Vesikulkuneuvolla liikkuva ei myöskään saa aiheuttaa haittaa tai häiriötä luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai yleiselle tai yksityiselle edulle. (Vesiliikennelaki 1996, luku 2, §5.) Vesikulkuneuvon kuljettajaa koskevana vaatimuksena on, että rekisteröitävää moottorikäyttöistä venettä voi kuljettaa 15 vuotta täyttänyt henkilö (Vesiliikennelaki 1996, luku 2, §6), kenen on noudatettava vesiliikenteen liikennesääntöjä ja vesiliikennemerkeillä tai valo-opasteilla ilmaistuja määräyksiä, kieltoja ja rajoituksia (Vesiliikennelaki 1996, luku 2, §5).

### 3.2 Huviveneilyn määrittely

Veneily on suosittua vapaa-ajanvietettä kesäaikaan Suomessa. Laajasti määriteltynä veneilyssä käytetään venettä, kanoottia tai vesiskootteria vapaa-ajanviettotarkoitukseen. Veneily voi itsessään olla harrastus (matkaveneily, kilpaileminen, matkapurjehdus), tai sitä voidaan käyttää välineenä johonkin harrastustoimintaan (kalastukseen). (Räsänen, Jävi, Mäkelä, Rytönen, Hentinen, Hänninen, Tervonen 2005, 5, 13.) Tässä työssä veneily on vapaa-ajan veneilyä, joka EU direktiivissä määritellään huviveneilyksi. Huvivene on tarkoitettu urheiluun tai vapaa-ajan viettoon veneen tyyppistä tai sen kuljetuskoneistosta riippumatta, ja sen rungon pituus on vähintään 2,5 metriä ja enintään 24 metriä. (Laki eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista 2005, luku 1, § 2.) Suomessa huviveneitä on arviolta 800 000 (Räsänen 2012, 2).

Veneily ja veneilyyn liittyvät harrastukset ovat olleet kasvussa vapaa-ajan ja vapaa-aikaan käytettävän rahamäärän lisääntyttyä. Veneily on harrastuksena usein omatoimista. Venettä huolletaan ja ylläpidetään ilman ulkopuolisia palveluja, joita käytetään vain suurempiin korjauksiin ja huoltoihin sekä veneen säilyttämiseen ja sen siirtämiseen. Veneseuroihin kuuluvat veneilijät voivat säilyttää venettään seuran alueilla, laituri- ja paikoilla kesäaikaan ja talvella talvisäilytyksessä. Lisäksi venettä on mahdollista huoltaa seuran omilla varusteilla. Veneilyyn ja veneeseen käytettävistä palveluista makse-

taan jäsenmaksuissa tai palveluista maksetaan edullinen korvaus, jos veneilijä on seuran jäsen. (Räsänen ym. 2005, 29.)

Hyvönen (2014, 67) kirjoittaa, että kuopiolaiset ovat innokkaita veneilyn harrastajia, mikä on heijastunut veneilyyn liittyvien palvelujen kysyntään Kuopion alueella. Etenkin laituri- ja venepaikoille on ollut kysyntää, sillä veneilijät hankkivat aina vain kookkaampia veneitä. Kuopion Pursiseura on vastannut laitureiden ja venepaikkojen lisääntyneeseen kysyntään LUOTSI-hankkeella, jossa on ollut pursiseuran lisäksi mukana Kuopion kaupunki sekä ELY-keskus. Hyvösen (2014, 67) kirjoituksessa Kuopion Pursiseuran pääsihteeri Jani Kelo kertoo, että LUOTSI on tuonut Kuopion Pursiseuran tukikohtaan Pirttiniemeen 200 uutta venepaikkaa. Näistä venepaikoista 40 on tarkoitettu vierasveneille, 10 liikuntarajoitteisille ja loput 150 on vapaita venepaikkoja. Laituri- ja venepaikkojen lisäksi hankkeeseen on kuulunut uuden toimintakeskuksen rakentaminen, jolla halutaan sekä tukea että kehittää etenkin nuorten veneilyharrastusta Kuopiossa. Hyvösen (2014, 67) mukaan uusi toimintakeskus sekä sen tarjoamat palvelut vahvistaisi Kuopion mainetta veneilykaupunkina tulevaisuudessa. (Hyvönen 2014, 67.)

### 3.3 Veneilyä Savon sydämessä – Tahkon vesireitti

*"Kuopion kaupungin synty ja koko sen historia liittyy veteen, vesillä liikkumiseen, suotuisaan sijaintiin ikiaikaisen vesireitin varrella. Kuopiolaiset ovat matkustaneet, käyneet kauppaa, toimittaneet arkiasioitaan, käyneet kirkossa ja kylässä vettä pitkin. Saaneet elantonsa ja elintarpeensa vedestä ja vesitse, virkistäytyneet vesillä ja vedellä. Vuosisatojen ajan veneet ja laivat kulkivat Kallaveden selällä "viran puolesta", töikseen." (Paronen 2008, 10.)*

Kuopion kaupungin tavoin monet muutkin asutusalueet on aikoinaan rakennettu lähelle suurten vesistöjen rantoja, ja Suomen sisämaan asutus on levinnyt vesistöjä seurailleen (Sarkkinen, Rekonen ja Koivupuro 2007, 8; Tahkon vesireitin lyhyt historia). Suomen historiassa vesireiteillä on ollut tärkeä merkitys kulkureitteinä (Kapteenin Kirja), ja tuhansien järvien maana Suomen vesitiet ovat olleet luonnollisia kulku- ja kuljetusväyliä (Sarkkinen ym. 2007, 6). Kesäisin vesireittejä pitkin on kuljettu veneillen ja talvisin hiihtäen tai hevosella jäätä pitkin (Kapteenin Kirja; Sarkkinen ym. 2007, 8). Kuitenkin kesäisin veneet oli vedettävä ja kuljetettavat tavarat kannettava vaikeiden koskipaikkojen ohi ja kannasten yli, ennen kuin merkittävät vesiväylätyöt tulivat mahdollisiksi yhteiskunnallisten olosuhteiden parantuessa ja yhteiskunnan vaurastuessa (Sarkkinen ym. 2007, 8).

Suomessa vesiliikennettä on pyritty edistämään jo 1700-luvulta lähtien koskia perkaamalla ja myöhemmin sulkukanavia ja laajamittaisia kanavareittejä rakentamalla (Sarkkinen ym. 2007). Ensimmäiset merkittävät kanavat rakennettiin Suomessa sotilaallisista syistä, mutta eniten sulkuja rakensivat tehtailijat yksityiseen käyttöön tuotekuljetuksia varten. Kanavien rakentamistarvetta lisäsivät myös höyrylaivat, joilla oli suurempi lastauskyky veneisiin, lotjiin ja purjelaivoihin verrattuna. (Sarkkinen ym. 2007, 10-12.) Myöskään vesireitti Kuopion Kallaveden, Akonveden ja Vuotjärven kautta Syvärin pohjoisosiin asti (kuva 1) (Kapteenin Kirja) ei olisi nykyisessä muodossaan, ellei vesireitille olisi rakennettu kulkemista helpottavia sulkuja.

# TAHKO-KUOPIO VESIREITTI

## TAHKO-KUOPIO WATER ROUTE

**MERKKIEN SELITYKSET / MAP EXPLANATIONS**

Satama tai venelaturi		Marina
Polttoainekajaku		Gas Station
Septitankin tyhjennys		Septic emptying
Majoituspalvelut		Accommodation
Ravintolapalvelut		Restaurants
Nähtävyydet		Attraction
Laava		Lean-to shelter
Venelaiska		Boat ramp
Voellus		Hiking
Kanoottivuokraus		Canoe rental

**REITTITIEDOT / ROUTE INFORMATION**

Suht./ Locks	Pituus/ Length (m)	Leveys/ Width	Kalkkuryvyys/ Depth	Korkeus/ Height
1 Karjalankoski	35	8	1,8	8
2 Juankoski	35	8	1,8	8
3 Lestakoski	30	7	1,4	4,3

**VÄLIMATKAT KUOPIOSTA / DISTANCES FROM KUOPIO**

Destination	Distance (km)
Järvieminaali	22 km
Juankoski	48 km
Tahko	72 km
Siilinjärvi	25 km
Lestakoski	58 km
Syvärinpää	81 km
Muurvesi	38 km
Nilsä	65 km

**PUHELINNUMEROT / TELEPHONE NUMBERS**

**KUOPIO** +358 20 190 8800 (Kallamäentie)

**JÄRVITEMINAALI** +358 400 474 430 (Järvieminaalitie/Salmatie)

**JÄNNEVIRTA** +358 400 576 394 (Jännevirran silta)

**SILIJÄRVI** +358 44 740 535 (Siilinjärven kunta)

**MUURVESI** +358 400 280 575 (Touko-Maastietie/Myrskylä)

**JUANKOSKI** +358 17 412 855 (Helskallantie/Rovasti Kaakon Kiverrä)

**NILSIÄ** +358 44 040 1430 (Stationsmerkit/Syvärin Halmi)

**TAHKO** +358 17 481 420 (Ishäme24h)

**TAHKO** +358 17 192 3000 (Sokos Hotel Tahkovaara)

**KANAVAT / CANALS**  
Lestakoski, Juankoski, Karjalankoski  
+358 400 424 929

**HÄTÄNUMERO / THE EMERGENCY NUMBER**  
**112**

visitlakeland.fi

KUVA 1. Tahkon vesireitti (Monien mahdollisuuksien vesireitti.)





KUVA 2. Lastukosken sulku (Manninen 2014-07-06.)

Vuosien 1904-1907 aikana vesireitille rakennettiin Vuotjärveä ja Syväriä yhdistävä sulkukanava, Lastukosken sulku (kuva 2) (Sarkkinen ym. 2007, 50; Tahkon vesireitin lyhyt historia). Tuohon aikaan ongelmaksi kuitenkin jäi Vuotjärven ja Akonveden välinen jokiosuus, joka katkaisi matkustaja- ja rahtiliikenteen pääsyn Vuotjärveltä Kallavedelle ja Kuopioon (Tahkon vesireitin lyhyt historia; Kapteenin Kirja). Jokiosuuden kanavointia lykättiin taloudellisista syistä, ja ongelma ratkaistiin kapearaitaisella rautatiellä, joka mahdollisti matkustajien ja rahdin kuljettamisen Karjalankosken ja Niskakosken välillä laivasta toiseen (Tahkon vesireitin lyhyt historia; Kapteenin Kirja). Lopulta vesistöjen välisen kapearaitaisen liikenteen korvasi Juankoskelle rakennettu rautatie, ja liikenne lopetettiin kokonaan Karjalankosken ja Niskakosken välillä vuonna 1958, mikä hiljensi vesiliikennettä myös Akonveden ja Kuopion Kallaveden välillä (Kapteenin Kirja).



KUVA 3. Karjalankosken sulku (Manninen 2014-07-04.)

1990-luvun alussa Kuopion ja Syvärin välisen vesireitin mahdollisuuksia pohdittiin uudelleen matkailun näkökulmasta (Kapteenin Kirja). Kallavedeltä Syvärille valmistui matkailua palveleva vesitieyhteys, kun Karjalankosken (kuva 3) ja Juankosken venesulut (kuva 4) rakennettiin vuosien 2001 ja 2002 aikana silloisen TE-keskuksen rahoittamana (Sarkkinen ym. 2007, 213).



KUVA 4. Juankosken sulk (Manninen 2014-07-06.)

Vesireitti Kuopiosta Syvärille avattiin liikenteelle 13.7.2002 (Kapteenin Kirja). Vesireitin nimeksi on vakiintunut Tahkon vesireitti (Tahkon vesireitin lyhyt historia), ja se on yksi harvoista suomalaisista vesistöreiteistä, joka on rakennettu vain matkailu- ja virkistyskäyttöön (Kapteenin Kirja). Vesireitin kirkkaat järvet, kauniit saaret, maalaiskylät ja -kaupungit ovat jokaiselle näkemisen arvoinen kokemus. Vesireittiä ei turhaan kuvailla yhdeksi Suomen kauneimmista vesimatkailureiteistä keskellä Savon järviluontoa (kuva 5) (Monien mahdollisuuksien vesireitti).



KUVA 5. Tahkon vesireitin järviluonto (Manninen 2014-07-06.)

### 3.4 Veneiden mitoitus Tahkon vesireitillä kulkiessa

Kuopiosta Tahkolle veneittäessä vesireitillä olevat Jännevirran silta sekä Karjalankosken, Juankosken ja Lastukosken sulut rajoittavat kulkemista vain tietyn mittaisilla veneillä. Suurin rajoittaja on Lastukosken sululla oleva kiinteä silta, joka on käytännössä mahdollista alittaa vain moottoriveneillä (NavigareFinland 2013). Tällä hetkellä Jännevirran kääntösillan läpi mahtuvat kulkemaan veneet, jotka ovat leveydeltään 12,6 m, kulkusyväykseltään 4,2 m sekä mastonkorkeudeltaan 24,5 m (taulukko 1) (Sallitut ulottuvuudet avokanavilla ja erillisillä avattavilla silloilla, §4).

Jännevirran silta	
Leveys	• 12,6 m
Kulkusyväys	• 4,2 m
Mastonkorkeus	• 24,5 m

TAULUKKO 1. Veneen mitoitus Jännevirran sillan läpi kulkemiseen (Sallitut ulottuvuudet avokanavilla ja erillisillä avattavilla silloilla, §4.)

Tahkon vesireitillä noudatetaan valtion sulku- ja avokanavien sekä avattavien siltojen liikennekautta. Liikennekautta koskevat määräykset sekä voimassaolevat sulku- ja avokanavien sekä avattavien siltojen aukioloajat löytyvät Liikenneviraston kanavaliikennemääräyksestä. (Liikennevirasto 2014.) Liikenneviraston kanavaliikennemääräyksen mukaan Jännevirran sillan avaaminen on tilattava joko matkapuhelimella tai VHF-radiopuhelimella. Sillan avaamista koskevat ohjeet löytyvät sillan luona olevasta ilmoitustaulusta tai ohjeet annetaan sillan luona kuuluttamalla. Siltaa ei avata vapaa-ajan liikenteelle arkipäivinä kello 6.30 - 8.00 tai kello 16.00 – 18.00 välisinä aikoina. (Sulku- ja avokanavien sekä avattavien siltojen liikennekaudet ja aukioloajat, §6.)

Jännevirran siltaa koskevat määräykset ovat vielä toistaiseksi voimassa. Tulevaisuudessa Jännevirran silta uudistetaan Pohjois-Savon ELY-keskuksen hankkeella. Uudistaminen on tarpeen, sillä Jännevirran sillan kapea kevyen liikenteen väylä ei ole turvallinen jalankulkijoille eikä pyöräilijöille. Lisäksi vesiliikenteelle silta joudutaan avaamaan yli 500 kertaa vuodessa, mikä on häiriöksi tieliikenteelle ja aiheuttaa viivästyksiä. Tällä hetkellä Jännevirran sillan alituskorkeus silta suljettuna on vain 1,4 metriä. Uudistetun sillan alikulkukorkeudeksi tulisi 24 metriä parantaen niin tie- kuin vesiliikenteen sujuvuutta. Jännevirran sillan uudistusten aloittamisajankohdaksi tavoitellaan vuotta 2016. (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristöministeriö.)

Karjalankosken, Juankosken sekä Lastukosken sulut ovat itsepalvelusulkuja, jotka ovat käytettävissä kesäkuusta elokuuhun kello 7.00 – 24.00 (Sulku ja avokanavien sekä avattavien siltojen liikennekaudet ja aukioloajat, §5). Karjalankosken ja Juankosken suluissa voivat kulkea veneet, jotka ovat pituudeltaan 30 m, leveydeltään 7 m, kulkusyväykseltään 1,8 m ja mastonkorkeudeltaan 8 m (taulukko 2) (Sallitut ulottuvuudet sulkukanavilla, §3).

Karjalankosken ja Juankosken sulku	
Pituus	• 30 m
Leveys	• 7 m
Kulkusyväys	• 1,8 m
Mastonkorkeus	• 8 m

TAULUKKO 2. Veneen mitoitus Karjalankosken ja Juankosken suluissa kulkemiseen (Sallitut ulottuvuudet sulkukanavilla, §3.)

Lastukosken kanavasta mahtuvat kulkemaan veneet, jotka ovat pituudeltaan 31,2 m, leveydeltään 7,1 m, kulkusyväykseltään 1,4 m sekä korkeudeltaan 4,3 m (taulukko 3) (Sallitut ulottuvuudet sulkukanavilla, §3). Jännevirran sillan, Karjalankosken, Juankosken sekä Lastukosken sulkujen aukioloajat voi tarkistaa Liikenneviraston (2014) sivuilta, jotka päivitetään vuosittain. Lisäksi sivuilla on yhteystiedot Jännevirran sillan avaamista varten sekä tarvittaessa puhelinnumero myös Karjalankosken, Juankosken sekä Lastukosken suluille. (Liikennevirasto 2014.)

Lastukosken sulku	
Pituus	• 31,2 m
Leveys	• 7,1 m
Kulkusyväys	• 1,4 m
Mastonkorkeus	• 4,3 m

TAULUKKO 3. Veneen mitoitus Lastukosken sulussa kulkemiseen (Sallitut ulottuvuudet sulkukanavilla, §3.)

