

Timo Sass

Linja-auton tilausliikenteen kysyntä Länsi-Uudellamaalla koronan jälkeen

Opinnäytetyö

Logistiikka

Insinööri (AMK)

2021



**Kaakkois-Suomen
ammattikorkeakoulu**

Tekijä/Tekijät	Tutkintonimike	Aika
Timo Sass	Logistiikka (AMK)	Syyskuu 2021
Opinnäytetyön nimi Linja-auton tilausliikenteen kysyntä Länsi-Uudellamaalla koronan jälkeen		49 sivua
Toimeksiantaja Gröna Stugan, Amperin linja-autoliikenne		
Ohjaaja Raimo Päivärinta		
Tiivistelmä <p>Opinnäytetyö on tehty Länsi-Uusimaalaiselle yritykselle. Tarkoituksena on selvittää tilausliikenteen näkymiä korona rajoitusten purun jälkeen. Aluerajauksena pidettiin matkailussa käytettävää Länsi-Uuttamaata, johon sisältyvät kunnat Hanko, Raasepori, Lohja, Siuntio sekä Inkoo. Alueen kaksikielisyyden vuoksi kysely toteutettiin ruotsiksi sekä suomeksi.</p> <p>Opinnäytetyöprosessi alkoi helmikuussa 2021, jolloin koronavaikutukset olivat vahvasti päällä. Kyselytutkimuksen kyselyosuus suoritettiin touko-kesäkuussa ja sen tulokset olivat valmiina heinäkuussa, tällöin korona rajoitukset olivat lievimmillään. Opinnäytetyön puhtaaksikirjoitus sekä esittelyn valmistus on toteutettu elo-syyskuussa 2021.</p> <p>Työssä kartoitettiin markkinoita niin että, työn tulokset helpottaisivat yrityksen omien tuotteiden kehittämistä ja palveluiden parantamista. Työssä otettiin selvää ihmisten kulutustottumuksia, sekä minkälaisiin tuotteisiin asiakkailta olisi mahdollisesti kiinnostusta. Samalla sivuttiin myös koronan vaikutuksia asiakkaiden käyttäytymiseen linja-autoliikenteen osalta. Selvitettiin myös kiinnostusta räätälöityihin tuotteisiin, joissa asiakas ostaisi täysin valmiin matkapaketin, tai niin että osa matkasta on valmiiksi suunniteltu.</p> <p>Tutkimustulosten pohjalta voidaan havaita ihmisillä olevan tarve päästä liikkumaan, kiinnostusta on matkustamiseen. Yksityiset ihmiset ovat valmiimpia lähtemään räätälöidyille matkoille kuin yhteisöt, mutta heillekin kipuraja matkan hinnassa on 50 €/henkilö.</p>		
Asiasanat Tilausliikenne, korona, linja-autoliikenne		

Author (authors)	Degree	Time
Timo Sass	Bachelor of Engineering	September 2021
Thesis title		49 pages
Demand for bus charter traffic In Western Uusimaa after the coronavirus pandemic		
Commissioned by		
Gröna Stugan, Amper busstrafik		
Supervisor		
Raimo Päivärinta		
Abstract		
<p>This thesis was made for a company that operates in the region of Western Uusimaa. The thesis studies the need for Coach busses when the Corona restrictions are lifted in the region.</p>		
<p>The traveling area was restricted to Western Uusimaa, which includes Hanko, Raasepori, Lohja, Siuntio and Inkoo. This part of Finland is strongly bilingual, so a survey was made in both official languages, Swedish and Finnish.</p>		
<p>The process started in January 2021, when the Corona restrictions were very strict, and the surveys were made in April and May. The results of the survey were ready in July, and the process finished in September. The process was delayed by about one month because the public coronavirus restrictions were very strict in the spring.</p>		
<p>The goal was to define markets for the company to help them develop new products. Customers' habits were surveyed, and on the same survey, they were asked what kind of new charter traffic services they are interested in. The survey was made for private persons and for the company's old corporate customers.</p>		
<p>From the research results can be conclude that people have a need to travel and Corona has not killed this need. People are not willing to spend more than €50 for a day trip. Private persons are more interested in customized trips that companies; companies prefer having only a coach for their own journeys.</p>		
Keywords		
Charter traffic, Corona, bus traffic		

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	6
2	TUTKIMUS	7
2.1	Aiheen valinta ja rajausta.....	7
2.2	Tutkimuksen tarkoitus ja tavoite.....	7
3	TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	8
3.1	Laadullinen tutkimus, tapaustutkimus	9
3.2	Määrällinen tutkimus, kyselytutkimus.....	9
4	VAPAA-AIKA	12
4.1	Katsaus vapaa-ajan historiaan Suomessa.....	12
4.2	Katsaus vapaa-aikaan nykypäivänä	14
5	TILAUSLIIKENNE.....	15
5.1	Linja-autoliikenteen alku Suomessa	15
5.2	Tilausliikenteen luvat	16
5.3	Tilausliikenteen kehitys.....	17
5.4	Kalusto.....	23
5.5	Tilausliikenteen uhat	24
6	PANDEMIA.....	25
7	MIELIPITEEN MUODOSTUMINEN	26
8	TUTKIMUKSEN SUUNNITTELU SEKÄ TOTEUTUS	27
9	TUTKIMUSTULOKSET	28
9.1	Tutkimustulokset yksityisiltä henkilöiltä.....	28
9.2	Tutkimustulokset yhteisöiltä sekä yhteistyökumppaneilta	34
10	JOHTOPÄÄTÖKSET	37
11	YHTEENVETO	39
	LÄHTEET.....	42

LIITTEET

Liite 1. kyselypohja yksityisille suomeksi

Liite 2. Kyselypohja yksityisille ruotsiksi

Liite 3. Kyselypohja yhteisöille/yhteistyökumppaneille suomeksi

Liite 4. Kyselypohja yhteisöille/yhteistyökumppaneille ruotsiksi

1 JOHDANTO

Tutkimuksen lähtökohtana on selvittää markkinatutkimuksen avulla koronan jälkeisen ajan näkymiä tilausajoliikenteessä. Tutkimuksessa kartoitetaan, onko korona-aikana ihmisten matkustustottumukset muuttuneet niin, että niihin voitaisiin tilausliikenteen keinoin vastata. Käytännössä kyselypohjaisesti selvitetään, jatkuuko kiinnostus kotimaanmatkailuun myös maan ulkorajojen avauduttua, niin että matkailutarjontaan kannattaisi panostaa ja onko jokin tietty matkailutrendi nostanut kysyntää?

Korona-aikana on paljon uutisoitu esimerkiksi kotimaanmatkailun nousemisesta sekä luontomatkailun suosion kasvusta (kts. esim. Tuominen 2020). Työssä pyritään selvittämään, jatkuvatko nämä kiinnostuksen lisäykset myös ulkorajojen avauduttua vielä siinä määrin että sitä voidaan tilausliikenteessä kannattavasti hyödyntää.

Tutkimustyö tehdään Gröna stuganin saaman toimeksiannon mukaan. Gröna Stugan on pieni Länsi-Uusimaalainen yritys, joka on antanut tutkimuksen tutkijan opinnäytetyöprojekti tehtäväksi. Toimeksiantajana toimii Amperin linja-autoliikenne. Näin ollen, vaikka tilaajana omalta osaltani on Gröna stugan, tehdään työ Amperin linja-autoliikenteen näkökulmasta.

Tutkimuksen tilaaja pyrkii edesauttamaan oman liiketoimintansa kehittämistä tutkimustuloksella. Sillä koronan vaikutus heidän, kuten koko linja-autoalan liiketoimintaan, on ollut varsin suurta. Vaikka on puhuttu paljon ravintoloiden tai artistien toimeentulosta korona-aikana, voidaan sanoa, että tilausliikenteen toiminta on lähes täysin pysähtynyt koronan takia. Kokoontumisia on rajoitettu sekä tapahtumia peruttu. Jo viimekeväänä (2020) ensimmäisen korona-aallon iskettyä peruttiin kaikki luokkaretket. Nämä ovat normaalisti olleet tilausajoliikenteelle merkittävä tulonlähde huhti-toukokuussa. Tähän lisäyksenä Etelä-Suomessa, risteilyalusten kesäiset vierailut Helsingissä työllistävät päivittäin jopa satoja autoja. Nämä kaikki alukset peruttiin. Isot yleisötapahtumat, joihin järjestetään tilausliikennekuljetuksia, peruttiin kuten myös esimerkiksi rippileirit sekä muut vastaavat tilaisuudet.

2 TUTKIMUS

Tutkimuksella pyritään selvittämään tilausliikenteen asiakaskäyttäytymistä koronan jälkeen. Tutkimuksessa selvitetään asiakkaiden kiinnostuksen kohteita, niin että näihin pystyttäisiin tutkimuksen jälkeen reagoimaan tarjoamalla laajemmin kohdennettua palvelua mm. yhteistyökumppaneiden kanssa. Tarkoituksena on selvittää kysyntä kotimaanmatkailun taholta, onko ihmisillä vielä kiinnostusta rajojen avauduttua pysytellä kotimaassa. Toisena osa-alueena on kartoittaa kotimaanmatkailukohteiden kiinnostusta. Onko mahdollisesti herännyt uusia kiinnostuksen kohteita, joihin voisi hyödyntää tilausajoliikenteen palveluita. Kyselytutkimus suoritetaan yksityisille henkilöille sekä yhteisöille.

Tutkimuskysymyksillä pyritään vastaamaan kysymykseen: millainen vaikutus koronalla on ollut tilausliikenteen kysyntään? Millaiset asiat miellyttävät tilausliikenteen asiakkaita? Käytännössä kysytään, minkälaisille päivämattakohteille heillä olisi mielenkiintoa lähteä. Tutkimuksen tulokset havainnollistetaan perinteisin pylväsdiagrammeihin, joista käy ilmi vastaukset.

2.1 Aiheen valinta ja rajaus

Aihepiirin valikoituminen linja-autopuolelle on ollut selvää koko koulutuksen ajan. Koronan myötä aihe tuli esille hiukan toisesta näkökulmasta. Aihepiiri on tällä erää hyvin tarpeellinen, toimeksiantajalle on koronan myötä tullut merkittävää haittaa liiketoiminnalle.

Rajaus on tehty toimeksiantajan näkökulmasta käsittelemään Länsi-Uutta maata, joka on toimeksiantajan pääsääntöinen toimialue. Myöskin tutkimuksen tekeminen näkymistä matkustusrajoitusten vapauduttua on harkittua, sillä toimeksiantaja haluaa tutkimuksella kehittää liiketoimintaansa jo nyt silmällä pitäen tulevia markkinoita. Rajoitusten voimassaollessa kysyntä on lähes tyhjentynyt, joten katse on suunnattu suoraan rajoitusten jälkeiseen aikaan.

2.2 Tutkimuksen tarkoitus ja tavoite

Tutkimuksella pyritään antamaan tilaajalle apua kehittää liiketoimintaansa kysyntää vastaavaksi. Selvittäen kotimaan matkailutottumuksia tilausliikenteen

näkökulmasta. Tutkimuksessa tarkastellaan, miten asiakkaat (tilausliikenteen tilaajat sekä käyttäjät) näkevät oman kiinnostuksensa matkailuun muuttuneen koronan aikana.

Tavoitteena on antaa tilaajalle helpotusta hahmottaa asiakkaan näkemystä tilausliikenteestä. Kuinka he näkevät omat tarpeensa, jotta palveluita voitaisiin kehittää paremmin asiakkaan kysyntää vastaavaksi.

3 TUTKIMUKSEN TOUTEUTUS

Opinnäytetyö on laadullinen tutkimus. Aineisto kerättiin kyselylomaketta käyttäen, joka analysoidaan ja tulokset esitetään perinteisin pylväsdiagrammein. Koronarajoitusten vuoksi aineiston kerääminen pyritään toteuttamaan verkko-pohjaisesti Webropolilla. Kyselyä jaetaan pääasiallisesti Facebookin kautta, paikallisissa ryhmissä (kaikille avoimia keskusteluryhmiä, joiden jäsenet ovat pääsääntöisesti Länsi-Uudeltamaalta). Yhteisöille pyritään lähettämään suoraa sähköpostitse kyselylinkki, käyttäen tilaajan kontakteja sekä vapaasti verkossa saatavien yhteystietojen avulla.

Kyselyt toteutettiin suomeksi sekä ruotsiksi, sillä Länsi-Uusimaa on vahvasti kaksikielistä aluetta, joten molemmilla kotimaisilla tuli olla mahdollisuus vastata.

Riittävän vastausmäärän varmistamiseksi aikaa käytettiin tavanomaista enemmän. Tavoitteena oli saada yksityisiltä henkilöiltä n. 80 hengen otanta, sekä yhteisöiltä yli kymmenen vastausta. Verkkokysymysten lisäksi käytettiin mahdollisuutta jalkautua keräämään tietoja vallitsevat korona rajoitukset huomioiden. Jalkautumisessa tutkija ottaa tabletin tai vastaavan verkkoon kytketyn käsilaitteen mukaansa ja lähtee itse keräämään kadulta vastauksia ihmisiltä. Tässä tuli huomioida Länsi-Uudenmaan laajuus, niin ettei kaikkia vastauksia kerätty saman kunnan alueelta.

Tavoitteena oli kartoittaa yksityisiltä henkilöiltä heidän omaa näkemystensä korona-ajan jälkeisistä matkustusmieltymyksistä hyvin yksinkertaisesti vastamalla noin viiteen kysymyksen, jotka on laadittu toisiaan poissulkevilla vaihtoehtoilla tai monivalintakysymyksillä. Vastajien annetaan myös mahdollisuus tulla kuulluksi vapaalla tekstikentällä. Yhteisöjä (seurat, yritykset, koulut, näiden yhteystiedot saadaan pääsääntöisesti toimeksiantajalta) lähestytään hyvin samantapaisella kysymysasettelulla. Poikkeuksena on, että vastaajan tulee täyttää kysely oman yhteisönsä näkökannasta eikä omastaan. Yhteisön osalta pyritään mahdollisuuksien mukaan myös tekemään haastatteluja koronarajoitusten puitteissa.

3.1 Laadullinen tutkimus, tapaustutkimus

Tavoitteena tapaustutkimuksessa on tuottaa kohteesta tutkittua tietoa. Jos kohteessa on tarvetta kehitystyölle, soveltuu tähän tapaustutkimus, kun halutaan ratkaista olemassa oleva ongelma tai tuottaa kehittämissuositus tutkimuksen keinoin. (Ojasalo ym. 2015, 37.)

Tapaustutkimus ei itsessään ratkaise ongelmia eikä kehitä eteenpäin, vaan toimii työkaluna olemassa olevan ongelman ratkaisussa. Ongelmakohtetta tutkitaan tapaustutkimuksessa sen omassa ympäristössä. Tutkimuksen kohteena voi olla jokin yrityksen sidosryhmä, kuten asiakas-, johto- tuote-, tms. ryhmä, myöskin koko yritys voi olla tutkittavana kohteena. Tyypillisesti tapaustutkimuksessa käytetään useita eri tiedonhankintamenetelmiä, jotta saadaan mahdollisimman kattava kokonaiskuva aiheesta. (Ojasalo ym. 2015, 37.)

