

Teemu Aakula

MAASEUDUN JULKISEN LIIKENTEEN KEHITTÄMISTARPEET
MATKAILUYRITTÄJIEN JA -ASIAKKAIDEN NÄKÖKULMASTA

Logistiikan koulutusohjelma
2016

MAASEUDUN JULKISEN LIIKENTEEN KEHITTÄMISTARPEET MATKAILUYRITTÄJIEN JA -ASIAKKAIDEN NÄKÖKULMASTA

Aakula, Teemu
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Logistiikan koulutusohjelma
Syyskuu 2016
Ohjaaja: Heikkinen, Harri
Sivumäärä: 37
Liitteitä: 0

Asiasanat: julkinen liikenne, haastattelututkimus, joukkoliikenne, haja-asutusalue

Tämän opinnäytetyön keskeisenä tarkoituksena oli selvittää keskeisiä ongelmia Satakunnan haja-asutusalueiden matkailukohteiden julkisessa liikenteessä. Lisäksi työn tarkoituksena oli perehtyä julkisen liikenteen nykytilaan Satakunnassa ja muualla Suomessa.

Työssä perehdyttiin Satakunnan alueen eri matkailukohteisiin ja niiden rakenteeseen. Työssä ilmeni, että matkailukohteiden määrä on Satakunnassa suuri ja toimijoita on paljon. Pienten toimijoiden lisäksi alueelta löytyy muutama isompi matkailualanyritys. Tutkimus keskittyi pienten matkailutoimijoiden ja niiden asiakkaiden ajatuksiin joukkoliikenteen nykytilasta.

Satakunnan matkailukohteiden perehtymisen lisäksi työssä käytiin läpi valtakunnallista matkailua. Työssä selvitettiin, millä kulkuvälineillä matkailukohteiden asiakkaat saapuivat kohteisiin. Työssä selvitettiin myös, millaisilla kulkuvälineillä kuljetaan tietyn pituisia yhteysvälejä. Pitkillä matkoilla suositaan usein junia ja lentokoneita, kun taas lyhyillä matkoilla raideliikenteen metrot ja raitiovaunut sekä maantieliikenteen bussit astuvat kuvaan.

Opinnäytetyön pohjana toimi matkailualanyrittäjille ja matkailualanasiakkaille luotu haastattelututkimus. Tämä haastattelututkimus oli kriittinen tekijä opinnäytetyössä, sillä onnistuneella haastattelututkimuksella saatiin riittävän tarkat tulokset. Tämän lisäksi haastattelututkimuksen tulosten analysointi oli opinnäytetyössä merkittävässä osassa. Haastattelututkimuksesta poimittiin ne kriittiset kehitystarpeet, joihin asiakaskunta ja matkailuyrittäjät haluavat parannuksia.

Kehitystarpeiden määrittämisen jälkeen luotiin kehitysidea, jonka tavoitteena on edistää matkailuliikennettä ja näin elävöittää maaseutumatkailua. Kehitysideassa on otettu huomioon eri kohderyhmien vastaukset ja pyritty luomaan mahdollisimman toimiva ratkaisu. Tämän lisäksi kehitysideassa on otettu huomioon kustannustehokkuus ja mietitty tilannetta eri liikennöitsijöiden kannalta.

PUBLIC TRANSPORTATIONS OF COUNTRYSIDE DEVELOPMENT NEEDS IN PERSPECTIVE OF TRAVEL AGENCIES AND CUSTOMERS

Aakula, Teemu

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in Logistics

September 2016

Supervisor: Heikkinen, Harri

Number of pages: 37

Appendices: 0

Keywords: public transportation, questionnaire, mass transit, area of dispersed settlement

The purpose of this thesis was to research what the pivotal problems are with public transportation in travel destinations of sparsely populated areas in Satakunta region. Additionally, the purpose of this thesis was to become familiarized with the current state of public transportation in Satakunta region and elsewhere in Finland.

For this thesis the researcher was familiarized with Satakunta region's different travel destinations and to their structure. It turned out that the number of travel destinations is considerable and there are a lot of operators there. In addition to the smaller operators there are also a few larger travel agencies in the area. The research focused on thoughts about the current state of public transportation between travel agencies and their customers.

In addition to familiarizing with the travel destinations in Satakunta region, this thesis covers nationwide travel as well. It was researched which are the customers' means of transportation to the destinations. It was also researched which kind of transportation was used at which distances. For the longer distances trains and planes were favoured, whereas for shorter distances the preference changed to subways, trams and highway buses.

The foundation of this thesis was a questionnaire created for travel agencies and traveling customers to answer via interviews. This method was a critical factor in this thesis, for with this successful questionnaire reasonably accurate results were achieved. Additionally, analyzing of the results was a significant part of this thesis. Those critical development needs that the clientele and travel agencies felt need improving were picked out from the results of the questionnaire.

After defining the development needs a development idea was created to promote travel hence revitalizing countryside traveling. The target groups' different answers have been taken into consideration and the aim was to develop a solution as functional as possible. In addition to this, cost efficiency has been taken into account and the scenario has been considered from various traffic contractors' perspectives.

SISÄLLYS

1. JOHDANTO	5
1.1 Tutkimuksen taustaa	5
1.2 Tutkimusmenetelmät ja -aineisto	6
1.3 Tutkimuksen rajausta ja tavoitteet	6
2. JULKINEN LIIKENNE	7
2.1 Määritelmä	7
2.2 Raideliikenne	7
2.3 Maantieliikenne.....	9
2.4 Maantielautat ja yhteysalukset.....	12
3. MAASEUDUN JULKISEN LIIKENTEEN JÄRJESTÄMISTAVAT	14
3.1 Lait ja asetukset.....	14
3.2 Euroopan unionin palvelusopimusasetus	14
3.3 Joukkoliikennelaki	14
3.4 Ostoliikenne	16
3.5 Kansaneläkelaitos	17
3.6 SOTE.....	18
3.7 Koulukuljetukset.....	18
3.8 Matkailuliikenne	20
4. MATKAILUELINKEINO SATAKUNNASSA	23
4.1 Nykytila.....	23
4.2 Satakunnan matkailukohteet	24
5. HAASTATTELUTUTKIMUS	26
5.1 Selvitystyö.....	26
5.2 Toteutus.....	26
5.3 Haastattelututkimuksen kysymykset.....	27
6. TULOKSET	29
6.1 Matkailualan yrittäjät	29
6.2 Matkailuyritysten asiakkaat	30
7. TULOSTEN ARVIOINTI.....	32
7.1 Tutkimustulosten arviointi	32
7.2 Tulosten laadun, luotettavuuden ja yleistettävyyden arviointi	33
7.3 Kehitysidea ja jatkotutkimuskohteet.....	34
8. YHTEENVETO	36
9. LÄHTEET	38

1. JOHDANTO

1.1 Tutkimuksen taustaa

Suomi on harvaanasuttu maa, jossa suuri osa henkilöliikenteestä suoritetaan yksityis-autoilulla. Vaikka ihmisten muutto kaupunkeihin lisääntyy jatkuvasti, asuu merkittävä osa ihmisistä yhä suurten kaupunkien ja kasvukeskusten ulkopuolella. Hyvää ja toimivaa joukkoliikennettä maaseudulle tarvitaan, jotta maaseutu olisi houkutteleva paikka asumiselle ja yritystoiminnalle. Monissa maakunnissa haja-asutusalueiden joukkoliikenne täyttää vain lakisääteiset vähimmäisvaatimukset.

Työn toimeksiantajana toimii Satakunnan ammattikorkeakoulu. Satakunnan ammattikorkeakoulu on arvostettu korkeakoulu, joka toimii Porissa, Raumalla, Huittisissa, Kankaanpäässä. Yrityksen pääpiste sijaitsee Porissa ja korkeakoulussa opiskelee yhteensä n. 5 700 opiskelijaa ja työskentelee n. 400 henkilöä erilaisissa tehtävissä. (Satakunnan ammattikorkeakoulun [www-sivut](#) 2016.).

Satakunnan ammattikorkeakoulu hakee hanketyöryhmän koordinaattorina kansainvälistä ja kansallista rahoitusta maaseudun kutsujoukkoliikennemallin optimointiin ja suunnitteluun. Tämän lisäksi toimeksiantaja hakee rahoitusta maaseuturahastosta maakunnallisen joukkoliikenteen kehittämiseen Satakunnassa. Tämä tutkimus liittyy esiselvityksenä matkailukohteiden ja matkailijoiden osallistumisesta hankeyhteistyöhön. Satakunnan ammattikorkeakoulussa on tehty aikaisempaa tutkimusta liittyen maakunnalliseen joukkoliikenteeseen mm. Juho Seppälän opinnäytetyössä Nakkilan kunnan koulukuljetusten kehittämisestä, Markus Tuupan opinnäytetyössä henkilöliikenteen liikennöitsijöiden hankeyhteistyöstä vuonna 2015 sekä Niko Kortelaisen opinnäytetyössä seutulippujärjestelmistä vuonna 2011.

1.2 Tutkimusmenetelmät ja -aineisto

Tutkimusta varten Satakunnan ammattikorkeakoulun logistiikan opiskelijat suorittavat haastattelututkimuksen. Haastattelussa haastatellaan seitsemää matkailuyrittäjää sekä 28 matkailukohteiden asiakasta. Saatujen haastattelujen perusteella tutkimuksessa esitetään yhteenveto tärkeimmistä kehityskohteista ja asioista, joihin matkailuyrittäjät sekä asiakkaat haluavat parannuksia.

Yhteenvedosta poimitaan kriittisimmät kehitystarpeet, joihin tutkimuksessa paneudutaan. Näiden pohjalta luodaan kehitysidea, jolla maaseudun joukkoliikenne ja samalla maaseutumatkailu lisääntyisi ja kehittyisi. Yhteenvetoa ja arviointia pyritään tekemään osin jo haastattelututkimuksen aikana. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa saatua aineistoa on tehokasta käydä läpi jo tutkimuksen edetessä. Mikäli aineiston analysointia ei voida riippumattomista tekijöistä suorittaa jo haastattelujen aikana, tyydytään aineisto analysoimaan vasta lopuksi. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 223.)

1.3 Tutkimuksen rajausta ja tavoitteet

Tutkimus rajataan koskemaan vain Satakunnan maakuntaa sekä haastattelututkimukseen osallistuneiden sidosryhmien edustajia. Tutkimuksessa käsitellään bussilla sekä taksilla kuljettua verovaroin tuettua haja-asutusalueiden kutsu- ja linjaliikennettä. Tutkimuksessa ei kuitenkaan käsitellä, minkälaisia teknisiä ominaisuuksia haastattelututkimuksen vastaajat haluaisivat liittyen mobiiliohjaukseen tai paikannustietoon perustuvalta kuljetusten ohjaus- ja suunnittelujärjestelmältä.

Tutkimuksen tavoitteena on antaa tärkeää tietoa tutkimuksen toimeksiantajalle maaseudun julkisen liikenteen kehittämiseen. Tavoitteena on luoda toimiva kehitysidea, joka palvelee mahdollisimman hyvin kaikkia osapuolia. Kehitysidea luodaan pääsääntöisesti matkailualan yrittäjien sekä asiakkaiden antamasta haastattelututkimuksesta. Lopullisessa ratkaisussa ja kehitysideassa otetaan kuitenkin huomioon myös liikennöitsijöiden mahdollisuudet kyseisten asiakastarpeiden täyttämiseen ja pyritäänkin etsimään myös heidän kannaltaan toimiva ja kustannustehokas ratkaisu.

2. JULKINEN LIIKENNE

2.1 Määritelmä

Virallisesti joukkoliikenteellä tarkoitetaan suurten ihmismäärien kuljettamista yhdellä, siihen tarkoitettulla kulkuneuvolla. Tavallisesti puhuttaessa joukkoliikenteestä tarkoitetaan julkista liikennettä. Joukkoliikenne käsittää bussit, metrot, raitiovaunut sekä junat jotka kulkevat tiettyä reittiä pitkin tasaisin väliajoin. Julkiseksi liikenteeksi luetaan kuitenkin myös kutsujoukkoliikenteellä ajetut matkat, sekä lentokoneen ja taksin ajamat yhteysvälit. Lisäksi yhteysalukset ja maantielautat ovat myös julkista liikennettä. Julkista liikennettä on kaikki liikenne, mitä ihmiset eivät suorita omalla autollaan ja on julkisesti kaikkien saatavilla. Joukkoliikenne on puolestaan sellaista julkista liikennettä, jossa kuljetetaan suurempia ihmismääriä yhdellä ajoneuvolla. (Liikenneviraston [www-sivut](#) 2016.)