## 4 TAHKO BY BOAT -ESKAADERI

### 4.1 Bella-matkaveneiden kokoontumisajot

TAHKO BY BOAT -eskaaderin idea pohjautuu Bella-matkaveneiden kokoontumiseen. Bella-matkaveneiden kokoonkutsujana toiminut kuopiolainen Eero Wetzell (2014-09-10) kertoo ensimmäisen kokoontumisen olleen 80-luvun puolivälissä ”maissa keskellä talvea”. Bella-matkaveneiden omistajia oli kutsuttu tutustumaan Bellan tehtaaseen, veneiden syntysijoille Kuopioon. Tuolloin päätettiin, että Bella-matkaveneiden omistajat kokoontuisivat seuraavan kerran kesällä Savonlinnan satamassa, josta veneiltäisiin yhtenä ryhmänä Sulkavan Muhasaareen. (Wetzell 2014-09-10.)

Bella-matkaveneiden kokoontumisia pidettiin niin Kuopiossa, Savonlinnassa, Puumalassa kuin muualla Saimaan alueella 80-luvun puolivälistä aina 90-luvun puoliväliin asti. Esimerkiksi vuonna 1989 Kuopioon kokoontui yhteensä 80 venekuntaa Kotkasta, Lahdesta, Joensuusta ja Oulusta (Savon Sanomat 1989). Wetzell (2014-09-10) kertoo, että aluksi Bella-matkaveneiden kokoontuminen oli osallistujille ilmainen. Kuitenkin myöhemmin tapahtumaan tehtiin ennakoilmoittautuminen sekä osallistumismaksu, joilla haluttiin sitoa osallistujia tulemaan tapahtumaan, jottei esimerkiksi sateisena päivänä olisi jääty kotiin. Tällä myös varmistettiin, ettei rahaa mennyt turhaan hukkaan ruokailujen ja ohjelman järjestämiseen. Tapahtumat järjestettiin lasten ehdoilla, ja ohjelma suunniteltiin koko perheelle sopivaksi (liite 3). Tapahtumissa oli aina tunnettu vetonaula mukana, kuten esimerkiksi lapsillekin mieleinen muusikko Mikko Alatalo. (Wetzell 2014-09-10.)

Itä-Savossa (1992) kerrotaan, että kokoontumisen aikana veneilijät vaihtoivat kokemuksia veneistään sekä tekemistään matkoistaan. Tapahtumassa kerrottiin olleen moottorivalmistajia sekä Bellan asiantuntijoita, jotka vastailivat veneilijöiden kysymyksiin ja saattoivat tehdä jopa pieniä remontteja veneisiin. (Itä-Savo 1992.) Wetzell (2014-09-10) mainitsee, että tapahtuman avulla Bella sai tuotua imagoaan vahvemmin esille. Bella-matkaveneiden valmistajat olivat kesäisin lomalla, joten heillä oli aikaa osallistua tapahtumaan ja tavata asiakkaitaan kasvotusten. (Wetzell 2014-09-10.) Bella-Veneet Oy:n toimitusjohtajan Raimo Sonnisen (2014-08-04) mukaan Bella-matkaveneiden kokoontumista pidettiin kesän veneilykauden avajaisena. Se oli tapahtuma, jota veneilijät joka vuosi odottivat. (Sonninen 2014-08-04.)

Wetzell (2014-09-10) huomauttaa, että viime vuosikymmenien aikana veneilykulttuuri on muuttunut paljon niistä ajoista, kun Bella-matkaveneiden kokoontumisia järjestettiin. 80- ja 90-luvulla venekanta oli hyvin erilainen nykypäivään verrattuna. Veneet olivat hitaampia ja pienempiä matkaveneitä, joihin käytettävä dieselpolttoaine oli halvempaa. Nykyisin veneet ovat nopeampia ja isompia retkiveneitä, ja veneilijät tekevät useammin lyhyitä, yhden päivän kestäviä retkiä. (Wetzell 2014-09-10.) Wetzell (2014-09-10) kertoo itse luopuneen veneilystä 90-luvun puolivälissä, jolloin vene vaihtui kesämökkiin. Aikaa ei ollut molempien pitämiseen, sillä mökillä oleminen vei aikaa veneilyltä ja päinvastoin. Lopulta Wetzell teki päätöksen, ja luopui veneilystä.

#### 4.2 KuoPS Goes Tahko – eskaaderin ensiaskeleet Tahkon vesireitillä

Tahkon vesireitin eskaaderi järjestettiin ensimmäisen kerran KuoPS Goes Tahko nimisenä eskaaderina elokuussa 2013 (NavigareFinland 2013). Tuolloin eskaaderia oli mukana järjestämässä Kuopion Pursiseuran lisäksi Kuopion kaupunki. Kuopion Pursiseuran varakommodori Jan Jansson (2013) mainitsee, että eskaaderi oli Kuopion kaupungin hanke, jolla haluttiin saada Tahkon vesireitille enemmän julkisuutta. Janssonin (2013) mielestä Tahkon vesireitille mahtuisi paljon enemmän matkailijoita, mitä tänä päivänä on.

KuoPS Goes Tahko -eskaaderi aloitettiin Pirttiniemestä perjantai-aiamuna 23.8.2013 (NavigareFinland 2013). Eskaaderissa mukana ollut Martti Lehtinen (2014-07-17) kertoo, että Navigare TV kuvasi eskaaderista televisio-ohjelmaa, ja liikkeelle lähdettiin heidän tekemästä aloitteesta. Tuolloin neljä hitaampaa venettä kulki yhtä matkaa (Lehtinen 2014-07-17) Kuopiosta Muuruveden kautta Juankoskelle (NavigareFinland 2013). Nopeammat kolme venettä menivät omaa vauhtiaan Juankosken vierasvenesatamaan, jossa veneilijät illallistivat Ruukin Kievarin hotelli-ravintolassa ja yöpyivät omissa veneissään (NavigareFinland 2013; Lehtinen 2014-07-17).

Lauantai-aiamuna 24.8.2013 Juankosken vierasvenesatamasta oli lähdössä seitsemän venettä Nilsiää kohti (NavigareFinland 2013). Matkaa jatkettiin hieman eri aikoina, sillä Lastukosken sulkuun mahtuu korkeintaan kolme venettä kerrallaan. Tämän vuoksi Lastukosken sulkuun menemistä mietittiin yhdessä ennen lähtöä. (NavigareFinland 2013; Jansson 2013.) Kaikkien veneilijöiden saavuttua Nilsiän satamaan, satamassa sijaitsevan satamaravintola Syvärin Helmen omistaja (Lehtinen 2014-07-17) toivotti kaikki yhteisesti tervetulleeksi (NavigareFinland 2013). Matka jatkui Nilsiän satamasta eskaaderina Tahkolle (NavigareFinland 2013), jossa veneilijöille oli järjestetty illallinen, mutta muuten ohjelma oli vapaa (Lehtinen 2014-07-17).

Sunnuntaina 25.8.2013 veneilijät lähtivät oman aikatalunsa mukaan takaisin kotiin (Lehtinen 2014-07-17) tai jatkoivat matkaansa muuhun määränpäähän. Lehtinen (2014-07-17) kertoo, että osa veneilijöistä jätti veneensä jopa viikoksi Tahkolle.

#### 4.3 TAHKO BY BOAT -eskaaderin suunnittelu

TAHKO BY BOAT -eskaaderin suunnittelu alkoi syksyllä 2013. Syksyn 2013 ja kevään 2014 aikana järjestelyt hoidettiin lähinnä puhelimitse, muutamalla palaverilla ja Sokos Hotel Tahkossa (15.11.2013) vierailulla. Kevään 2014 aikana eskaaderia markkinointiin sekä Helsingin venemessuilla Bella-veneiden osastolla että Kallavesj' -messuilla Kuopion Pursiseuran omalla osastolla. Lisäksi eskaaderista tehtiin mainosote (liite 3) ja netissä eskaaderia mainostettiin niin Kuopion Pursiseuran omilla nettisivuilla (Kuopion Pursiseura ry 2014b), Kuopion Pursiseuran jäsenlehdissä (Kallavesj' 2014a, 18; Kallavesj' 2014b, 10), facebook-sivuilla kuin Kuopion ja Tahkon menovinkeissä (Tahkon menovinkki 2014). Myös Tahko News -lehdessä oli kirjoitus eskaaderista ennen tapahtuman ajankohtaa (TahkoNews 2014, 10).

Eskaaderista suunniteltiin isoa tapahtumaa. Osallistujatavoitteena oli useita kymmeniä venekuntia, ja ohjelmaa laadittiin sen mukaisesti. Tarkoituksena oli, että Nilsiäen satamassa olisi ollut tervetulo-seremoniat ja viihteellistä ohjelmaa. Myös Tahkolla järjestettävä ohjelma oli suunnitteluvaiheessa sellainen, että lapsiperheet oli hyvin huomioitu leikkimielisillä kilpailuilla. Lisäksi buffet-illallisesta suunniteltiin viihdyttävä ja ohjelmallinen kokonaisuus. Buffet-illallisen aikana olisi ollut orkesteri viihdyttämässä veneilijöitä, ja ohjelma oli veneilyhenkistä. Esimerkiksi illan persoonallisimmat veneilyasut olisi palkittu. Sunnuntaiaamu olisi jatkunut yhteisellä aamiaisella, jonka jälkeen kotiinpaluu olisi tapahtunut omaan tahtiin.

Ennen eskaaderin toteuttamisajankohtaa pidettiin yksi palaveri (17.6.2014) Pirttiniemessä. Palaveriin osallistui Kuopion Pursiseuran matkaveneilytoimikunnan puheenjohtaja Henrik Fogelholm, Kuopion Pursiseuran pääsihteeri Jani Kelo sekä opinnäytetyön tekijä Suvi Manninen. Eskaaderiin viimeinen ilmoittautumispäivä oli 13.6.2014, joten palaverissa saatiin tieto osallistujamääristä sekä osallistujien yhteystiedot.

Vähäisen osallistujamäärän vuoksi suunnitelmia jouduttiin muuttamaan. Esimerkiksi buffet -illallista varten varattu Sokos Hotel Tahkon yläsali vaihdettiin pidettäväksi hotellin alakerran ravintolan puolella. Ennen palaveria Fogelholm oli vierailut Juankosken vierasvenesatamassa sijaitsevassa hotelliravintola Ruukin Kievarissa. Ruukin Kievarilla oli seuraavanlainen tarjous TAHKO BY BOAT -eskaaderin osallistujille (Kuopion Pursiseura ry 2014b):

- ❖ Laituri paikka 10 € (sis. saunan, norm. 15€)
- ❖ À la carte -listalta ruoat -10 % listahinnoista
- ❖ Aamupala lauantaina 6 €

Fogelholm otti vastuukseen selvittää Juankosken kanavan luona sijaitsevan voimalaitoksen vesivirtauksen vähentämisen eskaaderiviikonlopun ajaksi sekä Jännevirran sillan avauksen tilaamisen. Hän myös lupautui toimimaan matkanjohtajana eskaaderiviikonlopun ajan. Tahkolle ohjelmaksi suunniteltiin frisbee golfia, jonka päätettiin olevan opinnäytetyön tekijän vastuulla.

Suunnitteluvaiheen loppupuolella eskaaderia ei ollut enää järjestämässä täysin sama kokoonpano kuin sen aloittamisvaiheessa. Koska pursiseuran toiminta perustuu talkoohenkeen ja vapaaehtoisuuteen, on hankala löytää vapaaehtoisia ilman korvausta järjestämään tapahtumaa.

## 5 TAHKO BY BOAT -ESKAADERISTA KERÄTTY AINEISTO

Aineiston keräämisen tapa valitaan sen mukaan, millaista tietoa tutkimuksellista selvitystä varten tarvitaan (Vilkka ja Airaksinen 2003a, 58). Vilkkan ja Airaksisen (2003a, 63) mukaan kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimusmenetelmä sopii tutkimuksellisen selvityksen toteuttamiseen, kun tavoitteena on selvityksen kohteen kokonaisvaltainen ymmärtäminen (Vilkka ja Airaksinen 2003a, 63). Lähtökohtana laadullisessa tutkimuksessa on kuvata todellista elämää, joten myös tietoa hankitaan luonnollisista ja todellisista tilanteista. Aineisto voidaan kerätä laadullisin metodein teemahaastatteluilta, osallistuvalla havainnoinnilla tai erilaisia dokumentteja kuten kuvia, äänimateriaalia ja tekstejä analysoiden. Laadullisen aineiston keruumenetelmän valinnassa olisi tärkeää, että tutkittavien näkökulmat ja heidän äänensä pääsevät esille. (Hirsjärvi, Remes ja Sajavaara 2007, 157, 160; Eskola ja Suoranta 1996, 11.)

Kvantitatiivista eli määrällistä tutkimusmenetelmää hyödynnetään silloin, kun tutkimuksellisen selvityksen kohde on mitattavissa, ja tavoitteena on saada esille numeraalista tietoa (Vilkka ja Airaksinen 2003a, 58). Kvantitatiivista tutkimusta kutsutaan myös nimellä tilastollinen tutkimus, jossa selvityksen kohteena olevaa ilmiötä kuvataan lukumäärillä ja prosenttiosuuksilla ja saatuja tuloksia havainnollistetaan taulukoilla tai kuvioilla (Heikkilä 2008, 16). Lukumäärien ja prosenttiosuuksien avulla pyritään selittämään, kuvailemaan tai perustelemaan toiminnallisen opinnäytetyön aihepiiriä, ideaa tai yksityiskohtaa (Vilkka ja Airaksinen 2003a, 58). Aineisto kerätään kyselyillä, haastatteluilta tai systemaattisella havainnoinnilla (Vilkka 2007, 27).

TAHKO BY BOAT -eskaaderista aineisto kerättiin kvalitatiivisella tutkimusmenetelmällä havainnoinnilla sekä kvantitatiivisella tutkimusmenetelmällä kyselylomaketta hyödyntäen. Näiden tutkimusmenetelmien aineistonkeruun yhdistämistä kutsutaan triangulaatioksi (Anttila 2006, 277), ja sen käyttämisellä eskaaderia oli mahdollista tarkastella kahdesta eri näkökulmasta. Havainnointi valittiin aineiston keräämiseen sen vuoksi, että sen avulla saatiin kokonaisvaltainen kuva eskaaderista koko viikonloppun ajalta. Kyselyllä puolestaan selvitettiin osallistujien taustatietoja, heidän tyytyväisyyttään ja eskaaderin aikana nousseita epäkohtia, joita osallistujien mielestä olisi kehitettävä.

Osallistujalistan perusteella TAHKO BY BOAT -eskaaderiin osallistuville lähetettiin sähköpostitse kirje (liite 1) 18.6.2014, jotta mahdollisimman moni olisi etukäteen ollut tietoinen opinnäytetyön tekijän osallistumisesta eskaaderiviikonloppuun. Kirjeessä osallistujille selitettiin, että eskaaderista kerätään aineistoa sekä Kuopion Pursiseuralle että Savonia-ammattikorkeakoululle opinnäytetyötä varten.



## 5.1 Havainnointi

Arkielämässä havainnointi määrittää sen, millä tavoin ympäristöä hahmotetaan, miten siihen reagoidaan ja miten nähtyä ja koettua ymmärretään. Uudet havainnot kumuloituvat aikaisempaan tietoon ja normaalista poikkeavat havainnot kiinnittävät huomiota ja herättävät kysymyksiä. (Grönfors 2007, 151.) Tutkimushavainnointi ei poikkea paljoakaan arkielämän havainnoinnista (Grönfors 2007, 151), sillä aineistoa tutkittavasta ongelmasta tai ilmiöstä kerätään aisteilla, tunteilla ja tuntemuksilla (Grönfors 1985, 182).

Havainnointi tiedon keräämisen menetelmänä voi olla luonteeltaan joko hyvin systemaattista ja jäsenneiltyä tai vapaamuotoisempaa ja enemmän luonnolliseen toimintaan kietoutunutta. Näissä havainnointimenetelmien ääripäissä havainnointia tekevän tutkijan osallistuvuus poikkeaa toisistaan. Systemaattisessa havainnointitavassa havainnoijan rooli on ulkopuolinen kun osallistuvassa havainnoinnissa havainnoija voi olla osallisena tutkittavaa ryhmää. (Hirsjärvi ym. 2007, 209.) Grönfors (2007, 158) muistuttaa, että vaikka tutkija käyttäisi osallistuvaa havainnointia tutkimusmenetelmänä, ei tutkittavien toiminnassa olla jatkuvasti osallisena. Ajoittain olisi hyvä asettua tarkkailijan rooliin (Grönfors 2007, 158), jotta tutkija häiritsisi mahdollisimman vähän luonnollisten tilanteiden kulkua (Hirsjärvi ym. 2007, 208).

Hirsjärven ym. (2007, 208) mukaan havainnoinnin suurimpana etuna voi olla tiedon suora ja välitön saaminen ihmisen toiminnasta ja käyttäytymisestä. Havainnoimalla päästään luonnolliseen ympäristöön, jossa todellisen elämän toiminta tapahtuu. (Hirsjärvi ym. 2007, 208.) Grönfors (2007, 154) perustelee havainnointia sillä, että jos tutkittavasta ilmiöstä on hyvin vähän tai ei lainkaan tietoa, ainoana vaihtoehtona tiedon keräämiseen on tällöin tutkimuskohteen havainnointi ja tutkimuskohteeseen osallistuminen. Lisäksi tieto kietoutuu paremmin kontekstiinsa, kun kaikki tapahtumat nähdään niiden oikeissa asiayhteyksissä. (Grönfors 2007, 154.)