3.2 Määrällinen tutkimus, kyselytutkimus

Kyselytutkimus on eniten käytetty tutkimusmenetelmä yhteiskuntatieteissä. Tämän etuna on laajan tutkimusaineiston kerääminen kohtuullisen helposti. Yhdellä kyselykerralla voidaan kysyä useita kysymyksiä sekä tavoitetaan laaja-alaisesti ihmisiä. Näistä kyselyistä saadaan paljon numerollista tietoa, joka voidaan sitten analysoida esimerkiksi Excelillä tai muulla tähän tarkoitukseen kehitetyllä ohjelmistolla. Heikkoutena voidaan pitää vastausten pinnallisuutta sekä sitä, ettei voida täysin varmistaa kuinka vakavasti vastaajat ovat

kyselyyn suhtautuneet. Myös uhkana voidaan pitää vastaajien tietämättömyyttä kyseiseen aiheeseen. (Ojasalo ym. 2015, 121.)

Kyselyitä voidaan tehdä monilla eri tavoilla. Suoritetta voidaan tehdä esimerkiksi kaduilla vastaantulevilta ihmisiltä kyselemällä henkilökohtaisesti, lähettämällä postitse palautettava kyselykaavake, puhelimitse tai esim. haastatteleamalla Team:ia käyttäen. Nykyisin suosituin on ehkä verkkopohjainen kysely, joka voidaan tehdä internetin välityksellä. Kyselytutkimuksen kysymykset voidaan lähettää suoraan sähköpostitse lähetettävänä linkkinä halutuille asiakkaille tai jakaen sosiaalisessa mediassa linkkiä ”sokkona”. Myöskin maksullista tilaa, eli verkkopohjien mainostilaa hyödyntämällä, on mahdollista levittää kyselylomaketta. Tässä viimeisessä on tosin muistettava huomioida kyselyn kohderyhmä sekä verkko-osoitteen kohderyhmä, että saadaan riittävän laaja-alainen vastauskapasiteetti haluttuun kysymykseen. Kyselylomaketta levittäessä ja siihen panostaessa on myös huomioitava riittävä vastausten saaminen. Monesti ihmisillä on liikaa muuta mielenkiintoa, eikä itse kyselylomakkeen täyttö tuota heidän nähdäkseen lisäarvoa heidän elämäänsä, joten joku koukku on hyvä olla kyselyn vastaamisessakin. Koukku pitää olla kumminkin sen verran kaukana itse kyselyn aihepiiristä, ettei sillä huomaamattomasti ohjata kyselyn vastauksia.

Otanta

Yhteiskuntatieteellinen tutkimus pyrkii järjestelmällisesti havaintojen avulla selvittämään ja kuvailemaan tutkitun kohteen ilmiöitä. Empiirisessä havainnoinnissa mittausyksiköitä voidaan kutsua havaintoyksiköiksi, joka taasen määräytyy itse ongelman perusteella. Esimerkiksi jos halutaan tutkimuksessa tietää maailman maiden paremmuudesta, on tutkimusyksikkönä maat, jos taasen haetaan koirien viihtyvyyttä kotona omistajien ollessa poissa, on tutkimusyksikkönä koira (Tietoarkisto 2003).

Havainnointiyksikön selvittämisen jälkeen, on tutkijan päätettävä, kuinka suuresta kokonaisuudesta hän kerää tietoa. Havainnointiyksiköiden muodostama kokonaisuutta kutsutaan perusjoukoksi. Varmin tapa olisi haastatella

koko perusjoukkoa saavuttaakseen koko joukon kattava tulos, mutta tämä olisi monesti liian suuri urakka. Tästä johtuen tutkimus toteutetaan monesti perusjoukkoa pienempään ryhmään, satunnaisesti valitun havainnointiyksikköjoukkoon eli otoksen tutkimiseen. Tilastollisen päättelyn menetelmillä voidaan nämä otoksesta saadut tiedot heijastaa koko perusjoukkoon. (Tietoarkisto 2003).

Otos ja näyte

Perusjoukkoa pienemmät havainnointiyksiköt ovat otoksia ja näytteitä. Otoksessa on kaikilla havaintoyksiköillä nollaa suurempi mahdollisuus tulla valituksi. Näytteessä valinta on harkinnanvaraista, eikä todennäköisyyttä valitukseksi tulemisesta tiedetä. Määrällisessä tutkimuksessa suositaan otosaineistoja, niiden pohjalta pystytään tekemään perusjoukosta paremmin tilastoja. Edustava otos on tarkasti perusjoukon ominaisuuksia kuvaavasta otoksesta käytettävä nimitys. Edustavan otoksen saamiseksi ei saa sulkea muita havainnointiyksikön ryhmiä pois eikä myöskään suosia. Esimerkiksi tämä työ on tehty koskemaan Länsi-Uuttamaata, jos keskityttäisiin keräämään kysymykset vain Hangosta ja Raaseporista, jäisi lohjalaisten vastaus mahdollisuudet pieniksi. Satunnaisuutta hyväksikäyttämällä on varmin tapa saada otoksesta edustava. Tämä hoituu helpoiten "arpomalla" havainnointiyksiköt. Joka voitaisiin toteuttaa vaikkapa matkustamalla jokaiselle paikkakunnalle ja kysymällä kysymykset satunnaisesti viideltä vastaantulijalta, toki havainnointiyksiköt olisi hyvä suhteuttaa esimerkiksi paikkakunnan asukasmäärään. (Tietoarkisto 2003).

Jos satunnaisotos on mahdoton saada, esimerkiksi asian arkaluontoisuuden takia. Tällöin tutkijan on tyydyttävä harkinnanvaraiseen näytteeseen. Näitä tilanteita voivat olla esim. prostituoidut, jolloin tutkija haastattelee ensin yhtä tuntemaansa henkilöä, joka sitten vihjaa mistä löytää seuraavan haastateltavan. Tässä olisi tuloksena näyte, sillä havaintoyksiköiden edustavuudesta suhteutettuna perusjoukkoon ei olisi taetta. (Tietoarkisto 2003).

4 VAPAA-AIKA

Vapaa-aika sanana tarkoittaa eriteltynä aikaa työn ja velvollisuuksien ulkopuolelta. Tässä huomioidaan tuottavan työn, sekä esimerkiksi kotitaloustyön (velvollisuus) ulkopuolelle jäävä omassa käytössä oleva aika. Työehtosopimuksissa on jo määrätty kuinka paljon vapaa-aikaa päätyöstä pitää jäädä työntekijän käytettäväksi. (tilastokeskus 2004).

4.1 Katsaus vapaa-ajan historiaan Suomessa

Nykymuodossaan Suomessa vapaa-aika alkoi yleistyä 1900-luvun alun jälkeen, kun maassa alkoi hiljalleen teollistumisen valtakausi. Tämä tapahtui selkeästi muuta Eurooppaa myöhemmin, jossa tapahtumat olivat jo edenneet 1700-luvulta lähtien. Tähän asti Suomessakin oli eletty hyvin maatalouspainotteista elämää, eletty kohtuullisen niukasti vaihdantataloudessa. Tärkeimmät asiat ihmisille ovat olleet ruoan riittävä saanti sekä katto päänpäällä, jos rahaa oli jäänyt säästöön, se monesti juhlittiin elonkerjuun aikana pois. (Yle, Aikamatka arkeen 2021).

Teollistumisen myötä ihmisillä alkoi olla enemmän rahaa käytössä, sekä itse työn vastapainoksi selkeätä vapaa-aikaa, jota ei maaseutukulttuurissa ollut tarjolla. Toki maaseudullakin oli jo totuttu tansseihin heinätöiden päätteeksi jne., mutta teollistumisen myötä ihmisille tuli rahaa käyttöön säännöllisten tulojen myötä. Myöskin ay-liikkeiden aikaansaamat työolojen parantumiset erinäisten lisäansioiden sekä vapaiden muodossa oli merkittävä hyvinvoinnin edistys. Tätä tukivat myös säännölliset lomat, jotka olivat ennalta sovittu, niin että voitiin suunnitella lomia etukäteen. Tehdastyöläisten lomien kertyminen alkoi vuoden 1922 työsopimuslakiin merkitystä säädöksestä vuosilomasta. Tähän asti oli tehty kuusipäiväistä viikkoa jopa 14 tunnin työvuoroilla vapaiden jäädessä noin kymmeneen pyhäpäivään vuodessa. Ensimmäinen varsinainen vuosilomalaki kirjattiin vasta 1939, josta lähti liikkeelle uudistusten sarja, jota kesti aina 1970-luvulle saakka, tänä aikana työläisten loman pituus piteni viikosta kuukauteen. (Heino 2005).

Suurimmat harppaukset vapaa-ajan mahdollisuuksiin otettiin suurimmilla teollistumiskausilla, heti toisen maailmansodan jälkeen, kun sotakorvaukset työllistivät ja nostivat teollisuutta. Vielä vahvemmin vapaa-aika kasvoi 60-luvulla, kun sodan jälkeinen säännöstely oli purettu. (Heinonen 2008).

Populaarikulttuuri toi amerikkalaisia vaikutteita, sekä Neuvostokauppa veti. Tällöin Suomessa alkoi vapaa-ajan matkustaminen nostamaan päätään ihan eri tavalla kuin aikaisemmin. (Soinne 2018).

Vapaa-aika kasvoi 60-luvulla entisestään, kun loma-aika kasvoi 18–24 päivään riippuen työsuhteen kestosta. Samoihin aikoihin siirryttiin viisipäiväseen työviikkoon, joka jätti monelle viikonloput täysin vapaiksi. Nämä muutokset edelleen jatkuvan kaupungistumisen kanssa sekä elintason nousu edesauttoivat ihmisten liikkumista. (Putkonen 2002).

Naisten työllistyminen voimistui merkittävästi myös 60-luvulla, kun palveluammatit kysynnän kasvaessa lisääntyivät, sekä erilaiset kevyemmät tehdastyöt lisääntyivät. Saman aikaisesti myös perheellisten tarpeet otettiin paremmin huomioon järjestämällä päivähoitoa lapsille esimerkiksi tehtaiden toimesta. Tämä mahdollisti äitien työssä käymisen, johon ei vielä muutoin 60-luvulla ollut kaikilla mahdollisuutta. Tällöin tarvittaessa hoitajana toimi mummo tai naapurin lasten mummo. Kunnallinen päivähoito 70-luvun alussa tuli pakolliseksi lain nojalla. Tässä laissa määrättiin kunnan olevan velvollinen tarjoamaan kaikille tarvitsijoille lasten päivähoitoa, pätevän hoitajan alaisuudessa. (Jegorow 2012). Tämä on yksi merkittävä tulotason nousun perusta, sillä naisten työllistymisen on tuonut yksityistalouteen merkittävästi lisää tuloja, joita on voitu käyttää mm. vapaa-aikana.

Työläisten lomailu 60-luvun loppupuolelle asti oli pitkälti työnantajan ohjeistama sekä mahdollistamaa. Vuosiloman keksimisen myötä oli myös 1938 perustettu valtiollinen lomankäyttökomitea, jonka tehtävä oli pohtia, kuinka työläisten lomaa organisoidaan. Mallia haettiin ulkomaalaisista järjestöistä mm. Saksasta natsien Kraft durch Freude sekä italialaisesta L'Opera Nazionale

Dopolavoro -järjestöistä. Komitea muotoilikin Suomalaisen mallin, jossa lomailijoita pyrittiin ohjaamaan hyvien ja oikeiden tapojen pariin valistus-, urheilu-, ja kulttuurijärjestöjen sekä kansanopistojen avulla. (Heino 2005).

Välirauhan aikaan perustettu Lomankäytön keskusliitto, jonka nimi vakiintui 1944 Lomaliitoksi, perusti palkansaajan tarpeisiin mökkikyliä, joissa suosittiin yleishyödyllisiä, valistushenkistä ja terveyttä edistävää toimintaa. Lomaliitto suosi myös lomakerhoja, näitä syntyikin työväenjärjestöjen oheen kymmeniä sodan jälkeen. Lomakerhojen toimintaan kuului mm. matkailu, retkeily tai yhteisten tilojen kunnostaminen. (Heino 2005).

Suoria lukuja ei ole kuinka tehdastyöläiset ovat osallistuneet 30–60-luvuilla ohjattuihin toimintoihin, sillä tästä ei ole tilastoja ilmeisesti pidetty. Mutta suosittua on ollut VR:n rengasmatkailu sekä 50-luvulla yleistynyt linja-automatkailu. Luonnossa tapahtuvaa retkeilyä ja matkailua on myös pidetty arvossa. Myös lomiamia on käytetty matkustamalla vanhoille kotipaikoille ”talkooavuksi” heinätoihin, josta johtuu myös osaksi pääsääntöisen lomakuun muodostumisen heinäkuulle. Myöskään vierasta ei ollut, että lapset lähetettiin kesäloman ajaksi jonkun läheisen maatilalle, jolloin vanhemmat saattoivat keskittyä omiin töihinsä ja lapset tilalla oppivat työnteon. (Heino 2005).

Ihmisten vapaa-ajan ja rahan käytön lisääntyminen on poikanut palvelualueille paljon työpaikkoja. Suomessakin on useita paikkoja, joissa vanhojen ruukki-alueiden tehtaot ovat valjastettu vapaa-ajan käyttöön itse tehtaoiden loputtua kannattamattomina, tämä on antanut erilaisille palvelualueille töitä, näin esimerkiksi Fiskarsin ja Kymin Ruukissa. Nämä alueet ovat palvelevat vapaa-ajan matkakohteina kasvattaen samalla lähiseudun työllisyyttä sekä hyvinvointia.

4.2 Katsaus vapaa-aikaan nykypäivänä

Nyky muodossaan vapaa-aika on muodostunut tärkeäksi elämän osa-alueeksi, samalla kun vapaa-aikaa arvostetaan enemmän. Samalla kun itse työstä ollaan valmiita luopumaan saadakseen enemmän vapaa-aikaa, otetaan työt vapaa-ajan toimintoihin entistä enemmän mukaan. (Duunitori.fi 2021).

Tavoitettavuus on tärkeämpää ja koko ajan läsnä, esimerkiksi työsähköpostiin saatetaan vastata kesken loman, sekä kollega saattaa ongelman tullen soittaa kännykkään kysyäksesi pari kysymystä, jotka töiden osalta askarruttavat. Nykyinen tietoteknillinen tavoitettavuus tulee joka paikkaan mukaan, joten myös oletus on, että olet aina tavoitettavissa, joten vaikka itse työhön sidottu fyysinen aika on pienentynyt saman aikaisesti henkisesti, olet ehkä jopa enemmän työssä kiinni. (Duunitori.fi 2021).