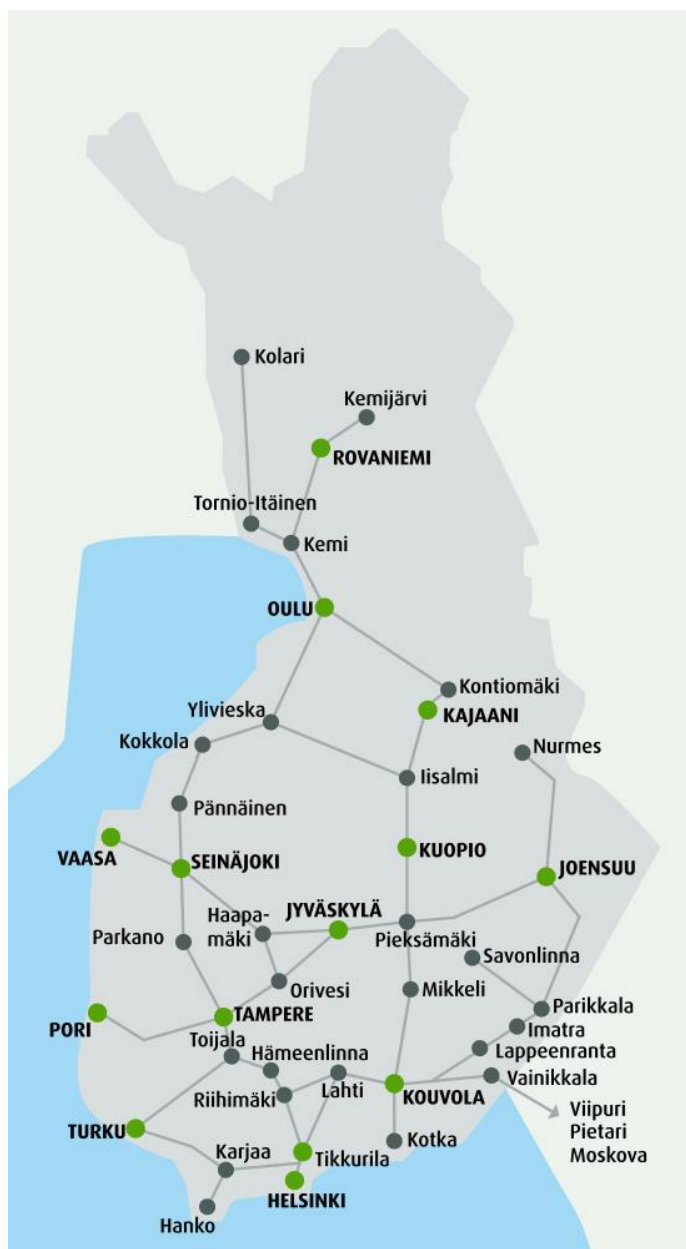
2.2 Raideliikenne

Raiteilla tapahtuvaa joukkoliikennettä on maailmalla hyvin paljon ja sen kehittämiseen käytetään Suomessakin kohtuullisesti resursseja. Lähtökohtaisesti voidaan kuitenkin todeta, että raiteilla kulkevan liikenteen määrä on huomattavasti pienempi verrattuna tieliikenteellä kuljettuihin matkoihin. Suomesta löytyy esimerkiksi vain yksi metro, joka sijaitsee pääkaupungissamme Helsingissä. Helsingin metrojärjestelmä on varsin yksinkertainen verrattuna muiden Euroopan suurkaupunkien metrojärjestelmään, mikä suurelta osin johtuu pienestä väkiluvusta. Kyseinen järjestelmä palvelee kuitenkin suhteellisen hyvin pääkaupunkiseudun asukkaita, sillä päivittäinen kävijämäärä vuonna 2015 oli n. 17 228 asiakasta. (Helsingin kaupungin [www-sivut](#) 2016.)

Raitiovaunuliikennettä esiintyy myös enää vain Helsingissä, sillä raitiovaunut poistuivat Turusta 1970-luvulla. Turkuun kuitenkin suunnitellaan raitiovaunujen palautusta tulevaisuudessa. Helsingin raitiovaunujen keskimääräinen asiakasmäärä yhdelle päivälle on n. 15 600 henkilöä. (Helsingin kaupungin [www-sivut](#) 2016.)

Suomen joukkoliikenteessä ainoa junayhteyksien tarjoaja tällä hetkellä on VR, joka asettaakin asiakkaat huonoon tilanteeseen. Sillä ilman suoranaista kilpailijaa junaliikenteen kehitys ei kehity toivotulla tavalla. Ainoa kilpailija onkin tällä hetkellä eri linja-autoliikennöitsijät maanteilla. VR tarjoaa myös paikallisjunaliikennettä, joka sekin on pääasiassa keskittynyt pääkaupunkiseudun alueelle. Pääkaupunkiseudulta paikallisjunayhteydet ulottuvat Lahteen, Karjaalle sekä Riihimäelle. Joukkoliikenteen näkökulmasta voidaankin todeta, että raideliikenne pääkaupunkiseudulla ja sen lähistöllä on hyvällä mallilla. (VR:n www-sivut 2016.)

Kuvassa 1 sivulla 9 on esitelty Suomen rataverkon kartta, joka suurelta osin selittää miksi linja-autolla liikutaan myös pidempiä matkoja. Juna on pidemmillä matkoilla usein nopeampi ja ympäristöystävällisempi, mutta Suomen rataverkon puutteet tuovat ongelmia junan käytössä varsinkin tietyillä seuduilla. Esimerkiksi länsirannikolla junayhteyksien käyttäminen rannikkoa pitkin ei onnistu, joten esimerkiksi Turku – Pori välin matkustaminen junalla ei ole järkevää. Suurin osa linja-autovuoroista kulkee Säkylän kautta, ja muutama päivittäinen edestakainen vuoro ajaa myös suoraan valtatie 8 pitkin. Linja-auton matka-aika kaupunkien välillä edellä mainituilla reiteillä on huomattavasti lyhyempi kuin junan matka-aika kierrettäessä Tampereen kautta. (Matkahuollon www-sivut 2016.)



Kuva 1. Suomen rataverkko (VR:n www-sivut 2016.)

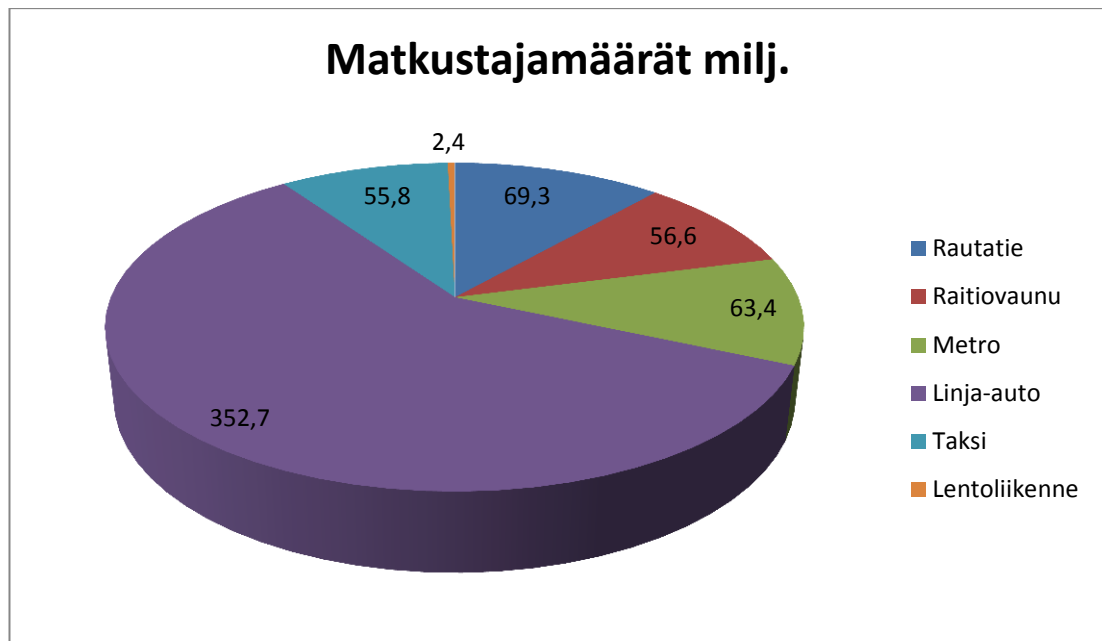
2.3 Maantieliikenne

Suuri osa suomalaisista käyttää julkista liikennettä maanteillä linja-autokuljetuksissa. Busseilla kuljetaan aina niin kaupunkiliikenteessä, sellaisissa kaupungeissa joissa ei muuta julkista liikennemuotoa ole, kuin myös pidempiä matkoja kaukoliikenteessä. Kaupunkibussit ovat tärkeitä myös pääkaupunkiseudulla, vaikka siellä onkin muita vaihtoehtoisia joukkoliikennemuotoja, sillä tällä hetkellä raideliikenne ei pystyisi vastaamaan kaikkien kysyntään mikäli bussiliikenne jostain syystä lakkautettaisiin.

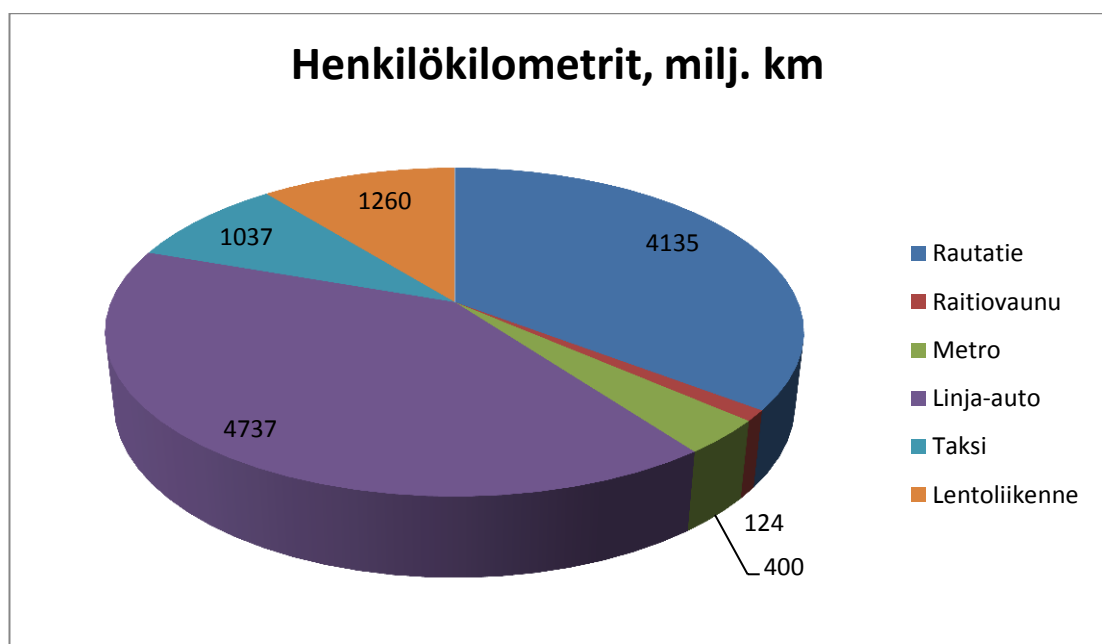
Linja-autoilla on merkittävä osa kutsujoukkoliikenteen harjoittamisessa, ja kutsujoukkoliikennettä harjoitetaan pääasiassa bussikuljetuksilla. Hyvä esimerkki kutsujoukkoliikenteestä on koulukuljetukset. Tällöin bussi esimerkiksi lähtee koulun pihalta koulupäivän päätyttyä, jättää koululaiset kyydistä reittinsä varrelle ja samalla ottaa muita asiakkaita kyytiin. Kutsujoukkoliikenteen käyttö on varsinkin maaseuduilla todella tärkeää, sillä tällä tavalla pystytään nostamaan bussien täyttöastetta huomattavasti. (ELY-keskuksen [www-sivut](#) 2016.)