Havainnointia käytettiin tiedon keräämiseen, jotta opinnäytetyön tekijänä näin eskaaderin kulun alusta lähtien. Lisäksi eskaaderiin osallistuvien määrä oli sen verran pieni, ettei pelkällä kyselylomakkeella olisi saatu tarpeeksi monipuolista aineistoa TAHKO BY BOAT -eskaaderista. Havainnointi tuo työlle myös vähän erilaista näkökulmaa, ja esittää matkailualan opiskelijan kokemuksen eskaaderista. Eskaaderiviikonloppuun osallistuin Savonia-ammattikorkeakoulun matkailualan opiskelijana ja opinnäytetyön tekijänä sekä omana itsenäni. Havainnointiin olin varautunut kameralla, vihkolla, kynällä sekä sanelukoneella. Sanelukoneen otin mukaan haastattelujen varalta, mutta eskaaderiviikonloppuna tapahtumien edetessä katsoin paremmaksi käyttää pelkästään kynää ja paperia muistiinpanovälineinä, joita oli helppo kuljettaa pienemmässä laukussa. Muistiinpanoja kirjoitin venematkojen aikana sekä perjantai- ja lauantai-illan päätteeksi hotellihuoneessa.

### 5.1.1 Eskaaderin epävirallinen startti perjantaina 4.7.2014

Ennen eskaaderiviikonloppua sovin Fogelholmin kanssa, että menisin perjantaina 4.7.2014 Kuopion matkustajasatamaan Kallamarinan eteen puolenpäivän jälkeen. Kallamarina on Kuopion virallinen vierasvenesatama, joka tarjoaa palveluita niin veneiden huoltamiseen ja tankkaukseen kuin veneilijöille kesäravintolana (Kallamarina). Osa veneilijöistä kahvittelikin Kallamarinan kesäterassilla ennen lähtöä.

Vaikka oman tietoni mukaan Kuopiosta lähti kaiken kaikkiaan seitsemän venekuntaa, tapasin osallistujia vain kolmesta venekunnasta. Satamassa Fogelholm sopi yhden venekunnan kanssa, että voisin matkustaa heidän kyydissä Juankoskelle. Fogelholmin mielestä minun olisi hyvä olla viikonlopun aikana eri veneiden kyydissä, jotta saisin tutustua eri venekunnan osallistujiin.

Heti veneeseen astuttua huomasin, että olin varustautunut todella epäkäytännöllisesti. Nauhakengät eivät todellakaan soveltuneet veneessä olemiseen. Kengät olisi saatava helposti jalkaan ja jalasta pois, sillä Tahkon vesireitillä olevat sulut vaativat veneen kannella olemista tai kokonaan veneestä pois lähtemistä. Lisäksi veneen kansi on melko liukas, joten sukat jalassa ei veneen ulkopuolelle olisi ollut turvallista nousta. Toki lämpimällä kesäkelillä veneessä tarkenee hyvin paljain jaloin.



KUVA 6. Lähteminen Kuopion matkustajasatamasta (Manninen 2014-07-04.)

Nopeammat veneet lähtivät yhdessä Kuopion matkustajasatamasta (kuva 6) kohti Jännevirran sillaa. Jännevirran sillalle (kuva 7) saavuttiin nopeammilla veneillä noin tunnissa, mutta hitaammat veneet eivät ehtineet Jännevirran sillan avaukseen. Heille sillan avaus jouduttiin tilaamaan uudelleen tuntia myöhemmin.



KUVA 7. Jännevirran silta (Manninen 2014-07-04.)

Jännevirran sillalta veneiltiin nopeammilla veneillä yhdessä Karjalankosken sululle (kuva 8). Karjalankosken ja Tahkon vesireitin kaksi muuta sulkua toimivat itsepalveluperiaatteella. Sulun edessä on pieni laituri, johon veneen saa kiinnitettyä sen ajaksi, kun sulku aukaistaan veneilijälle. Sulku saadaan auki vetämällä laiturilla olevasta vivusta. Sulun luona olevat valomerkit (punainen ja vihreä) näyttävät milloin sululle voidaan mennä.



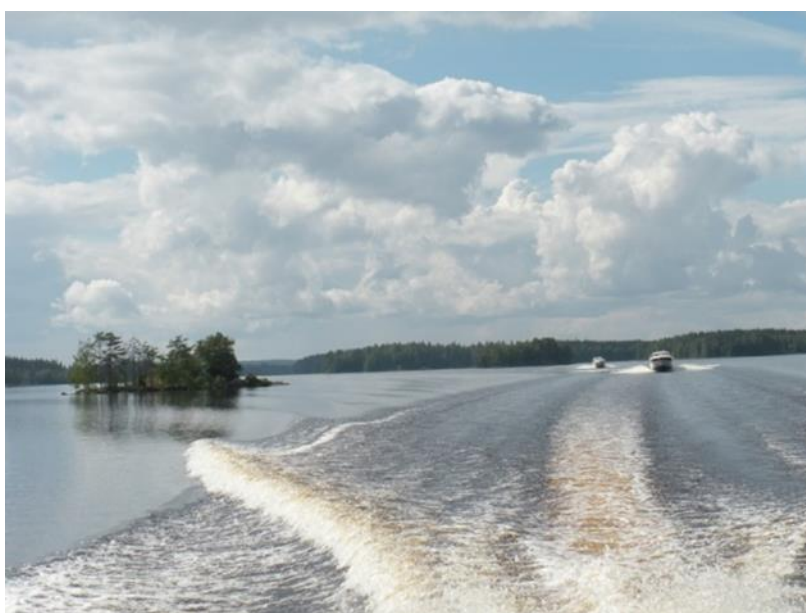
KUVA 8. Karjalankosken sulkuun saapuminen (Manninen 2014-07-04.)

Karjalankosken sulkuun mahtui kolme venettä (kuva 9). Karjalankosken sekä Juankosken sulun seinämän vieressä on veden mukana nouseva kapea ponttoonilaituri, johon vene saadaan kiinnitettyä veden nousun tai laskun ajaksi. Karjalankosken sulussa veneilijät pitivät kiinni toistensa veneistä, jolla estettiin veneiden osumista toisiinsa.



KUVA 9. Karjalankosken sulku (Manninen 2014-07-04.)

Venematkan aikana (kuva 10) yksi veneilijöistä kertoi minulle, miksi hän pitää veneilystä. Hän kertoi veneilleensä aivan pienestä pitäen, ja veneily on kulkenut perinteenä sukupolvelta toiselle. Veneilyä verrattiin mökkeilyyn, jonne mennään töihin esimerkiksi leikkaamaan ruohoa. Veneilyssä ei olla sirottuna yhteen tiettyyn paikkaan, vaan veneily on mökkeilyä vaihtuvilla maisemilla (NavigareFinland 2013). Veneileminen tuo tunteen, että olisi "ihan kuin lomalla".



KUVA 10. Venematkalta Juankoskelle (Manninen 2014-07-04.)



KUVA 11. Juankosken sulusta lähteminen (Manninen 2014-07-04.)

Juankoskelle veneiltiin Kuopiosta ongelmitta noin neljässä tunnissa. Ennen Juankosken vierasvenesatamalle saapumista mentiin Juankosken sulun läpi (kuva 11). Juankosken vierasvenesatamassa (kuva 12) odotti lämmin vastaanotto ja kuohuviinit hotelli-ravintola Ruukin Kievarin henkilökunnan tarjoilemana. Kuohuviinin tarjoilun yhteydessä veneilijöille kerrottiin yhteisesti Ruukin Kievarin palveluista, miesten ja naisten saunavuoroista sekä ravintolan ja pubin aukioloajoista. Tässä vaiheessa eskaaderin osallistujamäärä oli kasvanut, sillä Iisalmesta tulleet kolme venekuntaa liittyi mukaan eskaaderiin Juankoskella.



KUVA 12. Hotelli-ravintola Ruukin Kievari (Manninen 2014-07-04.)

Melko pian kuohuviinitarjoilun jälkeen kävin kirjautumassa Ruukin Kievarin hotelliin ja vein matkatavarat veneestä hotellihuoneeseen. Tällä välin osa veneilijöistä oli mennyt ravintolaan tilaamaan itselleen illallista. Koska Ruukin Kievariin saavuttiin melko myöhään, naisten saunavuoron takia naisille tuli hieman kiire syödä illallista. Muuten ilta jatkui siten, että veneilijät kävivät saunomassa ja osa vietti iltaa omissa veneissään (kuva 13). Osa veneilijöistä vietti iltansa hotelli-ravintola Ruukin Kieva-

rin pubin puolella. Illan aikana Ruukin Kievarissa oli hyvin vähän muita kuin TAHKO BY BOAT -eskaaderin osallistujia.



KUVA 13. Vierassatama Juankoski perjantai-iltana (Manninen 2014-07-04.)

#### 5.1.2 Eskaaderi Nilsiästä Tahkolle lauantaina 5.7.2014

Lauantaiaamu 5.7.2014 alkoi aamupalalla Ruukin Kievarissa. Vaikka omasta mielestäni aamupala ei ollut kovin monipuolinen, sen halpa hinta oli veneilijöiden mieleen. Aamupalan jälkeen veneilijät lähtivät omaan tahtiin kohti Nilsiä, vaikkakin monelle oli hieman epäselvää, mihin aikaan Nilsiässä olisi pitänyt olla. Itse olin saman veneen kyydissä kuin edellisenä päivänä, jolloin olin sopinut veneen omistajan kanssa että voisin kokeilla veneellä ajamista. Olin hyvin otettu tästä luottamuksesta ja samalla hieman kauhuissani, sillä en ollut koskaan aikaisemmin ajanut moottoriveneellä. Olin myös aikaisemmin luullut, että moottoriveneen ajamiseen tarvitaan kirjallinen ajolupa.

Ajoin lähes koko matkan Juankoskelta Nilsiään. Kuitenkin turvallisuuden varmistamiseksi veneen omistaja ohjasi venettä Juankosken vierasvenesatamasta lähtemisen, Lastukosken sulun läpimenon sekä Nilsiän satamaan saapumisen aikana. Ajamiseen joutui keskittymään todella paljon, sillä venettä oli pidettävä hallinnassa koko ajan, ja osa vesireitin varrella olevista vesiliikenteen merkeistä, reimareista, oli hyvin pieniä ja vaikeita huomata. Etenkin reimarin punaista tai vihreää väriä oli ajoittain hyvin vaikea erottaa. Nykyisin moottoriveneissä on paljon teknisiä laitteita, jotka helpottavat navigoimista. Teknisissä laitteissa on kyllä puolensa, mutta osa Tahkon vesireitin reimareista oli laitteissa näytetty väärin. Siksi veneellä ajaminen vaati jatkuvaa tarkkaavaisuutta, ja omaan näköhavaintoon luottamista. Minulla tosin oli vieressä kokenut veneilijä antamassa neuvoja ohjaamiseen, ja luotin siihen, että kaikki sujuisi turvallisesti.

Moottoriveneellä pystyi ajamaan yli 20 solmua, joka vastaisi autoillessa noin 37 kilometrin tuntivauhtia. Edellisenä päivänä minulle selitettiin siitä tunteesta, joka moottoriveneen vauhtiin kiihdytyksessä ihmiseen valtaa. Yksi veneilijöistä kertoi, että hän odottaa koko talven vesille pääsemistä juuri tuon kiihdytyksen ja vauhdin takia. Ajaessani kovempaa vauhtia itsestäni tuntui, että vene olisi voinut lähteä todella helposti käsistä. Suurimman osan ajasta minua ennemminkin pelotti ajaminen kuin että

olisin nauttinut siitä. Lisäksi kovemmassa vauhdissa moottoriveneen ääni oli sen verran kova, ettei puhetta tahtonut kuulla muuten kuin huutamalla.



KUVA 14. Nilsin satamassa vene kiinnitettiin laituriin yhteisvoimin (Manninen 2014-07-05.)

Nilsin satamaan veneiltiin Juankoskelta kahdessa tunnissa. Satamassa veneilijät auttoivat toinen toisiaan veneen kiinnittämisessä laituriin (kuva 14). Nilsin satamassa sijaitsee satamaravintola ja -kahvila Syvärin Helmi (syvari.com), josta veneilijöille oli tilattu pullakahvit etukäteen. Pullakahvit haettiin satamaravintolan sisätiloista, joka pienen kokonsa vuoksi muodostui todella ahtaaksi. Jono jatkui sisätiloista ulos asti. Pullakahvit nautittiin Syvärin helmen terassilla aurinkoisen sään helliessä veneilijöitä (kuva 15).



KUVA 15. Nilsin sataman Syvärin Helmen ulkoterassi (Manninen 2014-07-05.)



KUVA 16. Eskaaderi (Manninen 2014-07-05.)

Nilsiän satamassa eskaaderiin liittyi kaksi venettä. Kaiken kaikkiaan eskaaderi Tahkolle olisi veneilty 12 veneen kulkueena, mutta koska kaikki veneilijät eivät ehtineet Nilsiään, Tahkolle veneiltiin 10 veneen kulkueena (kuva 16 ja 17). Venematka taitettiin hitaampien veneiden mukaan, noin kuuden solmun keskinopeudella.



KUVA 17. Eskaaderin saapuminen Tahkolle (Manninen 2014-07-05.)





Kuva 18. Kuohuviinitarjoilut Tahkolle saapumisen kunniaksi (Veteli 2014-07-05.)

Kun kaikki olivat saapuneet Tahkon satamaan, ja veneet saatiin kiinnitettyä, saapumisen kunniaksi veneilijöille tarjoiltiin kuohuviiniä (kuva 18) Fogelholmin tervetulo-puheen saattelemana. Hieman yhteisen kokoontumisen jälkeen kirjauduin Sokos Hotelliin, ja varmistin vastaanotolta, että illallisjärjestelyt olivat varmasti kunnossa, kuten oli sovittu.

Aikaisemmin oli suunniteltu, että ennen buffet -illallista pystytettäisiin frisbee golf Tahkon sataman läheisyyteen, jossa pidettäisiin pieni leikkimielinen kilpailu osallistujille. Osallistujat olisivat saaneet kokeilla, kuinka monta heittokertaa maaliin osuminen keneltäkin vaatii. Hotelliin kirjautumisen jälkeen kävin kysymässä Fogelholmilta, laitettaisiinko frisbee golf esille. Tunnelma oli aika väsynyt edellisestä päivästä, joten ajatus frisbee golfista päätettiin unohtaa.

Ennen illallista keskustelin yhden osallistujan kanssa siitä, miten kalliiksi eskaaderiin osallistuminen tulee veneilijöille. Minulle kerrottiin, että tällainen viikonloppumatka Kuopiosta Tahkolle ja takaisin maksaisi noin 300 euroa. Tämä raha menisi siis veneen polttoaineeseen. Siksi kaikki eivät olleet lähteneet eskaaderiin omilla veneillään, vaan yhdellä veneellä yhdessä ystävien kanssa.

Illallinen oli järjestetty neljään pöytäryhmään, joiden kattaus oli mielestäni todella kaunis ja tunnelmallinen. Kuitenkaan neljän pöytäryhmän kattauksessa ei ollut paikkoja kaikille, sillä emme tienneet etukäteen, että Nilsiästä osallistuisi illalliseen yksi pariskunta lisää. Illallista varten tehtiin yksi pöytäkattaus lisää, ja lopulta kaikki löysivät paikkansa. Yleisesti illallista nautittiin hyvässä tunnelmassa (kuva 19), vaikka pöytäryhmittäin tunnelma oli vaihteleva. Yhdestä pöytäryhmästä kuului hyvinkin railakasta ja koko ruokasalin täyttävää naurua. Yhdessä pöydässä illallista syötiin melko hiljaisessa seurassa, jossa tunnelma oli melko jäykkä ja kasvoilta tunnistin ehkä hieman pettyneitä ja tyytymättömiä ilmeitä.

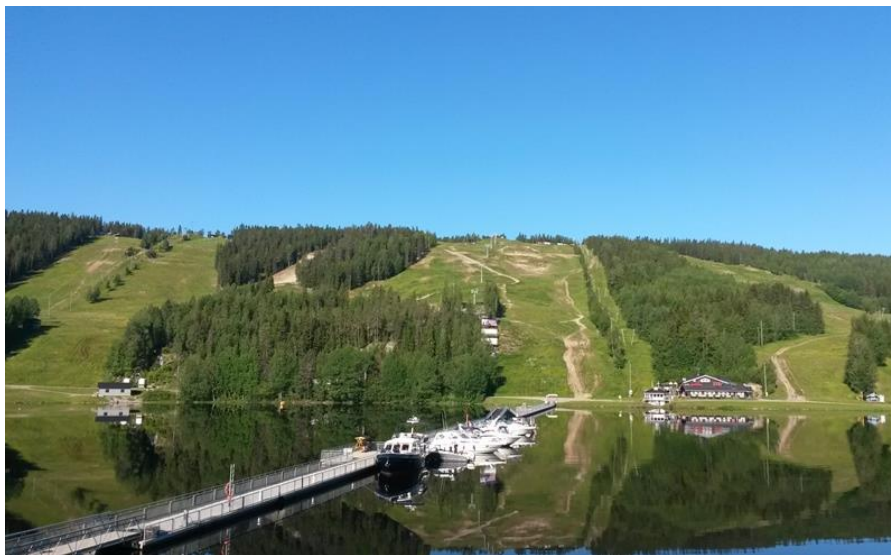
Kiinnitin illallisen aikana huomiota siihen, että lapsille tarkoitettu leikkipaikka oli ravintolan lähetyvilillä, ja sieltä kantautuivat lasten leikkimisen äänet todella äänekkäästi koko ravintolaan. Myös muita hotellin asiakkaita käveli illallispöytien ohi jatkuvasti, mikä teki minun oloni hieman levottomaksi. Eh-

kä illallisen tunnelma olisi voinut olla tiiviimpi ja yhtenäisempi, jos illallinen olisi järjestetty vain TAH-KO BY BOAT -eskaaderin osallistujille tarkoitetussa pienemmässä ja rauhallisessa tilassa.