5 TILAUSLIIKENNE

5.1 Linja-autoliikenteen alku Suomessa

Suomen linja-autokanta sai alkunsa vuonna 1905, kun tekniikko J.L.Stenroos alkoi ideoimaan linjaliikennettä Uuteenkaupunkiin. Uusikaupunki oli tuohon aikaan länsirannikon merkittäviä kauppa sekä satama-alueita, tosin sinne ei mennyt raideliikennettä kuten muihin länsirannikon merkittäville kauppapaikoille. Kesäaikaan Turun ja Uudenkaupungin välillä liikennöi kyllä laivoja, mutta talviaikaa liikennöinti jäi takia tyrehtyi. Tähän ongelma-kohtaan J.L.Stenroos ideoi omnibusauton, ja saikin kerättyä rahoituksen, jonka avulla tilasi ensimmäisen Suomeen tuodun linja-auton Saksasta. Auto saapui pienten viivästysten saattamana, niin että se oli valmis liikennöimään joulukuussa. Ensimmäinen ajettu matka oli kovaonninen, eikä auton moottori kestänyt, joten auto tuli ensimmäisen matkansa päätepisteeseen hevosvetoisena. Myös koneen rikkouduttua liikennöinti jouduttiin katkaisemaan heti alkuunsa, uuden koneen myötä liikenne lopetettiin huonon tiestön kunnan vuoksi. Rohkea yrittäjä ei lan- nistunut näistäkään vastoinkäymisistä, vaan kuljetti auton Turkuun jossa, harjoitti kaupunkiliikennettä kesäkauden, todeten senkin kannattamattomaksi. Auto myytiin sittemmin Pietariin, jossa se hoiti kannattavaa liikennettä (Rae- vuori 1948, 22-30).

Vasta vuosia myöhemmin, eli vuonna 1913 tuli yrittäjä, joka sai asian toimi-
maan. Häntä voidaan pitää kannattavan linja-autoliikenteen pioneerina Suo-
messa. Tämä tapahtui Kotkassa, auto tilattiin Sveitsistä. Puuhamiehenä tässä
olivat Viktor Ristola, joka sittemmin toimi myös johtajana sekä Otto Osanen,
molemmat tahoillaan ajuriliikettä harjoittavia. Lisäksi yhtiömieheksi vielä kol-
mantena Gutzeit-yhtiöiden konemestarin Ville Eriksoni, jolla katsottiin olevan
tekniikan tuntemusta (Raevuori 1948, 22-30).

5.2 Tilausliikenteen luvat

Alkujaan itse liikenteen harjoittaminen ei ole tarvinnut erillisiä lupia, vaan on
ollut elinkeino muiden elinkeinojen ohessa. Vuonna 1919 elinkeinolaissa sää-
dettiin ammattimainen autoliikenne luvanvaraiseksi säännöllistetyksi elinkei-
noksi, mutta tätä määräystä ei vielä muutamaan vuoteen valvottu. Vuoteen
1922 saakka oli henkilö- sekä tavaraliikenne täysin vapaata, niin kaluston kuin
ammattia harjoittavan henkilön toimesta. Vuoden 1922 jälkeenkään voimaan
tulleet luvat olivat myös hyvin suuripiirteiset, niissä ei puututtu autojen raken-
teeseen eikä juuri muuhunkaan. Lupa piti hakea maalla maaherralta ja kau-
pungissa maistraatista tai järjestysoikeudesta. Jos kyseessä oli läänin ylittä-
vää liikennettä, oli lupa haettava kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriöstä.
Rajoituksia luvan saantiin ei asetettu, joten käytännössä jokainen hakija sen
myös sai. (Raevuori 1948, 49-56).

Henkilöliikennelupa, Joukkoliikenteen yhteisölupa

Nykypäivänä linja-autoliikenneyrittäjäksi haluava tarvitsee joukkoliikenneluvan.
Trafin käyttämä nimitys on henkilöliikennelupa, jolla tarkoitetaan joukkoliiken-
teen yhteisölupaa. Tätä ei sovi sekoittaa ennen 1.7.2018 ELY-keskuksen
myöntämään joukkoliikenteen yhteisölupaan, jolla sai harjoittaa linja-autoli-
kennettä ainoastaan kansainvälisesti yhteisöalueella sekä Norjassa.
Jos nykyisen luvan haltija, joka saa luvalla ajaa vain Suomessa, haluaa har-
joittaa kansainvälistä liikennettä, on hänen haettava kansainvälinen kuljetus-
lupa Traficomilta.

Henkilöliikenneluvan hakemisesta on Traficom (Traficom.fi, 2021) ohjeistanut seuraavasti

1. Perusta yritys
2. Tarkista luvan tarve, Ammattimainen henkilöliikenne yli 9 paikkaisella autolla Manner-Suomessa edellyttää henkilöliikennelain mukaan henkilöliikennelupaa.
3. Varmista luvan myöntymisen edellytysten täyttyminen. Luvan myöntämisen edellytyksenä on mm. ammattipätevyys, hyvä maine, oikeustoimikelpoisuus, sijoittuminen Suomeen sekä osoittaminen vakavaraisuudesta ja velvoitteiden hoidosta.
4. Hanki linja-autoliikenteen yrittäjän ammattitutkinto.
5. Vakavaraisuuden osoittaminen. Liikenneluvan haltijan tulee keskeytyksittä pystyä suoriutumana velvoitteistaan, joten hakijalla tulee olla taloudellisia voimavaroja ensimmäisen auton osalta 9000 € ja tätä seuraavien 5000€. Myös pankkitakaukset käyvät taloudellisuuden osoitukseksi.
6. Haen liikennelupaa linja-autoliikenteeseen.
7. Tietoa myönnettävästä henkilöliikenneluvasta. Henkilöliikennelupa on Traficommin joukkoliikenteen yhteisölupa sekä ennen 1.7.2018 myönnetty joukkoliikennelupa. Uusille alan toimijoille voidaan myöntää vain joukkoliikenteen yhteisölupa. Joukkoliikennelupia ei ole enää 1.7.2018 jälkeen myönnetty. Lupa myönnetään 10 vuodeksi.

Tästä voidaan huomioida, että itse luvan saaminen ja henkilöliikenteen aloittaminen Suomessa on tehty helpoksi. Alkuinvestoinnit voivat pysyä hyvin pieninä.

5.3 Tilausliikenteen kehitys

Linjaliikenne koostui alkujaan pääsääntöisesti asiointimatkoista, jotka olivat torilla käyntiä, tuotteiden vientiä välittäjille jne. Teollistumisen myötä alkoi myös työmatkaliikenne, monesti alkujaan räätälöidyillä linjoilla tehtäisiin, mahdollisesti jopa tehtaan omistamista asuntoloista. Nämä kaikki keskittyivät hyvinkin pitkälti arkaikoihin maanantaista lauantaihin, joten kaluston käyttöä ei ollut juurikaan ihmisten vapaa-aikana. Pian linja-autojen yleistyttyä alkoi pieni muu toinen tilausliikenne, ei vielä tällä nimityksellä, mutta ihmisten vapaa-aikana järjestettiin kuljetuksia muun muassa tanssipaikoille. (Raevuori, 1948 s.34).

1920- luvulla kalustokanta kasvoi ja linja-liikenne saattoi olla kohtuullisen villiäkin torien ympäristössä, yrittäjien kilpaillessa autojen täyttämisestä asiakkailla. Yhteiset säännöt puuttuivat yrittäjiltä, joka näkyi välillä hyvinkin kyseenalaisissa asiakkaiden hankintatavoissa. Kaikkia linjojakaan ei ollut aikatauluttettu, vaan ne lähtivät kaupunkien toreilta, kun asiakkaita oli riittävästi, toki ajosuunta oli etukäteen ilmoitettu. Tähän tuli parannus, kun vuonna 1928 perustettiin Linja-autoliikennöitsijäin liitto (LAL). Toki oli myös yrittäjiä, jotka ilmoittivat asiallisesti aikatauluista ja liikenteen aloittamisesta, kuten Vaasa-lehdessä toukokuussa 1923 liikennöinnin aloittamisesta tiedottava Oskari Huhtala Lapualta:” *Säännöllinen Matkustus AUTOLIIKE Lapua -Alajärvi -Lapua Lähtee Lapuan kevarista joka tiistai ja perjantai kello 9 ap. Lähtö Alajärven kirkonkylästä samoina päivinä kello 3 i.p. Ensi matka tiistaina toukokuun 29 :pnä Myös väliltä otetaan ja välille jätetään. Kaikkina päivinä autoa tilauksesta saatava. OSKARI HUHTALA LAPUA*”. Vähäeleisestä markkinoinnista voidaan huomata autoa saavan tilauksesta myös muihin ajoihin. Tämä oli ajalleen hyvin tyypillistä, voidaan sanoa myös Suomalaiseen markkinointiin tyypillistä, että ilmoitukset olivat hyvin vähäeleisiä, eikä itseään tuotu juuri esille. (Ahonen 1996, 100).

1930- luvulla, autokannan sekä tiestön parantuessa matkat pitenevät. Kansainvälisesti oli jo huomioitu mahdollisuus matkustaa Suomen läpi tietä pitkin jäämeren rannalle Liinahammariin, jonne kulki Rovaniemeltä 30-luvun lopulla jopa kolme vuoroa päivässä. Myös kotimaan tilausmatkat pitenevät, kun matkat kotimaisiin turistipaikkoihin tulivat mukaan. Rovaniemeltä jatkettiin tilausautoilla Petsamoon. Petsamon kiinnostus määränpäänä jopa kymmenkertautui viidessä vuodessa. Ensimmäiset rohkenivat jopa ulkomaille linja-autoineen 30-luvulla. Kansainvälistyminen kotimaan tilausliikenteessä näkyi palveluiden parantumisenä sekä kielitaidon kehittymisenä palvelusektorilla, sillä kansainvälisillä matkailijoilla oli vaatimustaso selkeästi Suomalaista matkustajaa korkeammalla. Yrittäjät ymmärsivät, että tyytyväinen asiakas oli paras mainos yhtiölle. (Ahonen 1996, 101–102, 110).

1940-luvulle tultaessa oli talvisodasta juuri selvitty ja jatkosota oli alkamassa, jolloin jo loppuvuodesta 1939 alettiin ottamaan autoja puolustusvoimille. Niitä

otettiin kaikkiaan 1 185 kappaletta, joka oli sen aikaisesta kalustosta 37 prosenttia. Suoranaisesti autoja ei otettu puolustusvoimille, vaan ne vuokrattiin ja palautettiin sodan jälkeen. Kuljettajana toimi usein auton normaali kuljettaja, joka oli komennettu rintamalle (Rajasalo & Kurkinen 2007, 23–24). Vuosikymmenen loppu podettiin pula-aikaa, joten tilausliikennettäkin ei juuri ollut. Koska rintamalta palautetut autot olivat huonossa kunnossa, eikä uusia tuontirajoitusten vuoksi saatu, jouduttiin monet autot peruskunnostamaan ja korittamaan uudestaan. Tämä omalta osaltaan toi koriosaamista maahan, kun pienissä korjaamoissa ja autotalleissa kuunostettiin autoja (Rajasalo ym. 2011, 12–13).

Suomen kaukomatkailun pioneeri on ollut nuori Eero Julin, joka järjesti ensimmäisen bussimatkan Keski-Eurooppaan, Italiaan vuonna 1949. Matka tehtiin hyvin niukalla budjetilla. Rahan vientisäännöstelyn vuoksi maasta sai viedä vain viisi puntaa per matkustaja. Ruoka on keitettiin retkikeittimellä ja muutenkin eletty hyvin niukasti. Mutta tätä voidaan pitää Suomalaisen ulkomaan tilausliikenteen alkuna. (Olympia matkatoimisto, 2021).

1950-luvulla pula ja säännöstely vaikutti vieläkin autoiluun. Linja-autot katsottiin yhä Suomen sisäiseksi palveluksi, jolla ei ollut tärkeää roolia päätettäessä valuutan käyttökohteita. Poikkeuksen teki vuosi 1952. Olympiakuljetusten turvaamiseksi, sekä antaen ulkomailta tuleville vieraille parempi kuva maasta, rekisteröitiin 480 uutta linja-autoa. Vertailuna vuosi 1953 jolloin valmistui vain 78 autoa (Rajasalo ym. 2011, 10–12). Vuonna 1952 suurin tilausajotapahtuma oli varmasti Olympialaiset. Vuosikymmen loppuun mennessä poistui myös linja-autoilta säännöstely, joka poistui henkilöautoilta vasta seuraavalla vuosikymmenellä. Tämä edesauttoi paremman kaluston saatavuutta, joilla voitiin matkustaa yhä pidemmälle, joten tilausliikenne teki uutta nousuaan matkailupuolella. Uusina kohteina oli mm. olympialaisia varten rakennetut puitteet esimerkiksi Aulangolla. Päätulo tilausliikenteessä pysyi silti monilla yrityksillä tanssitar-bingokuljetuksissa, sekä paikallisten yhdistysten pienistä retkistä (Amper 2021).

Tilausliikenteen kaukomatkailun pioneerina voidaan tässäkin pitää jo aiemmin mainittua Eero Julinia, joka vuoden 1952 olympialaisiin oli perustanut kaukomatkatoimiston. Tarvittavat autot, VW Kleinbussit, hän sai luvan hankkia luvattuaan ajoneuvot olympialaisten käyttöön veloituksetta. Näin ollen hänellä oli olympialaisten jälkeen 10 ajoneuvon kokoelma. Ensimmäisen kaukomatkansa matkatoimisto teki jo olympialaisvuoden syksynä Euroopan ja Turkin halki Lähi-itään, joten sitä voidaan pitää todellisena kaukomatkatoimistona. (Olympia matkatoimisto, 2021).

1960-luvulle tultaessa elettiin Suomessa hyvää taloudellista nousua, väkeä oli lähtenyt Ruotsiin töihin ja lauttayhteydet sinne paranivat (Soinne K. 2018). Tilausliikenteessä kysyntä kasvoi. Alettiin ajamaan ulkomaille pääasiassa Venäjälle sekä Ruotsiin, mutta myös aina Keski-Eurooppaan asti (Linjavaunu). Pelkästään linja-automatkoihin erikoistuneita matkatoimistoja perustettiin. Autojen sekä tiestön parantuessa ja kasvaessa myös Suomen sisäiset matkat pitenivät, maaseutumarkkinoille saatettiin lähteä huomattavasti pidemmälle kuin ennen. Bingo- ja tanssijat työllistivät hyvin tehdaskaupungeissa (Amper 2021).

Jörn Donner kirjoittaa 60-luvun lopussa seuraavasti:

”Meille antaa leimansa liikkuvuus. Viiden vuoden aikana Ruotsin ja Saksan linjoille on asetettu puoli tusinaa moderneja autolauttoja. Lentoliikenne kasvaa jatkuvasti. Kuitenkin vain hyvin pienellä joukolla on toistaiseksi varaa matkustaa Mallorcan, Kanarian saarille tai Romaniaan. Ruotsiin he matkustavat siinä sotaa edeltäneiltä ajoilta peräisin olevassa uskossa, että tavarat ovat siellä parempia ja halvempia. Ostin kerran Tukholmassa alushousut Nordiska Kompanietista. Ne oli valmistanut Tampereen Triko. Useimmat eivät kuitenkaan matkusta ulkomaille. He matkustavat Suomessa junalla ja bussilla”. (Donner 1967, s.410-411.).