Taksilla ja lentokoneella on myös oma alueensa julkisessa liikenteessä, mutta molemmat näistä ovat matkustajamäärillä mitattuna melko pieniä kuljetusmuotoja. Kotimaan joukkoliikenteessä lentokoneella lennetään vain vähäisiä matkustajamääriä, ja suurin osa lennoista lennetään Etelä-Suomesta Pohjois-Suomeen, kuten esimerkiksi Helsinki – Rovaniemi välillä. Taksiliikennettä käytetään usein vanhusten, liikuntarajoitteisten ja koululaisten kuljetuksiin. Näitä ei kuitenkaan voida laskea samalla tavalla julkiseksi liikenteeksi kuin tietyn välin ajavaa maantie- tai raideliikennettä.

Kuviossa 1 sivulla 11 on esitetty vuoden 2013 matkustajamäärät jokaista eri julkisen liikenteen kulkumuotoa kohtaan. Kuviossa 2 sivulla 11 on esitetty puolestaan henkilökilometrit jokaista julkisen liikenteen kulkumuotoa kohtaan vuodelta 2013. Näitä kuvioita vertailemalla pystytään huomaamaan ero kunkin eri julkisen liikenteen muodon välillä suhteutettuna kuljettuun matkaan. Kuviota tulkitsemalla voidaan todeta, että linja-autoliikennettä suositaan enemmän lyhyillä matkoilla, kun taas junaliikennettä ja lentoliikennettä suositaan pitkillä yhteysväleillä. Henkilökilometreillä mitattuna bussi ja junaliikenne ovat hyvinkin tasaisia, kun taas matkustajamäärissä ero on huomattava. Samoja eroavaisuuksia löytyy taksikuljetusten ja lentokuljetusten kohdalta. (Liikenneviraston [www-sivut](#) 2016.)



Kuvio 1. Julkisen liikenteen matkustajamäärät (Liikenneviraston www-sivut 2016.)



Kuvio 2. Julkisen liikenteen henkilökilometrit (Liikenneviraston www-sivut 2016.)

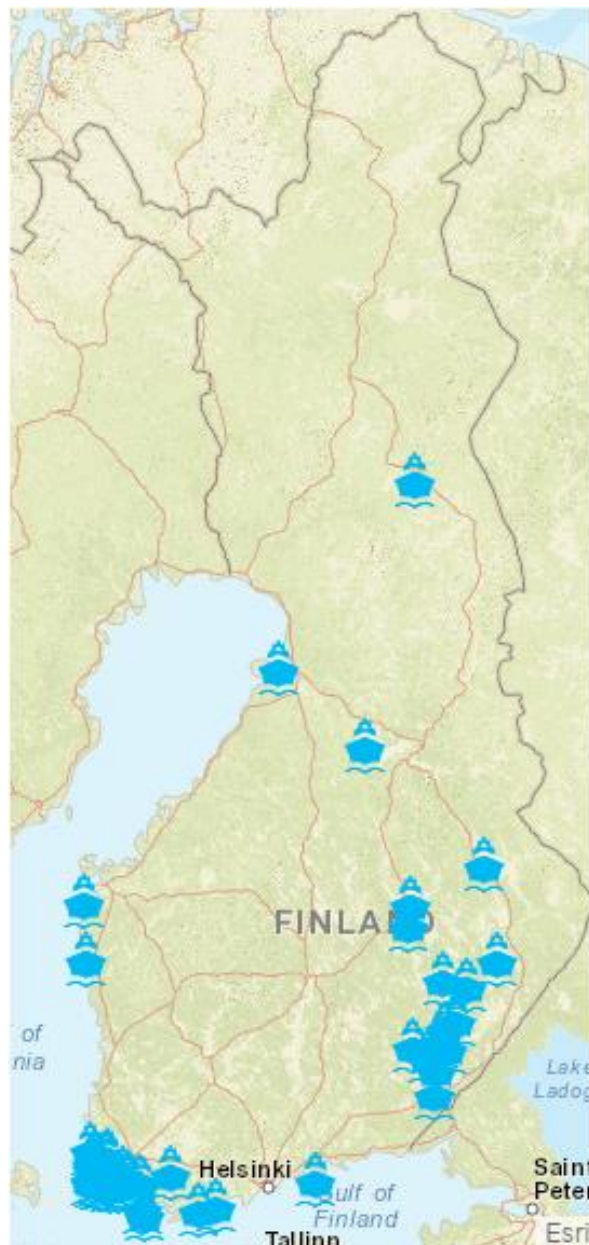
2.4 Maantielautat ja yhteysalukset

Maantielautat ja yhteysalukset ovat hyvin tärkeä osa julkista liikennettä. Vaikka kyseistä joukkoliikennemuotoa käyttääkin vain usein tietty osa ihmisistä, on kyseessä tärkeä liikkumismuoto. Ilman maantielautojen ja yhteysaluksien tarjoamia yhteysvälejä tietyissä paikoissa asuminen olisi mahdotonta. Maantielautat ja yhteysalukset palvelevat vakinaisesti asuvia ihmisiä, mutta myös hyvin suurissa määrin mökkiliikennettä. Kesäisin maantielautojen ja yhteysaluksien täyttöaste on huomattavan korkea, mikä selittyikin suurilta osin edellä mainitusta mökkiliikenteestä.

Suomen laissa vaaditaan, että jokaiselle saaristossa vakituisesti asuvalle on tarjottava välttämättömät liikenne- ja kuljetuspalvelut (Laki saariston kehityksen edistämisestä 26.6.1981/1494). Tästä syystä maantielautojen on ajettava yhteysvälejä ympäri vuoden, eikä toimintaa voida pysäyttää hiljaisella yhteysvälillä kokonaan. Joitain yhteysvälejä on vuosien aikana korvattu silloilla, tämä on tosin hyvin kallista ja siltojen rakentamista on kritisoitu myös kauniin saaristomaiseman pilaamisesta. (Finlexin [www-sivut 2016.](#))

Maantielautojen ja yhteysalusten hoidosta vastaa Varsinais-Suomen ELY-keskus, ja suurin maantielautojen keskittymä sijaitsee Turun saaristossa. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen vastuulla on koko Suomen maantielauttaliikenne, yhteensä 41 yhteysväliä, sisältäen merialueet ja sisävedet. Varsinais-Suomen ELY-keskus myös tukee yksityisiä maantielauttayhteyksiä Sipoossa, Loviisassa, Inkoossa, Raaseporissa, sekä Saariston Rengasteillä. (ELY-keskuksen [www-sivut 2016.](#))

Kuvassa 2 sivulla 13 on esitetty Suomen maantielautojen sekä yhteysaluksien sijainti kartalla. Kuvasta näkee selvästi, että suurin keskittymä yhteysväleissä on Turun saaristossa sekä Itä-Suomen järviolueilla, kuten edellisessä kappaleessa on mainittu. Näiden alueiden lisäksi mainittavia yhteysvälejä ovat myös Hailuodon yhteysväli Oulussa, Pellingin yhteysväli Porvoon lähistöllä, Bergön ja Eskilsön yhteysvälit Pohjanmaalla, Alassalmen yhteysväli Oulujärvellä sekä Räisälän yhteysväli Kemijärvellä. (ELY-keskuksen [www-sivut 2016.](#))



Kuva 2. Maantielautojen ja yhteysalusten sijainti kartalla (ELY-keskuksen [www-](http://www.ELY-keskus.fi)sivut 2016.)

3. MAASEUDUN JULKISEN LIIKENTEEN JÄRJESTÄMISTAVAT

3.1 Lait ja asetukset

Julkiseen liikenteeseen ja sen järjestämiseen liittyy erilaisia lakeja ja asetuksia. Näiden lakien, direktiivien sekä asetusten tehtävänä on turvata ihmisten mahdollisuutta liikkua julkisilla kulkuneuvoilla, muuallakin kuin suurissa kasvukeskuksissa. Maaseudulla asuvat ihmiset haluavat kuitenkin asua jatkossakin maaseudulla, mikä ei kuitenkaan onnistu ilman toimivaa julkista liikennettä. Toimiva julkinen liikenne on elinehto, jotta maaseuduilla asuminen onnistuu.

3.2 Euroopan unionin palvelusopimusasetus

EU:n palvelusopimusasetus (1370/2007) astui voimaan vuoden 2009 lopussa. Kyseisen palvelusopimusasetuksesta johtuen myös Suomen joukkoliikennelakia muutettiin, sillä uusi asetus ei sallinut nykyistä linjaliikennelupamallia. Palvelusopimusasetuksella säädettiin ja yhtenäistettiin palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä ja sopimista.

Tämän palvelusopimusasetuksen myötä julkista tukea tai tiettyjä yksinoikeuksia voidaan myöntää vain kyseisen asetuksen mukaisesti. Lisäksi asetus määrää, miten julkinen valta voi vaikuttaa joukkoliikenteen markkinoihin taatakseen riittävän laadukkaan joukkoliikenteen. Asetuksen yhtenä tavoitteena on myös yhtenäistää eri EU:n jäsenvaltioiden julkista liikennettä ja luoda yhteiset pelisäännöt. (Euroopan unionin [www-sivut](#) 2016.)

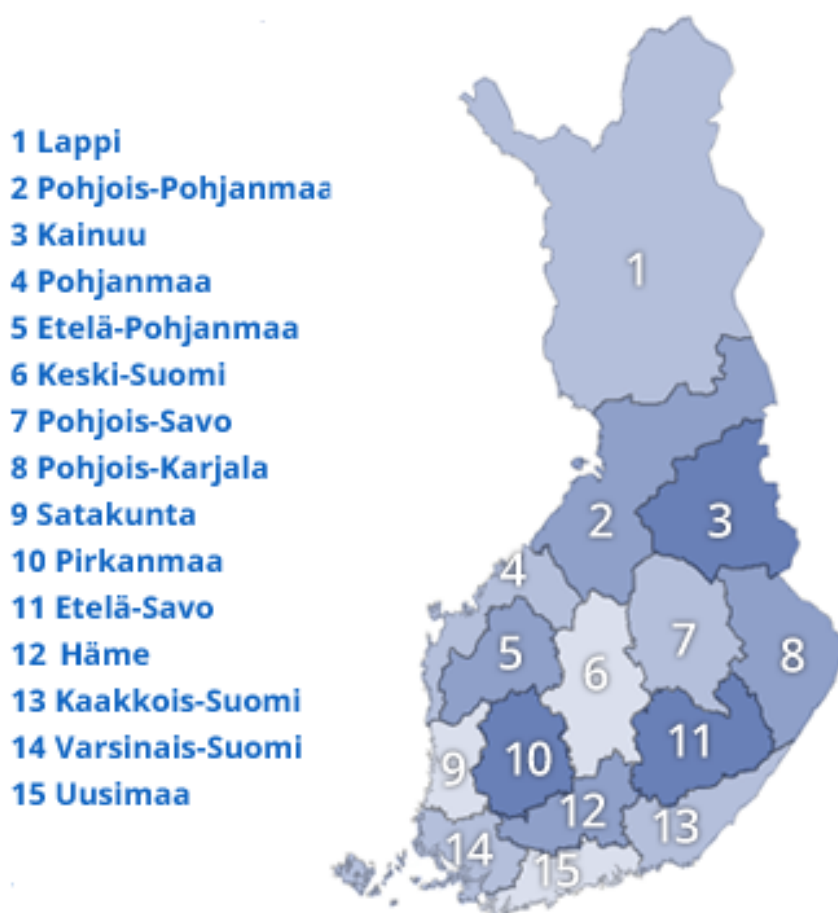
3.3 Joukkoliikennelaki

Joukkoliikennelaki (869/2009) astui voimaan vuoden 2009 lopussa. Kyseisen lain muutokset tehtiin uuden EU:n palvelusopimusasetuksen takia. Joukkoliikennelaissa

otettiin käyttöön kymmenen vuoden siirtymä aika. Vanhat liikenneluvat muuttuvat asteittain uusiksi liikenneluviksi vuosien 2014 ja 2019 välisenä aikana. (Liikenneviraston www-sivut 2016.)