KUVA 19. Buffet -illallinen (Manninen 2014-07-05.)

### 5.1.3 Kotiinpaluu sunnuntaina 6.7.2014



KUVA 20. Tahkon satama sunnuntaiaamuna (Manninen 2014-07-06.)

Sunnuntaiaamuna osa veneilijöistä kävi syömässä aamiaista Sokos Hotel Tahkossa. Kun olin aamiaisen jälkeen kirjautunut ulos hotellista ja kävelin satamaa kohti, satamassa aukesi kuvankaunis maisema. Syväriin järven vesi oli aivan peilityyni ja Tahkon laskettelurinteet heijastuivat vedestä (kuva 20). Mietin, millaiselta olisi tuntunut herätä tällaiseen maisemaan veneestä. Maisema oli hieman eri-

lainen verrattuna siihen, mitä itse näin hotellihuoneen ikkunasta herättyäni. En voi kehua oman hotellihuoneen ikkunasta avautuvaa näkymää parkkipaikasta ja autoista kovinkaan kauniiksi.



KUVA 21. Lähtövalmistelut (Manninen 2014-07-06.)

Kotiinpaluun tein samassa veneseurueessa, jonka mukana olin tullut Kuopiosta Tahkolle (kuva 21). Teimme lähtöä takaisin Kuopioon sen verran aikaisin, että muut veneilijät olivat vasta heräilemässä veneissään. Tuntui hieman haikealta jättää taakse tuo Tahkon kuvankaunis järviluonto (kuva 22).



KUVA 22. Tahkovooret jäivät taakse (Manninen 2014-07-06.)

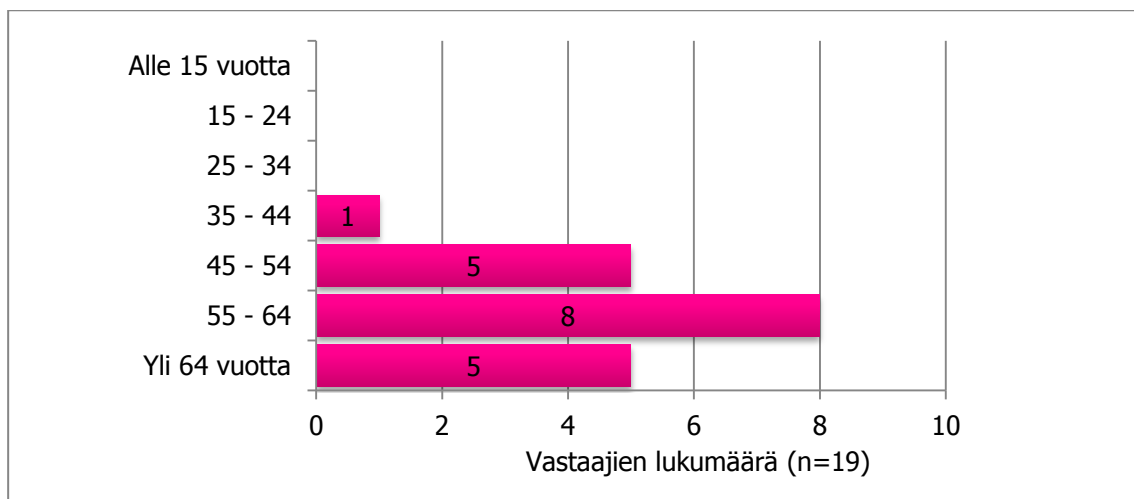
## 5.2 Kysely

Yhtenä määrällisen tutkimuksen mittarina ja aineiston keräämisen menetelmänä on kyselylomake, jolla on mahdollista muuttaa aineisto sanallisesta tiedosta määrälliseen muotoon. Kyselylomaketta käytetään tiedonhankintamenetelmänä esimerkiksi silloin, kun selvitetään mielipiteitä, asenteita tai selvityksen kohteen ominaisuuksia. (Vilka 2007, 14, 28.) Opinnäytetyötä varten tehtiin tutkimuksellinen selvitys kyselylomakkeella (liite 2), jolla selvitettiin eskaaderiin osallistuneiden taustatietoja, tyytyväisyyttä sekä heidän omakohtaisia kehitysehdotuksia. Kyselylomake koottiin Webropol -ohjelmalla, ja lomakkeeseen tehtiin monivalintakysymyksiä, sekamuotoisia kysymyksiä sekä yksi kysymys jätettiin avoimeksi. Kyselyn asetukset muokattiin siten, ettei palautuneista vastauksista voinut tunnistaa kyselyyn vastaajaa. Kysely siis toteutettiin täysin anonyymisti.

TAHKO BY BOAT -eskaaderin osallistujien sähköpostiosoitteet kerättiin suurimmaksi osaksi buffet -illallisen aikana. Saateviesti sekä linkki kyselyyn lähetettiin eskaaderin jälkeen tiistaina 8.7.2014. Tämä antoi yhden päivän aikaa kyselyn muokkaamiseen, sillä havainnointi antoi sellaista tietoa, joka muutti kyselyn sisältöä sen aiemmasta muodosta. Aluksi tyytyväisyyskyselylle asetettiin viimeiseksi vastauspäiväksi sunnuntai 20.7.2014, mutta vähäisen vastausmäärän vuoksi vastausaikaa pidennettiin sunnuntaihin 3.8.2014 asti. Eskaaderiin osallistujille lähetettiin muistutusviestejä perjantaina 18.7.2014 sekä keskiviikkona 23.7.2014.

Kyselyyn saatiin yhteensä 19 vastausta 27 eskaaderiin osallistujalta, josta eskaaderiin osallistunut matkanjohtaja sekä opinnäytetyön tekijä on suljettu pois. Koska 8 henkilöä jätti vastaamatta kyselyyn, vastauskato oli osallistujien kokonaismäärään nähden melko suuri. Kuitenkin Vilkan ja Airaksisen (2003a, 62) mukaan kyselyn avulla saatu pienikin aineisto on analysoitava (Vilka ja Airaksinen 2003a, 62). Kyselyn vastaukset siirrettiin Webropolista Exceliin, jossa vastaukset muutettiin havainnoitavaan ja luettavaan muotoon kaavioiksi. Vastaajien vähäisyyden vuoksi kaavioissa vastaukset ovat prosenttimäärien sijaan esitetty yksikköinä.

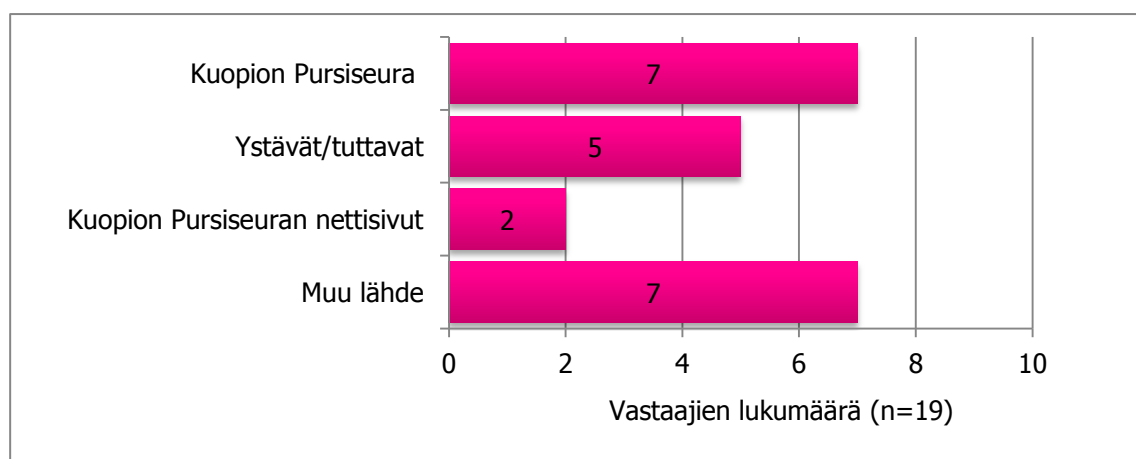
Kyselylomakkeen kysymykset oli jaettu neljälle sivulle aihealueittain. Ensimmäisellä kyselyn sivulla kysyttiin vastaajien taustatietoja. Kyselyyn vastanneista miehiä oli kymmenen (10) ja naisia yhdeksän (9). Eniten kyselyyn vastasivat ikäryhmään 55 - 64 kuuluvat henkilöt, joita alla olevan kuvion (kuvio 4) mukaisesti oli kahdeksan (8).



KUVIO 4. Kyselyyn vastanneiden ikäjakauma

Ensimmäisellä sivulla kysyttiin myös vastaajien asuinpaikkakuntaa sekä sitä, olivatko vastaajat Kuopion Pursiseuran jäseniä. 12 vastaajaa kertoi asuinpaikkakunnakseen Kuopion, kuusi (6) Iisalmen sekä yksi (1) Siilinjärven. Miehistä kuusi (6) ja naisista neljä (4) ilmoitti kuuluvansa Kuopion Pursiseuraan. Neljä (4) kyselyyn vastanneesta miehestä ja viisi (5) naisista ei ollut Kuopion Pursiseuran jäsen.

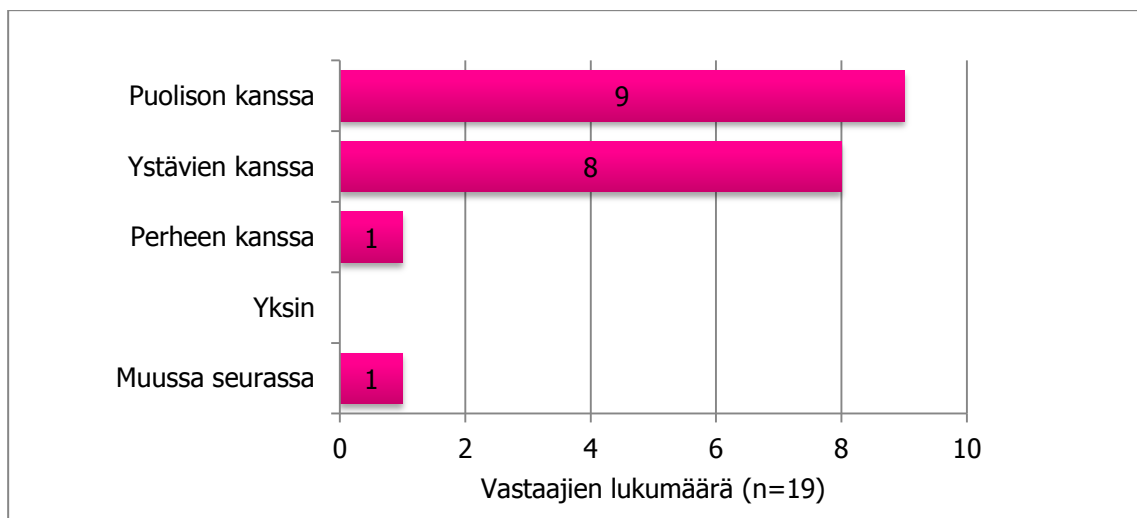
Toisen sivun kysymykset koskivat eskaaderaia. Kuvio 5 osoittaa (kuvio 5), että seitsemän (7) kaikista vastaajista ilmoittivat saaneensa tiedon TAHKO BY BOAT -eskaaderista Kuopion Pursiseuralta. Tieto oli kantautunut myös suullisesti, sillä viisi (5) vastaajaa on saanut tiedon ystäviltaan ja tuttaviltaan. Muusta lähteestä tietoa oli saatu seuran tiedotteella (1) Iisalmen Pursiseuran tiedotteella (2), työpaikalta (1) sekä puolisolta (2). Yksi vastaajista kertoi olevansa mukana suunnittelemassa eskaaderaia.



KUVIO 5. Mistä osallistujat saivat tietää eskaaderista?

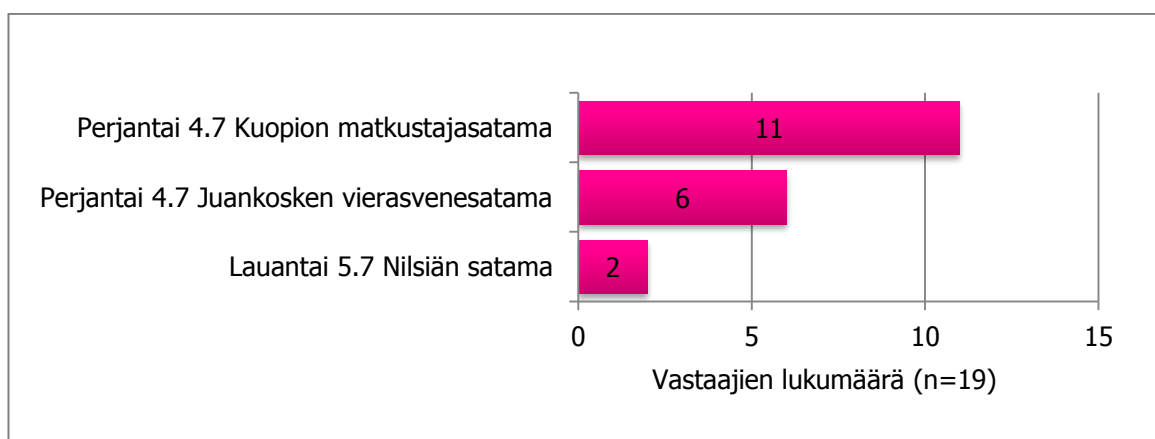
Toisella sivulla kysyttiin, monennettako kertaa eskaaderiin oli osallistuttu. Miehistä seitsemän (7) ja naisista kahdeksan (8) osallistui eskaaderiin ensimmäistä kertaa. Toista kertaa eskaaderissa oli mukana yksi (1) nainen sekä kolme (3) miestä. Eskaaderiin osallistuttiin puolison sekä ystävien seuras-

sa (kuvio 6), vain yksi (1) vastaajista osallistui perheen kanssa. Muussa seurassa eskaaderiin osallistuttiin työpaikan voimin.



KUVIO 6. Millaisessa seurassa eskaaderiin osallistuttiin?

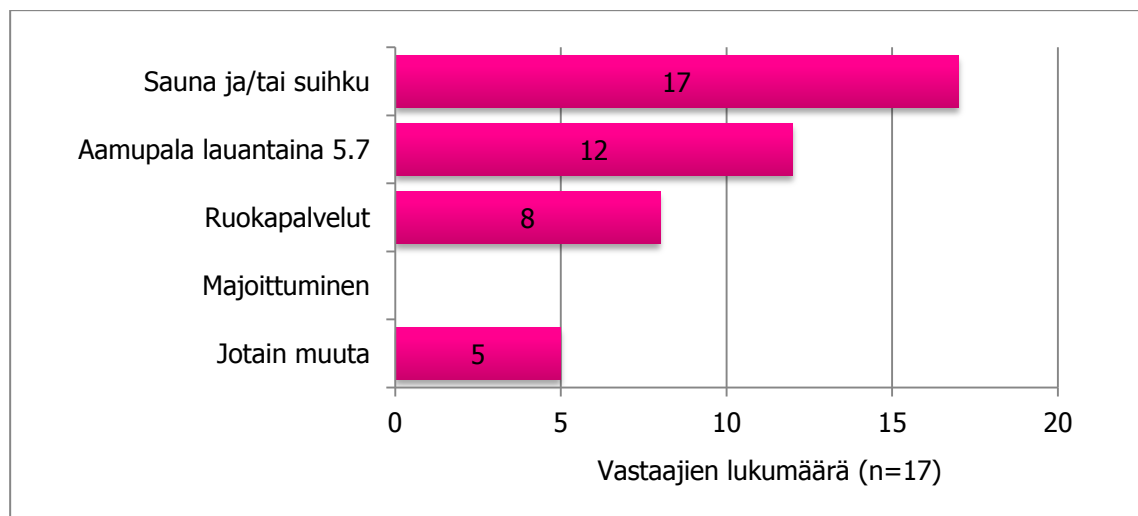
Niin naiset kuin miehet olivat melko yksimielisiä siitä, että tapahtuman ajankohta olisi heinäkuun alussa hyvä. Yksi (1) vastaaja sanoi paremmaksi ajankohdaksi elokuun. Suurin osa vastaajista osallistui eskaaderiin perjantaina 4.7.2014 Kuopion matkustajasatamasta (kuvio 7). Kuusi (6) vastaajaa osallistui perjantaina 4.7.2014 Juankosken vierasvenesatamasta ja kaksi (2) lauantaina 5.7.2014 Nilsiänsatamasta.