1970-luku toi tullessaan jo selkeästi enemmän liikkumista. Tilusajon merkittävät ja muistiin jääneet suuremmat työllistäjät ovat olleet Ruotsin matkat,

josta tuotiin tullessa halpaa voita. Ruotsalaisia tuli myös paljon laivalla Suomeen. Ruotsalaisille oli räätälöity kiertomatkoja pääsääntöisesti Aulanko-Jyväskylä-Lahti-akselilla. Myös autolautta Finnjetin tulo Travemünde-Helsinki välille 1970-luvun lopulla toi mahdollisuuden helpompaan Keski-Euroopan saavuttamiseen, joten linja-automatkoja sinne alettiin järjestämään kasvavan kysynnän mukaan. Paljon autoja kulki myös Ruotsin läpi, olihan lauttayhteydet sinnekin parantuneet ja sieltä alas Tanskan kautta Saksaan. Tätä edesauttoi myös suora lauttamatkaa halvempi kokonaishinta, eihän autojen tarvinut pysähtyä matkalla väljempien työehtosäännösten vuoksi. (Fageström 2021).

1980-luvulla Keski-Euroopan kiinnostus kasvoi entisestään. Talvella lähdettiin Itävallan Alpeille hiihtämään. Nämä linjat menivät usein vanhan DDR:n tiestöä alas. Kesällä suurta suosiota nauttivat kielikoulut, joissa 15–17-vuotiaat nuoret vietiin Englantiin, Ranskaan ja Saksaan kielikouluun. Lentoliikenteen kustannukset olivat vielä korkeat, joten tilausliikennematkat kotimaisilla oppailla ja kuljettajalla olivat kysytyjä. (Fageström 2021).

1990-Luku toi Johan Amperin mukaan isoja muutoksia alalle, etenkin Neuvostoliiton romahtamisen myötä. Saksa yhdistyi, Baltian maat itsenäistyivät ja Venäjä syntyi. Nämä edesauttoivat myös laivaliikenteen kasvuun Itämerellä. Helsinki -Tallinna välille muodostui reittiliikennettä. Ruotsin välille oli valmistunut jo 90-luvun alussa risteilymatkustajalauttoja, jotka tarjosivat myös viihdepalveluita. Risteilyt olivat ehkä 90-luvun hittituote, näille järjestettiin tilausajokuljetuksia ympäri Suomea, pääsääntöisesti viikonlopuksi mutta myös viikolla. Myös Tallinna kiehtoi, joten kiertoajelut Tallinnaan ja muihin Baltian maihin lisääntyivät hiljalleen. Aluksi ne olivat erilaisia avustusmatkoja, mutta siirtyivät myöhemmin järjestettyihin lomamatkoihin. Kotiseutumatkailu menetettyyn Karjalaan kasvoi myös Venäjän rajan ylittämisen helpotuttua. Estonian uppoaminen -94 hiljensi risteilyliikenteen 1-2 vuodeksi, tätä tuli paikkaamaan kesällä -95 itäsaksalaisia Nordkappiin kuljettanut yksityisten linja-autoilijoiden yhteisliittymä Finncharter Finland Oy. Sopimus kattoi noin 550 ryhmän viemisestä Nordkappiin.

Kansainvälinen risteily liikenne alkoi myös nousemaan, -97 Finnjetin mukana tuli jo Helsinkiin ryhmiä, joille järjestettiin päivän pituisia kiertoajeluja. (Amper 2021).

2000- luvulla Tallinnan välinen risteilyliikenne kasvoi entisestään, isona veto-voimana tuontirajoitusten helpotuttua olivat viinanhakumatkat, tästä syystä myös risteilyaluksille ajavien autojen kokonaisuusmassat olivat vaarassa ylittyä ja uudet autot tilattiin pääsääntöisesti 3-akselisina. Isona uutuuksena oli kiinalaiset turistit, joita tuli paljon. Osa näistä olivat vain muutaman päivän eteläsuomessa, mutta osalle oli järjestetty kuljetusta Nordkappia myöten. Näiden tulo kasvoi räjähdysmäisesti 2006, jolloin ajoja riitti kaikille vapaille autoille. Kansainvälinen risteilyliikenne otti myös 2000-luvun loppupuolella Helsingin yhdeksi pysähdyspaikakseen, joten tämä toi Helsinkiin lisääajoja. (Amper 2021).

Vuodesta 2009 on linja-autoliikenne avattu kilpailutukselle EU:n vaatimuksesta, tämä on tarkoittanut kuntapuolen ostoliikenteen kilpailutusta, johon kuuluvat tuetun linjaliikenteen lisäksi muun muassa koululaiskuljetukset. (Koskenranta 2017).

2010- luku toi Johan Amperin mukaan täysin uudentyypin kuljetustarpeen. Kuntapuolen ostoliikenteen. Kuntayhdistymisien myötä koulujakin yhdistettiin ja pienempiä kouluja lopetettiin, nämä toivat suurentuneet tarpeen koulukuljetuksille. Koululaisille alettiin kunnan toimesta järjestämään myös enemmän tapahtumia kouluaihana, koulukohtaisesti tai ikäryhmäkohtaisesti. Näihin tapahtumiin oli järjestettävä myös kyyti linja-autoilla, joka työllisti tilausliikennettä. Myös esimerkiksi opetussuunnitelmaan lisätty tavoite peruskoululaisen uimataidosta (Rantala J. 2017) toi tarvetta alakoululaisten uimahallikuljetuksille. Kesäaikaan kansainvälinen risteilyliikenne on vuosittain noussut, tämä on työllistänyt pääsääntöisesti Helsingissä yksipäiväisinä kiertoajeluina. (Amper 2021).

Palvelulinjojen, jotka ovat tilausajojen ja linjaliikenteen välimaastossa toimivia toimijoita ovat työllistäneet myös 2010 luvulla. Nämä ovat olleet osana 2009

tehtyä liikenne- ja viestintäministeriön ”joukkoliikenne toimivaksi” -kehittämishjelmaa. Kehittämishjelmassa on haja-asutusalueiden asiointipalveluiden turvaamiseksi kehitetty palveluliikenne malli, jossa mahdollistetaan asiointimatkat kyläkeskuksiin kahdesti viikossa. Kutsupohjaisena palveluna tämä on joustavampi ja halvempi kuin isolla linja-autolla ajettava linjavuoro, mahdollistaen myös ikäihmisten asumisen samalla pidempään kotona. (liikenne- ja viestintäministeriö 2009)

2020-luvulle tultiin hyvin erilaisessa asetelmassa kuin edellisillä vuosikymmenillä. Käytännössä pandemian takia ei ole olemassa minkäänlaista tilausajokantaa koulukuljetuksia lukuun ottamatta, jotka ovat myös olleet tauolla koulujen etäopetuksen aikana (Amper 2021).

5.4 Kalusto

Suomen tilausliikenteen pääsääntöinen ajoneuvokanta koostuu pikkubussista, joka on 16–20-paikkainen pakettiautoalustalle rakennettu linja-auto tai 40-50 paikkaisesta linja-autosta, jonka alusta on suunniteltu linja-autoksi. Vaatimuksena on ilmastointi, lämmitys, äänentoisto sekä isommissa autoissa WC. Lisämukavuutena näyttölaitteet, josta voi seurata esim. navigaattoria, sekä USB-pistokkeet joka istuimelle (Reissu-Ruoti). Näihin toki tilaajalla on omat vaikutuksensa, esimerkiksi kuntapuolella yleisesti vaaditaan päästöiltä Euro 5 luokan autoja. (Amper 2021).

Suomalaiset erikoisemmat tilausliikenteen autot ovat normaalisti hyvin maltillisia. On eritasoisia vip-ajoneuvoja sohva ryhmiseen, jolloin normaalin ulkokuoriltaan 50-paikkaisen auton sisälle on väljästi rakennettu pöytä ja istuinryhmiä 20 hengelle, mahdollistaen esimerkiksi kokouksen pitämisen liikkuvassa autossa.(Lehtimäki.fi 2021). Virosta haettujen tuliaisten myötä kaluston kantavuus on tuottanut ongelmia, joten valtaosa Viroon ja risteilysatamiin liikennöivästä kalustosta on 3-akselisia, jotta on varmistettu kantavuuden säilyminen. Erikoisempia Suomessa olevia tilausliikenteen autoja on Savonlinjalla ollut

Saunabussi, jossa oli mahdollista saunoa matkan aikana, sekä erilaiset keikkabussit, joissa on samanaikaiset tilat 10–20 henkilölle sekä makuutilat noin kymmenelle. (Hentinen 2018)

5.5 Tilausliikenteen uhat

Johan Amper piti haastattelussa merkittävimpinä tilausliikenteen uhkina erilaisia säätelyitä, kuten pandemioiden johdosta tulevia rajoituksia. Näihin ei pystytä ennalta varautumaan. Myös ilman pandemioita voidaan uhkana pitää politiikkaa, joka vaikeuttaa monasti myös tilausliikenteen elinkeinoa mm. ilmasto- ja politiikka, vaikkakin kyseessä on joukkoliikenne, jota pitäisi myös suosia. (Amper 2021)

Myös ongelmaksi voidaan lukea kuljettajapula koko kuljetusalalla, vaikka tällä hetkellä näin ei tilausajopuolella olekaan pandemiasta johtuen. Nuoria tulijoita linja-autoa ajamaan ei ole, suurien ikäluokkien jäädessä eläkkeelle, on osaan kuljettajan saanti vaikeaa. Linja-autoliikennettä ei pidetä erikoisen houkuttelevana, sekä kortti koulutus on kallis, joten valtaosa alalle hakeutuvista ovatkin alanvaihtajia. (Ruuska 2019)

Alan sisäinen kilpailu on osaksi epätervettä, mikä poliittisten päätösten kanssa voivat aiheuttaa vakavaakin haittaa liiketoiminnalle. Nousevat kustannukset suhteutettuna kilpailusta johtuvaan pienenevään tuloon eivät ole millenkään yhtiömuodolle toivottavia asioita.

Myös tilausliikennepuolella ulkomaiset yhtiöt, jotka ajavat vain sisämarkkinoilla noudattamatta työehtosopimuksia kuljettajien toimesta ovat varteenotettava uhka. Toisin kuin linjaliikenteessä, ei ole ollenkaan tavatonta tavata samoja ulkomaille rekisteröityjä autoja pyörimässä koko talven esimerkiksi Lapissa (traficom.fi 2019)

6 PANDEMIA

Pandemian määritelmä

Ajansaatossa pandemian sanan käyttötarkoitus on muuttunut. Pandemian tunnusmerkit täytyvät, jos puhutaan täysin uuden tyyppisestä epidemiasta, joka on lähtöisin tietyltä alueelta leviten koko maapalloa kattavaksi. Esimerkiksi Covid-19 oletetaan lähteneen Kiinasta tietyltä alueelta. Vuonna 1977 velonut H1N1 ei täyttänyt pandemian merkkejä, koska kyseinen virustyyppi oli uusinta vuodelta 1918–1920, jolloin se paremmin tunnettiin espanjantautina. Toisena tunnusmerkkinä viruksen pitää levittyä alle kahdessa vuodessa ulottumaan kokomaapallon uhaksi. (Linnanmäki 2006).

Eli lyhykäisyydessään voidaan sanoa pandemian olevan uusi epidemia, joka leviää uhkaamaan koko kansakuntaa alle kahden vuoden aikana.

WHO:n määrittämät uhkatasot

WHO on luonut eläinperäisille virustaudeille kuusipykäläisen asteikon, niiden vaarallisuuden sekä leviäväisyyden mukaan. (WHO 2021)

- uhkataso 1: Ihmisille ei vaaraa eläinten viruksista.
- uhkataso 2: Ihmiseen tartunta vahvistuttettu, pandemiauhka mahdollinen.
- uhkataso 3: Virus aiheuttaa yksittäisiä sairauksia ihmisissä. Tartunta rajallista ihmisten välillä.
- uhkataso 4: Todistettu tarttuminen ihmisestä ihmiseen, leviäminen yhteisötasolla. Pandemia riski merkittävä.
- uhkataso 5: Tartuntaa on ainakin kahdessa maassa ihmisestä toiseen, Voimakas pandemian vaara.
- uhkataso 6: Virus leviää kaukana olevaan maahan, pandemia todettu.

Näiden pohjalta on myös annettu ohjeistusta toimintatavoista valtioille. käytännössä tasot 1–3 ovat vain odottelua sekä tarkkailua, kun 4–6 ovat jo hyvinkin ohjeistettuja ja toiminnallisia ohjeita. Myös jälkihoitoon on erikseen panostettu.

Pandemiat ihmiskunnan historiassa

Ajansaatossa ihmiskuntaa on kohdannut säännöllisen epäsäännöllisesti pandemioita. Itse pandemiat ovat vasta tulleet kysymykseen matkustamisen lisääntyttyä, jolloin ihmisten liikkumisala on laajentunut sekä matkustusajat lyhentyneet merkittävästi ja jolloin mantereiden välinen matkustus on mahdollistunut.

Suurempia uuden ajan pandemialähteitä ovat olleet erityyppiset influenssavirukset, näiden tehokas muuntautumiskyky voi väistää rokotteilla annettavan immunitetin. Vuonna 442 eaa. lääketieteen isänä pidetty Hippokrates kuvaili jo influenssan oireita. Oletetaan että ensimmäinen influenssapandemia saattoi puhjeta Kiinassa jo 600 eaa. Historiallisilla lähteillä voidaan luotettavasti jäljittää 1500-luvulle saakka, niitä on esiintynyt 1700-luvun jälkeen 10-60vuoden välein. (Kuusela 2020).

7 MIELIPITEEN MUODOSTUMINEN

Mielipide on ihmisen oma näkemys kysyttävästä asiasta. Siihen vaikuttavia asioita on mm. opitut asiat, sosiaaliset verkostot, ennako-odotukset, näkemys asioiden oikeellisuudesta. Kyseessä ollessa ihmisen oma näkemys asiasta ei voida myöskään olettaa, että vastaus olisi aina sama. Näkemys voi vaihdella joko ihmisen sen hetkisten tunnesiteiden pohjalta tai sosiaalisen paineen vaikutuksesta. Myös kysymysten asettelulla sekä ympäristöllä, jossa mielipidettä kysytään voi olla vaikutusta lopulliseen mielipiteeseen. Myöskin jos vastaaja mieltää kysymyksen esimerkiksi arkaluontoiseksi, voi hän pohtia itse mitä vastausta haetaan ja vastata sen mukaisesti. (Tietomilli 2021).

Ryhmäpaineen alla, saattaa mielipide myös muodostua ryhmän näkemyksen mukaisesti. Tästä on esimerkkinä Aschin klassinen koe, jossa varmasti väärä vastaus sai ryhmäpaineen alla vastaajan vastaamaan todennäköisemmin väärin. (Lahikainen & Pirttilä-Backman 2008, 138–143).

Alma-Median 2016 teettämän tutkimuksen mukaan ihmisten mielipiteisiin vaikuttaa 29 % oman perheen sekä ystävien mielipide, median vaikutus oli 24 %. Vastaajista nimesi 14 % suurimmaksi mielipidevaikuttajaksi hallituksen (2016).