Joukkoliikennelaissa määritetään, että toimivaltaiset viranomaiset vastaavat joukkoliikenteen järjestämisestä. Nämä toimivaltaiset viranomaiset ovat yhdeksän eri elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta (ELY-keskukset). ELY-keskusten lisäksi 26 kunnallista viranomaista vastaa myös joukkoliikenteen järjestämisestä. Viranomaiset määrittävät oman alueensa palvelutason ja päättävät miten joukkoliikennepalvelut järjestetään. Joukkoliikennepalvelut voidaan järjestää joko markkinaehtoisesti, taikka kilpailuttamalla EU:n palveluehtoasetuksen mukaisesti. (Liikenneviraston www-sivut 2016.)

Kuvassa 3 sivulla 16 on esitetty Suomen eri ELY-keskusten hallinnoimat alueet. ELY keskukset hallinnoivat kukin omaa maakuntaansa. Tästä johtuen hallinnoimat alueet noudattavatkin suurilta osin maakuntien rajoja. Toimivien joukkoliikennepalveluiden tarjoaminen vaatii myös paikallistuntemusta. Tästä syystä ELY-keskusten vähentäminen tai keskittäminen esimerkiksi pääkaupunkiseudulle voisi heikentää joukkoliikennepalveluiden laatua varsinkin maaseudulla.



Kuva 3. ELY-keskusten hallinnoimat alueet kartalla (ELY-keskuksen [www-sivut](http://www.ely.fi) 2016.)

Julkinen liikenne luetaan julkiseksi hankinnaksi, kuten mikä tahansa julkinen hankinta. Tästä syystä eri joukkoliikennepalvelut on kilpailutettava, mikäli riittävää palvelutasoa ei synny markkinaehtoisesti ja joukkoliikennepalveluun käytetään julkista tukea. Markkinaehtoisesti toimiva julkinen liikenne vaatii myös voimassa olevat joukkoliikenne- tai reittiluvat, jotka ELY-keskus myöntää. Markkinaehtoisessa liikenteessä liikennöitsijä määrittää halutun lipun hinnan. (Liikenneviraston [www-sivut](http://www.liikennevirasto.fi) 2016.)

3.4 Ostoliikenne

Ostoliikenne on tärkeä osa maaseutujen joukkoliikennettä. Ostoliikenteellä tarkoitetaan liikennettä, jonka jokin osapuoli on ostanut liikennöitsijältä, yleensä tämä osa-

puoli on kunta. Ostoliikennettä harjoitetaan varsinkin sellaisilla yhteysväleillä, joilla asiakkaiden lipputulot eivät kata liikennöitsijän kuluja, tai liikennöinti ei ole liikennöitsijän kannalta kannattavaa. Tämä koskee varsinkin maaseutuja ja niiden tiettyjä yhteysvälejä. Ostoliikennettä käytettäessä sopijaosapuolet tekevät, sopimuksen miten kyseinen yhteysväli hoidetaan ja miten lipputulot jaetaan. Esimerkiksi ostoliikenne voidaan järjestää niin, että ostajaosapuoli maksaa liikennöitsijälle yhteysvälin kaikki kulut, mutta tietty valtaosa saaduista lipputuloista menee kunnalle.

Ostoliikenteen käyttö on molemmille osapuolille tärkeää. Tällöin varsinkin pienillä paikkakunnilla toimivat liikennöitsijät pystyvät kasvattamaan toimintaansa tavanomaisten tilauskuljetusten lisäksi. Kunnat pystyvät puolestaan tällä tavalla pitämään huolen yhteiskunnallisesti tärkeistä yhteysväleistä. Mikäli jollain tietyllä kunnalla ei ole toimivaa joukkoliikenne yhteyttä esimerkiksi 30 kilometrin päässä olevaan suureen kasvukeskukseen, niin kyseiseen kuntaan muuttaminen nousee helposti kynnykseksi mahdollisille uusille asiakkaille. Uuden joukkoliikennelain myötä liikennöinti on suurimmilta osin siirtynyt sopimusliikenteestä ostoliikenteeksi. Uudistuksen myötä haja-asutusalueiden joukkoliikenne kuitenkin kärsii, sillä huonosti tuottavista reiteistä ei välttämättä synny kunnan kilpailua. Tällöin kunta joutuu maksamaan kohtuuttoman paljon liikennöitsijälle reitin ajamisesta, mikäli se on kuitenkin yhdyskunnallisesti tärkeää. (Ylen [www-sivut](#) 2014.)

3.5 Kansaneläkelaitos

Kansaneläkelaitos eli Kela tukee ja kustantaa useita julkisen liikenteen matkoja. Matkakorvauksia voi hakea äkillisen, pitkäaikaisen tai elinikäisen sairastumisen myötä. Tämän lisäksi Kela tukee matkoja koululaisille ja opiskelijoille. Kela kustantaa esimerkiksi koulumatkat, mikäli yhdensuuntainen matka kouluun on yli 10 kilometriä tai koulumatkojen yhteenlaskettu määrä ylittää kuukaudessa 54 euron rajan. Tämän lisäksi Kela tukee koululaisia jotka tekevät vähintään 7 yhdensuuntaista koulumatkaa viikossa. Kela maksaa ja kustantaa aina halvimman vaihtoehdon haettuun kuljetukseen. Maaseudulla tämä tarkoittaa silti usein taksiliikennettä, sillä esimerkiksi linja-autoliikenteen joustavuus ei riitä. (Kelan [www-sivut](#) 2016.)

3.6 SOTE

Sosiaalihuoltolaissa vaaditaan että myös jokaiselle sairaalle ihmiselle on pystyttävä järjestämään toimiva julkinen liikenne. Näitä palveluita järjestetään ihmisille, jotka eivät kykene itsenäisesti käyttämään julkista liikennettä jonkun sairauden tai vammankin takia. Palveluita voidaan järjestää seuraavilla tavoilla, tai niitä yhdistelemällä:

- julkisen liikenteen välineiden ja käytön opastuksella
- saattajapalveluna
- ryhmäkuljetuksina
- korvaamalla taksilla tai muulla vastaavanlaisella kulkuneuvolla liikkuminen
- muulla sovelletulla tavalla

(Finlexin www-sivut 2016.)

Varsinkin maaseudulla usein käytetty tuki on taksimatkan korvaaminen. Usein vaikeavammaisten ja eläkeläisten ainoa keino liikkua on käyttää taksia. Linja-autoliikenteen yhteysvälit ovat heikkoja, eikä joustavuutta ole samalla tavalla kuin taksiliikenteessä. Lisäksi usein vaikeavammaisten ja eläkeläisten liikkuminen on vaikeaa, jolloin tiukalla pysäkkiaikataululla ajavalla bussilla ei ole resursseja hoitaa tämän kaltaisia matkoja. Taksimatkustaminen ei ole tässä tapauksessa kustannustehokasta, mutta se on usein maaseudulla ainoa keino eläkeläisten ja vammaisten kuljetamiseen.

3.7 Koulukuljetukset

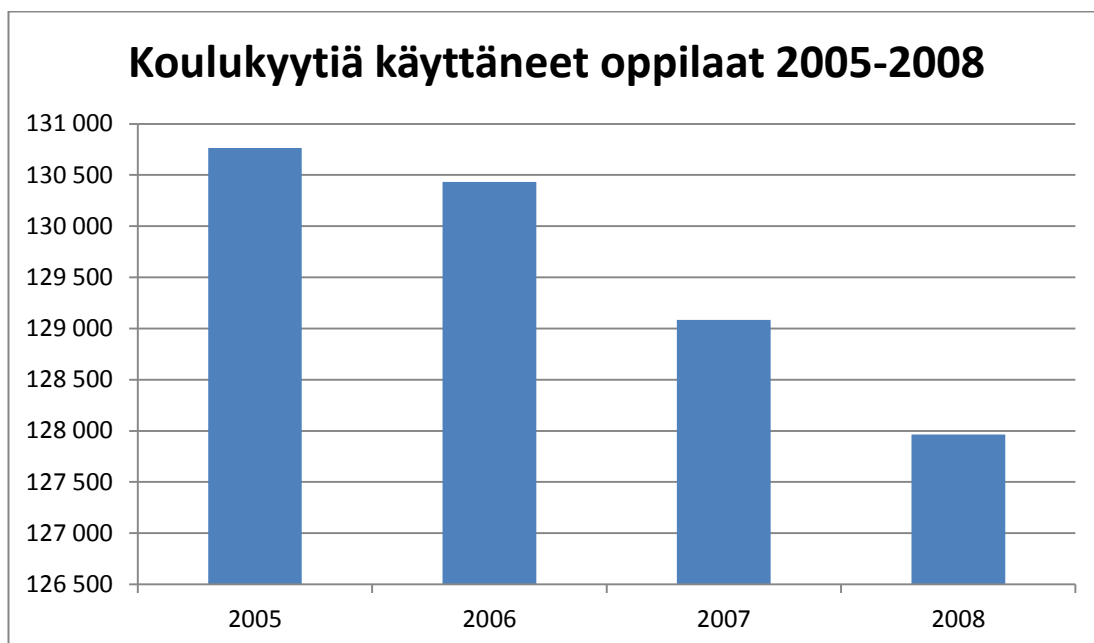
Koulukuljetukset muodostavat merkittävän osan maaseudulla tehdystä joukkoliikenteestä. Varsinkin maaseudulla oman auton käyttö on erittäin merkittävää pitkien etäisyyksien takia. Tästä syystä tavanomaista kaupungeissa käytettävää julkista liikennettä on vähän, mutta siitä huolimatta koulukuljetukset on kuitenkin tarjottava mahdollisimman kustannustehokkaasti.

Perusopetuslaissa on määrätty, että mikäli koululaisen koulumatka on viittä kilometriä pidempi, niin hänelle on tarjottava maksuton koulukyyti. Näissä asioissa otetaan kuitenkin myös huomioon oppilaan ikä sekä muut tekijät. Tämän lisäksi alle 13-

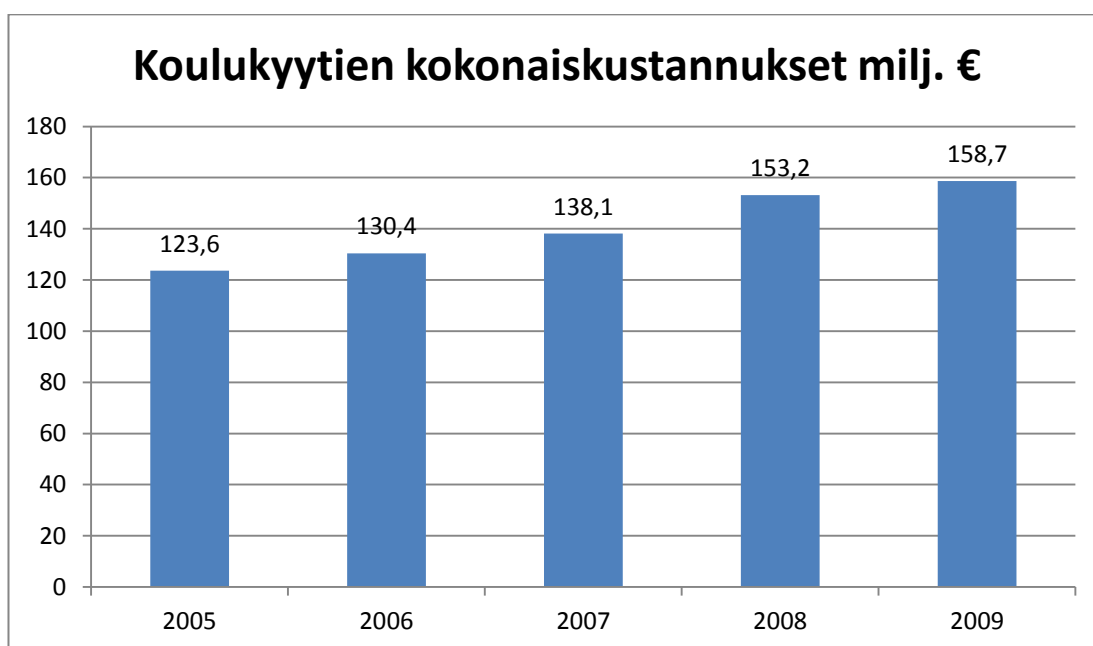
vuotiaan oppilaan yhtäjaksoinen koulumatka ei saa ylittää 2,5 tuntia. Yli 13-vuotiaan yhtäjaksoinen koulumatka ei saa puolestaan ylittää 3 tuntia. (Finlexin www-sivut 2016.)