KUVIO 7. Osallistujien liittyminen eskaaderiin

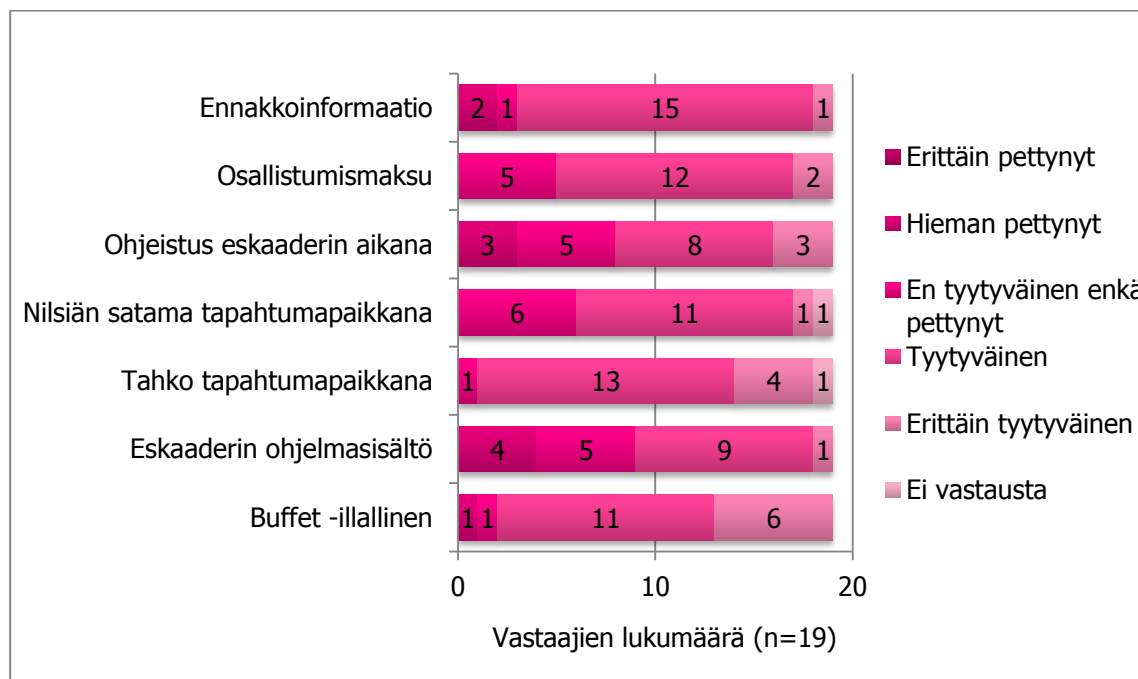
Kolmas sivu oli tarkoitettu vain Juankosken vierasvenesatamassa yöpyneille. Kysely hyppäsi kolmannen sivun yli niille vastaajille, jotka osallistuivat eskaaderiin lauantaina 5.7.2014 Nilsiästä. Kaikki Juankosken vierasvenesatamassa yöpyneet vastaajat (n=17) käyttivät hotelli-ravintola Ruukin Kievarin palveluja (kuvio 8). Kaikki vastaajat (17) käyttivät saunaa ja/tai suihkua. Suurin osa (12) söi aamupalan Ruukin Kievarissa, ja seitsemän (7) käytti ruokapalveluja. Viisi (5) vastaajaa sanoi käyttäneensä muita palveluja. Muita palveluja olivat iltaravintola/pub, karaoke sekä Ruukin Kievarin veneiden laituripaikka. Lisäksi vastaajilta kysyttiin, olisivatko he halunneet muuta ohjelmaa tai palvelu-

ja perjantai-illalle Ruukin Kievarissa. Kuitenkaan kukaan vastaajista ei toivonut lisää ohjelmaa perjantaille.



KUVIO 8. Ruukin Kievarissa käytetyt palvelut

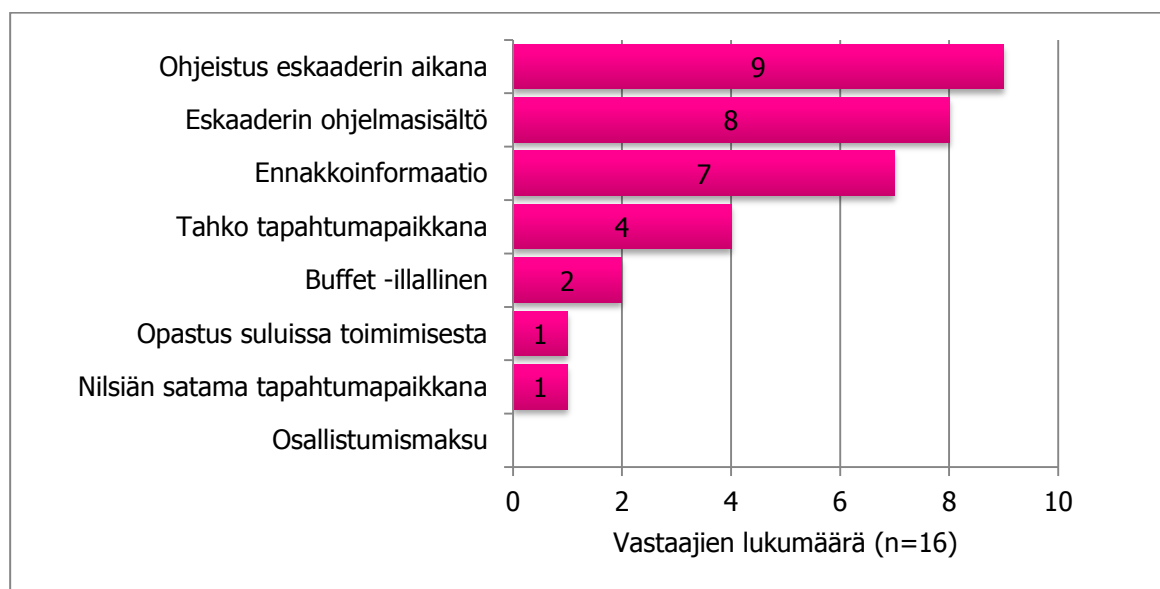
Neljännellä sivulla kyselyyn vastaajat saivat ilmaista tyytyväisyydestään eskaaderiin, sekä sitä, mitä he siinä kehittäisivät. Eskaaderiin oltiin suurimmaksi osaksi tyytyväisiä (kuvio 9), eikä kukaan vastaaja ollut vastausvaihtoehtoihin erittäin pettynyt. Huomioitavaa on, että yksi vastaus puuttuu kohdista "Nilsiä satama tapahtumapaikkana" sekä "Tahko tapahtumapaikkana" (n=18).



KUVIO 9. Osallistujien tyytyväisyys eskaaderiin

Kuvio 9 osoittaa (kuvio 9), että tyytyväisimpiä oltiin Tahkoon tapahtumapaikkana sekä buffet -illalliseen. Hieman petettyneitä oltiin ennakkoinformaatioon, ohjeistukseen eskaaderin aikana, eskaaderin ohjelmasisältöön sekä buffet -illalliseen. Lisäksi kaikkiin kohtiin oli valittu vastausvaihtoehto "en tyytyväinen enkä pettynyt".

Eniten TAHKO BY BOAT -eskaaderista kehitettäisiin ohjeistusta eskaaderin aikana, eskaaderin ohjelmasisältöä sekä ennakkoinformaatiota (kuvio 10). Miehet ja naiset olivat hyvin yksimielisiä eskaaderin kehittämistä. Yksi vastaajista kehitäisi opastusta suluissa toimimisessa ja yksi Nilsin satama tapahtumapaikkana. Myös Tahko tapahtumapaikkana sekä buffet -illallinen tarvitsisi vastaajien mukaan kehittämistä. Kukaan vastaajista ei valinnut osallistumismaksua kehittämisen kohteeksi, vaikka osallistumismaksuun oltiin enimmillään tyytyväisiä.



KUVIO 10. Vastaajien kehittämisehdotukset TAHKO BY BOAT -eskaaderille

Viimeinen kysymys jätettiin avoimeksi, jotta vastaajat saivat vapaasti kertoa terveisensä eskaaderin järjestäjälle. Kuopion Pursiseura sai paljon kiitosta ja kannustusta eskaaderista, mutta myös kriittistä palautetta annettiin. Yhdestä vastauksesta kävi ilmi, että osallistujille toivottiin kerrottavan, kuinka monta venekuntaa ja osanottajaa eskaaderissa kaiken kaikkiaan on mukana. Myös Tahkon vesireitin varrella oleville yrittäjille toivottiin parempaa informointia osanottajamääristä. Yksi vastaaja olisi toivonut Tahkolla illanviettoon veneilyhenkistä ohjelmaa. Lisäksi eskaaderiin toivottiin osallistujia enemmän muista pursiseuroista. Avoimissa vastauksissa oli edellisten lisäksi seuraavanlaisia kommentteja:

*"Mielestäni tapahtumaa oli mainostettu pitkään ja itse ihmettelen ettei tapahtumaan ollut enempää veneilijöitä mukana, lähinnä pursiseurojen ulkopuolelta. Tahkon vesireitin kehittymisen kannalta tapahtumalla on varmasti suuri vaikutus tulevaisuudessa."*

*"Kokonaisuutena kannattava ajatus ja olemme jatkossakin melko varmasti mukana. Voihan tätä kehitellä myös muiden seurojen kanssa. Myöskin ajankohtaa voisi miettiä yhdessä."*

*"Kiitos, että kutsuite iisalmelaiset mukaan!"*



*”Tapahtuma oli ihan kiva tosin olin odottanut että lapsia olisi ollut enemmän mukana tapahtumassa sekä heille olisi myös jotain ohjelmaa. Harmi ettei nilsiäisiä veneilijöitä liittynyt meidän mukaan... Kiitos järjestelevalle taholle!”*

*”Hienoa, että yhteistä toimintaa järjestetään. Kiitos siitä toimijoille!”*

### 5.3 Havainnointi- ja kyselyaineiston reliabiliteetti ja validiteetti

Sekä kvalitatiivisella että kvantitatiivisella tutkimusmenetelmällä kerättyä aineistoa arvioidaan sen validiteetin eli pätevyyden sekä reliabiliteetin eli luotettavuuden perusteella (Hirsjärvi ym. 2007, 226). Kvalitatiivisen tutkimuksen validius eli pätevyys perustuu tutkimusprosessin yksityiskohtaiseen kuvaamiseen (Grönfors 1982, 178). Hirsjärven ym. (2007, 227) mukaan kvalitatiivisella menetelmällä kerätyn aineiston luotettavuutta lisää tarkka kuvaus aineiston keräämisen vaiheista. Kerronta aineiston tuottamisesta olisi oltava selvää ja totuudenmukaista. (Hirsjärvi ym. 2007, 227.) Keskeinen tutkimusväline on tutkija itse, joten luotettavuus muodostuu aineiston kokonaisvaltaisesta arvioinnista keräämisvaiheen aloittamisesta aina tulkintoihin ja päätelmiin asti (Eskola ja Suoranta 1996, 165).

Havainnointi on hyvin subjektiivista ja inhimillistä toimintaa, sillä havainnoija toimii itse tiedonhankintavälineenä. Tällöin havainnoijan aikaisempi elämäkokemus sekä omat ennako-odotukset suuntaavat sitä, mitä ja miten hän eri tilanteissa havainnoi. Sen vuoksi havainnointi voi olla valikoivaa, eikä kaikkea huomata tai nähdä ja hyvin merkityksellisiäkin asioita voi jäädä huomaamatta. Luonnollisesti myös havainnoijan mieliala ja virkeystaso vaikuttavat siihen, millaisia tuloksia havainnoinnilla on saatu. (Eskola ja Suoranta 1996, 79, 165.) Havainnointitieto on pätevä, kun havainnoituista tilanteista tehdään oikeita johtopäätöksiä, ja kun tilanteet kuvataan todellisina ja juuri sellaisina kuin ne ovat (Grönfors 1982, 174). Havainnointitiedon luotettavuutta lisää tarkka kerronta tapahtumien toimintaympäristöstä sekä ihmisten toiminnasta (Hirsjärvi ym. 2007, 227).

Koska työssä toteutettiin kaksi tutkimuksellista selvitystä, havainnoinnin kerrontaa oli tiivistettävä. Eskaaderiviikonlopun aikana muistiinpanot tehtiin lähinnä iltaisin hyvin myöhään hotellihuoneessa. Tilanteet muistetaan väsyneenä varmasti hyvin eri tavalla, kun jos muistiinpanot olisi kirjoitettu heti havainnoinnin kannalta merkittävien tapahtumien jälkeen. Muistiinpanot kirjoitettiin heti eskaaderiviikonlopun jälkeen muistioon puhtaaksi, jotta eskaaderiin oli helppo palata havainnoinnin kirjoitusvaiheessa. Havainnoinnista saatiin paljon dokumentoitua aineistoa valokuvina, jotka tuovat kerronnalle luotettavuutta ja pätevyyttä.

Kvantitatiivinen aineisto on pätevä silloin, kun se mittaa sitä, mitä sillä oli tarkoitus selvittää. Pätevässä kyselyssä kysymykset ovat olleet onnistuneita, ja niillä saadaan ratkaisu selvitettävään ongelmaan. Jälkikäteen pätevyyden tarkastelu on hankalaa. Siksi sen toteutuminen olisi varmistettava etukäteen hyvällä suunnittelulla ja täsmällisesti asetetuilla tavoitteilla. (Heikkilä 2008, 29-30, 186.) Luotettavuus tarkoittaa kerätyllä menetelmällä saatujen tulosten tarkkuutta ja tulosten toistettavuutta. Tulokset eivät saisi olla sattumanvaraisia. Kyselyssä sattumanvaraisuus tarkoittaa pientä vastausprosenttia. Suunnitteluvaiheessa olisi huomioitava palauttamatta jäädyt lomakkeet eli vastausten

poistuma, kato. Tulosten olisi myös oltava toistettavissa. (Heikkilä 2008, 30.) Virheitä voi syntyä myös tietoja kerätessä, käsiteltäessä sekä tuloksia tulkittaessa (Heikkilä 2008, 30).

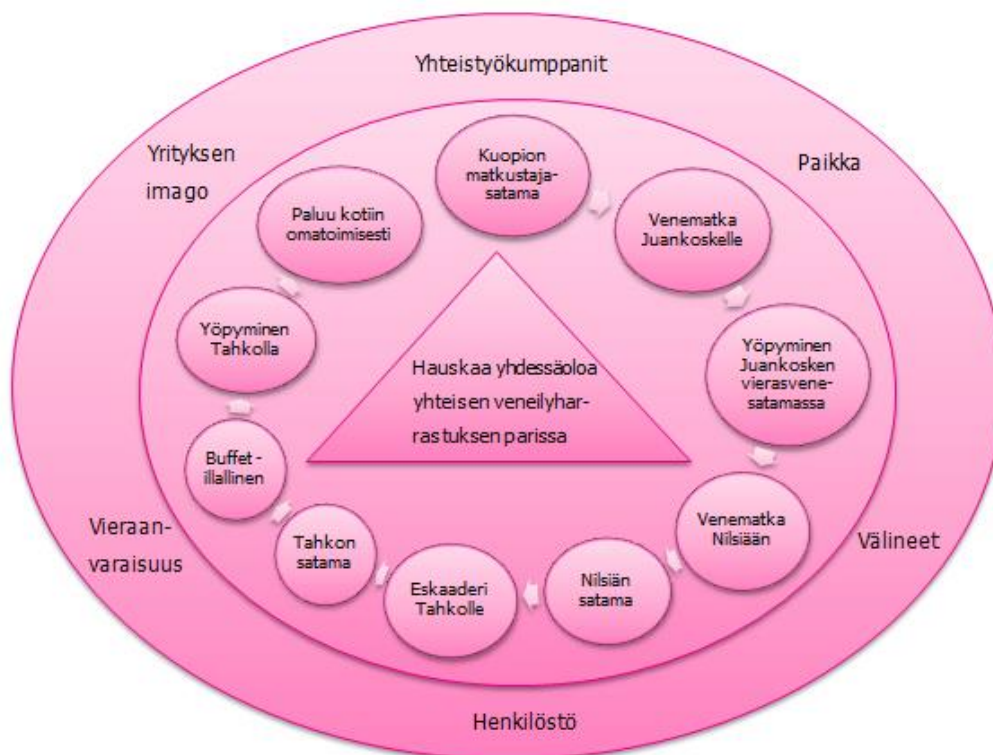
TAHKO BY BOAT -eskaaderin kysely oli lähes pätevä. Kyselystä saatiin selville, mihin eskaaderissa oltiin tyytyväisiä ja mitä siinä haluttaisiin kehittää. Mutta kyselystä ei käynyt ilmi esimerkiksi se, miten Tahkoa ja Nilsiä haluttaisiin kehittää tapahtumapaikkana. Lisäksi ohjelmasisältöä halutaan kehittää, mutta miten? Millaista ohjelmaa eskaaderiin toivotaan? Ja miksi illalliseen oltiin tyytymättömiä? Oliko ruoka huonoa? Vai oltiin illalliseen jonkun muun syyn takia tyytymättömiä? Kuitenkin voisi olettaa, että kaikki kyselyyn vastanneet ymmärsivät kysymykset samalla tavalla.