8 TUTKIMUKSEN SUUNNITTELU SEKÄ TOTEUTUS

Tutkimuskysymyksiä suunniteltiin ja käytiin toimeksiantajan kanssa läpi. Tutkimuksesta haluttiin hyvin napakka, jotta sen täyttäminen olisi helppoa ja nopeaa, tämän uskottiin edesauttavan vastausten saatavuutta (kts. liitteet 1-4). Tutkimuskysymyksistä tehtiin ensin suomenkielinen pohja, joka hyväksytettiin. Aikataulullisesti tähän käytettiin maaliskuuta. Huhtikuun lopussa kyselypohja hyväksytettiin myös ohjaavalla opettajalla. Tämän jälkeen tehtiin vielä ruotsinkielinen versio kyselystä, joka oikoluettiin 4:llä suomenruotsia äidinkielenään puhuvalla, tällä varmistettiin kysymysten selkeys sekä kysymysasettelujen samoin.

Toukokuun puolella välissä päästiin, hiukan suunniteltua aikataulua myöhemmin, itse kyselyiden keräämiseen. Kyselyjen pohjaksi valikoitui Webropol, sillä oli mahdollisuus valita kielivaihtoehto suoraan lomakepohjassa sekä mahdollisuus itse vaikuttaa verkko-osoitteen muotoon. Kyselyn suora sovitus eri päätelaitteille oli myös vahva peruste valita webropol. Kysely järjestettiin pääsääntöisesti verkkopohjaisena, yksityishenkilöille jakaen linkkiä facebookissa haluttujen kuntien puskaradiotyypissä ryhmissä. Kyselyn kunnat olivat Siuntio, Lohja, Raasepori, Inkoo sekä Hanko. Käytännössä jokaisen ryhmän ylläpidosta kysyttiin lupa julkaisun tekemiseen ja julkaisu tapahtui vasta luvan saatua. Pääsääntöisesti kaikkiin kysytyihin ryhmiin saatiin myös lupa. Näiden lisäksi tutkija jakoi toukokuun lopun aikana vielä linkkiä suoraan katugalupmaisesti korona rajoitukset huomioiden. Tässä oli suurena hyötynä Webropolin muotoiltava verkko-osoite, sillä osoitteen pystyi kertomaan suoraan vastapuolelle suullisesti, jolloin vastaaja pystyi avaamaan kyselyn esimerkiksi puhelimestaan. Näin pystyttiin koronarajoituksetkin huomioimaan.

Yhteistyökumppaneille suunnattu kyselyn jakaminen jäi pääsääntöisesti tilaajan vastuulle, sillä tutkijalla ei ollut käytettävissä asiakasrekisteriä. Tosin tutkija

pyrki myös omatoimisesti lähestymään joitakin yrityksiä ja yhteisöjä lähettämällä sähköpostia suoraan heille. Näin pyrittiin varmistamaan riittävän vastausmäärän saavuttaminen. Kyselypohja tehtiin myös webropolille kaksikielisesti. Tiedossa oli, että mahdollisissa vastaajissa on paljon ruotsia äidinkielenään puhuvia ja alue on vahvasti kaksikielinen.

9 TUTKIMUSTULOKSET

9.1 Tutkimustulokset yksityisiltä henkilöiltä

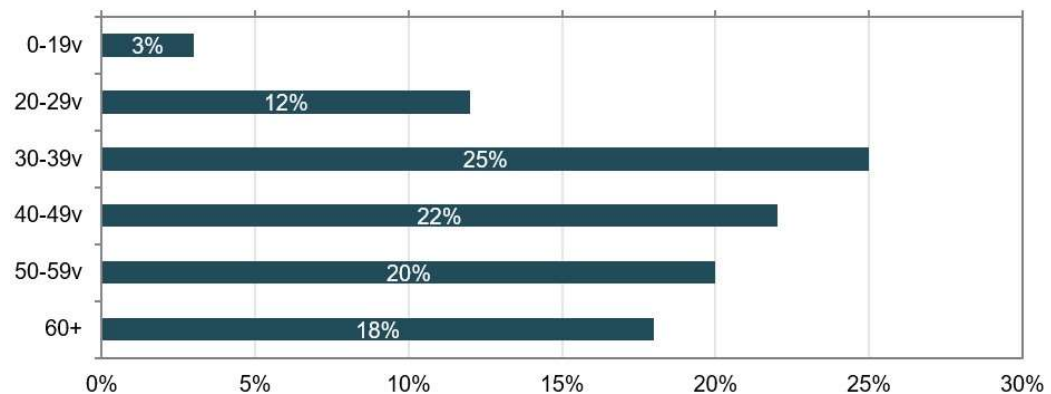
Tutkimuksen kyselyosuus yksityisten henkilöiden osalta onnistui yli odotusten. Lähtökohtaisesti tavoitteena oli saada 80 vastausta, tutkija oli laittanut oman tavoitteensa 100 vastaukseen. Nämä molemmat täytettiin, lopullisia vastauksia oli yli 370 kappaletta. Tältä osin voidaan pitää tutkimusta hyvin onnistuneena.

Vastaajien taustat sekä otannan laajuus

Tutkimuskysymykset aloitettiin vastaajien taustojen selvityksellä. Aluksi selvitettiin, asuvatko vastaajat Länsi-Uudenmaan alueella (Liite 1). Myös vastaajien ikä ja sukupuoli selvitettiin. Näiden pohjalta pystyttiin päättämään keski-vertovastaajan olevan Länsi-Uudellamaalla asuva 30–50 –vuotias nainen.

Vastaajista 96 % ilmoitti asuvansa Länsi-uudellamaalla. Kaikista vastaajista 80 % oli naisia.

Vastaajien ikäjakauma oli ja hyvin tasaisesti jakautunut eri ikäryhmiin.

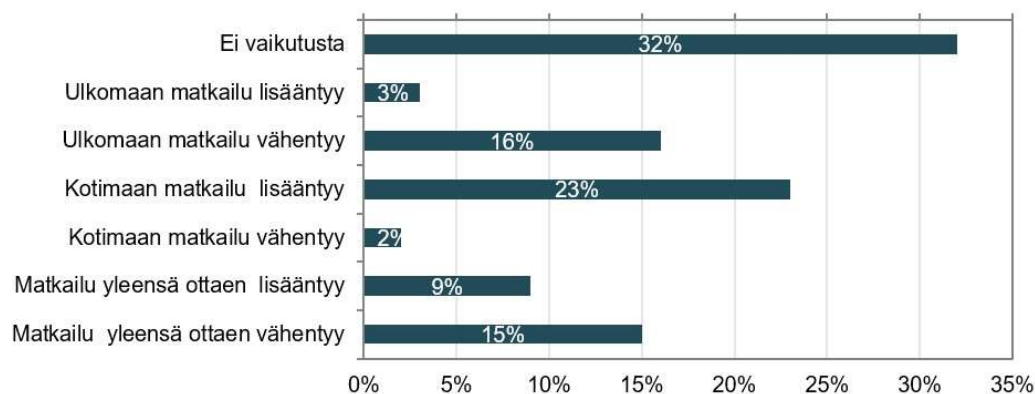


Kuva 1. kyselyyn osallistujien ikäjakauma

Kuten 1. kuvassa voidaan huomioida, on ikäryhmittäin vastattu hyvin tasaisesti kyselyyn. Kyselyä voidaan pitää onnistuneena, sillä on tavoitettu kaikenikäinen kohdeyleisö.

Matkailun näkymät rajoitusten purettua

Kysyttäessä näkymiä koronan vaikutuksesta tulevaisuuden matkailunäkymiin, verrattaen koronaa edeltäneeseen tilanteeseen, oli hajontaa hiukan enemmän kuten kuvasta 2 voidaan todeta.

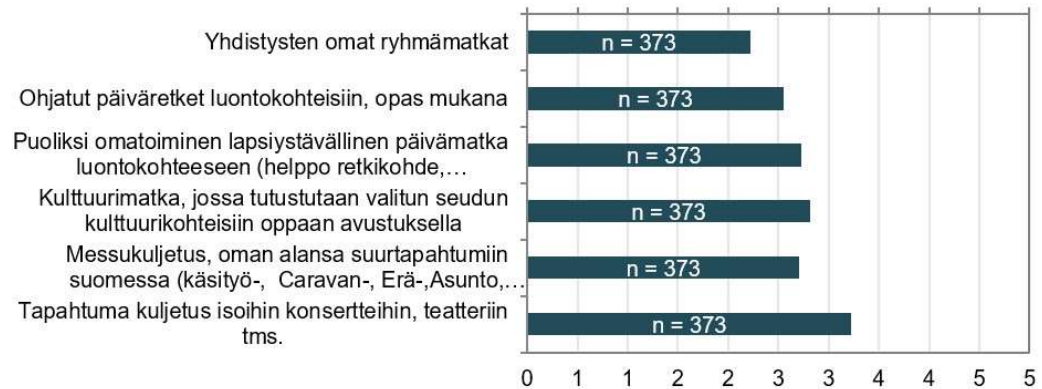


Kuva 2. Osallistujien mielipide koronan vaikutuksista matkailun näkymiin

Kolmannes vastaajista (32 %) olettaa matkailun rajoitusten jälkeen palautuvan koronarajoituksia edeltäneeseen aikaan. Ulkomaan matkailun sekä matkailun vähenemiseen yleensäkin uskoi 16 %. Kotimaan matkailun lisääntymiseen uskoi 23 %, joka oli toiseksi suurin ryhmä heti "ei vaikutusta" -vastauksen jälkeen. 2–3 prosentin osuus jäi kotimaan matkailun vähenemiselle sekä ulkomaan matkailun lisääntymiselle.

Minkälaisista vapaa-ajan linja-automatkoista vastaajat ovat kiinnostuneita?

Vapaa-ajan linja-automatkojen kiinnostukseen haluttiin saada selvyttä, joten tätä kysyttiin asteikolla 1 = "ei kiinnostunut", 2 = "ei juuri kiinnostunut", 3 = "neutraali", 4 = "kiinnostunut", 5 = "hyvin kiinnostunut". Tästä vastaukset ilmenevät kuvassa 3.



Kuva 3. Kaavio vastaajien omasta kiinnostuksesta, 1=ei kiinnostusta 5=erittäin kiinnostunut

Näissä kiinnostusta herätti selkeästi eniten tapahtumakuljetukset kulttuurimatkojen tullessa hyvänä kakkosena. Messu- sekä puoliksi omatoiminen matkailu olivat lähes samassa yhtä kiinnostavia sijoittuen taulukon puoleen väliin. Vertaattaessa ikäryhmittäisiä kiinnostuksia (kuva 4), tulee hajontaa eri kysymysten välille jo enemmän.

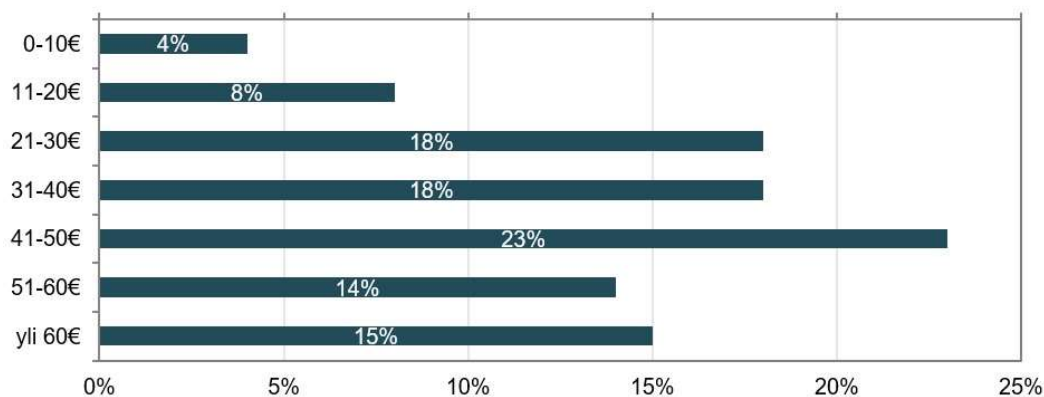
ikä	Yhdistysten omat ryhmämatkat		Ohjatut päiväretket luontokohteisiin, opas mukana		Puoliksi omatoiminen lapsiystävällinen päivämatka luontokohteeseen		jossa tutustutaan valitun seudun kulttuurikohteisiin		Messukuljetus, oman alansa suur tapahtumiin suomessa		Tapahtuma kuljetus isoihin konsertteihin, teatteriin tms.	
	keskiarvo	mediaani	keskiarvo	mediaani	keskiarvo	mediaani	keskiarvo	mediaani	keskiarvo	mediaani	keskiarvo	mediaani
0-19	3	3	2	2	3	2	3	2	2	2	3	3
20-29	2	1	2	2	3	3	3	3	3	2	3	3
30-39	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3
40-49	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4
50-59	3	2	3	3	3	2	3	2	3	3	3	4
60+	3	3	3	3	2	2	2	2	3	3	4	4

Kuva 4. ikäryhmittäinen jaotus kysymyksille

Ikäryhmittäin tarkasteltaessa hajontaa tulee enemmän eri kiinnostuksen kohteisiin. Iän karttuessa kiinnostus tapahtumakuljetuksiin näyttää kasvavan, kun taas nuoremmat ovat kiinnostuneita enemmän osaksi omatoimisista matkoista. Merkille pantavaa on ryhmämatkojen kiinnostus ikäryhmien ääripäissä.

Paljon olet valmis maksamaan päiväretkestä

Kartoitettaessa vastaajien valmiutta kustannuksiin kysyttiin euromäärää, jonka he olisivat valmiita käyttämään päiväretkeen. Näiden vastausten jakauma prosentuaalisesti ilmenee kuvassa 5.



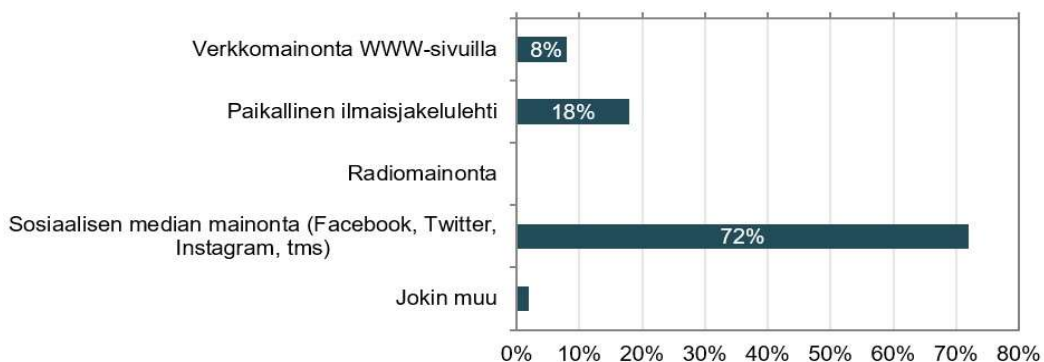
Kuva 5. Summa jonka vastaajat ovat valmiita käyttämään päiväretkeen

Vastaajista 59 % oli valmis käyttämään 21–50 euroa henkeä kohti. Tämä toistui myös eri ikäjakaumien suhteen. Ikä ei juurikaan vaikuttanut käytettävän summan määrään. Huomioitavaa on 50 euron jälkeen tuleva lasku vastaajien määrässä, jota voidaan selkeästi pitää rajana mitä ihmiset ovat valmiita sijoittamaan matkaan.