Maaseutujen vähäisten linja-autoliikenne yhteyksien vuoksi kunnat turvautuvatkin tietyissä tilanteissa taksiliikenteeseen. Tilataksille optimoidut reitit, joiden varrelle koululaiset jätetään, onkin yleisesti käytetty tapa maaseudulla. Tämä ei ole tietenkään niin kustannustehokasta kuin kaupunkien linja-autoliikenteen käyttö, mutta suurten etäisyyksien ja pienten matkustajamäärien vuoksi välttämätöntä.

Ihmisten muutto suuriin kasvukeskuksiin on lisääntynyt vuosien varrella. Tämä näkyykin hieman koulukyytiä tarvitsevien oppilaiden lukumäärän laskuna. Siitä huolimatta kuljetuskustannukset ovat nousseet merkittävästi. Tämän selittämistä on vaikea tietää, mutta suurilta osin se voidaan perustella yleisellä kuljetuskustannusten nousulla. Olettamuksena voidaan kuitenkin pitää, että mikäli kyyditettävien määrä laskee, niin myös kustannusten pitäisi laskea. Kuviossa 3 on esitetty kuljetettavien oppilaitten määrä vuosina 2005–2009. Kuviossa 4 on sivulla esitetty kuljetuskustannusten lisääntyminen vuosina 2005–2009 yhtä oppilasta kohden. (Turpeinen, Lakanen, Hakonen, Havas & Tammelin 2013, 31–33.)



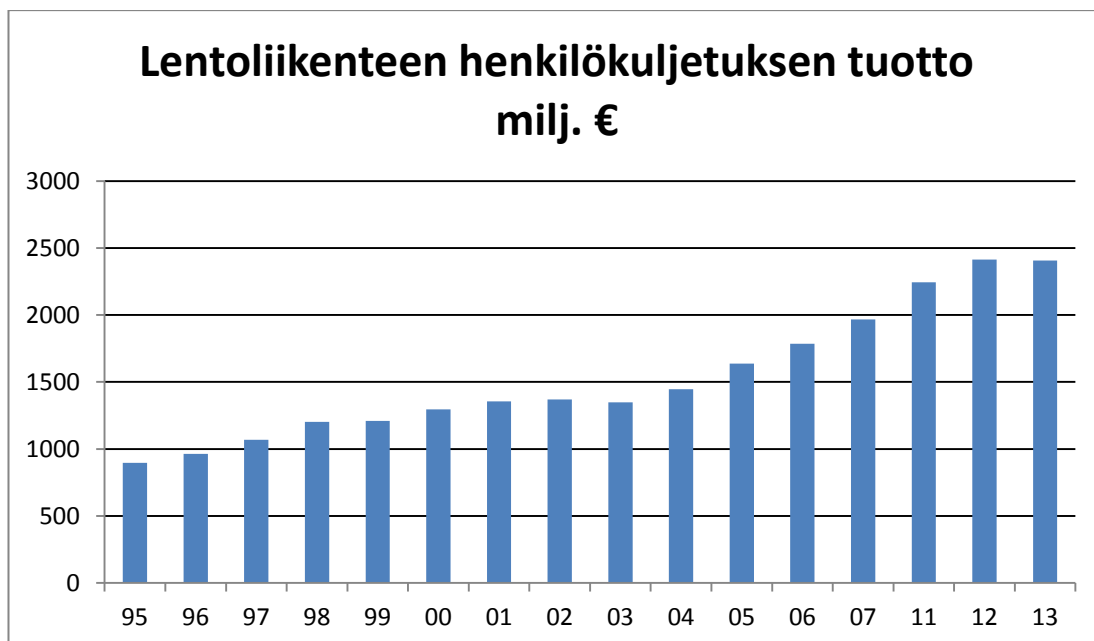
Kuvio 3. Koulukyytiä käyttäneiden oppilaiden lukumäärät (Turpeinen, Lakanen, Hakonen, Havas & Tammelin 2013, 31–33.)



Kuvio 4. Koulukyytien kokonaiskustannukset (Turpeinen, Lakanen, Hakonen, Havas & Tammelin 2013, 31-33.)

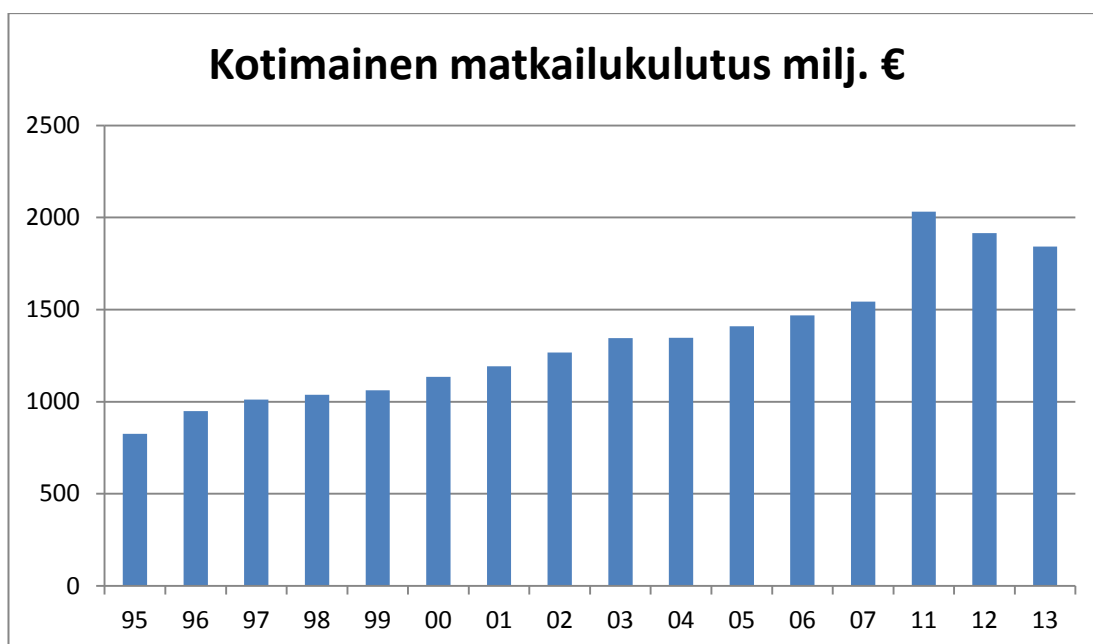
3.8 Matkailuliikenne

Matkailuliikenteeksi lasketaan liikenne, joka sijoittuu oman asuinpaikan ulkopuolelle, eikä sitä lueta työmatkaksi. Matkailu on lisääntynyt vuosien varrella, ja varsinkin ulkomaille matkustaminen on lisääntynyt merkittävästi. Ulkomaanmatkat aurinkorannoille olivat harvinaista herkkua monille suomalaisille 1980-luvulla. Alalle on tullut kilpailua, ja tästä syystä hinnatkin ovat laskeneet merkittävästi. Tämän huomaa selkeästi oheisista kuvioista. Kuvioissa 5 sivulla 21 on esitetty lentoliikenteen tuotto miljoonissa euroissa vuosina 1995-2013. Matkailun osuus tuotoista on pysynyt samana koko tämän ajan, joten sitä ei pidä ottaa huomioon vertailussa. (Visitfinlandin www-sivut 2016.)



Kuvio 5. Lentoliikenteen henkilökuljetuksen tuotto (Visitfinlandin www-sivut 2016.)

Viime vuosina myös kotimaanmatkailu on kasvattanut suosiotaan, ja matkailuautoja näkee yhä useammin kesällä liikenteen seassa. Suomeen myös virtaa yhä enemmän matkailijoita ulkomailta. Ulkomaalaisten matkailu Suomessa keskittyy pääosin talvisesonkiaikaan ja Suomen Lappiin. Matkailu Etelä-Suomessa on kuitenkin myös lisääntynyt merkittävästi ulkomaalaisten matkailijoiden ansiosta. Suurimmat matkailuvirrat ulkomailta Suomeen tulee edelleen Venäjältä, mutta myös keskieurooppalaisten sekä aasialaisten matkailijoiden määrät ovat lisääntyneet. Kuviossa 6 sivulla 22 on esitetty kotimainen matkailukulutus miljoonissa euroissa vuosina 1995–2013. Kuten kuviosta näkyy, on matkailu kotimaassa selvästi noussut. (Visitfinlandin www-sivut 2016.)



Kuvio 6. Kotimainen matkailukulutus (Visitfinlandin www-sivut 2016.)

Kotimainen ja ulkomainen matkailu ovat molemmat nousseet vuosien varrella merkittävästi. Ihmiset panostavat selvästi enemmän matkailuun ja ovat valmiita maksamaan elämyksistä enemmän. Palkkojen vuosittaisten nousujen myötä sekä matkailualan kilpailun kasvaessa kysyntä ja tarjonta kohtaavat entistä paremmin, mikä puolestaan mahdollistaa ihmisten matkailun kotipaikkakunnan ulkopuolella.

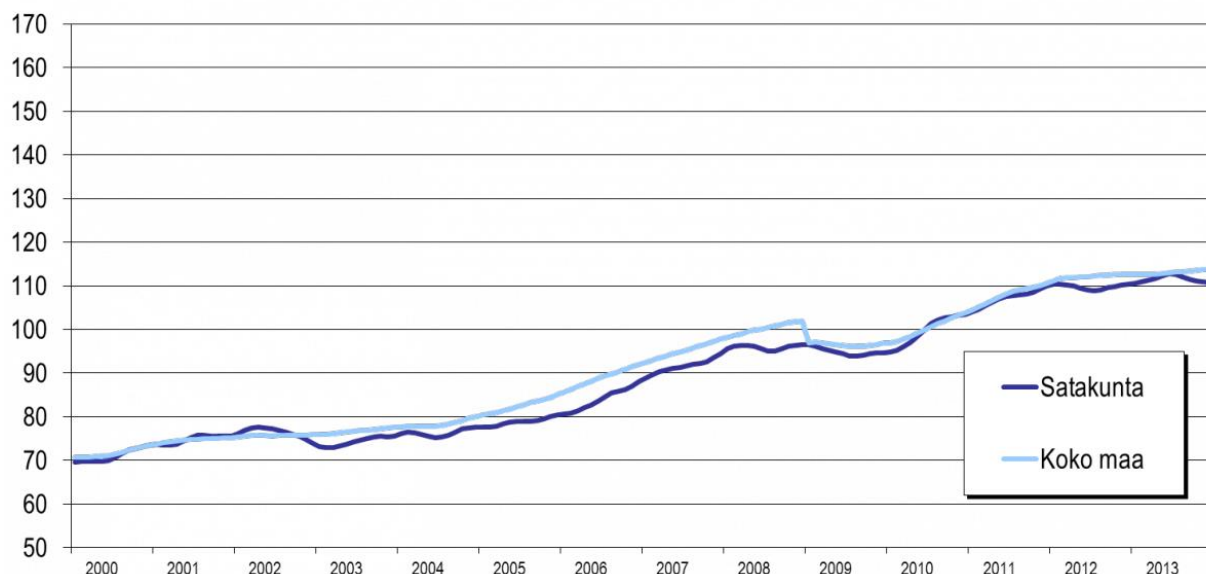
4 MATKAILUELINKEINO SATAKUNNASSA

4.1 Nykytila

Matkailuelinkeino voi tällä hetkellä hyvin Satakunnassa, kuten muuallakin Suomessa. Suomi on kärsinyt taantumasta jo useita vuosia, mutta matkailuala on muita aloja vakaampi suhdannevaihteluille. Merkittävä syy tähän on se, että matkailualalla Satakunnassa on useita pieniä toimijoita. Satakunnan matkailutulot syntyvät suurista määräistä pieniä yrityksiä, jolloin yhden yrityksen muutokset tai vetäytyminen alueelta ei muuta merkittävästi koko alueen matkailua. Esimerkiksi teollisuudessa tilanne on eri: Mikäli suuri teollisuustoimija päättää sulkea tehtaansa Satakunnassa, ovat vaikutukset huomattavasti dramaattisemmat. (Porin kaupungin [www-sivut](#) 2016.)