Kyselylomakkeen tulokset eivät ole täysin luotettavia. Kyselylomaketta oli mahdollista käyttää vain tämän yhden kerran. Seuraavan kerran järjestettävä eskaaderi on hyvin todennäköisesti erilainen, joten kaikki kyselylomakkeen kysymykset eivät vastaisi eskaaderin sisältöä. Kyselyyn jätti vastaamatta kahdeksan kaikista 27 vastaajasta. Tyytyväisyyttä mittaavaan kysymykseen yksi jätti vastaamatta, miten tyytyväinen hän olisi ollut Nilsiän satamaan tapahtumapaikkana sekä Tahkoon tapahtumapaikkana. Toki vastaukseen vaikutti myös se, ettei kaikilla ollut sähköpostiosoitetta. Lisäksi osa antoi työsähköpostinsa, jota ei todennäköisesti loma-aikana seurata. Yksi osallistuja kertoikin, ettei hän vastaisi kahteen viikkoon eskaaderiviikonlopun jälkeen, sillä hän oli lomalla. Toisena ajankohtana kyselyyn olisi mahdollisesti saatu enemmän vastauksia. Myös kyselyn anonymiteetti muodostui ongelmaksi, sillä nimettömänä palautuneista vastauksista ei voinut tietää, ketkä jättivät vastaamatta kyselyyn.

## 6 TAHKO BY BOAT -ESKAADERIN KEHITTÄMISEN KOHTEET

TAHKO BY BOAT voidaan määritellä vesiaktiiviteetteja käsittelevän MoNo -käsikirjan (Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy 2002, 4) pohjalta vesistövaellukseksi. TAHKO BY BOAT oli kaupallisena ohjelmapalveluna viikonlopun kestävä vesistövaellus. Kaupallisen TAHKO BY BOAT -eskaaderista teki 45 euron osallistumismaksu, joka sisälsi osallistujille saunomisen, ohjelman sekä buffet -illallisen Tahkolla. Vesiaktiiviteettioppaana toimi Kuopion Pursiseuran matkaveneilytoimikunnan puheenjohtaja Henrik Fogelholm, ja asiakkaina olivat niin Kuopion Pursiseuran jäsenet, Iisalmen Pursiseuran jäsenet sekä Siilinjärveltä, Nilsiästä ja Kuopiosta tulleet osallistujat.

Vesistövaelluksen rakenteen hahmottamiseksi on TAHKO BY BOAT -eskaaderi esitetty matkailupalvelupaketina (kuvio 11). Vesistövaelluksen toimintaympäristö sekä eskaaderiin osallistuneiden palveluprosessi toteutui Tahkon vesireitillä sekä eri satamapalvelukohteissa sen mukaan, osallistuttiinko eskaaderiin Kuopion matkustajasatamassa, Juankosken vierasvenesatamassa vai Nilsiä satamassa. Kaikki veneilijät eivät osallistuneet vaellukseen Kuopion matkustajasatamasta. Iisalmesta tulleet veneilijät liittyivät mukaan Juankoskella, ja kaksi venekuntaa osallistui mukaan vesistövaellukseen Nilsiä satamassa.



KUVIO 11. TAHKO BY BOAT matkailupalvelupaketina (mukaillen Kompola ja Boxberg 2005, 25.)

Jos TAHKO BY BOAT ohjelmapalvelupaketissa pureudutaan sen sisimpään osaan, palvelukonseptiin, etsitään vastausta kysymykseen: millaista arvoa ja hyötyä Kuopion Pursiseura välitti TAHKO BY BOAT -eskaaderiin osallistujille? Yleisesti eskaaderilla haluttiin yhdistää veneilijät yhteisen harrastuksen pariin Tahkolle, ja yhteinen harrastus tuo tietynlaista yhteisöllisyyden ja yhteenkuuluvuuden tunnetta, mikä etenkin Kuopion Pursiseurassa on todella vahvaa ja lähes käsin kosketeltavaa. Kuitenkaan veneilykulttuurin olemus ei ole enää täysin yhteneväinen veneilijöiden kesken, joten myös

eskaaderin hyöty ja arvo oli eri osallistujille erilainen. Osa veneilijöistä oli tullut pitämään hauskaa ystävien kesken, kun toisten veneilijöiden odotukset perustuivat siihen, että eskaaderin ohjelman oli luvattu olevan koko perheelle sopiva. Tämä tuo tietynlaista ristiriitaa eri veneilijöiden odotuksista, eikä TAHKO BY BOAT -eskaaderilla välttämättä välitetty kaikille osallistujille sellaista arvoa ja hyötyä, jota he odottivat saavansa. Myös Kelon (2014-09-08) mukaan pohdittavana on, halutaanko eskaaderi järjestää kaveriporukalle hauskanpidon merkeissä, vai niin, että eskaaderi soveltuu lapsiperheille (Kelo 2014-09-08). Välitetäänkö eskaaderilla perinteikästä veneilykulttuuria vai kuljettavatko veneitä jo nykyaikaisemmat tuulet?

Kokonaisuutena eskaaderi tarvitsee selkeän aikataulun, ja henkilön, joka huolehtii aikataulussa pyymisessä. Aikataulun suunnittelussa olisi otettava huomioon veneiden kulkuvauhti. Jos eskaaderia verrataan vuonna 2013 toteutettuun eskaaderiin, aikataulullisesti perjantaina 23.8.2013 (taulukko 4) kuljettiin hitaampien veneiden mukaan seuraavasti (NavigareFinland 2013):

Perjantai 23.8.2013	
10.20	• Lähtö Pirttiniemestä
13.38	• Saapuminen Muuruveden laiturille
15.10	• Saapuminen Karjalankosken sululle
15.30	• Lähtö Karjalankosken sululta
16.05	• Saapuminen Juankosken sululle
16.30	• Saapuminen Ruukin Kievariin

TAULUKKO 4. Eskaaderin aikataulu perjantaina 23.8.2013 (NavigareFinland 2013.)

Perjantaina 4.7.2014 matka aloitettiin kello 14.00 Kuopion matkustajasatamasta. Aikataulullisesti ensimmäisenä ongelmakohtana oli Jännevirran silta, jonka avaaminen oli tilattu kello 15.10. Nopeimmilla veneillä matka taittui hyvin Kuopion matkustajasatamasta Jännevirran sillalle yhdessä tunnissa, mutta hitaammille veneille sillan avaaminen jouduttiin tilaamaan uudelleen. Lisäksi lähtö Kuopion matkustajasatamasta olisi voinut tapahtua aikaisemmin, sillä Ruukin Kievarissa naisille ei jäänyt kovinkaan paljon aikaa rauhassa nauttia illallista ennen naisten saunavuoroa. Lauantaina 24.8.2013 aikataulu (taulukko 5) oli seuraavanlainen:

Lauantai 24.8.2013	
10.00	• Lähtö Ruukin Kievarista
11.40	• Saapuminen Lastukosken sululle
11.50	• Lähtö Lastukosken sululta
14.00	• Saapuminen Nilsin satamaan
15.00	• Lähtö Nilsin satamasta
16.15	• Saapuminen Tahkolle

TAULUKKO 5. Eskaaderin aikataulu lauantaina 24.8.2013 (NavigareFinland 2013.)

Vuonna 2013 lähteminen Ruukin Kievarista suunniteltiin yhdessä ja matkaan Ruukin Kievarista Nilsinään oli varattu aikaa neljä tuntia. Lauantaina 5.7.2014 Ruukin Kievarista lähtemistä ei sovittu ennalta yhdessä, joten kaikki veneilijät lähtivät hieman eri aikoihin, noin kymmenen aikoihin aamulla. Nopeammalla veneellä matka taittui helposti kahdessa tunnissa. Kaikki veneilijät eivät kuitenkaan ehtineet Nilsin satamaan. Lisäksi Nilsin satamassa oli hieman kiireen tuntua jonottamisen takia, vaikka aikaa oli varattu noin tunti pullakahveihin.

Eskaaderin yhtenä kehittämisen kohteena on tiedottaminen ennen eskaaderia sekä selkeä ohjeistus eskaaderin aikana. Kuinka ennakkoinformointia voisi parantaa? Eskaaderista voisi tehdä selkeän ja tulostettavan tiedotteen, joka lähetetään sähköpostilla kaikille osallistujille ennen eskaaderin ajankohtaa. Tiedote sisältäisi tarkan aikataulun ja ohjelmasisällön eri päville. Lisäksi näitä tiedotteita voisi jakaa osallistujille silloin, jos eskaaderiin osallistutaan eri pysähdyspaikoista.

Eskaaderi kaipaisi sellaisen matkanjohtajan, joka huolehtisi, että tieto kulkee varmasti kaikille osallistujille. Esimerkiksi Kuopion matkustajasatamasta lähtemistä olisi helpottanut, jos Kuopion Pursiseuralla ja matkanjohtajalla olisi ollut etukäteen selvä tieto siitä, osallistuttiinko eskaaderiin Kuopiosta, Juankoskelta vai Nilsistä. Lisäksi kaikki Kuopion matkustajasatamasta lähtevät olisivat voineet koontua Kallamarinan eteen ennen lähtöä. Näin järjestäjä olisi tiennyt, millaisia veneitä ja veneilijöitä on lähdessä. Samoin veneilijät olisivat voineet kertoa, ovatko he aikaisemmin Tahkon vesireitillä veneilleet ja tarvitsevatko he lisätietoa suluissa kulkemisesta. Eskaaderin aikana tiedon välittämisen kaikille voisi varmistaa siten, että osallistujat ja matkanjohtaja kokoontuvat yhdessä ryhmänä joko saavuttuaan johonkin kohteeseen tai kohteesta lähdeäessä. Myös informointi Tahkon vesireitin varrella oleviin yrittäjiin on huolehdittava etukäteen.

## 7 POHDINTA

Opinnäytetyön tarkoituksena oli tehdä Kuopion Pursiseuran tarpeita vastaava tuotos TAHKO BY BOAT -eskaaderista. Opinnäytetyön aihe oli itselleni haastava, sillä ainoa kokemukseni veneilystä ennen eskaaderiviikonloppua on tullut soutuveneellä soutamisesta. Työstä olisi voinut tulla hyvin erilainen, jos työn olisi tehnyt sellainen, kenellä veneilytietämystä olisi ollut jo ennestään. Toisaalta tietämättömyyteni veneilystä on saattanut olla yksi työn vahvuuksista, sillä pystyin tarkastelemaan eskaaderiviikonloppua toisenlaisesta näkökulmasta eskaaderiin osallistujiin verrattuna. Heille itsestään selvät asiat olivat minulle uutta ja mielenkiintoista.

TAHKO BY BOAT -eskaaderin tarkasteleminen asiakaslähtöisen matkailutuotteen ja matkailupalvelupaketin näkökulmasta oli onnistunut valinta. Näiden käsitteiden avulla sain tuotua esille syvällisempää näkökulmaa veneilykulttuurin luonteesta ja siinä tapahtuneesta arvomaailman muutoksesta. Eskaaderin kuvailemiseen käytettiin pohjana myös vesiaktiviteeteista kertovaa MoNo -käsikirjaa, joka oli suoraan sovellettavissa eskaaderiin.

Sekä kyselyn että havainnoinnin käyttäminen aineiston keräämisen menetelmänä toi työlle kokonaisvaltaisen kuvan eskaaderiviikonlopusta. Kuitenkin kahden eri menetelmän käyttäminen oli todella työlästä ja ne veivät aikaa toisiltaan. Etenkin kyselyn laatiminen vei todella paljon aikaa havainnointiin valmistautumiselta enkä ehtinyt suunnitella haastatteluja niin hyvin, kuin olisin halunnut. Siksi jouduin tekemään haastatteluja eskaaderiviikonlopun jälkeen puhelimitse sekä sähköpostin välityksellä. Lisäksi ehkä hieman huono havainnointiin valmistautuminen näkyi siinä, etten oikein tiennyt mitä minun olisi pitänyt tarkalleen havainnoida. Jälkikäteen ymmärsin, että olisin voinut kirjoittaa viikonlopun aikana tarkat ajat ylös venematkoista nopeamman veneen mukaan sekä siitä, miten kauan Karjalankosken, Juankosken ja Lastukosken suluissa odottelu vei aikaa. Näin olisi tullut tarkempaa vertailua edellisvuoteen, jolloin matkan aikataulu suunniteltiin hitaampien veneiden mukaan.

Opinnäytetyöraportti valmistui itselleni hieman liian tiiviissä tahdissa. Opinnäytetyöprosessin aloitin keväällä 2014 ja lähdeaineistoa keräsin touko- ja kesäkuun aikana. Opinnäytetyön tekeminen kesällä ei ollut kovin helppoa, sillä olisin kaivannut työlleni enemmän ohjausta. Kirjoittamisessa pääsin kunnolla vauhtiin vasta heinäkuussa eskaaderiviikonlopun jälkeen, ja tein opinnäytetyötä todella intensiivisesti syyskuun alkuun asti. Kuitenkin kirjoittaminen on minulle aina ollut hidasta ja todella työlästä, joten kovin helpolla en tämän työn kanssa ole päässyt. Myös lähdeaineistoon perehtyminen, sen pohdinta ja ymmärtäminen olisivat vaatineet paljon enemmän aikaa, jotta olisin saanut teoriaosuuksi enemmän selkeyttä ja kaipaamani syvyyttä. Jos saisin tehdä opinnäytetyöprosessin alusta lähtien uudelleen, en olisi asettanut itselleni näin tiukkaa aikataulua.

Voisi sanoa, että suurimpana haasteena opinnäytetyön tekemisessä tiukan aikataulun lisäksi oli se, että olin asettanut henkilökohtaisesti itselleni liian korkeat tavoitteet siihen nähden, että työn täytyi valmistua kolmessa kuukaudessa. Lisäksi työn tekemisessä hämmästyin siitä, miten epäjärjestelmällinen työskentelytapa minulla oli. Etenkin raportin viimeistelyvaiheessa tämä muodostui ongelmaksi,

sillä olin jättänyt monia kohtia kesken, ja jouduin viimeistelemään ne kiireessä. Ehkä työ olisi kokonaisuudessaan valmistunut vaivattomammin, jos olisin suunnitellut kirjoittamiselle tarkan aikataulun ja yleisesti saanut selkeämmät tavoitteet Kuopion Pursiseuralta. Opinnäytetyö on lähes täysin oman kädenjälkeni tuotosta.

Opinnäytetyöprosessi on ollut kokonaisuudessaan opettavainen. Se pohjatieto, joka minulla oli veneilystä tätä työtä aloittaessani, oli muodostunut Kuopion Pursiserialle tekemäni työharjoittelun pohjalta venemessujen järjestämisestä. Olen oppinut, että veneily on ihmisille oma kulttuurinsa, jossa yhdistyvät elämäntapa ja perinteet. Tätä kulttuuria myös Kuopion Pursiseura välittää eteenpäin nuoremille sukupolville, ja mielestäni siinä on jotain korvaamatonta. Vaikka veneilykulttuuri on muuttunut muutaman vuosikymmenen aikana elämäntapojen muuttumisen myötä, ei perinteitä saisi silti unohtaa. On myös tärkeää välittää eteenpäin sitä kokemuksella opittua osaamista, jota veneilijöillä on tiedoissaan ja taidoissaan.

Suuri kiitos kuuluu Eero Wetzelille, kenellä oli tallessa vanhoja sanomalehtiartikkeleita sekä esitteitä ja valokuvia Bella-matkaveneiden kokoontumisista. Ilman tätä tietoa työllä ei olisi ollut sitä pohjaa, josta kaikki on saanut alkunsa.

Uskon, että TAHKO BY BOAT -eskaaderilla on paljon potentiaalia sen kehittymisen suhteen. Kuopion Pursiseurassa on hyvä yhteishenki, jota voisi välittää myös TAHKO BY BOAT -eskaaderin toteuttamiseen. Hyvällä yhteishengellä suunniteltu ja toteutettu sekä hyvällä yhteistyöllä niin Kuopion kaupungin, muiden pursiseurojen kuin Tahkon vesireitin varrella olevien yritysten kanssa mahdollisuudet ovat rajattomat. Kuopion Pursiseurasta löytyy kokemusta ja osaamista tapahtumien järjestämiselle. Tämä kokemus ja osaaminen olisi vain osattava siirtää oikealla tavalla tekemiseen, jotta saataisiin järjestettyä upeita tapahtumia tulevaisuudessa.

Tähän opinnäytetyöhön liittyviä jatkotyöstämideoita on paljon. Yhtenä ongelmakohtana oli, ettei tapahtumaa pystytty järjestämään suunnitelmien mukaisesti, sillä Kuopion Pursiseurasta ei löytynyt tarpeeksi vapaaehtoisia järjestämään tapahtumaa. Ehdotan, että tapahtuman voisi toteuttaa seuraavan kerran yhteistyönä yhden tai useamman Savonia-ammattikorkeakoulun restonomiopiskelijan kanssa. Halutessaan tehdä yhteistyötä Savonia-ammattikorkeakoulun kanssa tai saada konkreettisia kehitysehdotuksia TAHKO BY BOAT -eskaaderille, voi Kuopion Pursiseura ottaa yhteyttä Savonia-ammattikorkeakouluun.

## LÄHTEET JA TUOTETUT AINEISTOT

ANTTILA, Pirkko 2006. Tutkiva toiminta ja ilmaisu, teos, tekeminen. Artefakta 16. Hamina: AKATIIMI Oy.