Markkinointi kanavat

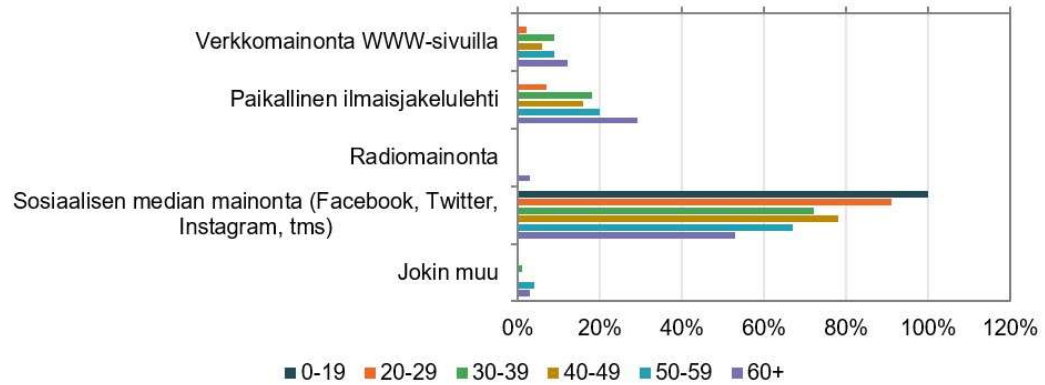
Markkinointikanavan selvitys tutkimuksen ohessa katsottiin tärkeäksi lisäksi, sillä tilaaja ei ole ehtinyt juurikaan investoimaan markkinointiin. Oletus on ollut asiakkaiden löytävän paikallisen tilausliikenteen tarjoaman itse yhteyttä ottamalla.

Kysyttäessä markkinointikanavia, jotka tavoittaisivat asiakkaat, olivat vastaajat hyvin yksimielisiä, kuten kuvassa 6 voidaan selkeästi erottaa.



Kuva 6. kysely asiakkaat tavoittavista markkinointikanavista

Kyselyn vastaajista 72 % ilmoittivat sosiaalisen median tavoittavan parhaiten heidät. Ilmaisjakeluiden mainonta tuli toisena 18 % osuudella, kolmantena verkkomainonta 8 % osuudella. Sähköinen mediasaavuttavuus tuli näin ollen 80 % sisältäen sosiaalisen sekä verkkomainonnan.



Kuva 7. Ikäryhmittäinen jaottelu markkinoiden tavoitettavuus kyselyyn

Ikäryhmittäin hajontaa oli, mutta ei merkittävästi, mikä on osoitettu kuvassa 7, jolloin väripalkeilla on eroteltu eri ikäryhmien vastaukset. Nuorimmat painottivat sosiaaliseen mediaan voimakkaammin kuin vanhemmat, joille ilmaisjakelu hiukan tutumpi. Esimerkiksi 50–59 vuotiaiden oli paikallisen ilmaisjakelun osuus 20 % ja sosiaalisen median 67 %, joten suurta eroa keskiarvoon tässäkin ei syntynyt. Samainen tulos 20–29 vuotiaiden ikäryhmässä oli ilmaisjakelulle 7 % sekä sosiaaliseen mediaan 91 %.

Kysymys edellisestä linja-automatkasta tilausliikenteessä sekä linjalii- kenteessä

Kysyttäessä viimeisimmästä linja-automatkasta vastaajilta, olivat vastaukset hyvin yhdenmukaisia kuten kuva 8 osoittaa.

Taulukko 8. vastaajien aika edellisestä tilausliikenteen matkasta

Tilausliikent eessä	alle 12kk	13-24kk	25-48kk	yli 48kk	Keskiarvo	Mediaani
0-19	25 %	41,7%	16,6%	16,7%	2	2
20-29	13,3%	22,2%	8,9%	55,6%	3	4
30-39	14 %	24,7%	11,8%	49,5%	3	3
40-49	12,2%	18,3%	13,4%	56,1%	3	4
50-59	13,2%	18,4%	18,4%	50 %	3	4
60+	9,2%	18,5%	21,5%	50,8%	3	4
kaikki	12,9%	21,2%	15 %	50,9%	3	4

Noin puolella vastaajista on edellisestä tilausliikenteen linja-automatkasta aikaa yli 48 kuukautta, tästä poikkeuksena 0–19-vuotiaiden ikäryhmä, jotka ovat käyttäneet tilausliikenteen palveluita alle 24 kuukauden aikana.

Aikaa edellisestä linjaliikenne matkasta on vähemmän kuten taulukosta 9 voidaan havaita.

Taulukko 9. vastaajien aika edellisestä linjaliikenne matkasta.

Linja- liikenteessä	alle 12kk	13-24kk	25-48kk	yli 48kk	Keskiarvo	Mediaani
0-19	66,7%	16,7%	8,3%	8,3%	2	1
20-29	53,3%	37,8%	6,7%	2,2%	2	1
30-39	43 %	29 %	10,8%	17,2%	2	2
40-49	45,1%	31,7%	8,6%	14,6%	2	2
50-59	52,6%	27,6%	5,3%	14,5%	2	1
60+	47,7%	26,1%	3,1%	23,1%	2	2
kaikki	48,3%	29,5%	7,2%	15 %	2	2

Vastaajista lähes puolet (48,3 %) ilmoittavat käyttäneensä linjaliikennettä (taulukko 9) viimeisen 12 kuukauden aikana, valtaosa 24 kuukauden aikana.

Vastaajien vapaa sana

Vastauksen loppuun annettiin mahdollisuus vapaaseen sanaan, jossa vastaaja sai tuoda oman äänensä kuuluviin neutraalisti kyselyn sekä aihepiiriin tiimoilta. Vastauksia tuli noin 50. Näistä valtaosa koski parempia linja-autoyhteyksiä Lohjalla sisäisäisesti sekä pääkaupunkiseudulle. Myös Raaseporista toivottiin parempia yhteyksiä Lohjalle.

Erikseen mainittuna oli seuraavat, jotka liittyivät selkeästi haettuun aihepiiriin:

” Massatapahtumat tai isoissa ryhmissä matkustaminen yleensä eivät kiinnostaa, mutta esim. mahdollisuus yhdistää perillä omaehtoiseen liikkumiseen esim. melomalla, pyöräilemällä, kiipeilemällä. Lisäksi kiinnostaa kaluston ekologisuus”

”Elämysmatkoja olisi kiva kokeilla kotimaassa ja maksaa vaikka enemmän.”

” Ilman kotonaan olisin ehdottomasti vastannut jokaiseen kohtaan kiinnostunut. Koska olen juuri noiden reissujen kannattaja”

” Hyvä idea, että luonto/puutarha/muihin nähtävyyshäiköteisiin voisi olla enemmän linja-autokuljetuksia. Entä kansallispuistot? Pitäkö kaikkien ajaa sinne omilla autoilla, vai voisiko niille olla ryhmäkuljetuksia. Läntisellä Uudella maalla voisi olla kuljetuksia ulkoilualueille”

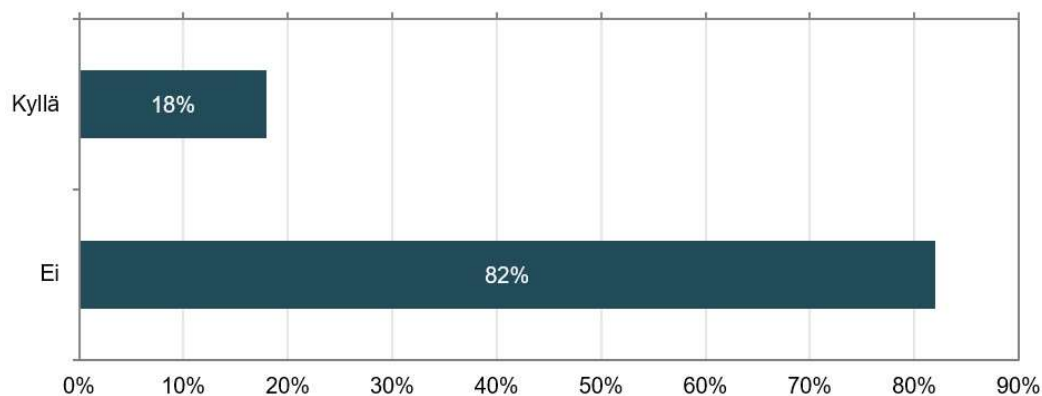
9.2 Tutkimustulokset yhteisöiltä sekä yhteistyökumppaneilta

Otanta yhteisöistä jäi melko pieneksi, vastaajien määräksi muodostui 17. Vaikkakin tavoite tuli täytettyä, joka oli työn osalta kymmenen vastausta, jäi vastausmäärä tutkijan mielestä vajaaksi. Tutkija oli oman rajansa asettanut noin 20:n vastaukseen. Kaikkiin haluttuihin yhteistyökumppaneihin ei saatu yhteyttä, sillä koronan myötä toiminta oli ”tauolla” tai aikaisempi vetäjä oli lopettanut toiminnan omalta osaltaan, aktiivisimpia vastaajia taisivat olla koulut. Koulujen määrä pystyi vastauksista päätellä tarpeesta uimahalli kyyteihin, sekä tieto siitä että kysymyksiä oli lähetetty suhteellisen paljon kouluille. Tämä tuli selväksi haastateltaessa henkilöä, jonka vastuulla kysymysten lähettäminen oli.

Kaikesta huolimatta, vastaajia saatiin tavoitetta enemmän, joten kysely voidaan pitää tältä osin onnistuneena.

Kysymys, onko toimintanne pysynyt normaalina

Ensimmäisenä kysymyksenä haluttiin selvittää koronan vaikutusta normaaliin toimintaan rajoitukset huomioiden.



Kuva 10. Onko koronan aikana toimintanne pysynyt ennallaan

Vastaajista 82 % vastasi (kuva 10), ettei toiminta ole pysynyt ennallaan huomioiden vallitsevat rajoitukset. Tämä on hyvin suuri osuus, jonka vaikutukset vaikuttavat varmasti myös selkeästi yhteistyökumppaneihin ja heidän tarvitsemien palveluiden määrään.

Oletteko suunnitelleet linja-automatkoja tilanteen helpotettua

Kohdassa kaksi pyrittiin näkemään hiukan tulevaan, kysymällä onko suunniteltu linja-automatkoja rajoitusten helpotettua.

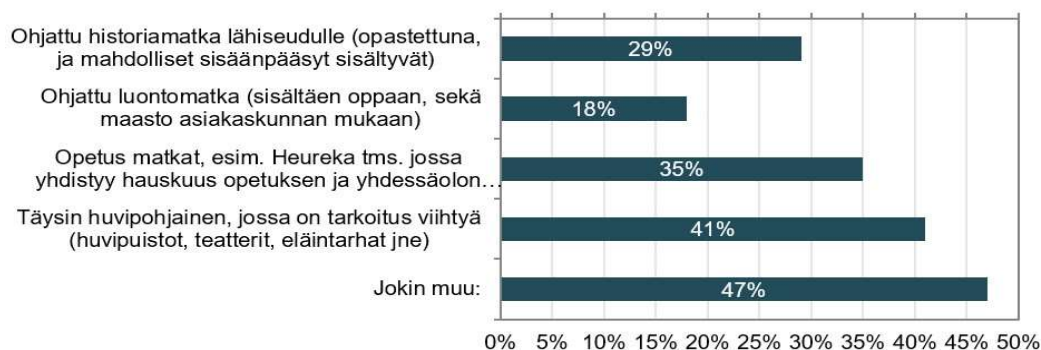


Kuva 11. Rajoitusten helpotukset linja-automatkojen suunnitteluun

Kyselyn tuloksena voidaan todeta kuvasta 11, että yli puolet ovat jo katsoneet tulevaan ja suunnitelleet joitakin matkoja. Alustavat keskustelut huomioon ottaen saadaan tulokseksi yli 80 %. Voidaan tältä osin todeta, että tarve kuljetuksille on kyllä olemassa, kunhan rajoitukset antavat tälle mahdollisuuden.

Minkä tyyppisistä retkistä olisitte kiinnostuneita

Yhteisöjen retkityyppejä kysyttäessä pyrittiin selvittämään minkä tyyppisestä retkeilystä vastaajat olisivat kiinnostuneita. Vastauksista pyydettiin valitsemaan kaksi omalle yhteisölle sopivinta. Vastaukset on diagrammimuodossa esitetty kuvassa 12.

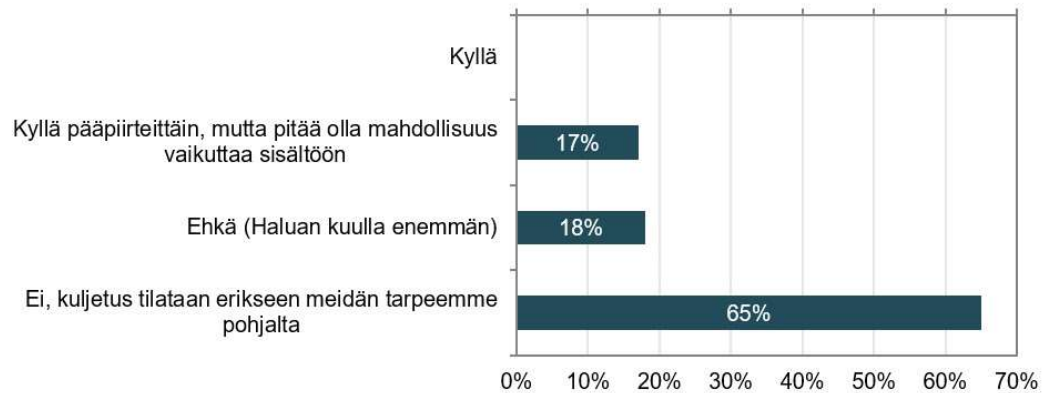


Kuva 12. Minkälaisista retkistä yhteisönne olisi mahdollisesti kiinnostunut

Lähes puolet vastauksista meni kohdalle "jokin muu", jossa oli mahdollisuus myös kirjata erikseen, mikä olisi tämä mahdollisuus. Vastauksia tuli tähän kohtaan yhteensä 8. Näistä 5 meni omiksi tilausajoiksi, 2 meni uimahallikuljetuksille, 1 vastaus teatteri/taidegalleria kuljetukselle ruokailuineen. Toiseksi eniten vastauksia sai huvituspohjainen matka, joka sai kannatusta 41 %. Pienimmän kannatuksen sai opastettu luontomatka, jonka valitsi vain 18 % vastauksen antaneista.

Kiinnostus räätälöityyn matkaan

Viimeisenä kysymyksenä haluttiin selvittää mahdollista kiinnostusta räätälöityihin matkoihin, jotka olisivat asiakkaalle mallia "avaimet käteen".