Kuviossa 7 sivulla 24 on esitetty majoitus- ja ravitsemistoiminnan liikevaihdon kehitys Satakunnassa ja koko maassa vuosina 2000–2013. Kuviota analysoimalla voidaan todeta, että matkailunkehitys Satakunnassa kulkee samassa linjassa muun Suomen kanssa. Merkittäviä eroja ei löydy, mutta tasaista kasvua on vuodesta toiseen, mikä lupaa hyvää matkailualan toimijoille Satakunnassa ja muualla Suomessa tulevaisuudessa. (Satamittarin [www-sivut](#) 2016.)

Majoitus- ja ravitsemistoiminnan liikevaihdon kehitys Satakunnassa ja koko maassa



Kuvio 7. Majoitus- ja ravitsemistoiminnan liikevaihdon kehitys Satakunnassa ja koko maassa (Satamittarin www-sivut 2016.)

Porin seutukunnan matkailutulot olivat vuonna 2014 suurimmat verrattuna muihin Satakunnan seutukuntiin. Porin seutukunnan matkailu käsitti vuonna 2014 65 % kaikista matkailutuloista Satakunnassa. Loput 35 % Satakunnan matkailutuloista päätyivät maakunnan kahteen muuhun seutukuntaan, jotka ovat Rauman seutukunta ja Pohjois-Satakunnan seutukunta. (Porin kaupungin www-sivut 2016.)

4.2 Satakunnan matkailukohteet

Matkailukohteita löytyy Satakunnasta todella paljon, ja suuri osa matkailukohteista on pienten toimijoiden tai kunnallisia kohteita. Suurimpana yksittäisenä matkailukohteena voidaan pitää Yyterin hiekkarantoja ja niiden yhteydessä olevaa kongressi- ja kylpyläkeskusta. Vuoden 2006 kesään Porin kaupunkialueella kirjattiin yhteensä 110 000 yöpymistä, joista 90 000 sijoittui Yyteriin. Yyterin matkailukohde onkin pitänyt jo vuosia asemansa Satakunnan tärkeimpänä matkailukohteena, ja kävijämäärät ovat vuosittain kasvussa. (Kalevan www-sivut 2006.)

Rauman vanha kaupunki on myös merkittävä matkailukohde Satakunnassa ja onkin UNESCO:n maailmanperintökohde. Vanha Rauma on pohjoismaiden laajin yhtenäinen puukaupunkialue. Aluetta ei ole mitenkään eristetty, vaan alue toimii aivan kaupungin keskustan välittömässä läheisyydessä. Pinta-alaltaan Vanha Rauma käsittää 29 hehtaarin suuruisen alueen jossa sijaitsee yli 800 rakennusta. Rakennuksista n. 600 on yksityisomistuksessa. Kaupunki on rakentunut 1600-luvulla ja pysynyt lähes entisellään siitä lähtien. Kaupunginosa on edelleen täysin asuttua, ja tästä syystä tilastoja kävijämääristä on mahdotonta tietää. Rauma on kuitenkin kesäkaupunki, ja matkailu alueelle kohdistuu eritoten kesäaikaan. (Rauman kaupungin www-sivut 2016.)

Satakunnassa sijaitsee myös paljon pieniä matkailukohteita, esimerkiksi vanhoja historiallisia kohteita kuten kirkkoja. Tämän lisäksi haja-asutusalueilla sijaitsee useita erilaisia matkailukohteita. Haja-asutusalueiden matkailukohteita ovat mm. erilaiset marjatilat, vanhat kartanot sekä leirintäalueet. Kyseiset matkailukohteet ovat varsin pieniä, mutta yhdessä ne muodostavat suuren osan Satakunnassa harjoitettavasta matkailusta. Tässä tutkimuksessa paneudutaan juuri näihin pieniin matkailukohteisiin sekä niiden asiakkaisiin. Tutkimuksessa haastatellut matkailualanyrittäjät ovat kaikki pieniä toimijoita ja matkailukohteet sijaitsevat haja-asutusalueilla.

Yyterin lisäksi Satakunnassa ei ole yhtä suurta matkailualan toimijaa vaan matkailuala on keskittynyt pienille toimijoille. Tästä syystä kattavan tilastotiedon saaminen muiden kuin Yyterin kävijämääristä on vaikeaa tai mahdotonta. (Porin kaupungin www-sivut 2016.)

5 HAASTATTELUTUTKIMUS

5.1 Selvitystyö

Haastattelututkimus suoritettiin puhelinhaastattelulla, jossa esitettiin erilaisia kysymyksiä Satakunnassa toimivilta matkailualanyrittäjiltä sekä asiakkailta. Haastattelun kysymykset olivat kvalitatiivisia eli avoimia kysymyksiä. Tällä tavalla pystyttiin varmistamaan, että juuri oikeisiin asioihin saadaan riittävän laajat vastaukset. Avoimien kysymysten etuna on myös se, että ne eivät rajaa pois mitään asioita. Monivaihtokysymysten ongelmana voidaankin pitää, ettei haluttua vastausvaihtoehtoa välttämättä ole. Perinteinen arviointi 1-5 ei olisi välttämättä tuonut kaikkia haluttuja asioita esille tai paljastanut todellisia ongelmakohtia yrittäjien ja asiakkaiden näkökulmasta. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 201.)

Selvitystyössä pyrittiin ensin löytämään halukkaita tutkimukseen osallistujia Satakunnan alueelta. Matkailualanyrittäjiä haastattelututkimukseen saatiin kohtalaisesti, mutta yrityksissä vierailevien asiakkaiden haastatteluista oli vaikeampi toteuttaa. Haastattelututkimukseen saatiin kuitenkin riittävän hyvä otanta molempia kohderyhmiä ja tutkimuksesta saaduista tuloksista pystytään tekemään eri johtopäätöksiä. Haastattelututkimuksen tavoitteena oli tavoittaa 8-10 matkailualanyrittäjää sekä 40-50 asiakasta. Tavoitteeseen ei täysin päästy, sillä haastattelututkimukseen osallistui 7 matkailualanyrittäjää sekä 28 asiakasta. Vaikkei haastattelujen lukumääräinen tavoite täytynyt, voidaan otantaa pitää riittävän suurena tutkimuksessa haettujen kehitystarpeiden löytämiseksi.

5.2 Toteutus

Haastattelun suorittivat Satakunnan ammattikorkeakoulun logistiikan opiskelijoiden kolmen hengen työryhmä puhelinhaastatteluin. Puhelinhaastatteluissa selvitettiin seitsemältä eri Satakunnassa toimivalta matkailualan yrittäjältä mielipiteitä julkisen liikenteen nykytilaan maaseutumatkailussa. Tämän lisäksi sama työryhmä selvitti

matkailualan asiakkaiden mielipiteitä julkisen liikenteen nykytilaan ja sen toimivuuteen Satakunnassa.

Jokaiselta matkailualanyrittäjältä sekä asiakkaalta pyrittiin kysymään samat kysymykset kohderyhmittäin, jotta tutkimuksesta saataisiin mahdollisimman hyvä ja katettava. Matkailualanyrityksissä oli kuitenkin eroavaisuuksia, ja tietyt kysymykset eivät olleet valideja kaikille matkailualantoimijoille. Siitä huolimatta toteutusosaa tehdessä useat samat ongelmakohdat tulivat ilmi samojen vastaajien kesken, ja tehdyistä kysymyksistä saatiin hyvää informaatiota.

5.3 Haastattelututkimuksen kysymykset

Haastattelututkimuksessa esitettyjen kysymysten määrää ei haluttu pitää liian korkeana, jotta vastaajien motivaatio kesken haastattelun ei laske. Kysymysten määrä pidettiin kuitenkin tarvittavan korkeana, jotta ongelmakohdat tulisivat riittävän hyvin esille. Seuraavat kysymykset kysyttiin matkailualanyrittäjiltä:

- Miten näette alueen/kunnan julkisen liikenteen?
- Onko yrityksenne/matkakohteenne saavutettavuus riittävä?
- Kuinka monta edestakaista bussi- tai kutsuliikenteen vuoroa kohteisiinne matkustaa vuositason?
- Mitä yhteistyötä teette muiden alueen matkailutoimijoiden kanssa kuljetustilauksissa?
- Miten teette yhteistyötä liikennöitsijöiden kanssa kuljetustilauksissa?
- Mitä kehitettäviä kohteita näet joukkoliikenteen suhteen?
- Kuinka suuri osa matkailijoista, jotka käyttävät yrityksen-/matkailukohteenne palveluja, tulevat julkisen liikenteen kyydillä?
- Onko kyseessä vakioaikatauluilla kulkeva linjaliikenne, taksiliikenne, kutsuliikenne vai useampi näistä?
- Miten ajattelet teknologian tuomia mahdollisuuksia?

Kysytyt kysymykset olivat kaikki julkisen liikenteen kehittämiseen ja optimointiin tähtääviä. Kaikkiin kysymyksiin saatiin vastaukset ja jokaisella haastattelututkimukseen vastanneen matkailuyrittäjällä oli mielipide jokaiseen kysymykseen.

Matkailualan yritysten asiakkaita haastattelututkimukseen osallistui yhteensä 28 henkilöä. Haastattelututkimukseen haastateltujen asiakkaiden vastaukset ovat yhdestä heidän vierailemastaan matkakohteesta. Jokainen matkailukohde sijaitsee haja-asutusalueella Satakunnassa, ja Satakunnan haja-asutusalueiden julkisen liikenteen tila vaikuttaa merkittävästi jokaiseen matkailukohteeseen. Seuraavat kysymykset kysyttiin matkailualanasiakkailta:

- Käytittekö julkista liikennettä (bussi, taksi, kutsujoukkoliikenne) matkustaessanne yritykseen/matkakohteeseen?
 - jos kyllä, niin minkälaisia?
 - jos kyllä, niin oliko yrityksen/matkakohteen saavutettavuus helppoa ja sujuvaa? Kerro valitsemastasi julkisen liikenteen kuljetuksesta lyhyesti?
 - jos ei, niin miksi ette ja millä tulitte?
- Miten kehittäisitte julkista liikennettä yrityksen/matkakohteen saavutettavuuden parantamiseksi?
- Näettekö mobiilipohjaisen kutsujoukkoliikenteen mahdollisena ratkaisuna tämän yrityksen/matkakohteen saavutettavuuden parantamiseksi?
 - jos kyllä, mitä sen kehittämisessä tulee ottaa teidän, matkailijan näkökulmasta huomioon?

Jokaiselta haastattelututkimukseen osallistuneelta asiakkaalta saatiin vastaukset jokaiseen kysymykseen. Haastattelututkimuksessa ei kysytty erikseen vastaajien ikää, mutta pääosa vastaajista oli nuoria aikuisia. Tämä saattaa vaikuttaa saatuihin tuloksiin, sillä eri ikäryhmien ihmisillä on usein erilaisia mielipiteitä samoista asioista.

6 TULOKSET

6.1 Matkailualan yrittäjät

Haastattelututkimuksen tuloksista käy ilmi, että alueen matkailuyrittäjillä on varsin eriävät mielipiteet paikkakuntansa julkisen liikenteen tilasta. Noin puolet vastaajista piti paikkakuntansa julkista liikennettä hyvänä tai vähintään kohtalaisena. Puolet vastaajista piti oman paikkakuntansa julkista liikennettä huonona tai olemattomana. Vastaajat jotka pitivät oman paikkakuntansa julkisen liikenteen tilaa hyvänä, pitivät myös yritystään maantieteellisesti sellaisessa paikassa, jossa joukkoliikennettä on. Esimerkiksi työryhmän haastattelussa Mattilan Marjatilán Tarja Matomäki piti julkisen liikenteen tilaa hyvänä, mutta totesikin Huittisten sijaitsevan maantieteellisesti sellaisessa paikassa, että suurista kasvukeskuksista on helppo tulla paikalle. (Matomäki, haastattelu 1.11.2016.)

Julkisen liikenteen tila omalla paikkakunnalla jakautui vastaajien mielestä tasaisesti, ja osan mielestä toiminta oli hyvää ja osan huonoa. Joukkoliikennettä matkailukohteisiin kuitenkin kritisoi, sillä asiakkaiden on tultava paikalle aina omalla autolla tai taksilla. Matkailuyritykset sijaitsevat kaikki hyvin kaukana julkisen liikenteen reitiltä ja näin ollen julkisella liikenteellä kohteeseen saapuminen on mahdotonta, muilla kuin takseilla. Pääsääntöisesti asiakkaat saapuvatkin kohteeseen joko omalla autolla tai taksilla.