BELLA-VEEET OY 2012. Yritys [verkkajulkaisu]. [Viitattu 2014-09-14.] Saatavissa: <http://www.bellaboats.fi/index.php?page=yritys>

DISCOVERING FINLAND GUIDE OY. Luontoelämykset [verkkajulkaisu]. Suomi – tuhansien järvien maa. [Viitattu 2014-07-29.] Saatavissa: <http://www.discoveringfinland.com/fi/travel/tietoa-suomesta/luontoelamykset/>

EDVARDSSON, Bo ja OLSSON, Jan 1996. Key concepts for new service development [verkkajulkaisu]. The Service Industries Journal. Vol. 16. No. 2. London: Frank Cass. [Viitattu 2014-09-01.] Saatavissa: [https://noppa.aalto.fi/noppa/kurssi/tu-22.1335/materiaali/TU-22\\_1335\\_edvardsson\\_\\_\\_olsson.pdf](https://noppa.aalto.fi/noppa/kurssi/tu-22.1335/materiaali/TU-22_1335_edvardsson___olsson.pdf)

ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖMINISTERIÖ. Valtatien 9 parantaminen Jännevirran sillan kohdalla [verkkajulkaisu]. [Viitattu 2014-09-09.] Saatavissa: <https://www.ely-keskus.fi/web/ely/ely-pohjois-savo-tiehankkeet-valtatien-9-parantaminen-jannevirran-sillan-kohdalla#.VA7W4PmSya8>

ESKOLA, Jari ja SUORANTA Juha 1996. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Rovaniemi: Lapin yliopistopaino.

GRÖNFORS, Martti 2007. Julkaisussa: AALTOLA, Juhani (toim.), VALLI, Raine 2007. Ikkunoita tutkimusmetodeihin I. Metodien valinta ja aineistonkeruu: virikkeiltä aloittelevalle tutkijalle. 2. korjattu ja täydennetty painos. Juva: WS Bookwell Oy.

GRÖNFORS, Martti 1985. Kvalitatiiviset kenttätömenetelmät. 2. painos. Helsinki: WSOY.

GRÖNFORS, Martti 1982. Kvalitatiiviset kenttätömenetelmät. 2. painos. Helsinki: WSOY.

GRÖNROOS, Christian 2009. Palvelujen johtaminen ja markkinointi. Juva: WS Bookwell Oy.

HALL, C. Michael ja HÄRKÖNEN, Tuija, 2006. Lake Tourism: An Integrated Approach to Lacustrine Tourism Systems. Aspects of Tourism. Channel View Publications.

HARJU-AUTTI, Anneli 2011. Matkailu [verkkajulkaisu]. Näkemyksestä menestystä. Toimialaraportit ennakoivat liiketoimintaympäristön muutoksia. Toimialaraportti 9/2011. Työ- ja elinkeinoministeriö. [Viitattu 2014-07-16.] Saatavissa: [http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/1424/Matkailu\\_2011\\_web.pdf](http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/1424/Matkailu_2011_web.pdf)



HARJU-AUTTI, Anneli 2012. Matkailun ohjelmapalvelut [verkkojulkaisu]. Näkemyksestä menestystä. Toimialaraportit ennakoivat liiketoimintaympäristön muutoksia. Toimialaraportti 9/2012. Työ- ja elinkeinoministeriö. [Viitattu 2014-05-26.] Saatavissa:

[http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/1682/Matkailun\\_ohjelmapalvelut2012\\_web.pdf](http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/1682/Matkailun_ohjelmapalvelut2012_web.pdf)

HEIKKILÄ, Tarja 2008. Tilastollinen tutkimus. Helsinki: Edita Prima Oy.

HIRSJÄRVI, Sirkka, REMES, Pirkko ja SAJAVAARA Paula 2007. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tammi.

HYVÖNEN, Noora 2014. Maassa, vesillä, ilmassa – keväistä vauhtia näkyvissä [digilehti]. Luotsilla pirstystä Kuopion veneilylle. NMT Kuopio-lehti. Kuukausilehti Kuopio. Huhtikuu 4/2014. 66-67. [Viitattu 2014-09-08.] Saatavissa: [http://www.nmt.fi/epaper\\_nmt/20140328/index.html#](http://www.nmt.fi/epaper_nmt/20140328/index.html#)

IMATRAN SEUDUN KEHITYSYHTIÖ OY. Monosta ohjelmapalveluyrittäjälle toimintaa tukeva työkalu [verkkojulkaisu]. [Viitattu 2014-06-02.] Saatavissa:

[http://www.kehy.fi/fi/matkailu/matkailun\\_ohjelmapalvelujen\\_normisto\\_-\\_mono/?id=56](http://www.kehy.fi/fi/matkailu/matkailun_ohjelmapalvelujen_normisto_-_mono/?id=56)

IMATRAN SEUDUN KEHITYSYHTIÖ OY 2002. Matkailun ohjelmapalvelujen raportti 5 [verkkojulkaisu]. Vesiaktiviteetit kaupallisina ohjelmapalvelutuotteina. [Viitattu 2014-06-02.] Saatavissa:

<http://www.kehy.fi/filebank/231-KKvesiaktiviteetit.pdf>

IMATRAN SEUDUN KEHITYSYHTIÖ OY 2004. Matkailun ohjelmapalvelujen normisto (MoNo) [verkkojulkaisu]. Matkailun kaupallisina ohjelmapalvelutuotteina. MoNo -raportti. [Viitattu 2014-06-02.] Saatavissa: <http://www.kehy.fi/filebank/226-MoNoraportti.pdf>

ITKONEN, Hannu ja KORTELAJAINEN Jarmo 1998. Tutkimusnäytteitä yhdyskunnan vesiresursseista ja hallintatapojen muutoksista. Alue ja Ympäristö 27:1. 65-78.

ITÄ-SAVO 1992. Ennätysmäärä veneitä koossa – Bella-veneilijät Puumalassa [sanomalehtiartikkeli]. Sunnuntai 28.6.1992.

JALKANEN, Sari 2013. Matkailun menestysresepti [verkkojulkaisu]. NMT. Julkaistu 2013-01-02. [Viitattu 2014-09-11.] Saatavissa: [http://www.nmt.fi/paakirjoitus/matkailun\\_menestysresepti\\_292.html](http://www.nmt.fi/paakirjoitus/matkailun_menestysresepti_292.html)

JANSSON, Jan 2014. Kuopion Pursiseura ry. Kommodorin tervehdys [verkkojulkaisu]. [Viitattu 2014-05-30.] Saatavissa: <http://www.kuopionpursiseura.fi/seura/kuopion-pursiseura-ry/>

JANSSON, Jan 2013. Julkaisussa: NAVIGAREFINLAND 2013. Navigare TV – Tahkon vesireitti Kupios-ta Tahkolle Juankosken kautta [video]. Youtube. Julkaistu 2013-10-15. [Viitattu 2014-07-23.] Saatavissa: <http://www.youtube.com/watch?v=kpR3evDQsBQ>

JÄMSÄ, Antero ja LEIKAS, Kyösti 2008. Sluuppi savon vanavedessä. KUOPION PURSISEURA 1889-2009. Kuopio: Kopijyvä.

JÄRVINEN, Jari, VATAJA, Iikka ja TUOMINEN, Tommi 2011. Matkailu- ja ravitsemisalan taustaselvitys [verkkajulkaisu]. Foredata Oy. [Viitattu 2014-06-02.] Saatavissa:

[http://www.oph.fi/download/138584\\_Matkailu-\\_ja\\_ravitsemisalan\\_tautaselvitys\\_lg.pdf](http://www.oph.fi/download/138584_Matkailu-_ja_ravitsemisalan_tautaselvitys_lg.pdf)

JÄRVILUOMA, Jari 1996. Virkistytymiseen ja matkailuun liittyvän luontosuhteen olemuksesta. Julkaisussa: SAARINEN, Jaakko, JÄRVILUOMA, Jari (toim.). Kestävyys luonnon virkistys- ja matkailukäytössä. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 619. Saarijärvi: Gummerus.

KALLAMARINA. Kallamarina on Kuopion virallinen vierasvenesatama [verkkajulkaisu]. [Viitattu 2014-09-13.] Saatavissa: <http://www.kallamarina.fi/>

KALLAVESJ' 2014a. Jäsenlehti 1/2014 [verkkajulkaisu]. [Viitattu 2014-09-09]. Saatavissa:

[http://kuopionpursiseura-fi-bin.directo.fi/@Bin/e548bd9b1222a7ec66fdc773c55374ad/1410276887/application/pdf/363121/J%C3%84SENLEHTI\\_1\\_2014.pdf](http://kuopionpursiseura-fi-bin.directo.fi/@Bin/e548bd9b1222a7ec66fdc773c55374ad/1410276887/application/pdf/363121/J%C3%84SENLEHTI_1_2014.pdf)

KALLAVESJ' 2014b. Jäsenlehti 2/2014 [verkkajulkaisu]. [Viitattu 2014-09-09.] Saatavissa:

[http://kuopionpursiseura-fi-bin.directo.fi/@Bin/08d0f455acdcc7fa5cf1caba460518fe/1410276885/application/pdf/393777/J%C3%84SENLEHTI\\_2\\_2014\\_netti.pdf](http://kuopionpursiseura-fi-bin.directo.fi/@Bin/08d0f455acdcc7fa5cf1caba460518fe/1410276885/application/pdf/393777/J%C3%84SENLEHTI_2_2014_netti.pdf)

KAPTEENIN KIRJA. Tahkon vesireitti. Kuopion alueen koheesio- ja kilpailukykyohjelma, Kehittämisyhdistys Kalakukko ry.

KELO, Jani 2014-09-08. Kuopion Pursiseura ry:n pääsihteeri. [Palaveri.] Kuopio: Kuopio-halli.

KOMPPULA, Raija ja BOXBERG, Matti 2005. Matkailuyrityksen tuotekehitys. 2. painos. Helsinki: Edita Prima Oy.

KOMPPULA, Raija 2002. Julkaisussa: SAARINEN, Jarkko, JÄRVILUOMA, Jari (toim.) 2002. Luonto matkailukohteena: virkistystä ja elämyksiä luonnosta. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 866. Rovaniemi: Rovaniemen Painatuskeskus Oy.

KOTLER, Philip, BOWEN, John T. ja MAKENS, James C. 2010. Marketing for Hospitality and Tourism. Fifth edition. Pearson Education.

KUOPION PURSISEURA RY 2014a. Tervetuloa Kuopion Pursiseuran kotisivuille [verkkajulkaisu]. [Viitattu 2014-05-28.] Saatavissa: <http://www.kuopionpursiseura.fi/>

KUOPION PURSISEURA RY 2014b. TAHKO BY BOAT – Tule ja koe Tahkon vesireitin kauneus! [verkkajulkaisu]. [Viitattu 2014-09-09.] Saatavissa: <http://www.kuopionpursiseura.fi/tahkobyboat/>

LAKI ERÄIDEN HUVIVENEIDEN TURVALLISUUDESTA JA PÄÄSTÖVAATIMUKSISTA. L 2005/621. Finlex. Lainsäädäntö. [Viitattu 2014-07-18.] Saatavissa:  
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050621>

LIIKENNEVIRASTO 2014. Sulkukanavien ja avattavien siltojen aukioloajat [verkkojulkaisu]. [Viitattu 2014-07-10.] Saatavissa:  
[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/vesivaylat\\_kanavat/sulkukanavien\\_aukiolo#.U75tePmSya8](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/vesivaylat_kanavat/sulkukanavien_aukiolo#.U75tePmSya8)

MIDDLETON, Victor T.C., FYALL, Alan, MORGAN, Mike ja RANHHOD, Ashok 2009. Marketing in travel and tourism. Fourth edition. Elsevier Ltd.

MONIEN MAHDOLLISUUKSIEN VESIREITTI. Tahkon vesireitti [verkkojulkaisu]. [Viitattu 2014-07-23.] Saatavissa: <http://www.tahkonvesireitti.com/pages/reittikuvaus.php>

NAVIGAREFINLAND 2013. Navigare TV – Tahkon vesireitti Kupiosta Tahkolle Juankosken kautta [video]. Youtube. Julkaistu 2013-10-15. [Viitattu 2014-07-23.] Saatavissa:  
<http://www.youtube.com/watch?v=kpR3evDQsBQ>

NYLANDER, Mikael ja LEPPÄNEN, Jorma 2005. Suomen saaristo- ja vesistömatkailusta eurooppalainen vetovoimatekijä. Saaristo- ja vesistömatkailun esiselvityshankkeen loppuraportti [verkkojulkaisu]. Sisäasiainministeriön julkaisu 6/2005. [Viitattu 2014-07-29.] Saatavissa:  
[https://www.tem.fi/files/30335/Suomen\\_saaristojavesistomatkailusta\\_eurooppalainen\\_vetovoimateki\\_ja\\_2005.pdf](https://www.tem.fi/files/30335/Suomen_saaristojavesistomatkailusta_eurooppalainen_vetovoimateki_ja_2005.pdf)

PARONEN, Petteri 2008. Julkaisussa: JÄMSÄ, Antero ja LEIKAS, Kyösti 2008. Sluuppi savon vanavedessä. KUOPION PURSISEURA 1889-2009. Kuopio: Kopijyvä.

TAHKONEWS 2014. TAHKO BY BOAT -tapahtumaa juurrutetaan vesireitille – Vesille venosten mieli [digilehti]. Tahko News kesä 2014. [Viitattu 2014-09-09.] Saatavissa:  
[http://issuu.com/tahkonews/docs/tahkonewskes\\_\\_2014](http://issuu.com/tahkonews/docs/tahkonewskes__2014)

RYHÄNEN, Hannu 2001. Julkaisussa: Muuttuva matkailu 2/2001 [verkkojulkaisu]. Tietoa matkailusta ja matkailuelinkeinosta. Teemana järvet ja matkailu. Joensuun yliopisto. Saatavissa:  
[http://epublications.uef.fi/pub/urn\\_nbn\\_fi\\_uef-20100085/urn\\_nbn\\_fi\\_uef-20100085.pdf](http://epublications.uef.fi/pub/urn_nbn_fi_uef-20100085/urn_nbn_fi_uef-20100085.pdf)

RYYMIN, Jaakko 2005. Matkailun ohjelmalvelut [verkkojulkaisu]. Toimialaraportti ennakoi liiketoimintaympäristön muutoksia. Toimialaraportti 14/2005. Kauppa- ja teollisuusministeriö. Edita Publishing Oy. [Viitattu 2014-05-26.] Saatavissa:  
[http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/437/Matkailun\\_ohjelmalvelut.pdf](http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/437/Matkailun_ohjelmalvelut.pdf)

RÄISÄNEN, Ville 2012. Turvallisuus vesillä. Asennemuutosta vai lainsäädäntöä [verkkojulkaisu]? Julkaistu 13.6.2012. Liikenteen turvallisuusvirasto. TraFi. [Viitattu 2014-07-29.] Saatavissa:  
[http://www.trafi.fi/filebank/a/1339581303/b674a44a16862a4de88398a1c426dbd5/9884-Liikenteen\\_kesainfo\\_130612\\_Veneilyturvallisuus\\_Ville\\_Raisanen.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1339581303/b674a44a16862a4de88398a1c426dbd5/9884-Liikenteen_kesainfo_130612_Veneilyturvallisuus_Ville_Raisanen.pdf)

RÄSÄNEN, Jukka, JÄRVI, Tuuli, MÄKELÄ, Kari, RYTKÖNEN, Jorma, HENTINEN, Markku, HÄNNINEN, Saara ja TERVONEN, Juha 2005. Veneilyn määrä ja taloudelliset vaikutukset Suomessa [verkkajulkaisu]. Merenkululaitoksen julkaisuja 5/2005. Helsinki: Merenkululaitos.[Viitattu 2014-07-18.] Saatavissa: [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf5/mkl\\_2005-5\\_veneilyn\\_maara.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf5/mkl_2005-5_veneilyn_maara.pdf)

SALLITUT ULOTTUVUUDET SULKUKANAVILLA. Kanavaliikennemääräykset [verkkajulkaisu]. Liikenneviraston määräykset aluksille ja puutavaralautoille asetettavista vaatimuksista valtion sulkua ja avokanavilla sekä avattavilla silloilla. Määräys 30.4.2013. Dnro 2220/100/2013. Helsinki: Liikennevirasto. [Viitattu 2014-07-24.] Saatavissa: [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf5/2013\\_kanavaliikennemaaraykset.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf5/2013_kanavaliikennemaaraykset.pdf)

SALLITUT ULOTTUVUUDET AVOKANAVILLA JA ERILLISILLÄ AVATTAVILLA SILLOILLA. Kanavaliikennemääräykset [verkkajulkaisu]. Liikenneviraston määräykset aluksille ja puutavaralautoille asetettavista vaatimuksista valtion sulkua ja avokanavilla sekä avattavilla silloilla. Määräys 30.4.2013. Dnro 2220/100/2013. Helsinki: Liikennevirasto. [Viitattu 2014-07-24.] Saatavissa: [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf5/2013\\_kanavaliikennemaaraykset.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf5/2013_kanavaliikennemaaraykset.pdf)

SONNINEN, Raimo 2014-08-04. Bella-Veneet Oy:n toimitusjohtaja. [Puhelinhaastattelu.]

SARKKINEN, Paavo, REKONEN, Timo ja KOIVUPURO, Seppo 2007. Suomen sisävesiväylät. Rakentaminen ja kehitys. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

SAVON SANOMAT 1989. Suurin moottoriveneregatta – Veneilijät koolla Kuopiossa [sanomalehtiartikkeli]. Sunnuntai 2.7.1989.