Kuva 13. Kiinnostus räätälöityihin matkoihin

Hyvin yksiselitteisesti kuten kuva 13 osoittaa, kukaan ei suoraan hyväksynyt tätä vaihtoehtoa. 65 % vastaajista halusi tilata vain kuljetuksen omien tarpeidensa mukaan, 18 % olivat epäröiviä mutta haluavat kuulla lisää sekä 17 % piti mahdollisuudesta, edellyttäen voivansa itse vaikuttaa sisältöön.

10 JOHTOPÄÄTÖKSET

Yksityisten henkilöiden osalta

Kyselyn otos oli riittävän laaja, yli 300 henkilöä, sekä ikäjakaumaltaan kaikki ikäryhmät tavoittanut. Merkittävä osa vastaajista asui Länsi-Uudellamaalla, sillä vain 2 % ilmoitti asuvansa muualla. Näin ollen voidaan pitää otosta validina, sekä kyselyä tältä osin hyvin onnistuneena.

Valtaosa vastaajista mieltää matkustamisen palautuvan ennalleen rajoitusten poistuttua, tosin merkittävä osuus oli myös kotimaanmatkailun nousulla. Vastaukset olivat hyvin optimistisia, sillä 66 % vastaajista piti tason pysyvän samana tai lisääntyvän jossain määrin verrattaessa tilannetta koronaa edeltäneeseen aikaan. Yksittäinen suurin ryhmä katsoi kotimaan matkailun lisääntyvän, joten tämä olisi voidaan lukea erittäin positiiviseksi näkökulmaksi tilaajan näkökulmasta.

Vastaajat olivat hyvin neutraaleja kysyttäessä minkälaisiin kohteisiin heillä olisi kiinnostusta linja-autokuljetuksiin. Erottuva tuote oli tapahtumakuljetukset. Ikäryhmittäin tapahtui pientä vaihtelua, joka varmasti johtui pääsääntöisesti ihmisten eri elämänvaiheista, tämä on syytä huomioida markkinoinnissa sekä suunniteltaessa uusia tuotteita. Ikäryhmien eri elämänvaihe ja kiinnostukset heijastuvat myös kysyttäessä päiväbudjettia, jonka he olisivat valmiita käyttämään. Suosituin kulutettava summa muodostui 41–50 euron välille, mutta myös 21–40 euron väli oli hyvin suosittu, merkittävä raja on 50 euron kohdalla, joka varmasti summa mitä ihmiset ovat retkistä valmiita maksamaan. Vastajissa erikseen mainittiin ”aikuistenkohteista” olevan valmis maksamaan enemmän. Toiveena ilmeni myös perhelippuja perhekohteisiin, jolloin perhe pääsisi yhdellä kiinteällä hinnalla, tällöin yksittäisen lipun kokonaissumma olisi hiukan pienempi. Kaiken kaikkiaan, vaikuttaa että kiinnostusta hyvin suunnitellulle matkalle olisi, mutta se pitäisi kohdentaa tarkasti tietyille ryhmälle. Tämä vaatii markkinointia oikeassa paikassa, valtaosa vastaajista ilmoittikin sosiaalisen median olevan paras paikka tavoittaa kohderyhmät. Onhan niin, ettei hyväkään tuote menesty, ellei sitä ole osattu markkinoida oikealle kohderyhmälle.

Yhteisöjen antaman palautteen pohjalta

Yhteisöilta saatiin palautetta 17 kpl, joka oli toki enemmän kuin minimimitavoite. Suurin osa näistä oli kuitenkin kouluilta, joten tältä osin kyselyn hajautusta ei voida pitää täysin onnistuneena vaikkakin tavoitteet täytettiin. Koulujen suuri osuus johtui osaksi tilaajan vanhentuneesta asiakasrekisteristä. Tätä ei ole päivitetty nykypäivään, sekä myös vahvasti seurojen sekä yhteisöjen toiminnan olemisesta tauolla koronan vuoksi, jolloin näiltä ei saatu vastauksia. Tuloksia voidaan tästä huolimatta pitää vahvasti suuntaa antavina, sillä otanta sivusi hyvin läheltä normaalia käyttäjäkuntaa tilausliikenne puolella.

Kyselyitä lähetettäessä havaitusta asiakasrekisterin vajaavaisuuksista johtuen yhdeksi johtopäätökseksi on todettava että, toimivan markkinoinnin edellytyksenä olisi hyvä olla myös GDPR-asetusten mukainen asiakasrekisteri. Tämä

helpottaisi markkinointia sekä asiakkaiden palvelua jatkossa, sekä uusien tuotteiden markkinointia ja itsensä tunnetuksi tekemistä.

Yhteisöjen ja yhteistyökumppaneiden vastauksesta saattoi huomata, että odotus on kova normaalielämän palautumiseen. Toiminta ei ole ollut korona aikana ennallaan, mutta joitakin toiveita ja suunnitelmia on tulevista matkoista. Valmiiksi räätälöityjä matkoja yhteistyökumppani eivät olleet valmiita suoraan ostamaan, mutta varovaisen kiinnostuneita olivat kuulemaan enemmän. Toki 65 % vastaajista halusi vain pitää kuljetukset erillään muusta toiminnasta. Tämä jättää markkinoille kumminkin 35 %, jotka olisivat jossain muodossa kiinnostuneita ainakin kuulemaan asiasta enemmän. Valtaosa vastaajista vastasi myös kiinnostuksen olevan pääpiirteittäin huvitus pohjaisiin retkiin, joten tämän tyyppisellä tarjonnalla olisi varmasti helpoin lähteä liikenteeseen.

11 YHTEENVETO

Työn tarkoituksena oli selvittää työn tilaajalle tilausliikenteen näkymiä koronarajoitusten sulkujen avaamisen jälkeen Länsi-Uudenmaan alueella. Tarkoituksena oli lähinnä tutkia, onko kiinnostusta yleensä ottaen matkailuun olemassa, sekä minkälaisista tuotteista mahdollisesti oltaisiin kiinnostuneita linja-autoliikenteen näkökulmasta. Tilaajalla oli omia näkemyksiä minkälaista tarjontaa heillä voisi olla tulossa. Nämä asiat otettiin huomioon kysymyksiä laatiessa pyrkien kumminkin neutraaleihin kysymysrakenteisiin.

Työn tavoitteet tuli täytettyä, toki yhteisöpuolen kontakteissa jäi vielä parannettavaa tilaajasta johtuvista syistä. Tämä asia käytiin myös tilaajan kanssa läpi, sillä puutteet tilaajan asiakasrekisterissä olivat sen verran merkittäviä, että ne mielestäni vaikuttavat koko yrityksen toimintaa. Samassa yhteydessä, kun puutteet on tilaajan tietoon tuotu, on myös tulokset esitetty tilaajalle. Tällä varmistettiin mahdollisuus käyttää tuloksia jo syksyn töitä suunniteltaessa. Vastaukset käytiin tilaajan kanssa yhdessä läpi sekä toimitettiin kirjallisena

versiona. Myöskin sovittiin itse opinnäytetyön toimituksesta, kun sen aika koittaa.

Validiteettia ja reliabiliteettia on huomioitu koko työn ajan käyttämällä luotettavia lähteitä sekä vertailemalla niitä myös muihin lähteisiin sekä niiden kirjoituksiin. Omaan toimintaani olen pyrkinyt olemaan myös kriittinen, esimerkiksi en ole hyväksynyt vain yksityishenkilöiden kysymysten jakoa facebookissa, vaan olen myös jalkautunut ja käynyt jokaisessa kyselykunnassa jalkaisin pyytämässä vastauksia kyselyyn. Oman tavoitteeni nostin myös korkeammalle kuin mitä se oli ohjaavan opettajan kanssa sovittu, sillä mielestäni näin laajalla alueella näkemystä piti saada isommalta otannalta. Näissä asioissa onnistuinkin hyvin. Parantamista jäi ainoastaan yhteistyökumppaneille suunnatussa kyselyssä. Tässä pyrin kyllä itsekkin hakemaan kontaktia, mutta päävastuu oli tilaajalla. Tavoite määrä vastauksia saavutettiin, mutta en katso sen ihan täysin onnistuneen johtuen osaksi tilaajan vanhentuneesta tietojärjestelmästä sekä koronan tuomista haasteista.

Eettisyys opinnäytetyössä oli huomioitu täydellä anonymiteetillä. Yhteisöjen vastaajilla ei ollut mahdollisuutta edes jättää minkäänlaisia yhteistietoja, yksityishenkilöillä vain, jos halusivat osallistua porkkanana olleeseen arvontaan. Nämäkin tiedot poistettiin ennen vastausten käsittelyä, jotta vastuksia ei pystytä yhdistämään mihinkään tiettyyn henkilöön.

Opinnäytetyön tein hyvin itsenäisesti, ohjaava opettaja oli kyllä aina tarvittaessa auttamassa sekä kannusti hyvin, sekä tarvittaessa sain lisämateriaalia tilaajalta. Kirjallisuuslähteet hain myös itsenäisesti, koulun kirjastosta sain tähän tunnin verran verkko hakua apua yhdellä Team:s istunnolla. Tämä oli todella hyvä mahdollisuus käyttää heti aloituksessa. Kirjaston apu on tässä, kuten muussakin koulunkäynnissä, ollut hyvin tärkeä. Koronan ja kesälomien takia kaikkia kirjaston materiaaleja en saanut halutusti, joten näiltä osin joutuin soveltamaan muutamassa kohdassa.

Kaiken kaikkiaan olen hyvin tyytyväinen saamaani tukeen ja työn läpi saattamiseen aikataulun puitteissa. Suurin oppi tuli kyselyiden analysoinnista sekä Webropolohjelman monipuolisuudessa tällaisissa kyselyissä.

LÄHTEET

Airo, T. 2016 Perhe ja ystävät vaikuttavat eniten kansan mielipiteisiin. *Aamulehti* 12.12.2016. Saatavilla: <https://www.aamulehti.fi/kotimaa/art-2000007388789.html> [Viitattu 29.3.2021]

Ahonen, J. 1996. Kehittyvä, kansainvälistyvä, kaupallistuva ja kommunikoiva Suomi, Pro Gradu Jyväskylä yliopisto. Saatavissa: <http://urn.fi/URN:NBN:fi:ju-201009202637> [viitattu 17.3.2021].

Amper, J. 2021. Toimitusjohtaja, Haastattelu 22.3.2021. Amperin linja-autoliikenne oy.

Blaguss 2021. <https://blaguss.at/de/busse/chartern/rolli-bus> [viitattu 24.3.2021].

Donner, J. 1967. Uusi Maammekirja. Helsinki: Otava.

Duunitori.fi 2021. Työaika ja vapaa-aika kietoutuvat toisiinsa, Saatavilla: <https://duunitori.fi/tyoelama/tyoaika-ja-vapaa-aika-kietoutuvat> [viitattu 14.8.2021].

Fageström, K. 2021. Linja-autonkuljettaja mm. ulkomaankuljettaja Lindholmlienes Eläkkeellä, Haastattelu 3.4.2021.

Heino, J. 2005. Työläinen lomaile oikein!, Turun sanomat, 22.5.2005 Saatavilla : <https://www.ts.fi/teemat/1074045877/Tyolainen+lomaile+oikein> [Viitattu 15.8.2021].

Heinonen, V. 2008. Muutoksia suomalaisten vapaa-ajan vietossa, kulutustutkimus.net, 2008 Saatavilla : <http://www.kulutustutkimus.net/nyt/wp-content/uploads/2008/11/kts2008heinonen.pdf> [viitattu 1.3.2021].

Hentinen, A. 2018. Tästä ei bussimatkailu parane, moottori.fi, 2018 Saatavilla : <https://moottori.fi/matkailu/jutut/tasta-ei-bussimatkailu-parane-saunabussi-tarjoaa-loylyt-neljalle/> [Viitattu 30.7.2021].

Jegorow, S. 2012. Lasten päivähoitojärjestelmä on ollut pitkä ja kuoppainen, yle.fi, 18.11.2020 Saatavilla : <https://yle.fi/aihe/artikkeli/2012/05/11/paivahoidon-keskustelussa-lapsen-edulla-hintansa> [viitattu 2.3.2021].

Ruuska, V. 2021. Nuorista linja-autonkuljettajista huutava pula, keskipohjanmaa.fi 14.9.2019 Saatavilla : <https://www.keskipohjanmaa.fi/uutinen/581219> [Viitattu 15.9.2021]

Koskenranta, R. 2017. Bussiliikenteen kilpailutukset ovat usein huonoja, alan ymmärrys puuttuu, Yrittäjät.fi 8.2.2017 Saatavilla : <https://www.yrittajat.fi/uutiset/549425-liikenneoitsija-bussiliikenteen-kilpailutukset-ovat-usein-huonoja-alan-ymmarrys> [Viitattu 15.9.2021]

Kuusela, S. 2020. Historialliset pandemiat, qkautinen.fi, 5.6.2020 Saatavilla: <http://qkautinen.fi/historialliset-pandemiat/> [viitattu 5.3.2020].

Lahikainen, A., Pirttilä-Backman A., Sosiaalipsykologian perusteet. 1.–8.painos: Otavan Kirjapaino Oy.

Lehtimäki.fi 2021. Premium Club – bussit Lehtimäki.fi Saatavilla : <https://lehtimakitilausajot.fi/bussit/premium-club-bussit/> [Viitattu 15.4.2021]

Liikenne- ja viestintäministeriö, Arki paremmaksi – Joukkoliikenne toimivaksi. Joukkoliikenteen kehittämisohjelma 2009. Saatavilla : <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2016110428112> [Viitattu 15.9.2021]

Linjavaunu, Bussiliikenteen tutkimusseura ry vuosikirjat 2017 sekä 2018.

Linnanmäki, E. Historian influenssapandemiat, julkari.fi . 2006. Saatavilla : <https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/90766/duo95933.pdf?sequence=1> [viitattu 5.3.2021].

Olympia matkatoimisto, Olympian historia, <https://www.olympia.fi/miksi-olympia/olympian-historia> [Viitattu 15.8.2021].

Ojasalo, K., Moilanen, T. & Ritalahti, J. 2015. Kehittämistyön menetelmät. 3–4 painos: Sanoma Pro Oy.

Putkonen, S. 2002. Kesäloma täytti 80 vuotta, palkkatyöläinen 3.9.2002 7/02 Saatavilla : <http://www.palkkatyolainen.fi/pt2002/pt0207/p020903-a4.html> [viitattu 1.3.2021].

Rajasalo, J., Kurkinen J. 2007. Talvi- ja jatkosodan linja-autot. Lahti:Suomen Linja-autohistoriallinen seura ry.

Rajasalo, J., Lehtonen T., Laitinen H. 2011. Pula-ajan bussit 1945–1956. Saarjärvi: Suomen Linja-autohistoriallinen seura ry.

Raevuori, Y. 1948. Linja-autoliikenteen vaiheet. Tampere: Linja-autoliitto Ry.

Rantala, J. 2017. Uimataito on kansalaistaito, Turun-Sanomat 24.1.2017. Saatavilla <https://www.ts.fi/lukijoilta/3171566/Uimataito+on+kansalaistaito> [Viitattu 14.9.2021].

Reissu-Ruoti 2021. <https://www.reissuruoti.fi/normaalibussit/> [Viitattu 15.9.2021].