Tuloksista selvisi myös, että matkailuyritysten välinen yhteistyö eri liikennöitsijöiden kanssa on vähäistä. Yksi yritys markkinoi messuilla omaa yritystään kuljetusyrityksille, pääsääntöisesti muut yritykset tekevät yhteistyötä paikallisten taksiyritysten kanssa. Yhteistyö taksiyritysten kanssa rajoittuu pääasiassa taksin tilaamiseen ja suurimmassa osassa yrityksissä asiakas järjestää itse kuljetuksensa alusta loppuun.

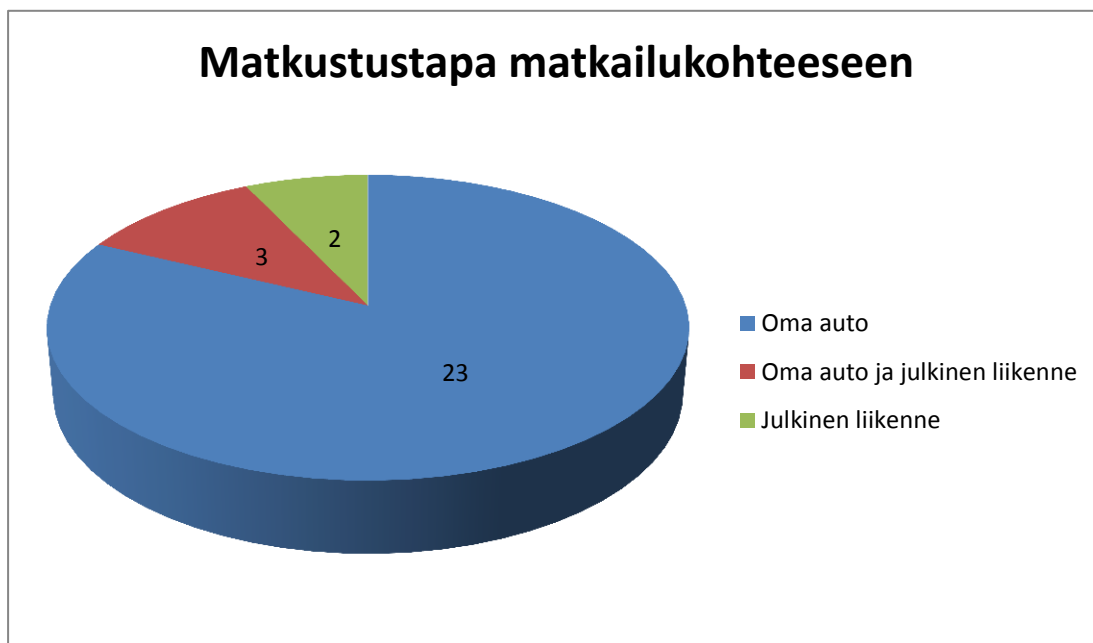
Haastattelututkimuksessa kävi myös ilmi, että matkailuyritykset eivät tee lainkaan yhteistyötä toistensa kanssa. Kaksi vastaajaa seitsemästä kertoi suosittellevansa omil-

le asiakkailleen alueen muita matkailuyrityksiä. Loput viisi vastaajaa kertoivat, ettei yhteistyötä ole ollenkaan, edes markkinointimuodossa.

Kysyttäessä mobiilipohjaisen sovelluksen käyttämisestä matkailuliikenteessä, seitsemästä vastaajasta viisi vastasi kysymykseen, joista kahden mielestä mobiilisovelluksesta voisi olla hyötyä, kun taas kolme mielestä hyötyä ei ole. Mielipiteet jakautuivat siis suhteellisen tasan, eivätkä myötemieliset vastaajatkaan käyttäisi mobiilisovellusta julkisen liikenteen jokaisessa muodossa. Esimerkiksi karvialaisen Kaija Kankaan (haastattelu 28.10.2016) mielestä mobiilisovellukset ovat tervetullut uudistus joukkoliikenteeseen, kunhan se on helppokäyttöinen ja vanhuksille sopiva.

6.2 Matkailuyritysten asiakkaat

Matkailuyritysten asiakkaista valtaosa matkusti matkailukohteeseen omalla autolla. Monen vastaajan mielestä joukkoliikenteen käyttäminen kyseisiin kohteisiin ei ole järkevää, sillä niiden sijainti on kaukana suurilta pääteiltä. Monelle asiakkaalle ei tullut edes mieleen käyttää julkista liikennettä matkailukohteeseen matkustaessa. Kuviossa 8 sivulla 31 on esitetty asiakkaiden matkustustapa matkailukohteeseen. Kuten kuviosta näkee, vain kaksi vastaajaa kertoi kulkeneensa matkansa kokonaan julkisella kulkuneuvolla. Kolme vastaajaa kertoi kulkeneensa matkan osittain julkisella liikenteellä, kun loput kulkivat koko matkan omalla autolla.



Kuvio 8. Asiakkaiden matkustustavat matkakohteeseen

Lähes kaikki haastattelututkimukseen vastanneet asiakkaat olivat sitä mieltä, että joukkoliikenteen lisääminen matkailukohteisiin ei ole järkevää. Mielipidettä perusteltiin usein sillä, ettei tällainen liiketoiminta voi olla kannattavaa matkailukohteiden sijainnin takia. Asiakkaat olivat kuitenkin sitä mieltä, että kimppakyytijärjestelyjen tekeminen voisi olla järkevää. Useat asiakkaat olivatkin kuitenkin joukkoliikenteen kannalla, mutta kyselyyn vastanneet eivät nähneet järkeväksi perustaa erilisiä julkisia linja-autolinjoja matkailukohteiden takia.

Asiakkaat näkevät, että julkisen liikenteen kehittämistä matkailukohteisiin voitaisiin tehdä edellä mainittujen kimppakyytien avulla. Kiireisinä aikoina nähtiin toimivaksi eri taksien liikennöinti, jolloin halukkaat asiakkaat voisivat liikkua samalla taksilla. Tässä asiassa toivottiin matkailualanyrittäjiltä enemmän panosta, jolloin kyseiset yhteiskuljetukset eri matkailukohteiden välillä voisi toimia. Muutaman vastaajan mielestä myös paikallisia linja-autovuoroja voitaisiin lisätä matkailukohteiden takia, mutta suurin osa vastaajista ei kuitenkaan nähnyt tätä järkevänä.

Suurimpana kehitysideana julkisessa liikenteessä vastaajat näkivät mobiilipohjaisen sovelluksen käytön. Muutama vastaaja käyttikin jo Valopilkku-sovellusta taksien tilaamisessa, ja he näkivätkin samanlaisen sovelluksen käytön edistävän julkisen liikenteen tilaa Satakunnassa ja matkailussa.

7 TULOSTEN ARVIOINTI

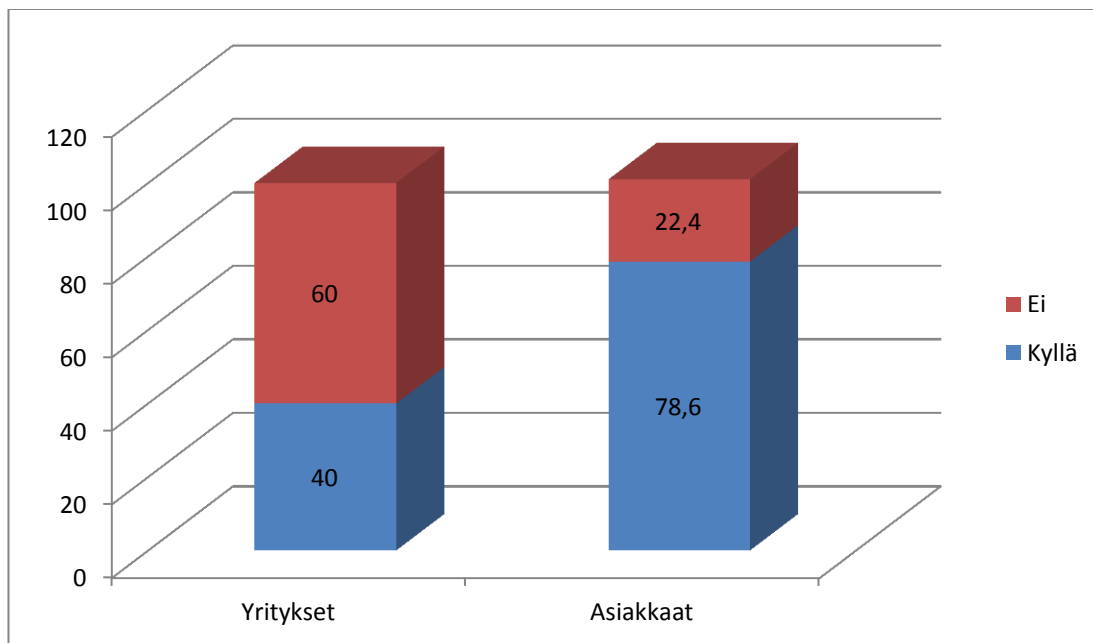
7.1 Tutkimustulosten arviointi

Haastattelututkimukseen osallistui yhteensä 7 matkailuyrittäjää ja 28 matkailualanyritysten asiakasta. Tutkimus suoritettiin puhelinhaastatteluita käyttäen, joten jokainen haastatteluun suostuneen henkilön tai yrityksen vastaukset saatiin tutkimukseen mukaan. Tämä oli tutkimuksen kannalta hyvä asia, sillä tällä tavalla kaikilta haastatteluun lupautuneilta saatiin vastaukset kysymyksiin. Mikäli haastattelu olisi tehty verkkohaastatteluna, niin mahdollisesti kaikki lupautuneet haastateltavat eivät välttämättä olisi siltikään vastanneet kysymyksiin.

Haastattelujen kohteina olleista Satakunnan matkailukohteista voidaan todeta, että ne ovat kaikki pieniä toimijoita haja-asutusalueilla. Matkailukohteiden sijainti ja pieni henkilöstömäärä aiheuttavatkin haasteita toimivan joukkoliikenteen käyttöön matkailualalla. Joukkoliikenteen paikallisvuorot eivät tavoita kyseisiä matkailukohteita kuin korkeintaan kilometrien päästä. Tällöin asiakas joutuu joka tapauksessa turvautumaan joko taksiin tai omaan autoon liikkuaan loppumatkan matkailukohteeseen.

Matkailuyritysten ja matkailukohteiden asiakkaiden mielestä liikkuminen julkisella liikenteellä Satakunnassa on toimivaa. Tämä kuitenkin käsittää vain pidemmät matkan eri kuntien ja kaupunkien välillä. Suoraa yhteyttä matkailukohteisiin ei ole, ja niiden järjestäminen tavallisen linja-liikenteen kanssa onkin mahdotonta kustannusten takia. Matkailuyrittäjien ja asiakkaiden mielipiteet varsinkin mobiilipohjaisen sovelluksen käytöstä erosivat tutkimuksessa paljon. Moni haastattelututkimukseen vastannut asiakas toivoi mobiilipohjaisen sovelluksen käyttöä joukkoliikenteeseen. Mobiilisovellusta pidettiin toimivana ratkaisuna, mutta samalla todettiin että sovelluksen on oltava joko valtakunnallinen tai ainakin alueellinen. Mikäli vain muutama matkailualanyrittäjä ja asiakas tietyllä alueella käyttäisivät kyseistä sovellusta, niin siitä saatava hyöty jäisi varsin pieneksi. Kuviossa 9 sivulla 33 on esitetty mobiilipohjaisen sovelluksen mielipiteet matkailuyrittäjien ja matkailuasiakkaiden välillä prosentteina. Kuten kuvioista näkee, niin moni asiakas haluaisi kyseisen sovelluksen ja

näkeekin sen kehittävän julkista liikennettä Satakunnassa ja maaseudulla. Sen sijaan harva matkailualanyrittäjä ottaisi sovelluksen käyttöön. Tutkimuksessa oli mukana vain 7 yrittäjää, ja suuremmalla otannalla matkailualanyrittäjien osuus mobiilisovelluksen kannattajista voisi olla erilainen.