SYVARI.COM. Satamaravintola Syvärin Helmi [verkkajulkaisu]. [Viitattu 2014-09-13.] Saatavissa: <http://www.syvari.com/syvarinhelmi1.htm>

TAHKON MENOVIINKKI 2014. TAHKO BY BOAT –eskaaderi [verkkajulkaisu]. [Viitattu 2014-09-09.] Saatavissa: <http://www.tahko.com/fi/tapahtuma/12068+Tahko+by+Boat+--+eskaaderi/>

TAHKON VESIREITIN LYHYT HISTORIA. Tahkon vesireitti [verkkajulkaisu]. [Viitattu 2014-07-23.] Saatavissa: <http://www.tahkonvesireitti.com/pages/historia.php>

VERHELÄ, Pauli ja LACKMAN, Pekka 2003. Matkailun ohjelmalvelut. Matkailuelämyksen tuottaminen ja toteuttaminen. Porvoo: WS Bookwell Oy.

VILKKA, Hanna ja AIRAKSINEN, Tiina 2003a. Toiminnallinen opinnäytetyö. Jyväskylä: Gummerus kirjapaino Oy.

VILKKA, Hanna ja AIRAKSINEN, Tiina 2003b. Toiminnallinen opinnäytetyö. Ohjaajan opas. Kustannusosakeyhtiö Tammi.

VILKKA, Hanna 2007. Tutki ja mittaa. Jyväskylä: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

VILKKA, Hanna 2006. Tutki ja havainnoi. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

VUORISTO, Kai-Veikko 2002. Matkailun muodot. Porvoo: WS Bookwell Oy.

WETZELL, Eero 2014-09-10. [Puhelinhaastattelu.]

YMPÄRISTÖMINISTERIÖ 2013. Jokamiehenoikeudet [verkkajulkaisu]. Lainsäädäntöä ja käytäntöä. [Viitattu 2014-07-17.] Saatavissa: [http://www.ymp.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Julkaisut/Esitteet/Jokamiehenoikeudet\\_esite\(4450\)](http://www.ymp.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Julkaisut/Esitteet/Jokamiehenoikeudet_esite(4450)) > Jokamiehenoikeudet (pdf)

## KUVAT

- KUVA 1. Tahkon vesireitti (Monien mahdollisuuksien vesireitti.)
- KUVA 2. Lastukosken sulku (Manninen 2014-07-06.)
- KUVA 3. Karjalankosken sulku (Manninen 2014-07-04.)
- KUVA 4. Juankosken sulku (Manninen 2014-07-06.)
- KUVA 5. Tahkon vesireitin järviluonto (Manninen 2014-07-06.)
- KUVA 6. Lähteminen Kuopion matkustajasatamasta (Manninen 2014-07-04.)
- KUVA 7. Jännevirran silta (Manninen 2014-07-04.)
- KUVA 8. Karjalankosken sulkuun saapuminen (Manninen 2014-07-04.)
- KUVA 9. Karjalankosken sulku (Manninen 2014-07-04.)
- KUVA 10. Venematkalta Juankoskelle (Manninen 2014-07-04.)
- KUVA 11. Juankosken sulusta lähteminen (Manninen 2014-07-04.)
- KUVA 12. Hotelli-ravintola Ruukin Kievari (Manninen 2014-07-04.)
- KUVA 13. Vierassatama Juankoski perjantai-iltana (Manninen 2014-07-04.)
- KUVA 14. Nilsin satamassa vene kiinnitettiin laituriin yhteisvoimin (Manninen 2014-07-05.)
- KUVA 15. Nilsin sataman Syvärin Helmen ulkoterassi (Manninen 2014-07-05.)
- KUVA 16. Eskaaderi (Manninen 2014-07-05.)
- KUVA 17. Eskaaderin saapuminen Tahkolle (Manninen 2014-07-05.)
- KUVA 18. Kuohuviinitarjoilut Tahkolle saapumisen kunniaksi (Veteli 2014-07-05.)
- KUVA 19. Buffet -illallinen (Manninen 2014-07-05.)
- KUVA 20. Tahkon satama sunnuntaiaamuna (Manninen 2014-07-06.)
- KUVA 21. Lähtövalmistelut (Manninen 2014-07-06.)
- KUVA 22. Tahkovuoret jäivät taakse (Manninen 2014-07-06.)

## KUVALÄHTEET

- MANNINEN, Suvi 2014-07-04. [Digikuva.] Sijainti: Kuopio: tekijän sähköiset kokoelmat.
- MANNINEN, Suvi 2014-07-05. [Digikuva.] Sijainti: Kuopio: tekijän sähköiset kokoelmat.
- MANNINEN, Suvi 2014-07-06. [Digikuva.] Sijainti: Kuopio: tekijän sähköiset kokoelmat.
- VETELI, Matti 2014-07-05. [Digikuva.] Sijainti: Iisalmi: tekijän sähköiset kokoelmat.

## KUVIOT

KUVIO 1. Asiakaslähtöisen matkailutuotteen edellytykset (mukaillen Komppula ja Boxberg 2005, 24.)

KUVIO 2. Matkailupalvelupaketti (mukaillen Komppula ja Boxberg 2005, 25.)

KUVIO 3. Matkailutuotteen tuotekehitysprosessi (mukaillen Komppula ja Boxberg 2005, 99.)

KUVIO 4. Kyselyyn vastanneiden ikäjakauma

KUVIO 5. Mistä osallistujat saivat tietää eskaaderista?

KUVIO 6. Millaisessa seurassa eskaaderiin osallistuttiin?

KUVIO 7. Osallistujien liittyminen eskaaderiin

KUVIO 8. Ruukin Kievarissa käytetyt palvelut

KUVIO 9. Osallistujien tyytyväisyys eskaaderiin

KUVIO 10. Vastaajien kehittämisehdotukset TAHKO BY BOAT -eskaaderille

KUVIO 11. TAHKO BY BOAT matkailupalvelupakettina (mukaillen Komppula ja Boxberg 2005, 25.)

## TAULUKOT

TAULUKKO 1. Veneen mitoitus Jännevirran sillan läpi kulkemiseen (Sallitut ulottuvuudet avokanavilla ja erillisillä avattavilla silloilla, §4.)

TAULUKKO 2. Veneen mitoitus Karjalankoksen ja Juankosken suluisa kulkemiseen (Sallitut ulottuvuudet sulkukanavilla, §3.)

TAULUKKO 3. Veneen mitoitus Lastukosken sulussa kulkemiseen (Sallitut ulottuvuudet sulkukanavilla, §3.)

TAULUKKO 4. Eskaaderin aikataulu perjantaina 23.8.2013 (NavigareFinland 2013.)

TAULUKKO 5. Eskaaderin aikataulu lauantaina 24.8.2013 (NavigareFinland 2013.)

## LIITE 1: KIRJE TAHKO BY BOAT -ESKAADERIIN OSALLISTUVILLE

**SAVONIA**Savonia-ammattikorkeakoulu  
www.savonia.fi

18.6.2014

Hyvä TAHKO BY BOAT -tapahtumaan osallistuva,

Olen Suvi Manninen ja opiskelen Savonia-ammattikorkeakoulussa matkailun koulutusohjelmassa restonomiksi. Olen tekemässä opinnäytetyötä yhteistyössä Savonia-ammattikorkeakoulun (opinnäytetyön ohjaus) ja Kuopion Pursiseura ry:n (opinnäytetyön toimeksiantaja) kanssa.

Opinnäytetyön tekijänä osallistun TAHKO BY BOAT -tapahtumaan tekemällä havaintoja tapahtuman aikana. Havainnoinnin lisäksi teen haastatteluja, joihin osallistuminen on täysin vapaaehtoista. Tapahtumasta laaditaan myös pienimuotoinen tyytyväisyyskysely, josta olen teihin tarkemmin yhteydessä tapahtuman jälkeen. Toivoisin teidän osallistuvan haastatteluihin sekä vastaamaan tyytyväisyyskyselyyn, sillä teiltä saatu palaute on ensiarvoisen tärkeä tapahtuman kehittämiseksi.

Tapahtuman aikana tekemiäni havaintoja, haastatteluja sekä tyytyväisyyskyselyä käsitellään luottamuksellisesti, eikä tapahtumaan osallistuvien henkilöllisyys tule opinnäytetyössäni esille ilman asianomaisen lupaa.

Opinnäytetyöni julkaistaan sähköisesti Theseuksessa, ammattikorkeakoulujen julkaisuarkistossa. Työhöni voi tutustua sen valmistuttua osoitteessa [www.theseus.fi](http://www.theseus.fi).

Opinnäytetyötä koskeviin kysymyksiinne vastaan puhelimitse (xxxxx) tai sähköpostitse osoitteesta xxxxx.

Kiitos etukäteen yhteistyöstä!

Ystävällisin terveisin,

Suvi Manninen

Restonomiopiskelija

Savonia-ammattikorkeakoulu



## LIITE 2: KYSELYLOMAKE



## Tyytyväisyyskysely TAHKO BY BOAT -tapahtumasta

## 1. Olen \*

- Mies  
 Nainen

## 2. Mihin ikäryhmään kuulutte? \*

- alle 15 vuotta  
 15 - 24  
 25 - 34  
 35 - 44  
 45 - 54  
 55 - 64  
 yli 64 vuotta

## 3. Asuinpaikkakunta \*

## 4. Oletteko Kuopion Pursiseuran jäsen? \*

- Kyllä  
 Ei

Seuraava --&gt;



## Tyytyväisyyskysely TAHKO BY BOAT -tapahtumasta

## 5. Mistä saitte tiedon tapahtumasta?

- Kuopion Pursiseuralta  
 Kuopion Pursiseuran nettisivuilta  
 Ystäviltä / tuttavilta  
 Muusta lähteestä, mistä?

## 6. Osallistuitteko tapahtumaan

- Ensimmäistä kertaa  
 Toista kertaa

## 7. Kenen kanssa osallistuitte tapahtumaan?

- Perheen kanssa  
 Puolison kanssa  
 Ystävien kanssa  
 Yksin  
 Muussa seurassa?

## 8. Onko tapahtuman ajankohta mielestänne hyvä?

- Kyllä  
 Ei, mikä olisi parempi?

## 9. Milloin liityitte mukaan tapahtumaan?

- Perjantaina 4.7 Kuopion matkustajasatamassa  
 Perjantaina 4.7 Juankosken vierasvenesatamassa  
 Lauantaina 5.7 Nilsin satamassa

&lt;-- Edellinen

Seuraava --&gt;



### Tyytyväisyyskysely TAHKO BY BOAT -tapahtumasta

10. Jos liityitte mukaan tapahtumaan perjantaina 4.7, yövyittekö Juankosken vierasvenesatamassa?

- Kyllä  
 Ei, missä muualla yövyitte?

11. Jos yövyitte Juankosken vierasvenesatamassa, mitä seuraavista hotelli-ravintola Ruukin Kievarin palveluista käytitte?

- Majoittuminen  
 Ruokapalvelut  
 Aamupala lauantaina 5.7  
 Sauna ja/tai suihku  
 En käyttänyt Ruukin Kievarin palveluja  
 Muuta, mitä?

12. Olisitteko toivoneet muuta ohjelmaa/palveluja perjantai-illalle Ruukin Kievarissa?

- Kyllä, millaista?   
 Ei

[<-- Edellinen](#)

[Seuraava -->](#)



### Tyytyväisyyskysely TAHKO BY BOAT -tapahtumasta

13. Kuinka tyytyväinen olitte tapahtumaan?

	Erittäin pettynyt	Hieman pettynyt	En tyytyväinen enkä pettynyt	Tyytyväinen	Erittäin tyytyväinen
Tapahtuman ennakkoinformaatioon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Osallistumismaksuun	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ohjeistukseen tapahtuman aikana	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nilsin satamaan tapahtumapaikkana	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tahkoon tapahtumapaikkana	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tapahtuman ohjelmasisältöön	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Buffet -illalliseen Sokos Hotel Tahkossa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

14. Mitä seuraavista kehittäisit tapahtumassa?

- Tapahtuman ennakkoinformaatio  
 Osallistumismaksu  
 Ohjeistus tapahtuman aikana  
 Opastus suluisissa toimituksista  
 Tapahtuman ohjelmasisältö  
 Nilsin satama tapahtumapaikkana  
 Tahko tapahtumapaikkana  
 Buffet -illallinen  
 Muuta, mitä?

15. Terveiset tapahtuman järjestäjälle

[<-- Edellinen](#) [Lähetä](#)

## LIITE 3: ESITE BELLA-MATKAVENEIDEN KOKOONTUMISESTA VUODELTA 1991



### BELLA-MATKAVENEILIJÄN KESÄN KOHOKOHTA!

Mahtavaa! Upeeta! Ovat todenneet ne sadat veneilyn harrastajat, jotka ovat olleet mukana neljässä aiemmassa kokoontumisajossa. Viime kesän kokoontumisajo Punkaharjulla keräsi yhteen yli 80 Bella-venekuntaa ympäri maata.

Tänä vuonna kokoonnutaan yhteisen päätöksen mukaisesti Kuopion Kallamarinnaan, josta siirrymme yhteisajona klo 13.00 Hotelli Rauhalahden rantaan. Hotellin ympäristössä vietämme iloisen perhekeskeisen illan oheisen ohjelman mukaisesti nauttien mm. lasten sirkuksen esityksestä, maailman suurimman savusaunan löylyistä ja 50-luvulta peräisin olevan tukkilaiskämpän tunnelmasta. Jätäkänkämpän iloisesta meiningistä huolehtivat mm. Jynkän harrastajateatteri ja trubaduuri Jope, joten tätä verratonta kesäiltaa ei Bella-veneilijä voi jättää kokematta.

### ILMOITTAUTUMINEN

Ennakoilmoittautumiset 15.6. mennessä maksamalla 50 mk/aikuinen (lapset ilmaiseksi) tilille: POSA 460411-22613. Lisäksi pankkisiirtoon merkitään ilmoittautujan nimi ja osoite sekä lasten lukumäärä. Ilmoittautumismaksuun sisältyvät kaikki erillisen ohjelman palvelut ruokailuineen. Muihin tiedusteluihin vastaa kokoonkutsuja: Eero Wetzell, puh. 971-313 359 (iltaisin).

**BELLA**  
Powered by VOLVO PENTA and YANMAR

 **HOTELLI  
RAUHALAHTI**



### OHJELMA 1991

- 10.00-13.00 Kokoontuminen Kallamarinnaan**
  - Volvon ja Yanmarinin asiantuntijat "palveluksessa"
  - kahvia, musiikkia jne.
- 13.00 Siirtymisajo Kallamarinasta Hotelli Rauhalahden rantaan**
- 14.00 Tervetulojuhla Rauhalahden laiturilla**
  - musiikkia
  - seurakunnan ja kaupungin tervehdykset
  - veneenemäntien kukitus
  - tervetulo booli yllätysvieraineen
- 15.00 Lounas Hotelli Rauhalahdessa**
- 16.00-18.30 Lasten ohjattua ohjelmaa kartanon pihalla**
  - ratsastusta
  - Kuopion lasten sirkus esiintyy maneesissa
  - leikkejä partiotyttöjen johdolla
- 18.00 Saunominen maailman suurimmassa savusaunassa**
- 20.00-01.00 Illanvietto ja kämpätanssit Jätäkänkämpässä**
  - harrastajateatterin esitys
  - kippareiden kisa, huutokauppa, lypsykilpailu, pöllin sahausta, tukkilaisen vala jne.
  - iltapala
  - kämpätanssit joiden hulvattomasta menosta huolehtii trubaduuri JOPE

JOKAINEN VENEKUNTA OSALLISTUU  
TAHAN BELLA-VENEILIJÖIDEN YHTEISEEN  
TAPAHTUMAAN OMALLA VASTUULLAAN.

## LIITE 4: ESITE TAHKO BY BOAT –ESKAADERISTA



TAHKO BY BOAT on la 5.7.2014 järjestettävä koko perheen veneilytapahtuma, jossa venekunnat kokoontuvat Tahkolle yhteisen harrastuksen pariin.

Tapahtuma alkaa kokoontumisella Nilsin satamaan klo 13.00, josta tervetuloseremonioiden jälkeen siirrytään eskaaderina Tahkolle. Matkaa Nilsistä Tahkolle kertyy n. 10 mpk.

Tahkolla on luvassa leikkimielisiä kilpailuja koko perheelle ja saunomista. Päivän päätteeksi kokoontutaan iltajuhlaan klo 19.00 Sokos Hotel Tahkon yläsaliin, jossa ohjelmallinen buffet-illallinen.

Osallistumismaksu: 45 €/aikuinen, lapset veloituksetta.  
(sis. saunan, ohjelman ja illallisen)



#### Ilmoittautumiset ja lisätiedot:

- puhelin 040 760 3446
- sähköposti [kuops@kuopionpursiseura.fi](mailto:kuops@kuopionpursiseura.fi)
- [www.kuopionpursiseura.fi/tahkobyboat](http://www.kuopionpursiseura.fi/tahkobyboat)

### TAHKON VESIREITTI

Tahkon vesireitti kauniine järvineen ja saarineen kulkee Kuopiosta Siilinjärven, Juankosken, Nilsin ja Tahkon kautta Varpaisjärvelle. Tahkon vesireitin varrella on kolme sulkua: Juankosken sulku, Karjalankoski ja Lastukoski. Lastukosken sulun jälkeinen tien alitus on matala, n. 4,5 metriä. Virallinen väyläsyvyys reitillä on väh. 1,5 m. Matkaa Kuopiosta Tahkolle kertyy n. 50 mpk.