Sauvala, M. 2020. Espanjantauti tappoi miljoonia. Apu 6.4.2020. Saatavilla <https://www.apu.fi/artikkelit/espanjantauti-tappoi-miljoonia-ja-loi-ihmiskunnan-polvilleen-sata-vuotta-sitten-tiede-tuo-toivoa-taisteluun-viruksia-vastaan> [Viitattu 29.3.2021].

Soinne, K. 2018. Suomi pääsi länsimaisen kulutuksen makuun, [tilastokeskus.fi](https://www.tilastokeskus.fi/tietotrendit/artikkelit/2018/suomi-paasi-lansimaisen-kulutuksen-makuun-1960-luvulla/), 28.8.2018 Saatavilla: <https://www.tilastokeskus.fi/tietotrendit/artikkelit/2018/suomi-paasi-lansimaisen-kulutuksen-makuun-1960-luvulla/> [viitattu 3.3.2021].

Tietoarkisto 2003. Otos ja otantamenetelmät. WWW-dokumentti Saatavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/otos/otantamenetelmat.html> [Viitattu 13.3.2021].

Tietomilli.fi 2021. Mieliipide ja sen muodostuminen, Tietomilli.fi Saatavilla: https://www.fsd.tuni.fi/tietomilli/mielipidetutkimus#Mieliipide_ja_sen_muodostuminen.

Tilastokeskus 2004. Vapaa-ajan sanakirjamääritelmä, stat.fi Saatavilla : https://www.stat.fi/tup/hyvinvointikatsaus/hyka_2004_2_vapaa-aika4.html [Viitattu 19.5.2021]

Traficom.fi 2019. Henkilökuljetusten kabotaasi viranomaisten yhteisvalvonnan kohteena Rovaniemellä. Traficom.fi Saatavilla : <https://www.traficom.fi/fi/ajan-kohtaista/henkilokuljetusyritysten-kabotaasi-viranomaisten-yhteisvalvonnan-kohteena> [Viitattu 15.9.2021]

Traficom.fi 2021. *Haluan linja-autoliikenneyrittäjäksi Toimi näin*, Traficom.fi Saatavilla: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/haluan-linja-autoliikenneyrittajaksi> [Viitattu 10.3.2021].

Tuominen, A. 2020. Suomalaiset matkustavat nyt kotimaassa ennätystahtia, www.iltalehti.fi, 1.7.2020.

vero.fi 2021. *Arvonlisäprosentit, verkkosivu*. Saatavilla: <https://www.vero.fi/yritykset-ja-yhteisot/tietoa-yritysverotuksesta/arvonlisaverotus/arvonlis%C3%A4veroprosentit/> [viitattu 9.3.2021]

WHO a 2021. *WHO* pandemic phase descriptions and main actions by phase, PDF-dokumentti. Saatavilla: https://www.who.int/influenza/resources/documents/pandemic_phase_descriptions_and_actions.pdf?ua=1 [viitattu 6.3.2021]

Yle aikamatka arkeen 2021. *Areena.yle.fi*, kuunnelma. Saatavilla : <https://areena.yle.fi/audio/1-3853834> [viitattu 30.8.2021]

Liitteet

Liite 1.

kyselypohja yksityisille suomeksi

Kertoisitko näkemyksesi linja-autoliikenteestä Länsi-Uudellamaalla koronarajoitusten päättymisen jälkeen.

Pakolliset kentät merkitty asteriskilla (*) ja ne tulee täyttää lomakkeen virheilmoituksen.

Kyselyn pääteväli on arvonta, jonka osallistujien kesken arvotaan 50€ 5-ryhvin lahjakortti. Kyselyn täyttämiseen kuluu aika noin 1,5 minuuttia.

1. Asun Länsi-Uudellamaalla (Hanko-Raasepori-Lohja-Inkoo-Sluntio) *

Kyllä Ei

2. Olen iälttäni *

0-19v 20-29v 30-39v
 40-49v 50-59v 60+

3. Sukupuoleni *

Nainen Mies En halua kertoa
Muu

4. Kuinka näet koronan vaikuttavan matkailutottumuksiasi tulevaisuudessa, verrattuna koronaa edeltävään tilanteeseen. (Valitse omaan tilanteeseen paras vastausvaihtoehto) *

Ei vaikutusta
 Ulkomaan matkailu lisääntyy
 Ulkomaan matkailu vähenee
 Kotimaan matkailu lisääntyy

Kotimaan matkailu vähenee
 Matkailu yleensä oltiin lisääntynyt
 Matkailu yleensä oltiin vähentynyt

5. Minkälaisista vapaa-ajan linja-automatkoista olisit kiinnostunut? *

	1 (Ei kiinnostusta)	2	3	4	5 (Hyvin kiinnostunut)
Yhdistysten omat ryhmämatkat *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ompelut päivittäiset kulkumatkat, oppas mukana *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Puolue-omatoimisen lauantai-iltojen päivämatkat kulkumatkoihin (helppo reitistö, kiertokortit tms) *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kulttuurimatka, jossa kutsutaan välttämättä kulttuuritoimintaan oppaan seuraksi *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muusikkujoukko, oman alueen suurtaiteilijain seurassa (käsityö-, Caraceni-, Erik-Aasun, Kavittamuseo jne.) *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tapahtuma kutsua laulun koreografian, laulusta tms. *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6. Paljonko olisit valmis maksamaan päiväretkestä, sisältäen linja-autokuljetukset, sisäänpääsyt sekä tarvittaessa oppaan (per hää) *

0-10€
 11-20€
 21-30€
 31-40€
 41-50€
 51-60€
 yli 60€

7. Mikä seuraavista kanavista tavoittaa sinut parhaiten edellä mainituista palveluista markkinoitaessa? *

Verkkoilmoitus WWW-etuilla
 Paikallinen ilmoituskanava
 Radioilmoitus
 Sosiaalisen median ilmoitus (Facebook, Twitter, Instagram, tms)
 Jokin muu

8. Koska olet viimeksi matkustanut linja-autolla? *

	alle 12kk	13-24kk	25-48kk	yli 48kk
Täsmällisesti *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Enemmän tai vähemmän säännöllisesti *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9. Kirjota vastauksiasi. Lopuksi vielä vapaa sana, jos asiaa tiloilta on herännyt ajatuksia, joita sinua voitaisiin palvella paremmin.

10. Arvontaa varten voit jättää sähköpostiosoitteen tähän. Tietoa käytetään vain arvontaan. Voittajaan otetaan yhteyttä henkilökohtaisesti.

Nimi:

Sähköposti:

Kysely toteutetaan omalla epäonnistuneella, joka tehdään Armperrin linja-autoliikenteen toimialueella. Yhteyshenkilöä ei käytetä ja käytetään vain arvontaan toteutuksessa ja kaikki yhteyshenkilöt hävitetään GDPR asetuksen mukaisesti arvontaa jälkeen. Yhteyshenkilö ei käytetä muuten tarkoituksella, esimerkiksi markkinointiin, eikä missä muualla kolmannella osapuolella.

Jos kyselystä heräsi kysyttävää, voi kyselyyn liittyvän oita yhteyden ottaa suoraan sähköpostilla osoitteella stina000@etu.com.fi

Liite 2.

Kyselypohja yksityisille ruotsiksi

Vill du ge din syn på busstrafiken i Västra Nyland efter att corona restriktionerna har upphört.

Öbågarbete till markeras med en asterisk (*) och måste fyllas i för att slutföra enkäten.

I slutet av enkäten kan du delta i utlootingen av 5-gruppens 50 bästa presentkort. Tiden för att slutföra undersökningen är cirka 1,5 minuter.

1. Jag bor i Västra Nyland (Hangö, Raseborg, Lojo, Sjundeå, Ingå) *

Ja Nej

2. Ålder *

0-19år 20-29år 30-39år
 40-49år 50-59år 60+

3. Kön *

Kvinna Man Vill inte säga / annat

4. Hur anser du att coronan inverkar på dina framtida resevanor i jämförelse med tiden före coronan. (Välj det bästa alternativ som motsvarar din situation) *

Inger inverkan
 Utlöses reseer ökar
 Utlöses reseer minskar
 Inlöst reseer ökar
 Inlöst reseer minskar

Turken i allmänhet ökar
 Turken i allmänhet minskar

5. Vilke typ av fritidsresor med buss skulle du vara intresserad av? *

	1 (In intresserad)	2	3	4	5 (mycket intresserad)
Förregruppens egna grupper *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gutande dagresor till naturmiljön *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Delvis på egenhand arrangerade kortvariga dagresor till naturmiljön (Stilla utflykter till djurgårdar o.d.) *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kulturreser, där man bekantar sig med den utvalda bygdens kulturarvshästar med guid. *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Resor till blåsom, den egna branschens storsamling i Finland (Handarbete, Cansan-, Naka-, Hus-, Vårnaka- och Vårnaka). *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Evenemangstransport till stora konserter, teater eller motsvarande föreläsningar. *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6. Hur mycket skulle du vara villig att betala för en dagresa, som inkluderar busstransport, inträde samt guidning vid behov (per person). *

0-10€
 11-20€
 21-30€
 31-40€
 41-50€
 51-60€
 över 60€

7. Vilka av följande forum når dig bäst vid marknadsföring av ovan nämnda tjänster *

Annonsering på nätet
 Lokalt gratis utdelning
 Radioriklan
 Sociala medier (Facebook, Instagram, Twitter)
 Något annat

8. När har du senast rest med buss? *

	under 12 mån	13-24 mån	25-48 mån	över 48 mån
Beställningstrafik *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lokal- eller fjärrtrafik *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9. Tack för ditt svar. Till slut är ordet fritt, ifall frågeformuläret har väckt tankar om hur man kunde betjäna dej bättre.

10. Om du vill delta i utlootingen kan du lämna din e-postadress här. Adressen används endast till utlootingen. Vinnaren av lotteriet kontaktas personligen.

Förnamn:
 Efternamn:

Frågeformuläret förvärligas som en del av ett yrkesprov på uppdrag av Ampere Bussbolag Ab. Kontaktuppgifterna hanteras och används enbart vid utlootingen, varefter alla kontaktuppgifter förstöras enligt GDPR reglerna. Kontaktuppgifterna används inte till annat ändamål som till exempel marknadsföring eller försäljning till tredje parter.

Om undersökningen väcker frågor kan ni kontakta formulärens förverkligare oaktat via e-post: stora00@edu.samb.fi

Liite 3.

Kyselypohja yhteisöille/yhteistyökumppaneille suomeksi

Tutkimus koronan vaikutuksista linja-autoliikenteeseen Länsi-Uudellamaalla.

Tämä on osana tutkimusta jonka avulla pyritään parantamaan asiakkaan palvelua. Ryhdy osalliseksi Amperin linja-autoliikenteen asiakkaaksi (Yhtyeet/VieraidSeura). Tutkimuksen tulokset käytetään vain Amperin linja-autoliikenteen omaan tutkimustyöhönsä, eikä lähdä yhteydessä lähtökäsittelemään oppimustuloksia.

1. Onko Toimintanne pysynyt koronan aikana ennallaan, valittavat rajoitukset huomioiden

Kyllä
 Ei

2. Oletteko suunnitelleet linja-automatkoja toteutettavaksi rajoitusten helpotuttua

Ei, olemme lähelle helpottuneita
 Ennen ole suunnitelleet asiasta ei ole testustetta
 Kyllä, jotain keskusteluita on käyty
 Kyllä enemmän

3. Valitsee seuraavista kaksi teidän yhteisöenne kiinnostavimmat retkityypit

Ohjattu historiallisia lähtökäsitteitä (opastettuna, ja mahdolliset säädöspäivitykset otettu huomioon)
 Ohjattu luontomatkia (jokien oppaan, sekä maasto-astakokeman mukaan)
 Opetusmatkat, esim. Hauskia tms jossa yhdistyy hauskuuteen opetukseen ja yhdessäolon tunteisiin
 Tyyppiä huvipolkuja, jossa on laskua viihdytys (huvipolku, kulkot, säätömatkat jne.)
 Jokin muu:

4. Kiinnostatko teitä täysin valmis retkipaketti, joka on valmiiksi suunniteltu aihealueeseenne (kulttuuri, luonto, historia tms)?

Kyllä
 Kyllä pääosittain, mutta pitää olla mahdollisuus vedottaa sisältöön
 Ehkä (Haluun kuulla enemmän)
 Ei, haluan tilata erikseen meidän tarjoamaa palvelua

5. Koska olette viimeksi käyttäneet tilausliikennettä tarpeisienne?

Alle 12kk sitten
 13-24kk sitten
 25-48kk sitten
 yli 48kk sitten

6. Kiitos vastauksista, lopuksi vielä vapaa sana. Tähän voit jättää ajatuksia, kuinka teitä voitaisiin linja-autokuljetuksien osalta palvella paremmin.

Haluessamme voita olla teille vielä arvokkaat (50€ lahjakortti) osanottoon kysymyspöytätyönä yhteistyökumppaneille (siis ohjattu automaattilähtö).

Jos kyselystä haluat kysyttäväksi, voi kysyä selkiäni ole yhteydessä suoraan sähköpostilla osoitteella atsa200@etta.smk.fi

Liite 4.

Kyselypohja yhteisöille/yhteistyökumppaneille ruotsiksi

Undersökning av coronans inverkan på busstrafiken i Västra Nyland

Detta är en del av en undersökning där man önskar förbättra kundtjänsten. Ettliken är ämnad för Amperas Busstrafik AB:s kunder (företag/kundtjänst/ansvariga). Undersökningens uppgifter används endast för Amperas Busstrafikens egen produktutveckling och som en del av ett yrkesarbete.

1. Har er verksamhet fungerat som tidigare under coronan, med beaktande av rådande restriktioner

Ja
 Nej

2. Har ni planerat att ordna bussresor när restriktionerna lättar

Nej, vi väntar på att något ska hända
 Vi har inte planerat förbättringar
 Ja, någon form av diskussion har förts
 Ja det har vi

3. Välj två av följande resmål som skulle intressera er grupp

Guidad historiska i närheten (guid och eventuellt utställda inkluderat)
 Guidad naturresor (inkluderat guid och eventuellt kringning enligt kundgruppen)
 Skulle resor, t.ex. Häuska där inlämning och röjje kombinerat i gemensam tillvaro
 Helt självständigt resor, ämnad för att bräva (ridspårspark, teater, tjuvpartier m.fl.)
 Något annat:

4. Är ni intresserade av färdiga paketresor, som är planerade utifrån era ämnesområde (kultur, natur, historia etc.)?

Ja
 Ja i stora drag, men med möjlighet att påverka innehållet.
 Eventuellt (vil vill säga)
 Nej, transport bestämt utifrån vårt behov.

5. När har ni senast använt er av beställningstrafik?

Under 12mån
 13-24mån
 25-48mån
 Över 48mån

6. Tack för ert svar. Till slut är ordet fritt, här kan ni skriva ner tankar om hur vi kan betjäna er bättre gällande busstransporter.

Om du ännu önskar delta i undersökningen av B-gruppens 50 extra presentkort finns också en liknande förtägen rikad till privatpersoner (beställningarna automatiskt).

Om undersökningen väcker frågor kan ni ta kontakt via e-post atsa200@etta.smk.fi