Kuvio 9. Mobiilisovelluksen mielipide prosentteina kohderyhmittäin (Haastattelututkimus 2016.)

Tutkimuksen suurimpina ongelmakohtina julkisen liikenteen kannalta on yhteistyön puute eri matkailualan yrittäjien välillä. Hyvänä kehitysideana maaseudun julkisen liikenteen parantamiseen ja optimointiin on yhteistyön lisääminen. Satakunnan eri matkailualan yrittäjät voisivat kokoontua ja pohtia mahdollisia yhteisiä kuljetuksia matkailuyrityksiin. Useat matkailukohteista ovat kesällä toimivia ja suurin asiakasvirta tapahtuu silloin.

7.2 Tulosten laadun, luotettavuuden ja yleistettävyyden arviointi

Haastattelututkimuksen tuloksia voidaan pitää luotettavana. Jokaiseen haastateltavaan oltiin yhteydessä puhelimitse, joten jokaiselta haastateltavalta saatiin vastaukset haluttuihin kysymyksiin. Puhelinhaastattelua voidaan pitää hyvänä tapana suorittaa erilaisia haastattelututkimuksia. Tällöin saadaan kaikki haastateltavat haastateltua ja haastateltavat pääsevät vastaamaan omin sanoin kysymyksiin.

Tuloksia voidaan lähtökohtaisesti yleistää muihinkin kuin Satakunnan alueeseen. Vaikka tutkimus rajattiin Satakunnan maakuntaan, niin samankaltaisia tuloksia saataisiin todennäköisesti muistakin maakunnista. Satakunnan tilanne on hyvin samankaltainen muiden maakuntien kanssa, jossa haja-asutusalueella asuu merkittävästi ihmisiä.

7.3 Kehitysidea ja jatkotutkimuskohteet

Lisäämällä markkinointia ja kehittämällä esimerkiksi yhteisen bussikuljetuksen niin asiakasmääriä voitaisiin saada nousuun. Yritykset voisivat esimerkiksi markkinoida tiettyä ajankohtaa kuukaudessa ja keksiä sille hyvän ja osuvan markkinointinimen. Kyseisen ajankohdan lähestyessä ennakoilmoittautumisien avulla kartoitetaan tarvittava kuljetuskapasiteetti. Lähiseudulla toimivat matkailuyrittäjät järjestäisivät yhteiskuljetuksen esimerkiksi bussilla. Tällöin asiakas nousee kyytiin esimerkiksi läheisestä taajamasta, ja bussi kiertää seudun matkailukohteet jättäen asiakkaat haluttuihin kohteisiin. Tämän jälkeen tietyn ajan päästä bussi ajaa saman reitin uudestaan poimien asiakkaat takaisin kyytiin ja palauttaen heidät lähtöpaikkaan. Kyseinen kuljetus voitaisiin yhdistää kutsujoukkoliikenteeseen jolloin myös muita asiakkaita saataisiin täyttämään mahdollinen ylimääräinen täyttöaste. Kyseisiä kuljetuksia voitaisiin järjestää tiettyinä ajankohtana sovitusti tai tietyin väliajoin esimerkiksi joka perjantai. Tämä kaikki riippuu tietysti täysin siitä, kuinka suuri matkustajavolyymi kyseisiä kuljetuksia käyttää. Näitä kuljetuksia voitaisiin järjestää muutaman kerran kesässä, joka viikko tai jotain siltä väliltä.

Mobiilisovelluksen lisääminen kehitysideaan vaatii liikaa resursseja. Tutkimustulosten mukaan asiakkaat haluaisivat mobiilisovelluksen lisäksi julkista liikennettä matkailukohteisiin. Tällaisen sovelluksen tarjoaminen vaatii kuitenkin kohtuuttoman paljon resursseja pieniltä Satakunnassa toimivilta matkailualanyrittäjiltä. Mikäli mobiilisovellus ilmestyisi joltain kolmannelta osapuolelta valtakunnalliseen käyttöön, niin tilanne olisi toinen. Tällä hetkellä toimivaa mobiilisovellusta kutsujoukkoliikenteen tilaamiseen ei ole. Asiakashaastattelun tulosten pohjalta on kuitenkin selvästi havaittavissa, että kyseiselle sovellukselle olisi käyttöä. Matkailualanyrittäjät eivät suhtau-

tuneet yhtä positiivisesti sovellukseen kuin asiakaskunta, mutta mikäli tällainen sovellus tulee käyttöön tulevaisuudessa, niin asenteiden on muututtava.

8 YHTEENVETO

Opinnäytetyö aloitettiin Syyskuussa 2016 aloituspalaverilla, jossa kartoitettiin toimeksiantajan tavoitteet ja opinnäytetyön keskeiset tekijät. Lisäksi sovittiin alustava aikataulu opinnäytetyön valmistumiseksi. Tarkoituksena oli, että opinnäytetyöntekijä ja toimeksiantaja hyötyisivät valmiista opinnäytetyöstä mahdollisimman paljon. Opinnäytetyön keskeisenä tarkoituksena oli kartoittaa eri matkailualanyrittäjien ja niiden asiakkaiden mielipiteitä ja kehitystarpeita. Tämä oli toimeksiantajalle ensiarvoisen tärkeää, jotta matkailuliikennettä voidaan kehittää Satakunnassa tulevaisuudessa.

Työ aloitettiin teorian kirjoittamisella, jossa pyrittiin selvittämään eri julkisen liikenteen kulkemistapoja. Itse haastattelututkimus, siitä saatavat tulokset ja kehitysidea oli rajattu Satakuntaan, mutta teoriassa käsitellään silti kattavasti julkista liikennettä koko Suomessa. Tämä auttaa ymmärtämään julkisen liikenteen nykytilaa Satakunnassa.

Haastattelututkimuksen suoritti Satakunnan ammattikorkeakoulun logistiikanopiskelijoiden työryhmä, ja he toimittivat minulle haastattelututkimuksen. Haasteellinen osuus tutkimuksessa oli analysoida saatu data ja tehdä siitä johtopäätöksiä. Osasta vastauksista näkyi selvästi, ettei haastateltavaa välttämättä kiinnostanut kyselyyn osallistuminen paljoakaan. Toisaalta mukana oli myös selkeästi sellaisia haastatteluihin vastanneita, jotka olivat selkeästi paneutuneet asiaan ja halusivat todella antaa laajamittaisia vastauksia. Matkailualanyrittäjien määrä haastattelututkimuksessa oli kohtuullinen. Seitsemästä haastateltavasta oli välillä haastavaa tehdä johtopäätöksiä. Opinnäytetyö rajoittui kuitenkin Satakunnan alueelle ja onkin ymmärrettävää, että otantaa yrittäjien puolelta on vaikea kasvattaa.

Haastattelututkimuksen asiakasosuudessa tutkimukseen oli saatu paljon vastaajia, mikä oli positiivista. 28 eri vastaajasta sai laajan datan jota analysoida. Tutkimuksessa moni asiakashaastateltavista oli kuitenkin asioista hyvin paljon keskenään samaa mieltä, kun taas yrityshaastatteluosuudessa mielipiteet jakaantuivat enemmän. Tämä oli osaltaan pieni yllätys tuloksia analysoidessa, sillä pienellä otannalla eri mielipiteet eivät välttämättä tule samalla tavalla esiin kuin suurella otannalla.

Opinnäytetyön kriittisin osa oli kehittää kehitysidea matkailuliikenteen parantamiseksi ja optimoimiseksi Satakunnassa. Tämä osa muodostui aluksi haasteelliseksi, sillä toimivan kehitysideaan kehittäminen kaikille sopivaksi on aina hankalaa. Mielestäni valmis kehitysidea on kuitenkin varsin toimiva ja sitä jatko kehittämällä maaseudun elävöittäminen voi onnistua. Kehitysideaa kehittäessä oli tärkeää muistaa myös eri resurssit. Jatkuvien linja-autoyhteyksien ajaminen maaseudulla ei yksinkertaisesti ole kustannustehokasta, vaikka tietyt asiakkaat sitä vaatisivatkin.

Kokonaisuudessaan opinnäytetyö kehitti mielestäni itseäni paljon. Teoriavaiheen kirjoittaminen tuli luonnostaan, sillä asiat olivat tuttuja jo moduuli- ja perusopinnoista. Teoriavaihe loi kuitenkin työhön hyvän selkärangan ja muistutti kirjoittaessa tietyistä asioista. Haastattelututkimuksen analysointi kehitti itseäni uudella tavalla, sillä tämän tapaista vastausten analysointia ei kursseilla niin paljon käyty. Oli kuitenkin positiivista huomata, kuinka kriittiset tekijät löytyivät haastattelututkimuksista ja ongelma-kohtiin pystyi paneutumaan. Kehitysideaa pidin koko opinnäytetyön todellisena mittarina siitä, mikä osaamistaso on. Kehitysideaan kehittäminen kehitti osaamistani myös hyvin työelämää varten, ja toivonkin siitä on apua tulevaisuudessa.

Toivon, että Satakunnan ammattikorkeakoulu saa työstäni yhtä paljon irti kuin minä itse. Työn avulla matkailun ja toimivan matkailuliikenteen kehittämisen Satakunnan maakunnassa pitäisi olla mahdollista. Työ jättää myös mahdollisuuksia jatkokehittämiseksi, eikä valmis kehitysidea ole välttämättä lopullinen ratkaisu.

9 LÄHTEET

Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen www-sivut. 2016. Viitattu 21.10.2016. <https://www.ely-keskus.fi>

European Comission. 2015. Viitattu 20.10.2016. <http://ec.europa.eu>

Finlexin www-sivut. 2016. Viitattu 22.10.2016. <http://www.finlex.fi>

Helsingin kaupungin www-sivut. 2016. Viitattu 19.10.2016. <http://www.hel.fi>

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, 2009. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tammi.

Kalevan www-sivut 2016. Viitattu 30.10.2016. <http://www.kaleva.fi/uutiset/pohjois-suomi/porin-matkailuvaltti-on-yyteri/90737/>

Kangas, K. Puhelinhaastattelu 28.10.2016. Karvian Matkailuyhdistys Ry. Haastattelijoina Eero Hirvikoski, Tino Kovanen ja Joonas Maikola. Muistiinpanot ja äänitallenne haastattelijoiden hallussa.

Kansaneläkelaitoksen www-sivut 2016. Viitattu 25.10.2016. <http://kela.fi>

Kortelainen, N. 2011. Satakunnan seutulippututkimus 2011. AMK-opinnäytetyö. Satakunnan ammattikorkeakoulu. Viitattu 1.10.2015. <https://www.theseus.fi/handle/10024/26946>

Liikenneviraston www-sivut 2016. Viitattu 22.10.2016. <http://www.liikennevirasto.fi>

Matkahuollon www-sivut. 2016. Viitattu 22.10.2016. <https://matkahuolto.fi>

Matomäki, T. Puhelinhaastattelu 1.11.2016. Mattilan Marjatila. Haastattelijoina Eero Hirvikoski, Tino Kovanen ja Joonas Maikola. Muistiinpanot ja äänitallenne haastattelijoiden hallussa.

Porin kaupungin www-sivut 2016. Viitattu 30.10.2016. https://www.pori.fi/uutiset/2016/09/matkailuntulotkasvaneetsatakunnassa.html#.WB_yf62qLSM8

Rauman kaupungin www-sivut 2016. Viitattu 4.11.2016. <http://www.rauma.fi/>

Satamittarin www-sivut 2016. Viitattu 7.11.2016. <http://www.satamittari.fi/>

Turpeinen, S., Lakanen, L., Hakonen H., Havas E & Tammelin, 2013. Matkalla kouluun. Jyväskylä: Liikunnan ja terveyden julkaisuja 271

Tuuppa, M. 2015. Esiselvitys liikennöitsijöiden osallistumisesta henkilöliikenteen hankeyhteistyöhön 2015. AMK-opinnäytetyö. Satakunnan ammattikorkeakoulu. Viitattu 18.10.2016. <https://www.theseus.fi/handle/10024/103960>

Visitfinlandin www-sivut 2016. Viitattu 27.10.2016. <http://visitfinland.stat.fi>

Vr:n www-sivut 2016. Viitattu 19.10.2016. <http://www.vr.fi>

Ylen www-sivut 2014. Viitattu 19.11.2016. <http://yle.fi/uutiset/3-7284123>